

## Wettsegelregeln DKVRG65 2019 (Fassung April)

Diese Wettsegelregeln der DKVRG65 sind ab ihrer Veröffentlichung gültig und gelten bis zu einer Veröffentlichung einer neueren Regelfassung. Die Regelsprache ist deutsch.

### Einleitung

Die Deutsche Klassenvereinigung RG65 (DKVRG65) fördert und vertritt das RC-Modellsegeln mit RG65 Booten in Deutschland.

Für Regatten mit RG65 Booten und für einen freien und gleichen Umgang der Segler und zur Einhaltung eines fairen Segelsports gibt sich die DKVRG65 nachfolgend beschriebene Wettsegelregeln, die grundsätzlich beachtet und angewendet werden sollen. Diese Regeln beruhen auf den Kollisionsverhütungsregeln (KVR) des Bundes, sowie den Kommentierungen von Thomas Dreyer und Achim Pelka zu den gebräuchlichen Regattaregeln im engeren Sinne.

Die Wettsegelregeln der DKVRG65 ermöglicht den Ausrichtern und Regattaleitern das Bestreiten von RG65 Regatten nach speziellen Wettfahrtregeln folgender Verbände.

Ausrichter und Regattaleiter mit Zugehörigkeit zu einem DSV-Verein bzw. dem DSV angeschlossene Verein selbst, stehen aus den "IRSA Wettfahrtregeln Segeln" der Teil 2 in der aktuellen Fassung zur Verfügung.

Ausrichter und Regattaleiter mit Zugehörigkeit zur NAVIGA bzw. der NAVIGA angeschlossene Verein selbst, stehen aus den "Regattaregeln NAVIGA" der Teil 4 in der aktuellen Fassung zur Verfügung.

Allen gemeinsam stehen die „Wettsegelregeln DKVRG65“ zur Verfügung. Diese Wettsegelregeln können für jede Art von Freizeitregatten genutzt werden. Insbesondere bei der Durchführung von RG65 Ligaregatten sollten diese Wettsegelregeln angewendet werden. Die Kommentierungen sind nicht Teil der Wettsegelregeln, dienen aber des Verständnisses und der Regelauslegung, die genannten Beispiele stehen einer Regel gleich.

### Grundsätzlich gilt

**Regatten stets auf freundschaftlicher Basis ausüben.  
Keinen WettK(R)AMPF betreiben.  
Der Spaß miteinander soll im Vordergrund stehen.**

### Inhaltsverzeichnis

1. Begriffe
2. Begegnung von Booten
  - 2.a. Wind von verschiedenen Seiten
  - 2.b. Wind von der gleichen Seite
3. Bojenrunden
  - 3.a. Bojenrunden auf unterschiedlichem Bug an der Luvboje
  - 3.b. Bojenrunden auf gleichem Bug an der Luvboje
  - 3.c. Bojenrunden an der Raum-/Leeboje
  - 3.d. Bojenrunden auf gleichem Bug an der Raum-/Leeboje
  - 3.e. Bojenrunden auf entgegengesetztem Bug an der Raum-/Leeboje

- 3.f. Bojenberührungen
- 4. Manöververhalten
  - 4.a. Kursänderungen
  - 4.b. Wende
- 5. Start
  - 5.a. Frühstart
  - 5.b. Startlinie und Startzone
- 6. Zieldurchgang
- 7. Protest
- 8. Durchführung, Leitung von Regatten und Skipperbesprechung
  - 8.a. Regattaleitung
  - 8.b. Ausschreibung
  - 8.c. Segelanweisungen
  - 8.d. Vermessungskontrolle
  - 8.e. Videoaufnahmen
  - 8.f. Skipperbesprechung
- 9. Wertungen von Regatten
  - 9.a. Auswertung der Regatta
  - 9.b. Streicher für eine Regatta
  - 9.c. Gesamtergebnis für eine Regatta

## 1. Begriffe

**Wegerecht** hat ein Boot, das nicht gegenüber einem anderen Boot oder mehreren Booten zum Ausweichen verpflichtet ist.

**Freihalten:** Ein Boot hält sich frei, wenn ein anderes Boot seinen Kurs zur Vermeidung einer Berührung nicht ändern muss.

**Raum** ist der Platz, den ein Boot zum Manövrieren benötigt.

Der **Kurs** ist die Fahrtrichtung eines Bootes, die es steuert oder segelt.

**Richtiger Kurs** ist der Kurs, den ein Boot allein auf dem Weg zur nächsten Boje segeln würde, um so schnell es geht die Boje zu erreichen und sie regelgerecht zu runden.

**Klar achteraus:** Ein Boot ist klar achteraus, wenn es sich hinter einer geraden Linie befindet, die querab zum achterlichsten Punkt eines anderen Bootes verläuft. Das andere Boot ist dann **klar voraus**.

**Überlappung:** Boote überlappen, wenn keines klar achteraus ist.

**Vier-Längen-Kreis** ist ein gedachter Abstandskreis um eine Boje herum, dessen Radius aus vier Bootslängen besteht.

**Hindernis** ist jeder Gegenstand, dem man ausweichen muss. Es kann auch ein Wegerechtsboot sein.

**Teilnehmer** ist jeder, der an einer Regatta tatsächlich teilnimmt (Meldung reicht nicht)

**Durchgang:** ein Segeln aller Regattateilnehmer in ein oder mehreren Gruppen, bis alle Teilnehmer eine Wettfahrt durchgeführt haben.

**Wettfahrt:** Wettfahrt oder **Lauf** ist ein gemeinsames Segeln von Start bis Ziel mehrerer RG65. Eine Wettfahrt kann alle Regattateilnehmer umfassen oder nur die einer Gruppe.

**Gruppe:** ein Teil der Regattateilnehmer, die gemeinsam eine Wettfahrt bestreiten

**Regatta:** ein seglerischer Leistungsvergleich innerhalb eines abgegrenzten Zeitraums von RG65 Booten und deren Seglern. Eine Regatta kann aus mehreren Wettfahrten bestehen.

## 2. Begegnung von Booten

**Kollisionen sind zu vermeiden**, d.h. auch Wegerechtsboote müssen nach Möglichkeit letztlich versuchen auszuweichen, wenn der/die anderen Boote erkennbar und trotz Warnruf nicht reagieren (Manöver des letzten Augenblicks).

Andererseits muss in Wegerechtsboot so lang wie möglich seinen Kurs unverändert beibehalten (Kurshaltepflicht!), um einem ausweichpflichtigen Boot ein entsprechend kalkultiertes Ausweichmanöver zu ermöglichen, ohne dass das Wegerechtsboot plötzlich seinen Kurs direkt ins Ausweichmanöver steuert.

**Entlastung:** Nach einer Behinderung / Wegerechtsverletzung muss in Boot in fairer Weise sich Freisegeln und einen oder zwei Vollkreise (Kringel =  $360^\circ/720^\circ$ ), je nach Segelanweisung drehen, um sich so für den Fehler zu entlasten (entschuldigen). Ein Kringel setzt sich dabei immer aus einer Halse und einer Wende zusammen. Die Entlastung muss auf dem gleichen Bahnschenkel erfolgen, auf dem der Regelverstoß begangen wurde.

*Kommentierung: Dazu sollte man aber nun nicht mitten im Bootspulk die Kringelei starten, denn damit behindert man sicher andere und sich selbst erneut. Man sucht sich also ein etwas ruhigeres Eckchen, dreht/ kringelt/wendet in aller Ruhe (trotz einem Regatta-Herzschlag von 190) und fährt dann wieder weiter. Wer beim Kringeln, bei dem man übrigens grundsätzlich keinerlei Wegerechte hat, wiederum andere behindert, der darf dann eben noch mal anfangen, plus neue Kringel für den neuen Fehler....*

*Das Kringeldrehen kann jeden einmal treffen, und man sollte es als Zeichen der Fairness und Wertschätzung der Mitsegler sehen und auch entsprechend anstandslos ausführen.*

