

Situation:

Als A die Zone einer Backbord zu rundenden Leebahnmarke erreicht ist es klar voraus von X und innen überlappend zum Luvboot Y. Regel 17 gilt nicht zwischen A und Y. A luvt Y von der Bahnmarke weg ohne Regel 16 zu verletzen. A bleibt innerhalb der Zone, halst und luvt hart an um zu verhindern, dass X innerhalb von ihm die Bahnmarke rundet. Nach der Halse luvt A schnell und eindeutig über ihren zum Runden der Bahnmarke richtigen Kurs ohne X Raum zum Freihalten zu geben. Es gibt eine Berührung zwischen A und X und einen Protest.



Frage:

Wie ist zu entscheiden?

Quelle:

Team-Race-Call-Book J07

Antwort:

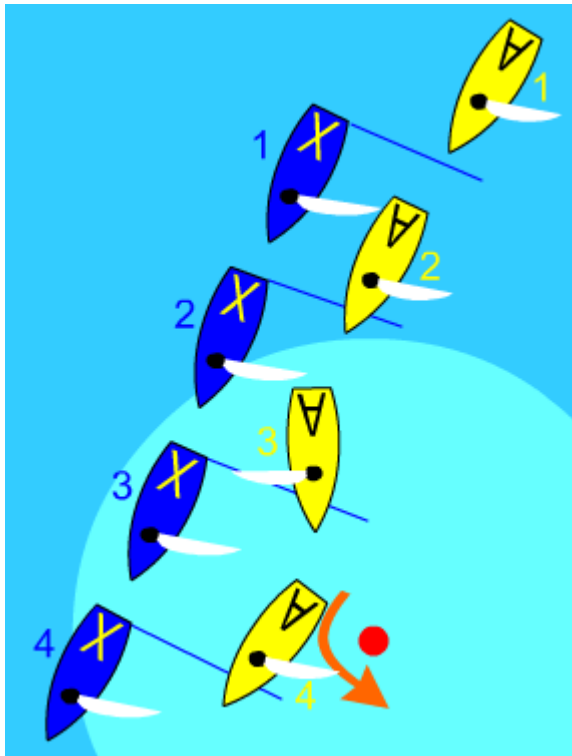
Da X klar achteraus von A war, als dieses in die Zone kam, verlangt Regel 18.2 dass es anschließend A Bahnmarken-Raum geben muss. Obwohl Regel 18 weiterhin gilt solange eines der beiden Boote in der Zone ist, gilt die Entlastung nach Regel 18.5(b) für Kursänderungen von A nur, solange diese in Einklang mit dem richtigen Kurs zum Runden der Bahnmarke sind. Da die Kursänderung von A zu Position 6 nicht in Einklang mit seinem richtigen Kurs steht, verletzt es Regel 16.1, da es X nicht den Raum zum Frei halten gibt. A ist zu bestrafen.

X muss sich nach seiner Halse nach Regel 11 von A frei halten. Wenn jedoch die Bahnschiedsrichter entscheiden, dass sich X frei gehalten hätte, wenn A nicht gegen Regel 16.1 verstoßen hätte, ist X für diesen Verstoß nach Regel 64.1(c) zu entlasten. Wenn die Bahnschiedsrichter entscheiden, dass sich X unabhängig vom Luvten von A nicht frei gehalten hat, sind beide zu bestrafen; A für den Verstoß gegen Regel 16.1 und X für den Verstoß gegen Regel 11.

Wenn zwischen zwei Booten Regel 18.2(b) gilt und das Boot, das Anspruch auf Bahnmarken-Raum hat, den ihm zustehenden Bahnmarken-Raum in Anspruch nimmt, ist es von einem Verstoß gegen Regel 16.1 zu entlasten, wenn seine Kursänderung in Einklang mit dem Segeln des richtigen Kurses zum Runden der Bahnmarke steht.

