

Anleitung für Wettfahrtsleiter am Bärensee

Checkliste:

- Alle Signalfahnen (siehe Signalliste)
- Hupe
- Armbanduhr mit Sekundenzeiger (und Stoppuhr bei Yardstick)
- Formulare für Meldelisten, Einlauf Listen, Ergebnislisten, Kugelschreiber
- Bei Regen: Klarsichtfolien und Folienschreiber
- DSV-Flagge am Signalmast angeschlagen und zusammengerollt
- Zur „black flag“ Anwendung: Schwarze Tafel und Kreide

Steuermannsbesprechung:

- Rede nicht mehr als nötig!
- Verspreche nichts, was du nicht halten kannst!
- Erkläre, ab und bis wann Startbereitschaft ist.
- Weise auf Änderungen der Segelanweisung oder des Programms hin und gib sie immer auch schriftlich (per Aushang) bekannt.
- Wenn auswärtige Teilnehmer da sind, weise auf die Besonderheiten am Bärensee hin:
 - Die Startlinie ist zwischen dem Startschiff und der nächstgelegenen Bahnmarke.
 - Die Bahnmarken sind feste gelbe Tonnen, die Lage wird nicht den Windverhältnissen angepasst.
 - Es wird entweder „Up&Down“ oder nur „Dreieck“ (ohne „Lineal“) gesegelt.
 - Es gibt weder Bahnabkürzung noch Bahnänderung.
 - Eine Wettfahrt dauert ca. eine Stunde, die Bahnlänge (Zahl der Runden) wird angepasst.
 - Die Ziellinie ist immer zwischen der blauen Tonne und dem Signalmast an Land.
 - Die Zielflagge wird gesetzt, wenn das führende Boot die letzte Bahnmarke rundet.
 - Die Zielflagge ist „DSV“ statt „blau“.
 - Signale an Land (außer Ziel) werden nicht gegeben.

Regeln zur Signalgebung

- Grundsätzlich gelten nur die optischen Signale.
- Schallsignale (Hupe) ohne Setzen oder Einholen einer Flagge gibt es nicht.
- Signale müssen immer eindeutig sein.
- Herumhängende Flaggen, bei denen unklar ist, ob sie gesetzt sind oder nicht, verwirren nur.
- Fragen der Teilnehmer wie „wie lang noch?“, „was bedeutet das jetzt?“ solltest du gar nicht beantworten.
- Zeitsignale (5, 4, 1, Start) müssen immer exakt gegeben werden (Flagge und Schallsignal)
- Wenn dir ein Fehler unterläuft, den Start immer verschieben – das ist besser, als irgendwie weiter zu murksen.
- Solange nicht gestartet ist, kannst du immer (bis kurz vor dem geplanten Startsignal) Startverschiebung machen.
- Eine laufende Wettfahrt kannst du immer abbrechen und ggf. neu starten.
- Hupsignale beim Zieleinlauf sind nicht erforderlich, werden aber gern gehört.
- Du kannst jedes Signal gezielt für eine bestimmte Klasse geben, indem du das Signal mit der jeweiligen Klassenflagge kombinierst. Versuche das aber zu vermeiden – es stiftet nur Verwirrung.

Auslaufen

- Wenn du meinst, dass es sinnvoll ist, setze Y (Schwimmwestenpflicht) so früh wie möglich (auch schon beim Auslaufen).
- Beim Auslaufen, setze Flagge L („Follow me“) und hupe!

Bahn

- Wähle die Bahn so, dass:
 - ziemlich genau gegen den Wind gestartet werden kann,
 - möglichst viele Kreuzstrecken und nur wenige „Anlieger“ dabei sind,
 - möglichst wenig in der Landabdeckung gefahren werden muss.
- Sobald du sicher bist, welche Bahn gesegelt wird, kannst du die Bahnanzeige setzen (rot oder grün). Zusätzlich solltest du gleich K setzen, falls „Up&Down“ gefahren werden soll. Man setzt diese Flaggen ohne Hupsignale und sie haben auch nix mit den Zeitsignalen zu tun.
- „Up&Down“ empfiehlt sich besonders dann, wenn eine Tonne ganz in der Landabdeckung liegt - das ist oft an Tonne 2 oder 3 der Fall. Bei der „Up&Down“ Bahn, wird diese Tonne dann einfach ausgelassen. Besonders schön ist, die gelbe Fahne von der Tonne wegzunehmen, die nicht zu runden ist.
- Wenn du dir nicht sicher bist, ob links oder rechts rum besser ist, entscheide dich für links rum (rot).