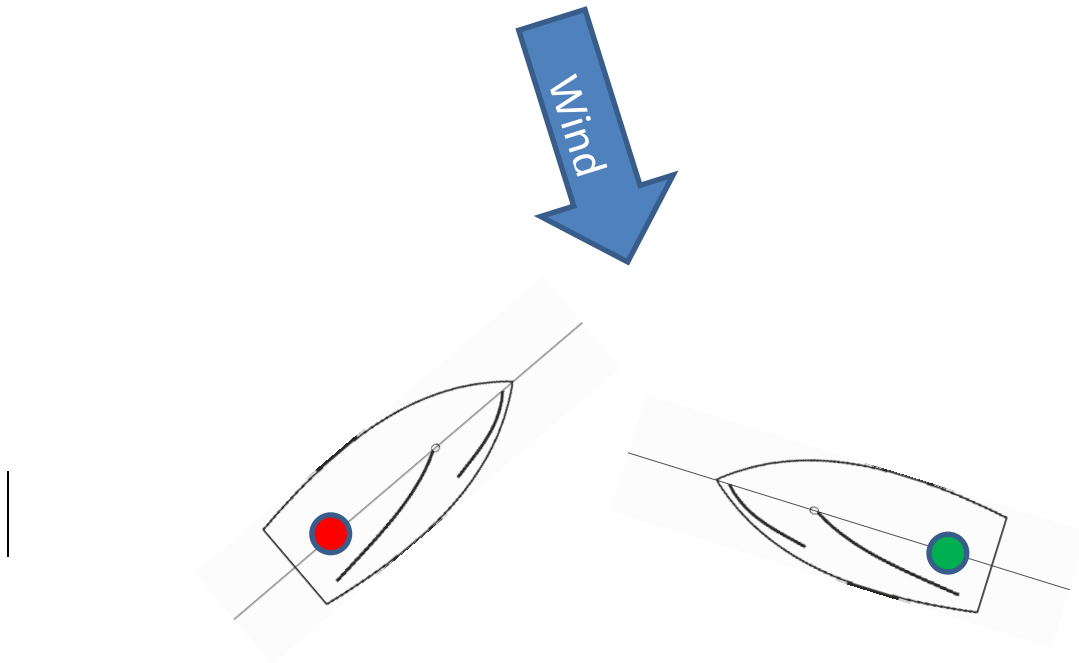
### 2.a. Wind von verschiedenen Seiten

Wenn zwei Segelfahrzeuge den Wind von *verschiedenen Seiten* haben, muss das Fahrzeug mit Wind von Backbord ausweichen (Backbordbug vor Steuerbordbug). Auf Backbordbug ist ein Boot, wenn der Wind von Steuerbord (= rechte Bootsseite / = mit Wind von Steuerbord) kommt und der Großbaum auf die Backbordseite (= linke Bootsseite) zeigt. Auf Steuerbordbug segelt ein Boot, wenn der Wind dagegen von der Backbordseite (linke Bootsseite / mit Wind von Backbord) kommt und der Großbaum entsprechend nach Steuerbord (rechte Bootsseite) zeigt.

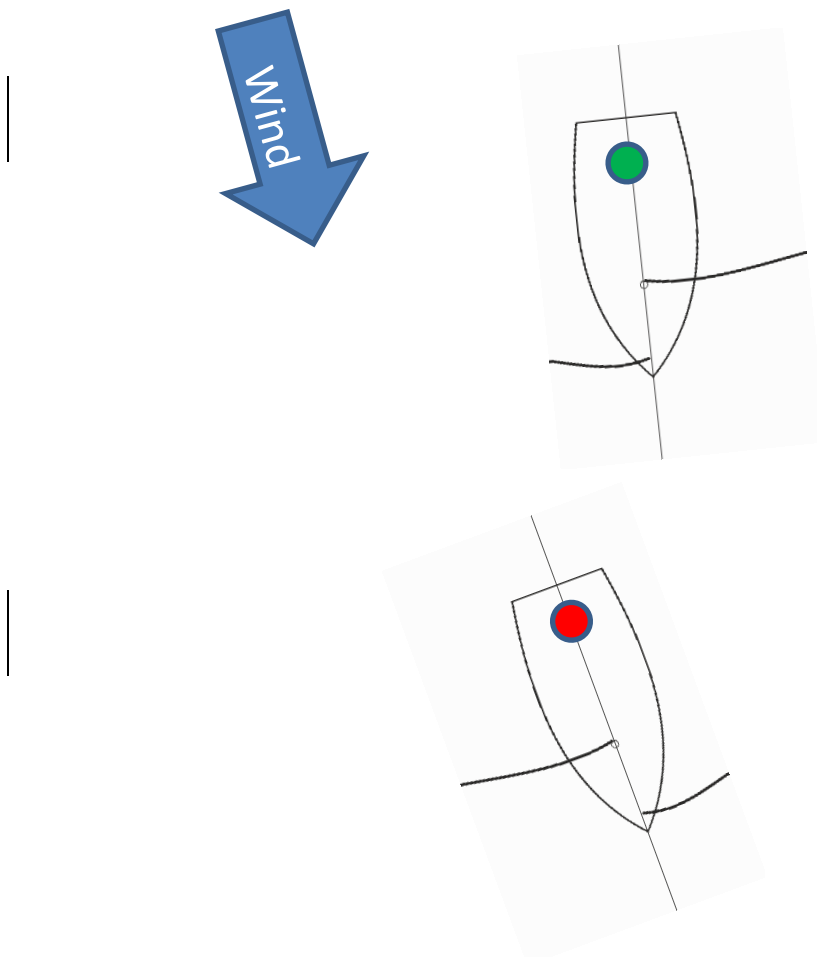
Nähern sich zwei Boote auf entgegengesetzten Kursen, so muss das mit Steuerbordbug segelnde Boot ausweichen bzw. Raum (= Platz) geben.

*Kommentierung: Es gilt hier immer die Stellung des Großbaumes in Fahrtrichtung gesehen! Hinter dieser gerade für Einsteiger verwirrenden Regelung verbirgt sich übrigens ein simples rechts vor links.*