Situation:

Bei Annäherung an eine Backbord zu rundende Lee-Bahnmarke stellt A eine leeseitige Überlappung zu X von klar achteraus her bevor X die Zone erreicht. A halst dann auf Wind von Backbord und, ohne dass sich die Überlappung löst, halst es zurück auf Wind von Steuerbord. A rundet die Bahnmarke nicht sondern fährt weiter mit Wind von Steuerbord und segelt dabei höher als seinen richtigen Kurs. X macht einen gültigen Protest.



Frage:

Wie ist zu entscheiden?

Quelle:

Team-Race-Call-Book J08

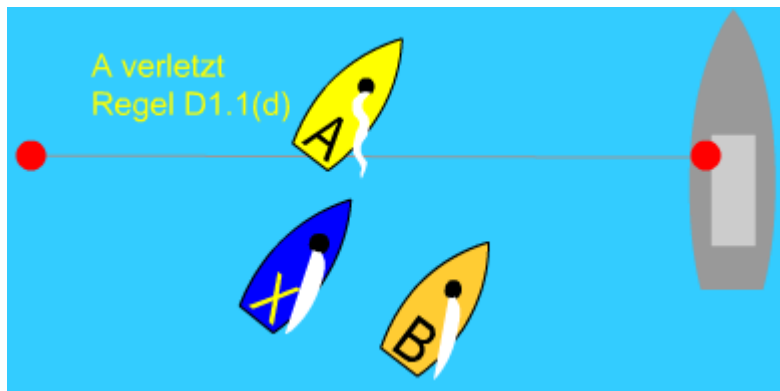
Antwort:

Keine Strafe.

Als A die erste Überlappung herstellt unterliegt es Regel 17 und darf nicht höher segeln als seinen richtigen Kurs. Als A halst hört Regel 17 auf zu gelten, da die Boote nun Wind von entgegengesetzter Seite haben. Als A zurück halst auf Wind von Steuerbord gilt Regel 17 nicht, denn falls Regel 17 einmal ausgeschaltet wurde, wird sie nicht wieder während der gleichen Überlappung eingeschaltet. A darf höher segeln als seinen richtigen Kurs.

Regel 17 Wind von der gleichen Seite; richtiger Kurs

Wird ein klar achteraus liegendes Boot überlappendes Leeboot innerhalb eines Abstandes von zwei seiner Rumpflängen zu einem Luvboot mit Wind von der gleichen Seite, darf es nicht höher als seinen richtigen Kurs segeln, solange die Boote mit Wind von der gleichen Seite und innerhalb dieses Abstands überlappt bleiben, es sei denn, es segelt dadurch unverzüglich achteraus des anderen Bootes. Diese Regel gilt nicht, wenn die Überlappung beginnt, während das Luvboot verpflichtet ist, sich nach Regel 13 frei zu halten.



Frage 1:

Was sind die Verpflichtungen für ein Boot nachdem es durchs Ziel gegangen ist?

Frage 2

Gibt es eine vorgeschriebene Seite der Ziellinie um eine Strafe zu vollenden?

Frage 3

Darf ein Boot, das eine Strafe ausführen muss um eine Zielbahnmarke herum segeln, wenn es seine Strafe ausführt?

Quelle:

Team-Race-Call-Book K01

Antwort 1:

Ein Boot das durchs Ziel gegangen ist aber noch nicht klar von der Ziellinie ist, ist noch in der Wettfahrt. Es verletzt deshalb Regel D1.1(d), wenn es eine Handlung macht um ein Boot zu behindern, das noch nicht durchs Ziel gegangen ist.