Typische Bahnen

Das sind nur Empfehlungen:

- West, rechts rum (grün): Start bei 2 – 3 – 1 – 2 – 3 – 1 – 2 – 3 – 1 – Ziel
- Südwest, links rum (rot): Start bei 1 – 3 – 2 – 1 – 3 – 2 – 1 – 3 – 2 – Ziel
- Süd, rechts rum (grün): Start bei 1 – 2 – 3 – 1 – 2 – 3 – 1 – 2 – 3 – 1 – Ziel
- Süd, links rum (rot) „Up&Down“ (K): Start bei 1 – 2 – 1 – 2 – 1 – 2 – 1 – 2 – 1 – Ziel
- Südost oder Ost, links rum (rot): Start bei 3 – 2 – 1 – 3 – 2 – 1 – 3 – 2 – 1 – Ziel
- Nordost, rechts rum (grün): Start bei 3 – 1 – 2 – 3 – 1 – 2 – 3 – 1 – 2 – 3 – Ziel
- Nordost, links rum (rot) „Up&Down“ (K): Start bei 3 – 1 – 3 – 1 – 3 – 1 – 3 – Ziel
- Nord oder Nordwest, links rum (rot) „Up&Down“ (K): Start bei 2 – 1 – 2 – 1 – 2 – 1 – 2 – Ziel

Startlinie

- Der Wind sollte möglichst senkrecht zur Startlinie wehen. Die Richtungen der Flaggen auf dem Motorboot und auf der Starttonne helfen beim Abschätzen. Genauer muss es am Bärensee nicht sein, da der Wind sowieso ständig dreht.
- Beim Start an Tonne 1 (am Kraftwerk) gibt es oft das Problem, dass der Wind an der Tonne ganz anders ist, als am Startschiff - da ist es gut, wenn die Linie eher kurz ist.
- Die Linie sollte nie so lang sein, dass unklar sein kann, welche Tonne die Startlinie begrenzt – manchmal ein Problem zwischen Tonne 2 und 3.
- Die Länge der Startlinie sollte sich immer nach der Zahl der Boote richten und nicht zu lang sein.
- Die Startlinie darf nach dem Vorbereitungs-signal (4 Minuten) nicht mehr verändert werden – das wäre ein Protestgrund!

Startverschiebung

Sobald ein Start angesetzt ist, kannst du ihn auch verschieben. Das geht bis unmittelbar vor dem geplanten Startsignal. Mögliche Gründe sind:

- der Wind ist eingeschlafen,
- der Wind hat stark gedreht,
- du hast dich mit der Zeit vertan,
- es deutet sich schon früh ein Massenfrühstart an.

Startverschiebung wird mit AP und zwei Hupsignalen angezeigt.