## Am Wind



## Vor dem Wind

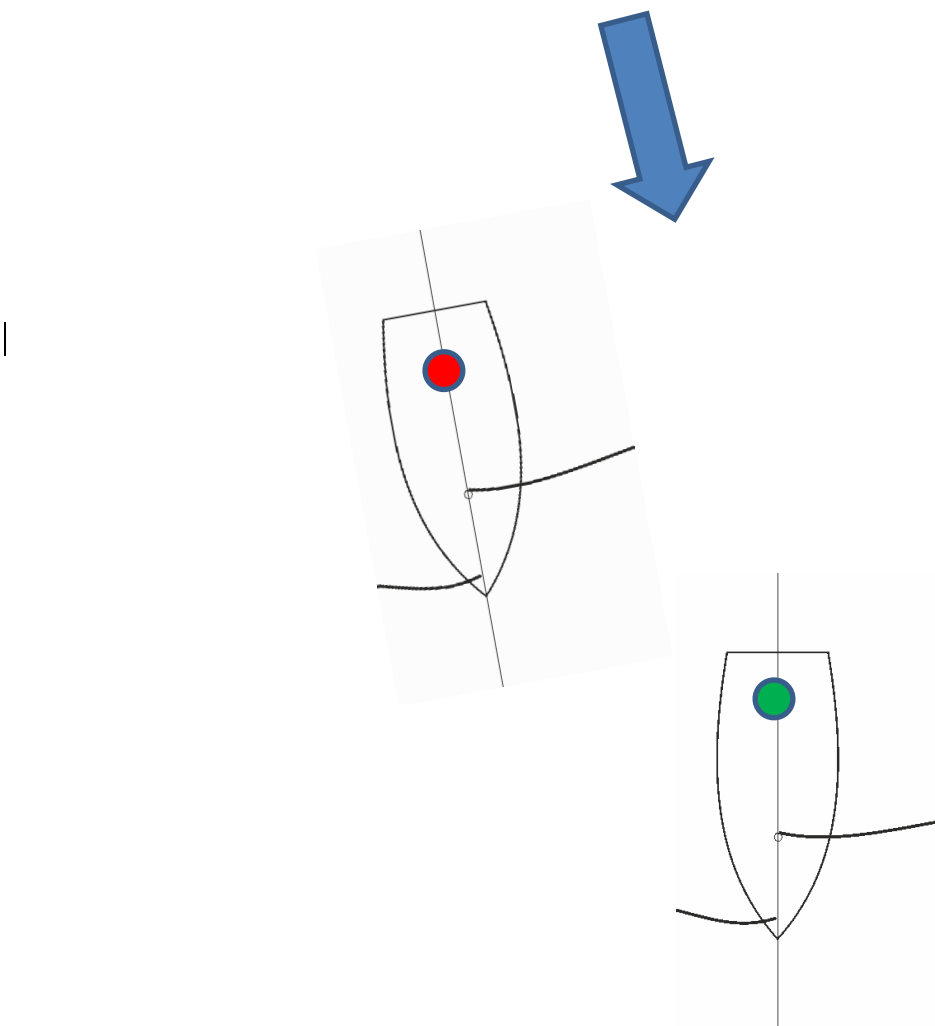


## 2.b. Wind von der gleichen Seite

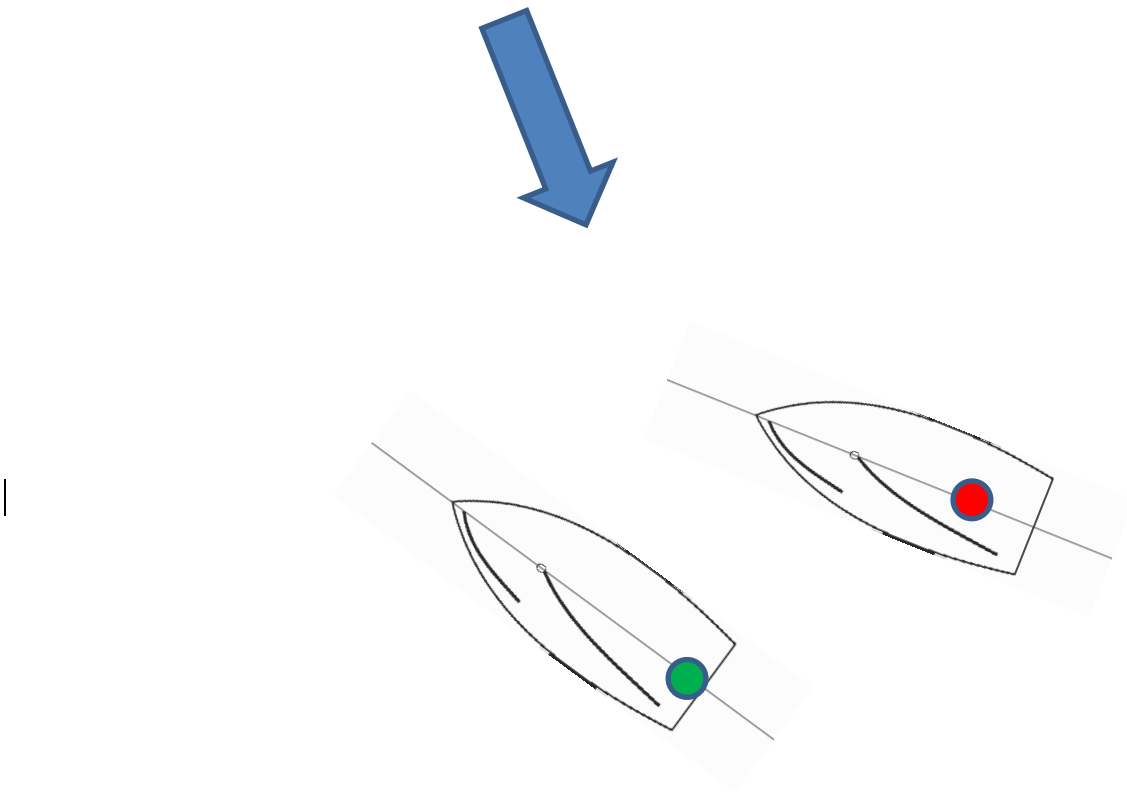
Wenn zwei Segelfahrzeuge den Wind von gleichen Seite haben, muss das luvwärtige Fahrzeug ausweichen. (Lee vor Luv, bei Segeln auf dem gleichen Bug). Wind von der gleichen Seite heißt, dass die Großbäume beide auf der gleichen Seite stehen. Das dem Wind näherstehende Luvboot ist gegenüber dem Leeboot ausweichpflichtig bzw. muss Raum geben.

*Kommentierung: Hier muss man sich vorstellen, am Rand eines Segelbeckens wäre ein Ventilator = Windursprung. Von einer gedachten Linie auf dem Wasser aus gesehen ist Lee die dem Wind abgewandte/abgedeckte hintere Seite (in die der Wind bläst), Luv ist die dem Wind zugewandte, vordere Seite (aus der der Wind herkommt). Das Leeboot ist also dasjenige Boot, das stets weiter vom Ventilator/Windursprung entfernt segelt, als eben das Luvboot, das immer relativ näher am Ursprung des Windes segelt und den Wind auch ungestört bekommt. Das Leeboot kann daher vom Luvboot abgedeckt und damit behindert werden. Und deshalb ist auch das Luvboot ausweichpflichtig, weil es ungestörter im Wind segeln/steuern kann.*

### Vor dem Wind



## Am Wind



Die Rechte eines Leeboots sind dabei jedoch eingeschränkt. Ein überlappendes Leeboot darf nur dann höher als seinen richtigen Kurs segeln, wenn es die Überlappung nicht von klar achteraus hergestellt hat. Wird die Überlappung in einem Abstand von weniger als zwei Bootslängen von klar achteraus hergestellt, gilt das Leeboot als Überholer. Als überholendes Boot muss sich auch ein Leeboot freihalten! Hat das Leeboot aber das Luvrecht, weil es z.B. in diese Position hineingewendet hat, muss es beim Anluven dem Luvboot Gelegenheit zum Freihalten lassen.

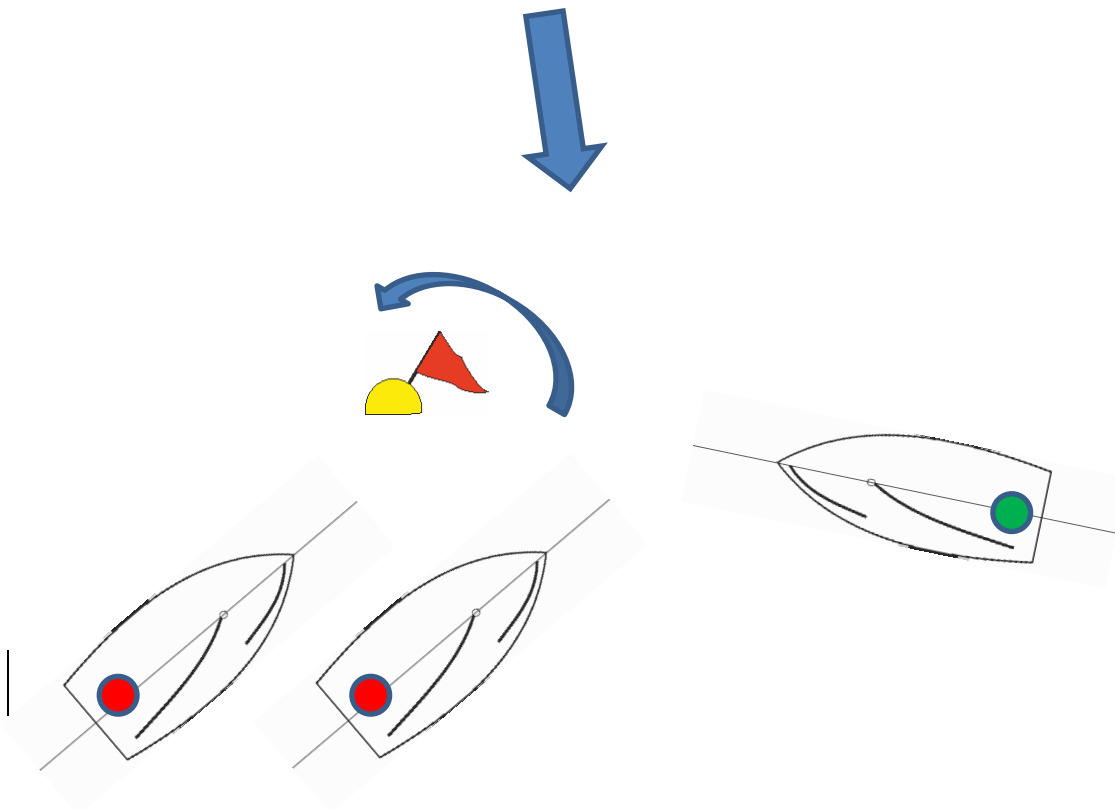
## 3. Bojenrunden

### 3.a. Bojenrunden auf unterschiedlichem Bug an der Luvboje

Beim Annähern bzw. Runden einer Luvboje auf unterschiedlichem Bug segelnd gilt als Wegerecht immer Backbordbug vor Steuerbordbug!

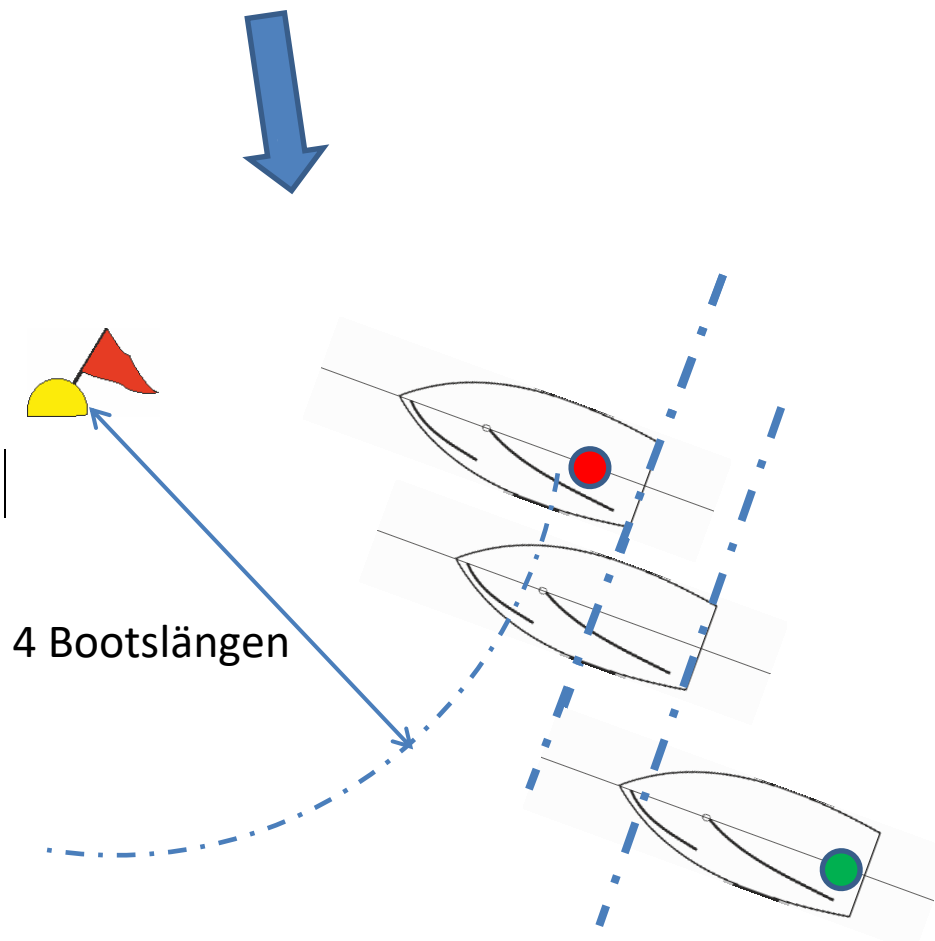
*Kommentierung: Es gilt nicht, wer zuerst da ist, erhält Platz zum Runden der Boje! Auch wenn ein Steuerbordbug-Boot zuerst zum Runden ansetzen will und es kommt ein klein wenig später noch ein Backbordbug segelndes Boot dazu, dann hat trotzdem das Backbordbug-Boot Vorfahrt! Das Steuerbordbug-Boot muss also in so einem Fall erstmal schauen, wie sich die anderen Boote nähern und muss diese ggfs. durchlassen, z.B. indem es wegwendet/halt und einen späteren Anlauf macht.*