Antwort 2

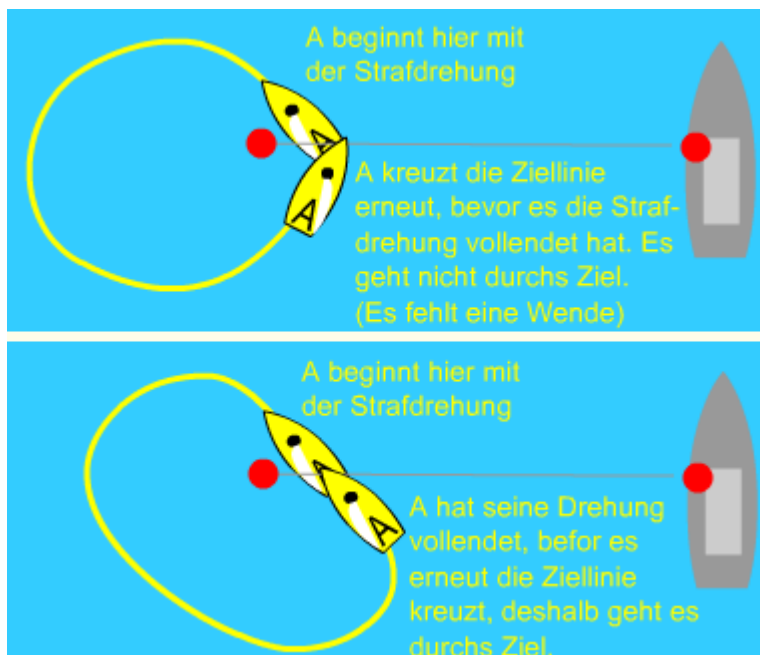
Nein. Das einzige Erfordernis ist, dass das Boot nachdem es seine Strafe vollendet hat, vollständig auf die Kursseite der Ziellinie segeln muss bevor sie die Ziellinie kreuzt um ins Ziel zu gehen. Siehe Diagramm.

Antwort 3

Ja. Keine Regel verbietet dies und sein Kurs ist immer noch in Einklang mit Regel 28.1 Es muss jedoch seine Strafe vollendet haben bevor es die Ziellinie erneut kreuzt um ins Ziel zu gehen.



Mein täglicher Fall - 94 - Frage



Frage:

Wenn ein Boot die Ziellinie erneut kreuzt bevor es seine Strafe vollendet hat, was sollten die Wettfahrtleitung und die Bahnschiedsrichter tun?

Quelle:

Team-Race-Call-Book K01

Mein täglicher Fall - 94 - Antwort und Regeln

Antwort:

Das Boot ist nicht in Übereinstimmung mit der Definition durchs Ziel gegangen und muss DNF gewertet werden. Die Wettfahrtleitung muss keinen Protest einreichen (siehe Regel A5).

Die Wettfahrtleitung sollte jedes Mal notieren, wenn ein Boot die Ziellinie kreuzt. Die Bahnschiedsrichter sollten beurteilen ob die Strafe vollendet wurde bevor es die Ziellinie kreuzte und dies der Wettfahrtleitung mitteilen.

Ein Boot hat eine Strafe vollendet, wenn es zuerst halst und dann einen Am-Wind-Kurs nach einer Wende erreicht oder wenn es zuerst wendet und dann das Großsegel sich nach der Halse auf der neuen Seite füllt.

Definition Zieldurchgang

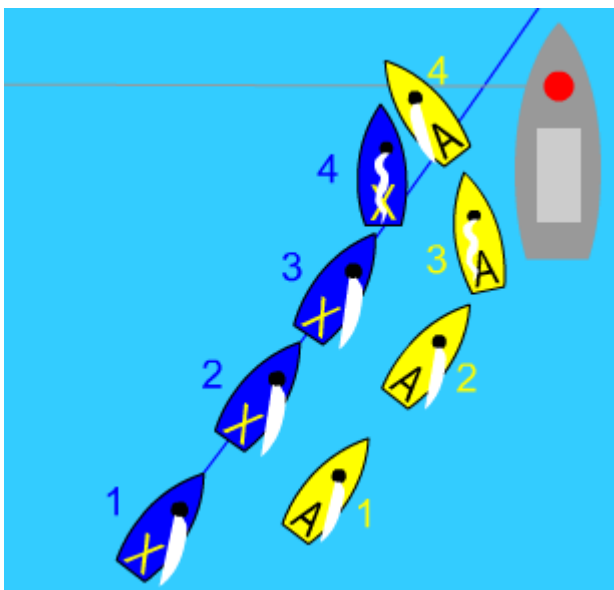
Ein Boot geht durchs Ziel, sobald irgendein Teil seines Rumpfes oder seiner in normaler Lage befindlichen Besatzung oder Ausrüstung die Ziellinie in Richtung des Kurses von der letzten Bahnmarke kommend, entweder zum ersten Mal oder nach Ausführung einer Strafe gemäß Regel 44.2 oder nach Korrektur eines Fehlers an der Ziellinie gemäß Regel 28.1, überquert.