Startablauf

- Jetzt ist erst mal immer eine der Flaggen L, AP oder 1.Hilfslander oben. Mit dem Niederholen und Hupen beginnt das Startverfahren (noch 6 Minuten). Die Zeit im Startablauf kannst du gut mit einer Armbanduhr messen - die Stoppuhr kommt erst später (und nur bei Yardstick) ins Spiel.
- Das Ankündigungssignal ist die jeweilige Klassenflagge („Yst.“, „Optimist“, „Korsar“ usw.). Sie wird 5 Minuten vor dem Start gesetzt und zeigt an, für wen der Start gilt. Ab jetzt müssen alle Signale zeitrichtig gegeben werden. Jeder Fehler ist ein Protestgrund und kann zur Annullierung der Wettfahrt führen. Falls ein Fehler passiert, also lieber den Start verschieben als weiter murksen.
- Das Vorbereitungssignal ist entweder I oder „black flag“ und wird 4 Minuten vor dem Start gegeben. Ab jetzt gelten die Wettfahrtsregeln. Jeder Regelverstoß kann zu einem Protest führen.
 - Mit I zeigt man den normalen Start an – d.h. jeder Frühstarter muss dann um die Begrenzung der Startlinie herumsegeln („round the ends“), bevor er wieder startet.
 - Mit „black flag“ zeigt man den verschärften Start an - d.h. jeder Frühstarter wird aus der Wettfahrt ausgeschlossen („black flag disqualification“ oder „BFD“). Das machst du natürlich nur, wenn die Startdisziplin ganz schlecht ist – was am Bärensee eigentlich nie der Fall ist.
- Das Minutensignal ist das Niederholen von I oder „black flag“. Ab jetzt gilt jeder, der auf der Bahnseite der Startlinie ist, als Frühstarter.
- Start: die Klassenflagge wird eingeholt. Bei Yardstickregatten zählt jetzt die Zeit – sie wird mit der Stoppuhr gemessen.

Frühstarter

- Einen Einzelrückruf kann es nur bei einem Start mit I geben. Wenn es einen oder wenige Frühstarter (Ermessenssache) gegeben hat, zeige Einzelrückruf (X mit Hupe) unmittelbar nach dem Start. Die Betroffenen werden nicht einzeln benachrichtigt – sie müssen schon selber drauf kommen, dass sie die Frühstarter waren und neu starten. Es kommt immer wieder vor, dass auch solche Boote zurückfahren, die gar keinen Frühstart hatten – die haben dann eben Pech gehabt. Genauso kommt es vor, dass Boote zu früh dran waren, aber nicht erkannt wurden, die haben dann Glück gehabt.
- Die Flagge X wird stillschweigend eingeholt. Entweder, nachdem alle Frühstarter neu gestartet sind oder 4 Minuten nach dem Startsignal. Danach ist ein Neustart nicht mehr möglich.
- Gesamtrückruf: waren viele Boote zu früh über der Linie (wieder Ermessenssache), zeige unmittelbar nach dem Start Gesamtrückruf an (1.Hilfslander und zweimal Hupen).
- Hat es bei einem Start mit „black flag“ einen Gesamtrückruf gegeben, dann werden alle Frühstarter, die du erkennen konntest, benachrichtigt und heimgeschickt – sie dürfen bei der Wettfahrt nicht mehr starten und müssen das Startgebiet verlassen. Benachrichtigen heißt: die Segelnummer wird auf eine schwarze Tafel geschrieben und am Startschiff ausgehängt.
- Bei einem „black flag“ Start gibt es keinen Einzelrückruf. Dennoch kann man Frühstarter mit der Tafel benachrichtigen.

Neustart

- Überlegen dir, warum es einen Massenfrühstart gegeben hat. Oft ist die Startlinie nicht senkrecht zum Wind gelegen. Dann solltest du vor einem Neustart, erst die Startlinie korrigieren.
- Das Verfahren beginnt mit dem Einholen vom 1.Hilfslander - 6 Minuten vor dem Start. Das weitere Startverfahren ist dann wie oben.
- Überlege dir gut, ob „black flag“ wirklich angebracht ist – es ist das letzte Mittel gegen übernervöse Starter. Am Bärensee war das noch nie nötig.

Start mit mehreren Klassen

Das kommt am Bärensee fast nur mit den Optimisten oder auch mal mit den Lasern vor.

Wichtig ist:

- Es ist keine bestimmte Zeit zwischen aufeinander folgenden Starts vorgeschrieben.
- Wenn eh' alle da sind, kann man mit den Zeitsignalen für die zweite Klasse kurz nach dem Start der ersten Klasse anfangen. Damit hat also jeder Start die Signale: 5-4-1-0 Minuten.
- Die Optimisten segeln meist auf einer verkleinerten Bahn. Dafür braucht es aber grundsätzlich keine anderen Signale. Benutze einfach die gleichen wie bei den Grossen, dann lernen es die Kleinen gleich richtig.