*Die Taktik fürs Runden der Luvboje lautet daher auch: Immer mit Backbordbug ankommen und ggfs. dann freundlich Raum verlangen*



### 3.b. Bojenrunden auf gleichem Bug an der Luvboje

Beim Annähern bzw. Runden einer Luvboje von zwei oder mehreren auf gleichem Bug segelnden Booten ist dem innen liegende Boot Raum zu gewähren, wenn bei Eintritt des führenden Bootes in den 4-Längenkreis eine Überlappung bestand.



### 3.c. Bojenrunden an der Raum-/Leeboje

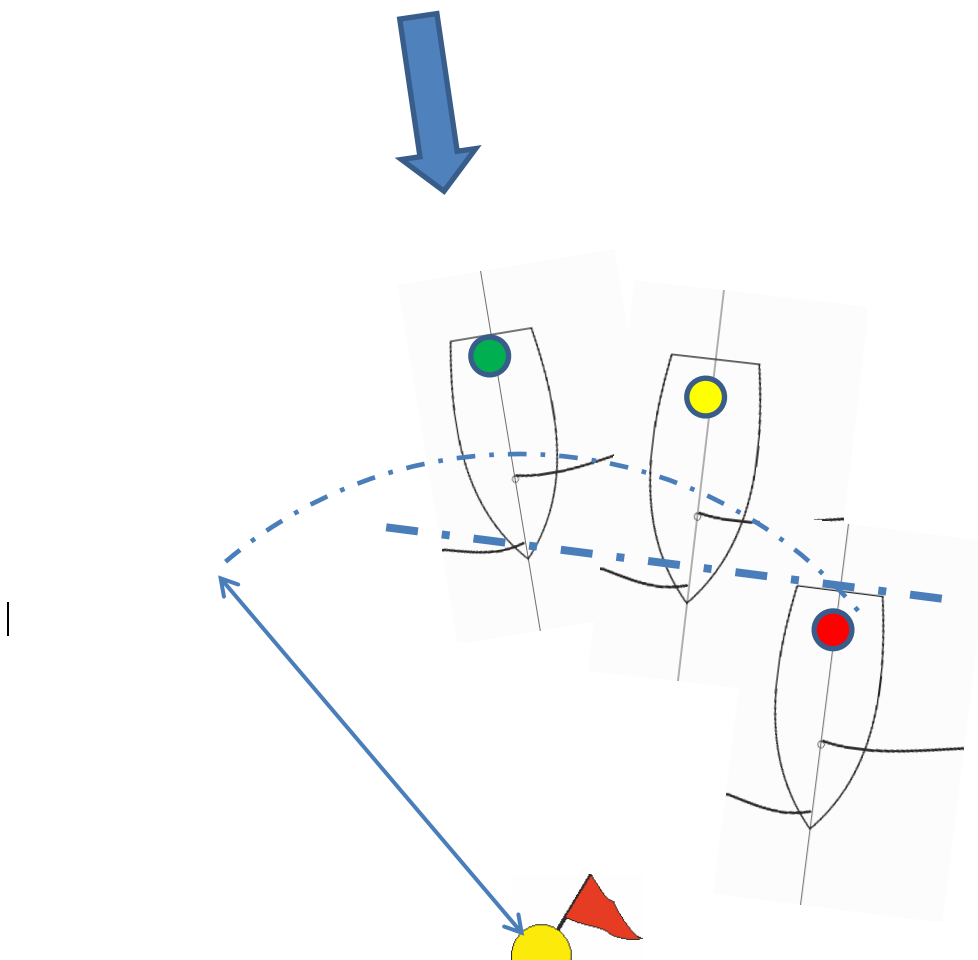
Überlappen Boote bei Erreichen des 4-Bootslängenkreises, muss das außen liegende Boot dem innen liegenden Bahnmarken-Raum geben. Ist ein Boot klar voraus, wenn es den 4-Längenkreis erreicht, muss das Boot klar achteraus Bahnmarken-Raum geben. Im Zweifelsfall ist immer davon auszugehen, dass das innen liegende Boot keine Überlappung hergestellt hat und daher keinen Anspruch auf Bahnmarkenraum hat.

### 3.d. Bojenrunden auf gleichem Bug an der Raum-/Leeboje

Segeln beide/alle Boote auf gleichem Bug nebeneinander / überlappend zur Boje, dann gilt, dass dem mit Eintritt des führenden Bootes in den 4- Bootslängenkreises dem zur Boje näherliegenden Boot (das sog. innenliegende Boot) Raum zu gewähren ist. Das oder die außenliegenden Boote müssen dem jeweils innenliegenden Boot genug Raum/Platz zum problemlosen Runden der Boje geben. Im Zweifelsfall ist auch hier davon auszugehen, dass das innen liegende Boot keine Überlappung hergestellt hat und daher keinen Anspruch auf Bahnmarkenraum hat.

Problemlos Runden heißt, dass das Innenboot nicht auf die Boje gedrückt wird!

*Kommentierung: Es darf sogar ggfs. einen kleinen Schlenker nach außen machen, um die Boje korrekt und berührungslos zu runden und nicht an der Boje hängen zu bleiben. Also lautet hier die taktische Weisheit: Rechtzeitig vorher auf die Innenposition segeln und ggfs. dann freundlich Raum verlangen.*

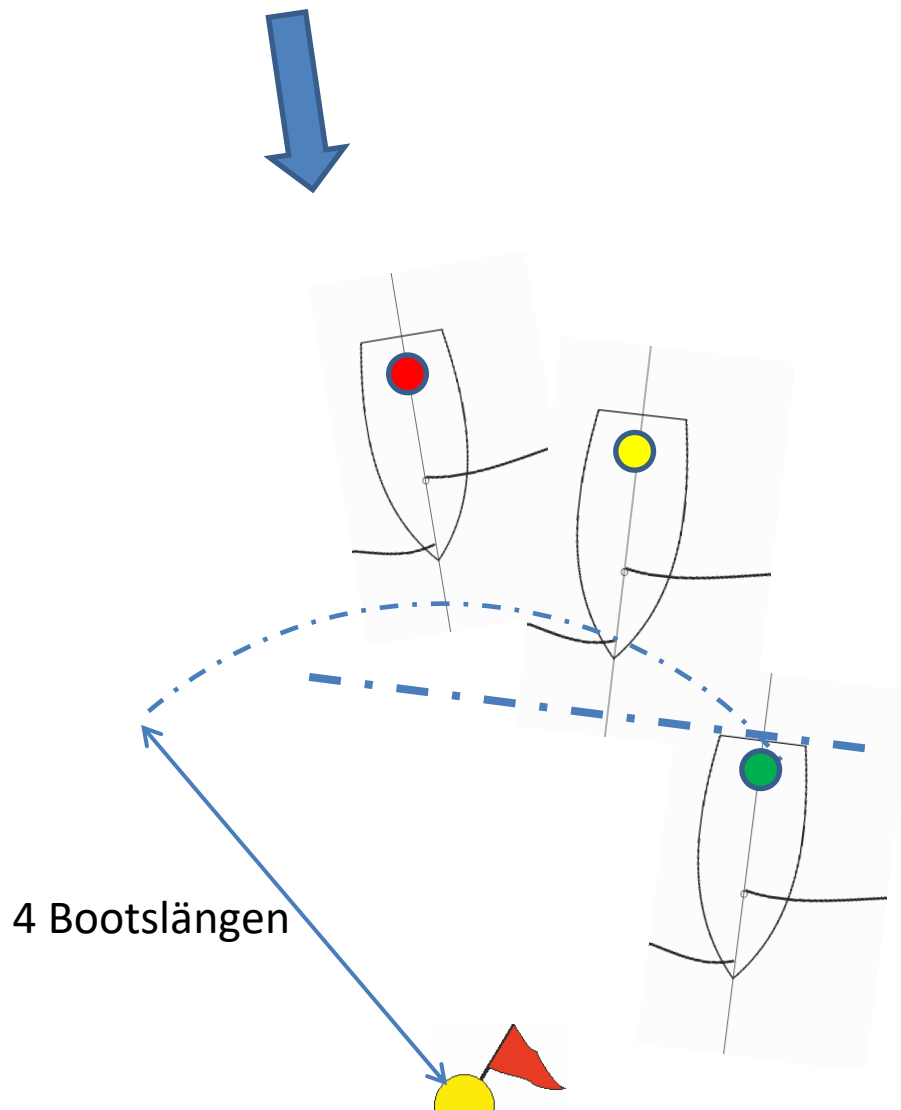




### Klar Voraus

Ist beim Erreichen des 4-Längenkreises ein Boot klar voraus, hat also keine Überlappung mit anderen Booten dahinter / daneben, dann muss diesem Boot von den achteraus nachfolgenden Booten Raum gegeben werden, auch wenn es sich relativ betrachtet weiter außen befindet, es darf nicht nach 3c Raum verlangt werden.