Definition In der Wettfahrt

Ein Boot befindet sich in einer Wettfahrt von seinem Vorbereitungs-signal an, bis es entweder durchs Ziel gegangen und klar von der Ziellinie und den Ziel-Bahnmarken ist oder aufgegeben hat, oder bis die Wettfahrtleitung einen allgemeinen Rückruf, eine Verschiebung oder einen Abbruch signalisiert hat.

Situation:

A und X sind überlappt und segeln mit Wind von Backbord hoch am Wind auf das Boot der Wettfahrtleitung an der Steuerbordseite der Ziellinie zu. X kann das Boot der Wettfahrtleitung anliegen, aber A, das Leeboot, kann dies nicht. A segelt bis zum Boot der Wettfahrtleitung und verlangt durch Zuruf Raum zum Wenden. X antwortet nicht. A ruft ein zweites Mal, luvt und geht durch den Wind, worauf X wendet und protestiert.



Frage:

Wie ist zu entscheiden?

Quelle:

Team-Race-Call-Book K02

Antwort:

Beide sind zu bestrafen. Da X das Boot der Wettfahrtleitung, das eine Bahnmarke ist, anliegen kann, hat A kein Recht auf Zuruf für Raum zum Wenden. A verletzt durch seinen Zuruf Regel 20.3. Wenn jedoch ein Boot durch Zuruf Raum zum Wenden verlangt, muss wegen Regel 20.1(b) das angerufene Boot auf den Zuruf reagieren. X versäumt dies zu tun und verstößt gegen Regel 20.1(b).

Regel 20 Raum zum Wenden an einem Hindernis

20.1 Zuruf und Antwort

Bei Annäherung an ein Hindernis darf ein am Wind oder höher segelndes Boot Raum verlangen, um wenden und einem mit Wind von der gleichen Seite segelnden Boot ausweichen zu können. Nachdem das Boot gerufen hat

- (a) muss es dem angerufenen Boot Zeit geben, um zu reagieren;
- (b) Das angerufene Boot muss reagieren, indem es entweder so bald wie möglich wendet oder sofort antwortet: "Wenden Sie!", und dann dem rufenden Boot den Raum für eine Wende und zum Ausweichen geben.
- (c) wenn das angerufene Boot entsprechend reagiert hat, muss das rufende Boot sobald wie möglich wenden.

20.2 Entlastung

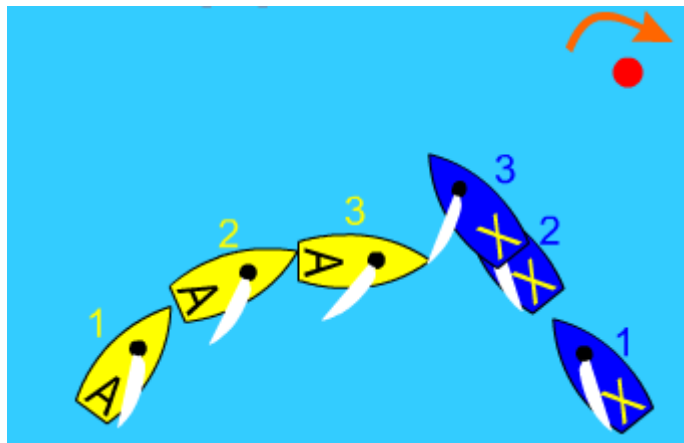
Wenn ein Boot einen ihm nach Regel 20.1(b) zustehenden Raum in Anspruch nimmt, muss es entlastet werden, wenn es dabei eine Regel von Teil A oder die Regeln 15 oder 16 verletzt.