Abbruch und Schluss

- Eine Wettfahrt abbrechen zu müssen ist immer eine schwere Entscheidung. Finde dich damit ab, dass sie oft falsch ist! Der häufigste Grund ist Flaute. Der zweithäufigste Grund ist Gewitter und Sturm.
- Den Abbruch zeigst du mit N an. Es ist die einzige Situation, bei der dreimal gehupt wird!
- Setze auch gleich H (heimfahren) oder A (Schluss für heute), wenn du das willst.
- H oder A kannst du auch ohne Abbruch (am Ziel oder bei Startverschiebung auf dem Wasser) benutzen - dann weiß jeder gleich was los ist.
- Auch wenn schon einige Boote im Ziel sind, ist es erlaubt, eine Wettfahrt abzubrechen und damit zu annullieren. Du solltest das aber unter allen Umständen vermeiden – also in solchen Fällen lieber rechtzeitig (vor dem Zieleinlauf) abbrechen.

Ziel

- Es ist nicht nötig, unbedingt eine Zielkreuz zu haben!
- Das Ziel ist immer auf direktem Weg, von der letzten Bahnmarke, zu durchsegeln. Eine sog. „Hakenziellinie“, bei der man erst noch um die Zieltonne herumsegeln muss, ist illegal!
- Am Bärensee steht die Bahnlänge nicht vorher fest. Versuche, dass eine Wettfahrt immer etwa eine Stunde dauert. Wenn der Führende die letzte Bahnmarke rundet, setze am Ziel (Signalmast an Land) DSV.
- Bei einer Yardstick-Regatta ist jetzt die sekundengenaue Zeitnahme und das richtige Aufschreiben wichtig!
- Wenn protestiert wird, werden Proteste jetzt angezeigt – bitte auch aufschreiben!
- Wenn der Letzte durchs Ziel geht, hole DSV ein und rolle die Flagge gut auf.
- Selten kommt es vor, dass mehrere Boote wirklich gleichzeitig durchs Ziel gehen (totes Rennen). Dann müssen sich die Boote die jeweiligen Punkte teilen – daher kann es auch halbe Punkte geben.

Proteste

Kommen nur selten vor, sind aber nicht schlimm. Notiere in der Einlaufliste, wer gegen wen protestieren möchte. Für den Rest ist das Schiedsgericht zuständig.

Ausrechnen bei Yardstick

Am Bärensee gelten besondere Yardstickzahlen:

- Korsar: 103 (vor Baujahr 1980: 104)
- 420er: 115
- Laser: 110
- andere Einhand-Boote: 3 Punkte weniger als in der DSV-Tabelle

Das Ausrechnen ist ganz einfach. Teile die gesegelte Zeit eines Bootes (in Sekunden) durch die Yardstickzahl der jeweiligen Bootsklasse und multipliziere das ganze wieder mit hundert. Das ergibt die berechnete Zeit in Sekunden.

Das größte Problem ist die Umrechnung in Sekunden. Bessere Taschenrechner haben dafür eine extra Funktionstaste.

Gesamtergebnis

Das Punktsystem ist sehr einfach:

- Der Platz in einer Wettfahrt ist auch die Punktzahl. Am Ende werden einfach die Punkte aus allen Wettfahrten für jedes Boot zusammengezählt und die Liste wird nach der Gesamtpunktzahl sortiert.
- Streicher: ab vier Wettfahrten gibt es am Bärensee einen Streicher, d.h. die schlechteste Wettfahrt eines Bootes geht nicht in das Gesamtergebnis ein.
- Nicht gestartet, aufgegeben, disqualifiziert: bei solchen Wettfahrten setzt man immer die Punktzahl „Zahl der in der Klasse gemeldeten Boote plus eins“ an.