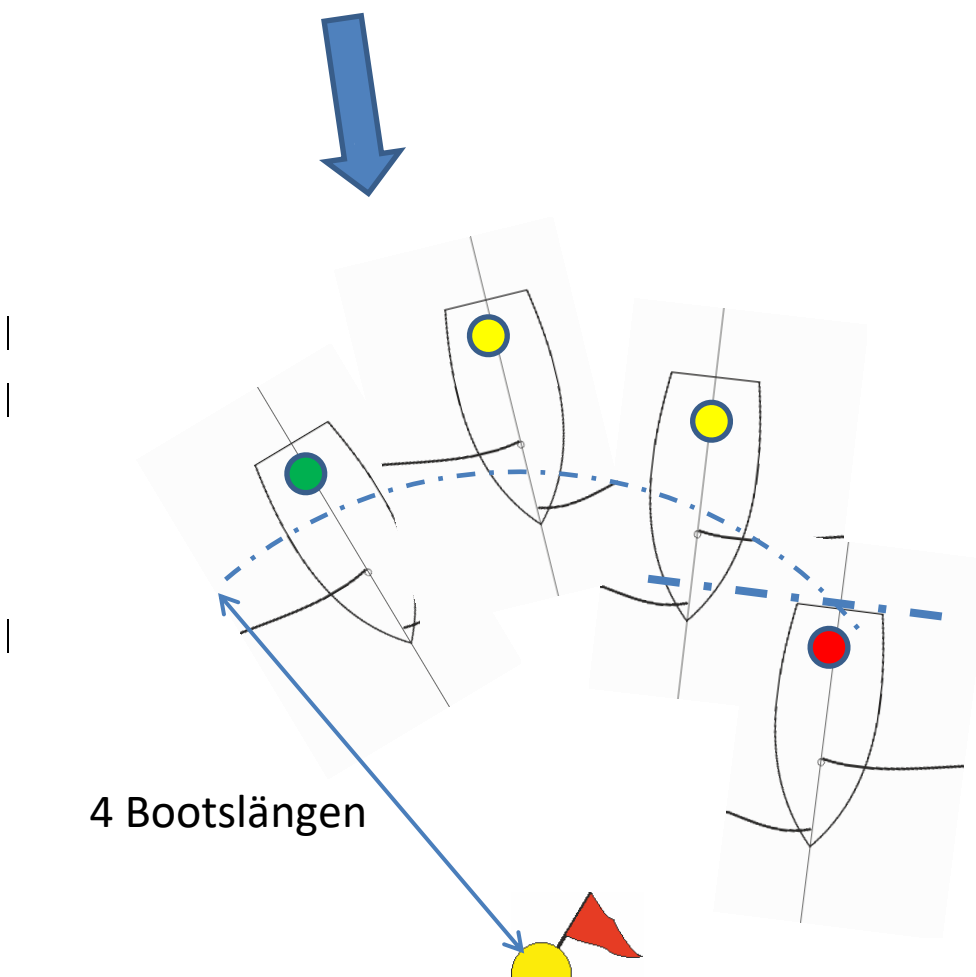
*Kommentierung: Es darf sich keiner mehr innen an die Boje reindrängeln .*



### 3.e. Bojenrunden auf entgegengesetztem Bug an der Raum-/Leeboje

Bis zum Eintritt des führenden Bootes in 4-Längen-Kreis gilt die Regelung für eine Backbord-/Steuerbord-Situation. Sofern eine Überlappung besteht verliert mit Eintritt des führenden Bootes in den 4-Längen-Kreis das Boot mit Wind von Steuerbord sein Wegerecht und muss einem innen liegenden Boot Raum zum Runden der Boje geben

*Kommentierung: Hier sollte man jetzt ja meinen, es gilt die einfache Grundregel „Backbordbug vor Steuerbordbug“, wie oben an der Luvtonne –. Wie auch bei C) wird hier allein auf die jeweilige Innenposition bei Erreichen des 4-Längenkreises geachtet, egal auf welchem Bug angesegelt wird. Auch hier gilt wieder: Im Zweifelsfall ist immer davon auszugehen, dass das innen liegende Boot keine Überlappung hergestellt hat und daher keinen Anspruch auf Bahnmarkenraum hat.*



### 3.f. Bojenberührungen

Bojenberührungen eines Bootes sind mit all seinen Bauteilen erlaubt.

## 4. Manöververhalten

### 4.a. Kursänderungen

Für alle Arten von Kursänderungen gilt: Sie dürfen nie so erfolgen, dass andere Boote davon überrascht werden! D.h., das den Kurs ändernde Boot muss sich je nach Situation selbst freihalten oder allen anderen Raum zum Freihalten geben.

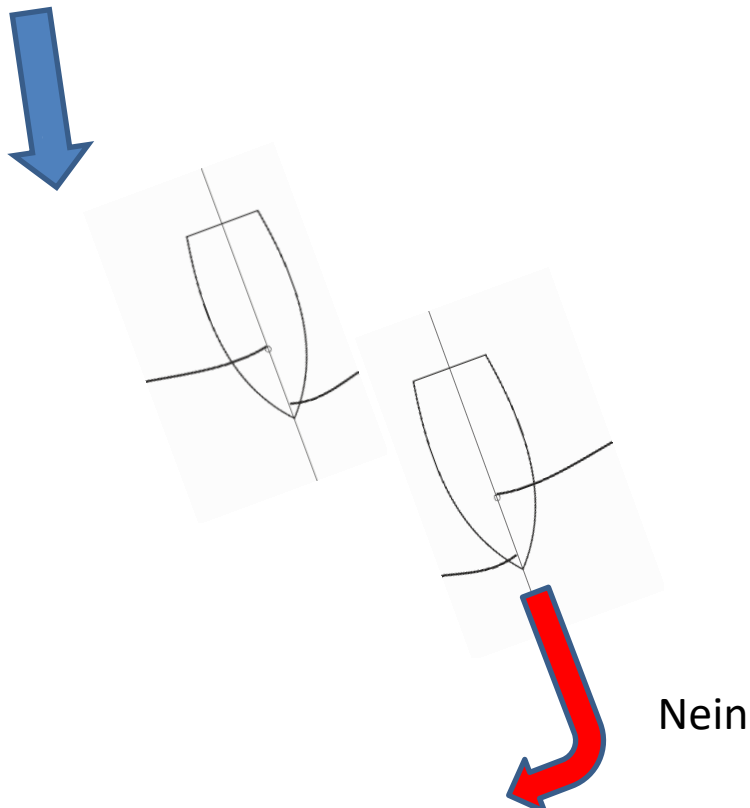
### 4.b. Wende

Ein Boot in und während der Wende hat keinen Anspruch auf Wegerecht. Erst, wenn das Boot wieder Fahrt aufnimmt und ein klar erkennbarer Kurs anliegt kann ein eventuelles Wegerecht eingefordert werden.

*Kommentierung: Das gilt z.B. für ein Steuerbordbug-Boot, das kurzerhand auf den vermeintlich sicheren Backbordbug wendet und nun bereits im Moment des Wendens glaubt, dann Wegerecht zu haben. Auch z.B. ein zunächst auf Backbordbug segelndes Boot darf nicht einfach ruck zuck wenden, wenn es dadurch dann im unmittelbaren Anschluss ein anderes Boot behindert, auch nicht, wenn es vermeintlich vorne lag. Das ist z. B. auch beim sog. Luvkampf der Fall: Zwei Boote segeln nebeneinander z. B. auf halbem Wind. Das Leeboot hat jetzt zwar Wegerecht und darf Platz verlangen (s. Lee vor Luv), es darf aber nicht einfach ohne Warnung zur Wende ansetzen oder einfach ruck zuck mal eben anluven (d.h. also das Boot in den Wind drehen) und das Luvboot dabei quasi abschießen. Das Luvboot muss sich aber stets vom Leeboot freihalten. Wenn das Leeboot zur Wende oder zu mehr Raum auffordert, bzw. auch langsam zum Luven ansetzt, muss es entweder wenden oder aber weiter weg segeln, z.B. ebenfalls durch anluven. Das Ausluven bzw. der Luvkampf ist eigentlich eine Verteidigungstaktik, um ein in Luv fahrendes Boot am Überholen zu hindern. Man spricht hier auch von einer sog. sicheren Leestellung, aus der man luvwärtige Boote kontrollieren kann.*