20.3 Unzulässige Zurufe

Ein Boot darf nur rufen, wenn es aus Sicherheitsgründen eine wesentliche Kursänderung machen muss, um das Hindernis zu vermeiden. Sie darf auch keinen Zuruf machen, wenn das Hindernis eine Bahnmarke ist, die das angerufene Boot anliegen kann.

Situation:

Bei Annäherung an die Luvbahnmarke fällt A mit Wind von Backbord ab, um X mit Wind von Steuerbord am Heck zu passieren. A hält sich frei bis die Mannschaft von X plötzlich ihren Baum hinaus drückt und das Großsegel back stellt, so dass der Baum von X das Rigg von A berührt. X protestiert.



Frage:

Wie ist zu entscheiden?

Quelle:

Team-Race-Call-Book L01

Antwort:

A verletzt Regel 10, wurde dazu aber durch die Handlung von X gezwungen, die ein Verstoß gegen die Sportlichkeit ist. X ist nach Regel D2.2(d)(3) zu bestrafen und A ist nach Regel 64.1(c) zu entlasten. (Siehe auch Case 73.)

Wenn ein Wegerechtboot seinen Kurs fortsetzt und durch absichtliches unseemännisches Segeln (hier plötzliches Hinausdrücken des Großbaums) eine Berührung mit einem ausweichpflichtigen Boot herbeiführt, das sich sonst frei gehalten hätte, dann ist dies ein Verstoß gegen die Sportlichkeit.

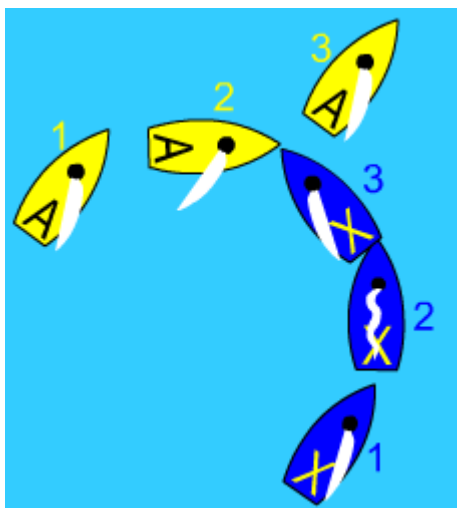
Regel D2.2(d)(3) bezieht sich indirekt auf Regel 2 und besagt, dass die Bahnschiedsrichter ein Boot ohne Protest bestrafen können, das einen Verstoß gegen sportliches Verhalten begeht;

Regel 2 Faires Segeln

Ein Boot und sein Eigner müssen die anerkannten Grundsätze für sportliches Verhalten und Fairness einhalten. Ein Boot darf nach dieser Regel nur bestraft werden, wenn eindeutig festgestellt wird, dass diese Grundsätze verletzt wurden. Eine Disqualifikation nach dieser Regel darf nicht aus der Gesamtwertung eines Bootes gestrichen werden.

Situation:

Auf einem Kreuzkurs bei gleichmäßigem Wind in der Mitte der Strecke und weit entfernt von anderen Booten, fällt A mit Wind von Backbord ab um eine Strafe auszuführen. X, das ebenfalls mit Wind von Backbord aber ein Stück weiter in Lee als A segelt, wendet sofort auf Wind von Steuerbord und kommt dadurch auf einen Kollisionskurs zu A. A wird dadurch gezwungen die Ausführung seiner Strafe zu unterbrechen um X auszuweichen und protestiert.