In Ergebnislisten sind diese Abkürzungen üblich:



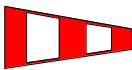















- DNC – gar nicht am Start erschienen
- DNS – nicht gestartet
- OCS – Frühstart Disqualifikation
- DNF – aufgegeben
- RET – nach dem Zieldurchgang aufgegeben (kommt fast nie vor)
- DSQ – Disqualifikation
- DND – nicht streichbare Disqualifikation
- RDG – Wiedergutmachung gewährt (nach Antrag und Schiedsgerichts Entscheidung)
- BFD – „black-flag“ Disqualifikation

Punktgleichheit:

Derzeit gilt diese zweistufige Regelung:

- WR A 8.1: Besteht Punktgleichheit zwischen zwei oder mehr Booten in der Gesamtwertung einer Serie, sind die Wertungen dieser Boote der Reihe nach aufzulisten, beginnend bei der besten und endend bei der schlechtesten Wertung. Sobald es einen Unterschied gibt, ist die Gleichheit zugunsten des Bootes mit der besseren Wertung aufzulösen. Gestrichene Wettfahrten dürfen hierbei nicht benutzt werden.
- WR A 8.2: Bleibt auch dann noch Gleichheit, entscheidet die Wertung in der letzten Wettfahrt die Reihenfolge. Jede verbleibende Gleichheit wird durch die Wertung in der vorletzten Wettfahrt aufgelöst und so weiter, bis alle Gleichheiten aufgelöst sind. Für diese Auflösung werden alle Wettfahrten, auch die gestrichenen herangezogen.





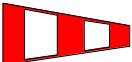















Wenn dann trotzdem keine Unterscheidung möglich ist, geben wir die Sache auf, und die punktgleichen Boote bekommen alle den besseren Platz.

| | | | |
|------------------------------------|--|---------------------|---|
| Y Schwimmweste |  | ↑ • | Schwimmwesten anlegen! |
| L „follow me“ |  | ↑ • ↓ • | Dem Startschiff folgen, in Rufweite kommen! Ankündigungssignal in einer Minute |
| AP Startverschiebung |  | ↑ •• ↓ • | Nicht gestartete Wettfahrten sind verschoben Ankündigungssignal in einer Minute |
| N Abbruch |  | ↑ ••• ↓ • | Wettfahrt ist abgebrochen. Zurück zum Startgebiet! Ankündigungssignal in einer Minute |
| H Heimfahren! |  | mit N, AP oder Ziel | Zurück zum „Hafen“! |
| A Schluss für heute! |  | mit N, AP oder Ziel | Heute keine Wettfahrt mehr! |
| Rot links rum |  | | Bahnanzeige, alle Bahnmarken an backbord lassen! |
| Grün rechts rum |  | | Bahnanzeige, alle Bahnmarken an steuerbord lassen! |
| K „up & down“ |  | Mit Bahnanzeige | „up & down“ statt Dreieck! |
| Klassenflagge noch 5 Minuten |     | ↑ • ↓ • | Ankündigungssignal - 5 Minuten bis zum Start Start |
| I „round the ends“ |  | ↑ • ↓ • | Vorbereitungssignal - 4 Minuten bis zum Start (Regel 30.1) Beginn der Verbotszeit - 1 Minute bis zum Start |
| Schwarz „black flag“ |  | ↑ • ↓ • | Vorbereitungssignal - 4 Minuten bis zum Start (Regel 30.3) Beginn der Verbotszeit - 1 Minute bis zum Start |
| X Einzelrückruf |  | ↑ • ↓ | Alle Frühstarter müssen noch mal starten (Regel 30.1) Kein Neustart mehr möglich |
| 1. Hilfsstander Massenfrühstart |  | ↑ •• ↓ • | Allgemeiner Rückruf. Zurück zum Startgebiet! Ankündigungssignal in einer Minute |
| DSV Ziel |  | ↑ ↓ | Das Ziel ist offen Das Ziel ist geschlossen |

↑ Flagge rauf

↓ Flagge runter

• Schallsignal (Hupe oder Schuss)

| | Oben | Unten | Mögliche Zusätze | |
|------------|---|---|--|--|
| Bambus 1 |  |  |   | |
| Bambus 2 |  |  |   | |
| Bambus 3 |  |  | | |
| Bambus 4 |  |  | | |
| Bambus 5 |  |     | | |
| Signalmast |  | |    | |