*Im direkten Beisein von anderen Booten darf man auch keine abrupten Schlenker o.ä. fahren, sondern ist kurshaltepflichtig.*

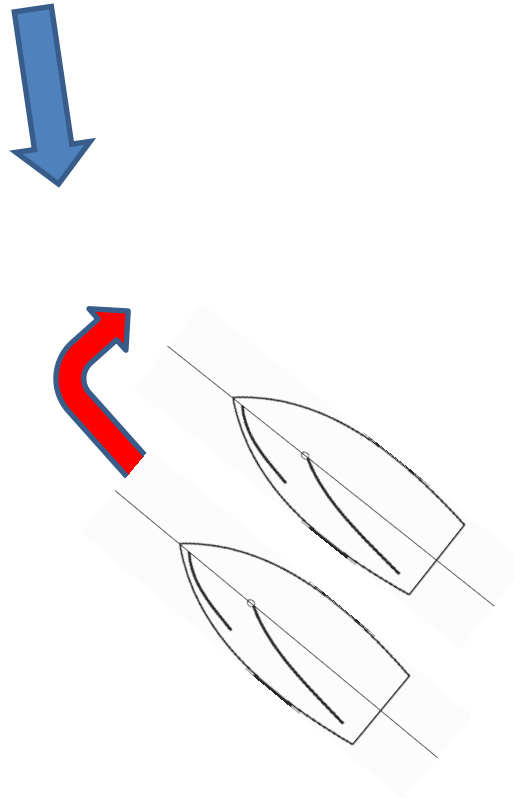
:-



### Leeboot anluven

Überholt ein Boot oder segelt es mit Überlappung in Lee eines anderen Bootes innerhalb eines Abstandes von zwei Bootslängen und war es zuvor klar achteraus (Überholen), dann darf es nicht höher anluven als sein richtiger Kurs es vorsehen würde.

Nein

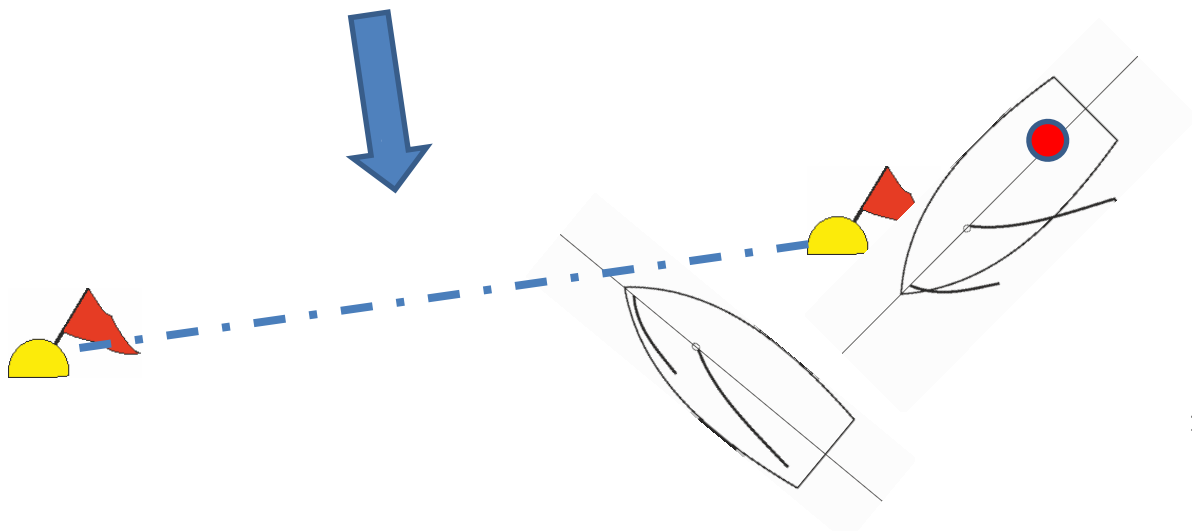


### 5. Start

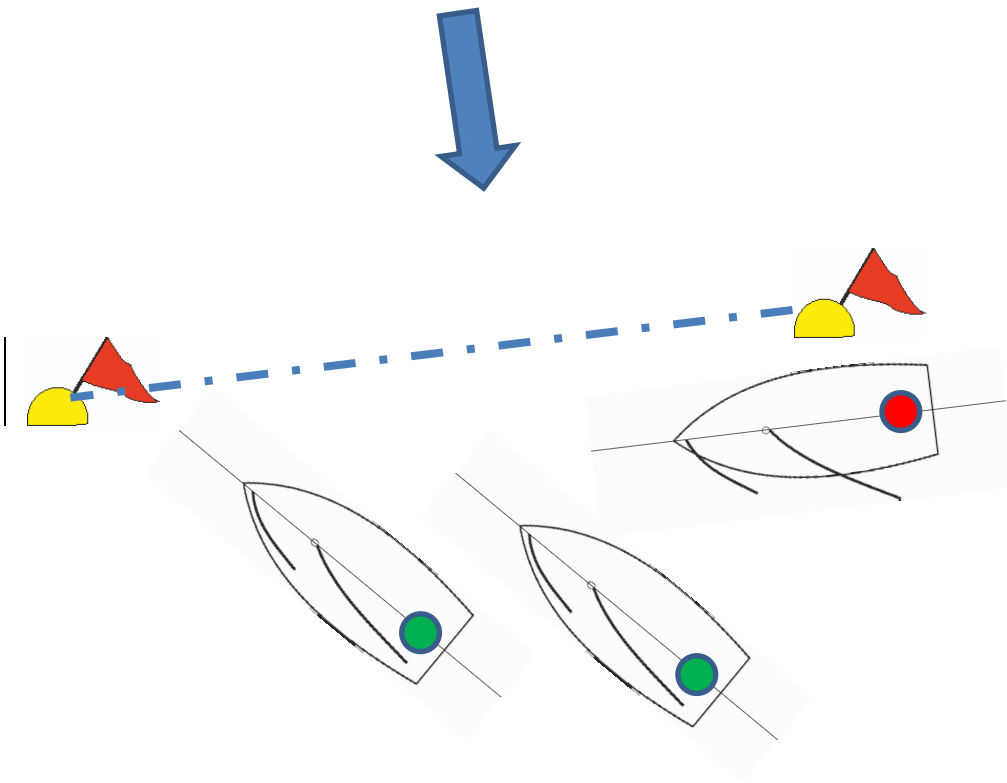
Zum Start ist die Startlinie von der Startzone aus zu überqueren. An der Startlinie und in der Startzone gelten die Regeln zur Begegnung von Booten.

An den Startbojen gilt keine Innenposition, es gilt allein Lee vor Luv bzw. Bb-Bug vor Stb-Bug.

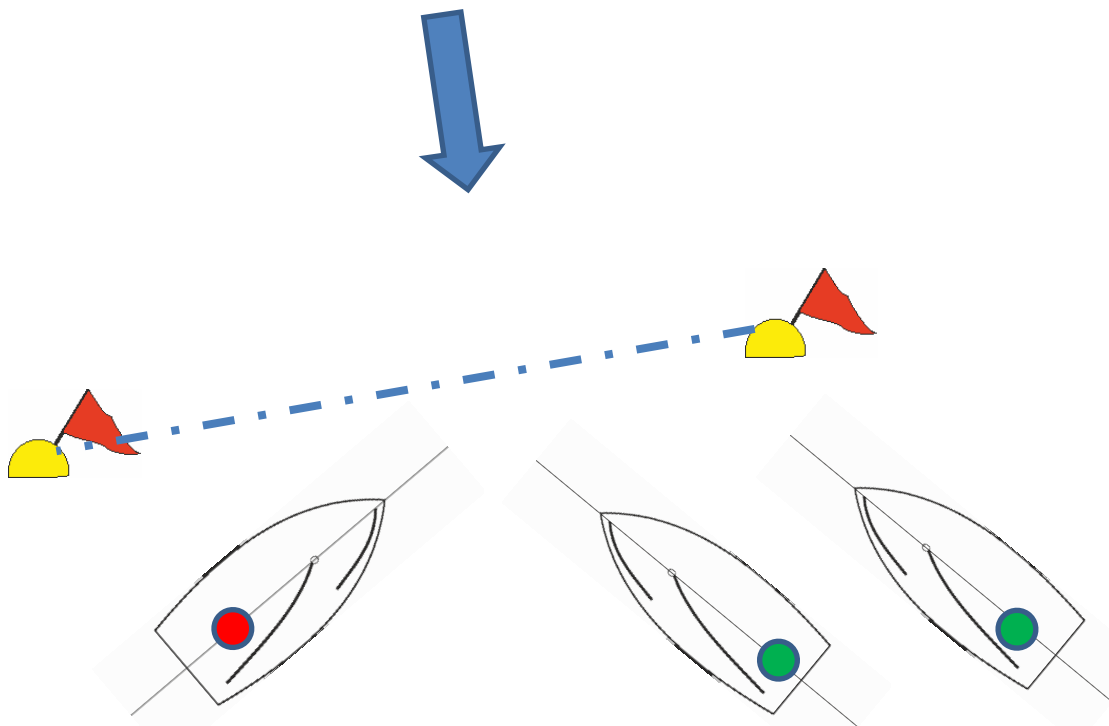
*Kommentierung: Man kann also nicht einfach „von oben“ zur Startboje reinsegeln und ggfs. dort bereits in Lee mit flatternden Segeln wartende Boote abdrängen – die haben Wegerecht.*



Lee vor Luv gilt auch beim Entlangfahren der Startlinie. Ein Leeboot kann ein Luvboot dadurch problemlos zu einem Frühstart zwingen. Es ist ein klarer Regelverstoß, wenn man als Luvboot die Linie entlang segelt und andere Leeboote dabei wegdrängt. Besser dann einen Frühstart machen und versuchen schnell wieder außen herum hinter die Linie zu kommen.