Frage:

Wie ist zu entscheiden?

Quelle:

Team-Race-Call-Book L02

Antwort:

Keine Strafe.

Die Formulierung "außer wenn es seinen richtigen Kurs segelt" in Regel 23.2 erlaubt es X A zu behindern sofern X dabei nicht Regel 16.1 verletzt. Es hat die Wahl von verschiedenen richtigen Kursen und kann deshalb denjenigen wählen, der A maximal behindert. Das Segeln eines richtigen Kurses kann das Segeln mit Wind von beliebiger Seite sein.

Regel 23.2 Behinderung anderer Boote

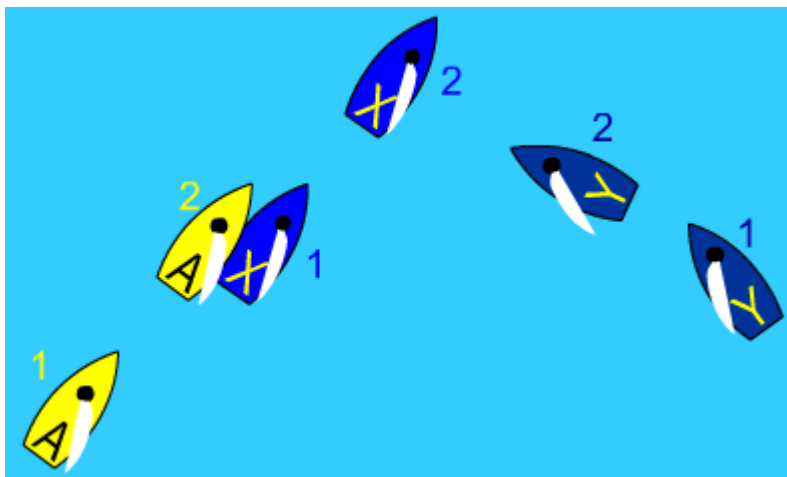
Außer wenn es seinen richtigen Kurs segelt, darf ein Boot ein anderes Boot nicht behindern, das eine Strafe ausführt oder sich auf einem anderen Bahnschenkel befindet.

Definition richtiger Kurs

Ein Kurs, den ein Boot in Abwesenheit der anderen Boote, auf die sich die Regel mit diesem Begriff bezieht, segeln würde, um so schnell wie möglich durchs Ziel zu gehen. Vor dem Startsignal hat ein Boot keinen richtigen Kurs.

Situation:

Auf einer Kreuzstrecke segelt X klar voraus von A mit Wind von Backbord. Y mit Wind von Steuerbord ist auf Kollisionskurs zu X. A hält sich frei, indem es einen Kurs segelt um hinter Y zu passieren. Als Y drei Rumpflängen von X entfernt ist, fällt es auf einen Kollisionskurs zu A ab. A wendet und protestiert.



Frage:

Wie ist zu entscheiden?

Quelle:

Team-Race-Call-Book L03

Antwort:

Keine Strafe.

Als Y seinen Kurs ändert, muss A nicht sofort seinen Kurs ändern, deshalb verletzt Y nicht Regel 16.2.

Anmerkung für solche, die Team-Race nicht kennen:

Bei einer normalen Regatta kann A erfolgreich gegen X protestieren, wenn Y wegen X seinen Kurs ändern muss. Beim Team-Race werden Regelverstöße zwischen Team-Mitgliedern nur bestraft, wenn es zur Berührung kommt. (D1.2(a))

Frage 2

Als Y das Heck von X passiert gibt es eine Berührung. A protestiert. Wie ist zu entscheiden?