Auch beim Start gilt die Grundregel Backbordbug vor Steuerbordbug! Es ist daher sehr angeraten, eine Startposition auf Backbordbug zu ersegeln. Hochgradig unfair ist dagegen ein Starten auf Steuerbordbug, wenn man dadurch u.U. in einen ganzen Pulk korrekt auf Backbordbug startender Boot fährt!

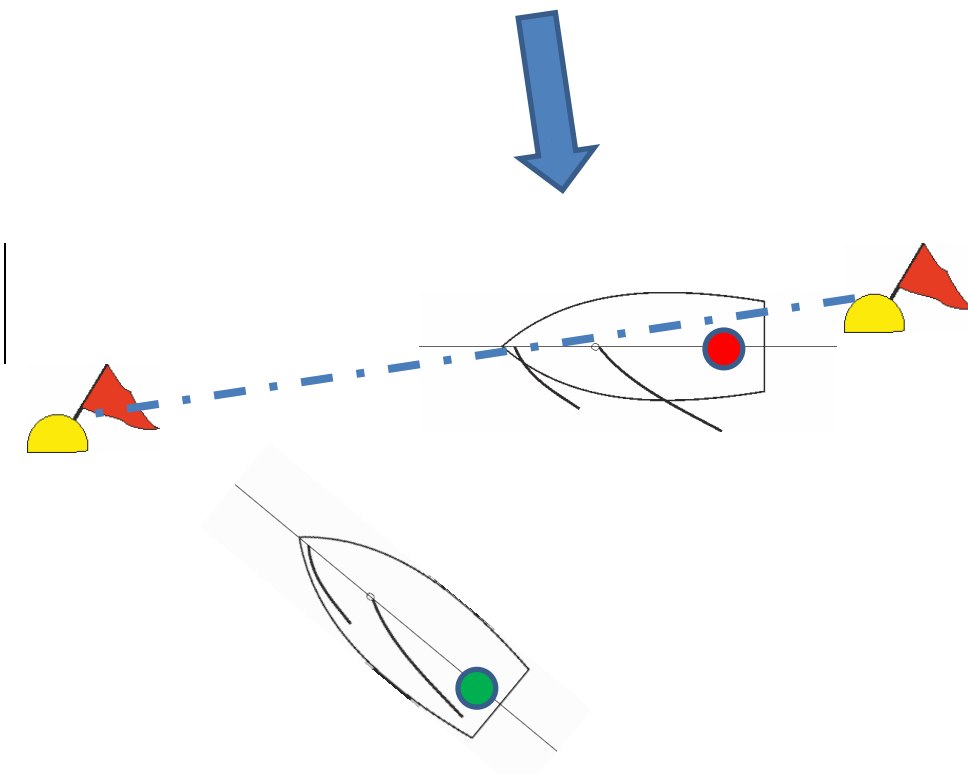


## 5.a. Frühstart

Bei einem individuellen Frühstart ist wieder hinter die Linie zurückzusegeln – ohne die anderen dabei zu behindern, und ohne dass man dabei Wegerechte hat!

Ein individueller Frühstart liegt vor, wenn das Boot die Startlinie vor dem Startsignal nach Luv durchsegelt. Durchsegeln heißt, queren oder berühren der gedachten Linie zwischen den Bahnseiten der Startbojen mit dem Boot oder Ausrüstungsteilen.

*Kommentierung: Es reicht für einen Frühstart aus, dass der Großbaum über die Linie ragt. Es gibt auch Startverfahren, bei denen man in so einem Fall außen um eine der beiden Startbojen herum zurücksegeln muss (Round the ends). Das wird in der Startbesprechung angegeben.*



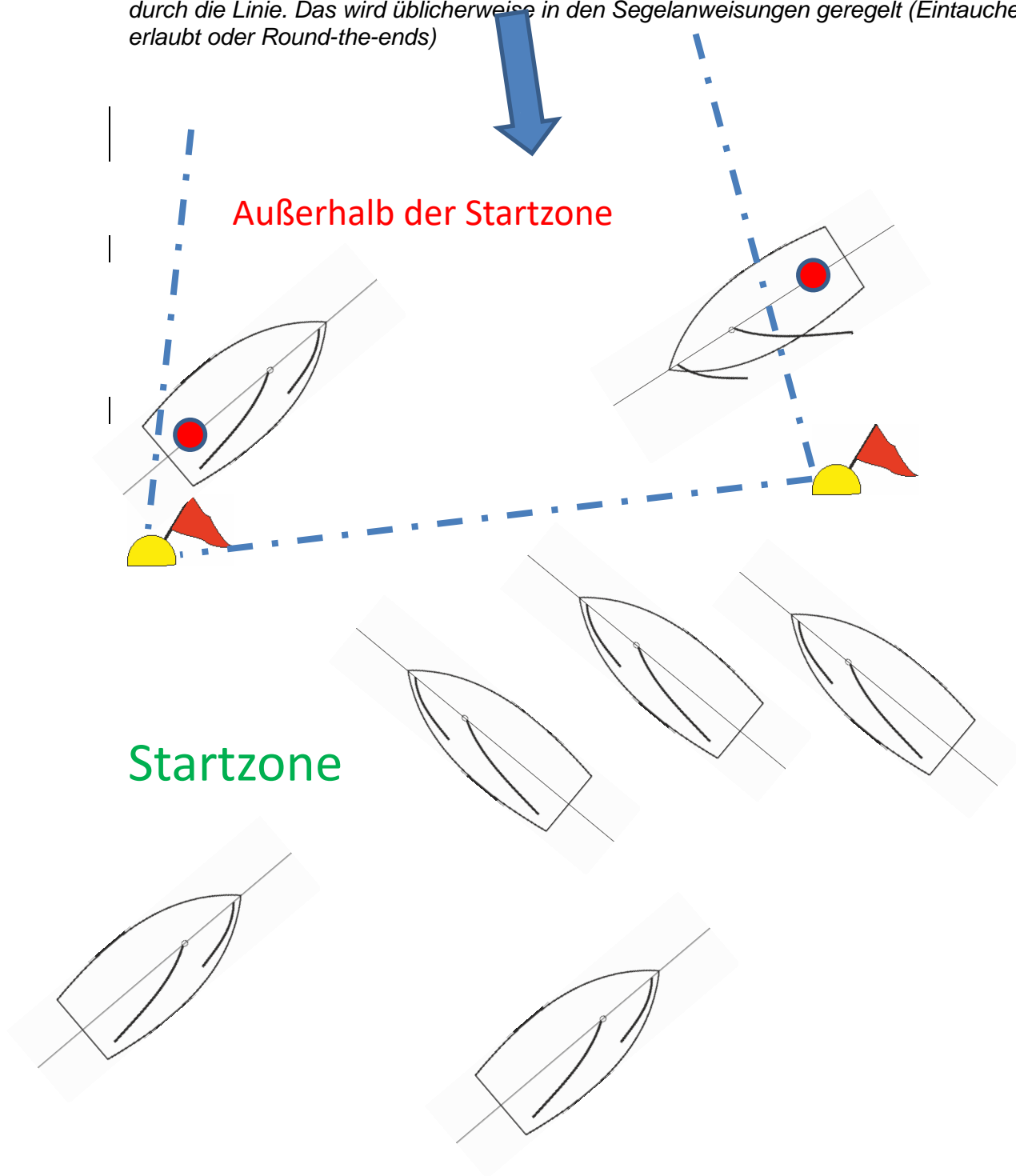
## 5.b. Startlinie und Startzone

Die Startlinie ist die gedachte Linie zwischen den Startbojen. Zum Start gilt eine Startzone außerhalb der Seiten des Dreiecks dieser Startlinie, sowie der gedachten Linien von den Startbojen zur ersten Wendemarke.

Innerhalb der letzten Minute vor dem Start darf diese Startzone nicht verlassen werden.