Antwort 2

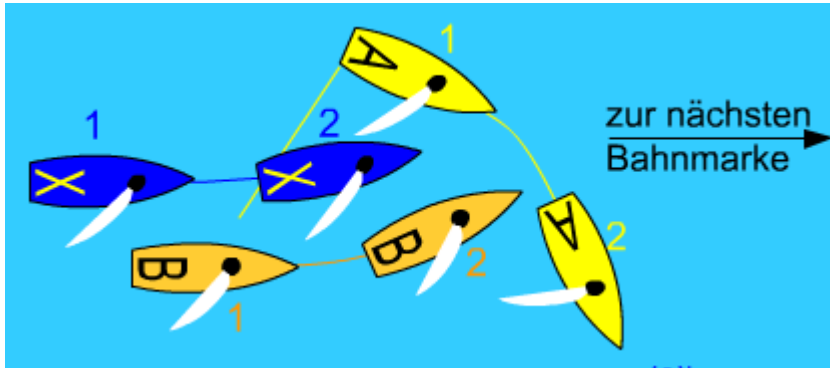
Bei einer Berührung zwischen Mannschaftsmitgliedern, ist dasjenige Boot, das eine Regel verletzt hat zu bestrafen (Regel D1.2(a) gilt nicht, da es eine Berührung gab). In diesem Fall verletzt X Regel 10. X ist zu bestrafen.

Regel 16 Kurs ändern

- 16.1 Ändert ein Boot mit Wegerecht den Kurs, muss es dem anderen Boot Raum zum Freihalten geben.
- 16.2 Zusätzlich gilt: Wenn nach dem Startsignal ein Boot mit Wind von Backbord sich dadurch frei hält, dass es ein Boot mit Wind von Steuerbord achteraus passieren will, darf das Boot mit Wind von Steuerbord seinen Kurs nicht ändern, wenn dadurch das Boot mit Wind von Backbord seinen Kurs sofort ändern müsste, um sich weiterhin frei zu halten.

Situation:

A segelt um sich frei zu segeln und ein Strafe auszuführen. B überlappt sowohl A als auch X in Luv und unterliegt gegenüber beiden Regel 17. B und X segeln ihren richtigen Kurs. B würde bei Beibehaltung ihres Kurses A berühren. B luvt, als es zwei Bootslängen von A ist und als Ergebnis passieren B und X achtern von A. X hält sich frei von B und protestiert.



Frage:

Wie ist zu entscheiden?

Quelle:

Team-Race-Call-Book L04

Antwort:

A ist zu bestrafen. A überlappt B in Luv und muss sich von ihm frei halten. Als B luvt um A auszuweichen, hält sich A nicht frei und verstößt gegen Regel 11. Obwohl der Vorfall sich zwischen A und B ereignet, die Boote aus dem gleichen Team sind, betrifft er auch X. Nur weil A gegen Regel 11 verstößt besteht der richtige Kurs von B im Anluven um A auszuweichen und dieses Anluven beeinflusst direkt X. Wenn sich A von B frei gehalten hätte, hätte das Luven von B gegen Regel 17 verstoßen. Deshalb gilt Regel D1.2(a) nicht und A ist zu bestrafen.

Frage 2

Die Umstände sind dieselben wie bei Frage 1 außer dass Regel 17 nicht zwischen B und X gilt, sondern nur zwischen A und B. Wie wäre dann zu entscheiden?

Antwort 2

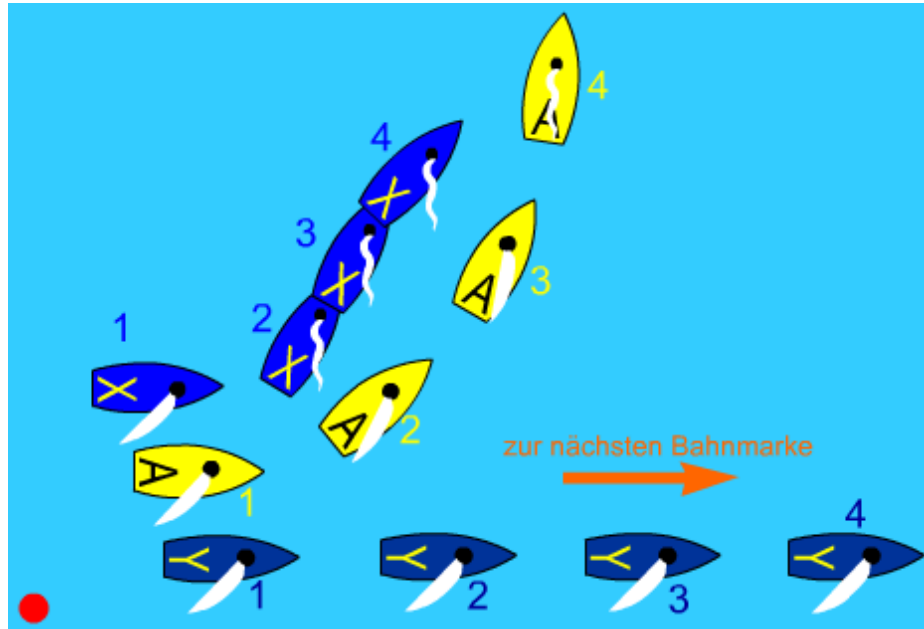
Keine Bestrafung.

Bezüglich der Überlappung zu X hat B Wegerecht und keine Einschränkung durch Regel 17. Deshalb können die Schiedsrichter nicht annehmen, dass die Kursänderung von B durch die Nähe zu A bedingt ist. Obwohl zwischen B und A Regel 17 gilt, wird B dieser Regel gerecht, da es beim Luven sofort klar achteraus von A kommt.

Wenn ein Boot den Kurs ändert um einem Boot des eigenen Teams auszuweichen und es das nur macht, da das andere Boot gegen eine Regel verstößt und als Ergebnis ein Boot aus dem anderen Team den Kurs ändern muss, ist der Vorfall nicht mehr nur zwischen Team-Mitgliedern und Regel D1.2(a) gilt nicht.

Situation:

X und Y sind Gegner von A. A, das nicht Regel 17 unterliegt, hat erkannt, dass es beim Runden der Bahnmarke eine Regel verletzt hat und versucht eine Strafe auszuführen. X muss den Kurs ändern und seine Fahrt verlangsamen um A auszuweichen und protestiert.



Frage:

Wie ist zu entscheiden?

Quelle:

Team-Race-Call-Book L05

Antwort:

Obwohl A keine Regel von Teil 2 verletzt, versäumt es, sich so bald wie möglich frei zu segeln. In Position 1 kann es die Fahrt verringern, hinter X und Y zurückfallen und dann frei segeln. A ist für den Regelverstoß an der Bahnmarke zu bestrafen, da es versäumt hat sich korrekt zu entlasten.

Frage 2

Wann unterliegt ein Boot Regel 21.2?

Antwort 2

Regel 21.2 beginnt zu gelten, wenn das Boot klar dreht um eine Strafe auszuführen. Sie hört auf zu gelten, wenn das Boot die letzte erforderliche Wende oder Halse beendet hat oder wenn es aufhört die Strafe auszuführen, bevor sie vollendet ist.

Frage 3

Wann können Bahnschiedsrichter gegen ein Boot vorgehen, das versäumt hat, eine Strafe korrekt auszuführen?

Antwort 3

Die Bahnschiedsrichter können gegen das Boot vorgehen, wenn

- (a) ein anderes Boot protestiert und eine Entscheidung von ihnen anfordert, oder
- (b) die Strafe von ihnen auferlegt wurde, oder
- (c) sie entscheiden, dass es sich bei dem Verstoß um eine grobe Unsportlichkeit gehandelt hat.

Ein Wegerechtboot, das sich frei segelt, behält seine Rechte bis Regel 21.2 für es zu gelten beginnt. Ein Boot, das beim Frei segeln ein anderes Boot behindert, obwohl es eine eindeutige Alternative hat, segelt sich nicht sobald wie möglich frei.