*Kommentierung: Normalerweise sollen sich in der Startminute alle Boote hinter der Startlinie aufhalten, bzw. alle Boote sollen zum Starten von außen um die Startbojen hinter die Linie segeln. Also nicht im Bereich in Luv von der Linie warten, um dann direkt kurz vor 3-2-1-Start noch hinter die Linie einzutauchen - das kann ziemliches Gedrängel geben. Ein dagegen nur kurzes Überfahren der Startlinie, z.B. um jemanden auszuweichen und danach gleich wieder auf die korrekte Seite zurück zu kommen, ist bei uns tolerierbar und wird noch nicht als Frühstart gewertet - solange es eben noch klar vor dem Startsignal passiert. Ein dagegen Überfahren und dann wieder Reindrängeln innerhalb der letzten Minute (um einen Frühstart zu vermeiden) kann jedoch wegen grober Unsportlichkeit auch mit einer Disqualifikation in dem Lauf enden.*

Die (roten) Boote in Luv sollen außen um die Bojen herum zur Linie segeln, nicht direkt durch die Linie. Das wird üblicherweise in den Segelanweisungen geregelt (Eintauchen erlaubt oder Round-the-ends)



## 6. Zieldurchgang

Durchs Ziel gehen kann man nur aus der Richtung von der letzten Bahnmarke her. Ist die Richtung nicht eindeutig bestimmt legt die Regattaleitung die Zieldurchgangsrichtung fest.

Die Reihenfolge der Zieleinläufe sollte notiert werden. Idealer Weise mit Segelnummer oder Segelzeichen und Platz.

Für den platzrelevanten Zieleinlauf muss das Boot die Ziellinie mit einem Bauteil berühren, allerdings ist dieser Platz nur dann zu werten, wenn das Boot die Linie während der Wettfahrt vollständig überquert.

Boote, welche die Ziellinie wertungsgemäß überquert haben, müssen sich der Ziellinie freihalten solange die Wettfahrt noch stattfindet

Entlastungen wegen Regelverstößen sind vor Überqueren der Ziellinie durchzuführen, bei noch ausstehenden Entlastungen wird der Lauf mit DSQ gewertet.

## **7. Protest**

Fühlt sich ein Segler durch das Segeln eines anderen Regattateilnehmers benachteiligt oder in einem ihm zustehenden Recht während einer Wettfahrt verletzt, kann er dies durch den Ausruf "Protest" kundtun. Der Ausruf sollte seine eigene Segelnummer sowie die des Angezeigten beinhalten. Der Protest ist sofort nach der den Protest begründenden Situation auszurufen. Der Angezeigte kann sein Verhalten durch sofortiges Kringeln entschuldigen oder den Protest mit dem Ruf "Nein" ablehnen. Im letzten Falle entscheidet der Regattaleiter oder der von ihm eingesetzte Beobachter situationsnah und ordnet eine Sanktion (Kringel) an oder lehnt den Protest ab. Der Verantwortliche ist nicht zu einer Entscheidung gezwungen und kann den Protest ungeregelt fallen lassen, wenn er die Situation nicht selbst gesehen hat oder sie für unauflösbar hält. Dies hat er kund zu tun. Die Entscheidung ist in jedem Fall von den Beteiligten zu beachten und ist unanfechtbar.

## **8. Durchführung, Leitung von Regatten und Skipperbesprechung**

### **8.a. Regattaleitung**

Regattaleiter einer RG65 Liga-Regatta ist jeder, der eine Regatta nach den Regeln der RG65 Klasse ausschreibt und sich für die Planung, Leitung und Koordinierung verantwortlich erklärt. Der Regattaleiter kann Hilfen für die Leitung der Regatta benennen, als da z.B. Beobachter, Starter oder Listenführer zu nennen wären.

Ist der Regattaleiter selbst Teilnehmer der Regatta kann er die Leitung für die Zeit seiner eigenen Wettfahrt an einen von ihm ernannten Vertreter abgeben oder einzelne Aufgaben delegieren. Dies kann er auch für einen längeren Zeitraum tun.

*Kommentierung: Es ist z.B. möglich, dass der Regattaleiter den Start ansagt oder das Startband startet, selber mitsegelt und der erste Zieldurchgänger die weiteren Zieldurchgänge aufschreibt.*

Eine Vereins- oder Verbandszugehörigkeitspflicht besteht nicht. RG65 Liga-Regatten sind grundsätzlich Freundschaftsregatten, ob nun im Verein ausgeübt oder im Rahmen eines Treffens.

Regattaleiter im Rahmen dieser Wettsegelregeln übernehmen keine Veranstalterpflichten im Rahmen gesetzlicher Regelungen, sondern sind nur für die sportliche Koordinierung des Wunsches der einzelnen Teilnehmer nach einem gemeinsamen Segeln zuständig.

Verantwortlich ist jeder Regattateilnehmer für sich selbst.

Insbesondere haftet der RG65 Regattaleiter nicht für Schäden Dritter und im Schadensfall der Regattateilnehmer. Der Regattaleiter kann jederzeit auch ohne Angabe von Gründen die Regatta absagen.



## **8.b. Ausschreibung**

Die Ausschreibung der RG65 Liga-Regatta muss 14 Tage vor der Regatta im RG65, unser Forum veröffentlicht werden.

Sie muss mindestens den Status der Regatta, z.B. Liga-Regatta oder Schwerpunktregatta bezeichnen, sowie den Austragungsort und den zeitlichen Rahmen.

Der Regattaleiter, die Bezeichnung, der Regattamodus und die angewendeten Wettsegelregeln sollten genannt werden.

Abweichende alternative Meldemodi, Frequenzbestimmungen und Details zu Besonderheiten des Ortes, Revieres etc können genannt werden.

Grundsätzlich haben RG65 Liga-Ausschreibungen eine Meldung über das RG65 Forum zu nennen.

## **8.c. Segelanweisungen**

Segelanweisungen können Änderungen dieser Wettsegelregeln bestimmen, wenn diese dem Geist und Werten der RG65 Klasse nicht entgegenstehen.

## **8.d. Vermessungskontrolle**

Es ist keine Vermessungskontrolle vorgesehen.

Für die Konformität nach den RG65 Klassenregeln des eigenen Bootes ist der Segler selbst verantwortlich.

Eine Kontrolle kann aber jederzeit bei Verdacht eines Verstoßes gegen die RG65 Klassenregeln bei einem Boot oder seines Zustands vom Regattaleiter durchgeführt werden. Dies kann jedoch von niemanden verlangt werden.

## **8.e. Videoaufnahmen**

Video oder andere audi-visuellen Aufnahmen sind in keinem Fall hinzuzuziehen oder beizubringen. Sie sind weder sofort noch nachträglich entscheidungsrelevant.

## **8.f. Skipperbesprechung**

In einer Skipperbesprechung vor dem Start der ersten Wettfahrt sollen die Segelregeln, das Startverfahren, Entlastungskringel, Tonnenberührungen, der Kurs und der Ablauf der Regatta festgelegt werden.

Der Regattaleiter kann jederzeit vor einem Durchgang oder Wettfahrt der gesamten Regattateilnehmer Änderungen vornehmen.

Während der Wettfahrt können Anweisungen zu Kurs, Bojen, Zonen oder Ähnlichen jederzeit gegeben werden.

## **9. Wertungen von Regatten**

Durch die Regattaauswertung wird die Ergebnisliste der Regatta erstellt. Sieger und Platzierte sind zu ermitteln.

Wer zu einer Regatta meldet, aber nicht teilnimmt, wird für diese Regatta nicht gewertet.

### **9.a. Auswertung der Regatta**

Die Wertung für Regatten mit einzelnen Wettfahrten oder Wertungen der Durchgänge erfolgt nach dem gleichen Prinzip.

Nach der Regatta werden die einzelnen Einlaufplatzierungen nach dem "Low-Point-Wertungssystem" zu einem Wettfahrtergebnis zusammengestellt. Je erfolgreicher ein Teilnehmer ist, desto weniger Punkte werden ihm zugeordnet

Der Erste einer Wettfahrt oder eines Durchgangs erhält 1 Punkt  
Der Zweite einer Wettfahrt oder eines Durchgangs erhält 2 Punkte  
Der Dritte einer Wettfahrt oder eines Durchgangs erhält 3 Punkte  
usw...

Wer nicht regulär das Ziel erreicht hat erhält folgende Punkte:

Wer das Ziel nicht erreicht (DNF = "Did Not Finish"), aber gestartet ist  
oder startet jemand bei einer Wettfahrt nicht (DNS = "Did Not Start")  
erhält dieser Teilnehmer als Punktzahl die Anzahl der Teilnehmer + 1 Punkt.

Wird jemand bei einer Wettfahrt disqualifiziert (DSQ = DiSQualified) erhält dieser Teilnehmer als Punktzahl die Anzahl der Teilnehmer + 3 Punkt.

### **9.b.Streicher für eine Regatta**

Entsprechend der durchgeführten Wettfahrten oder Durchgängen werden einzelne Laufergebnisse aus der Wertung gestrichen.

Für die Wertung von Regatten ist folgendes Streichersystem vorgesehen.

Bei 4-7 Durchgängen 1 Streicher

Bei 8 -15 Durchgängen 2 Streicher

Ab 16 Durchgängen jeweils einen weiteren Streicher für je 8 weitere Durchgänge

### **9.c. Gesamtergebnis für eine Regatta**

Die Punkte der einzelnen Wettfahrten werden zusammengezählt. Sieger der Regatta ist der Teilnehmer mit den wenigsten ermittelten Punkten, wer am zweit wenigsten hat, ist Zweiter usw.

Besteht Gleichstand 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 der Gleichstand zugunsten des Bootes mit der besseren Wertung aufzulösen. Keine der gestrichenen Wertungen darf verwendet werden.