International Sailing and Racing Rules (ISARR)

INTERNATIONALER VERBAND FÜR SAND- UND LANDSEGELN
FEDERATION INTERNATIONAL DE SAND ET LAND YACHTING/FISLY
Internationale Fahrbestimmungen und Regattaregeln
Version 14/06/2012 CHERRUEIX

TEIL 1 FAHRBESTIMMUNGEN:

ARTIKEL 1 - ALLGEMEINES

1.) ANWENDUNGSBEREICH: Dieses Regelwerk gilt grundsätzlich dort, wo Land- und Strandsegeln betrieben wird.
2.) GÜLTIGE FASUNG: Im Zweifelsfall gilt nur die französische Fassung
3.) GÜLTIGKEIT: Dieses Regelwerk besteht seit 1.1.1994
4.) ÄNDERUNGEN: Dieses Regelwerk kann nur auf Vorschlag des Verwaltungsrates des internationalen Verbandes für Land – und Strandsegeln (FISLY) geändert werden. Die Änderungen bedürfen der Zustimmung einer 2/3 Mehrheit auf der Jahresversammlung der FISLY,
5.) ORIGINAL: Der Originalentwurf wird vom Sekretariat der FISLY aufbewahrt.

ARTIKEL 2 – ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN

1.) LIZENZ: Jeder Fahrer muss im Besitz einer Segellizenz sein, die von einem nationalen Verband oder einem angeschlossenen Verein ausgestellt wurde, **außer es gibt weder einen Nationalen Verband noch einen angeschlossenen Verein in seinem Land (Juni 2012).** Wenn das Land keiner Nationalen Verband oder angesch. Verein hat, segelt er auf eigene Verantwortung und mit der Genehmigung des Organisators des Events. Die Lizenz wird unter der Verantwortung des Verbandes oder des angeschlossenen Vereins erteilt.
2.) VERSICHERUNG: Jeder Fahrer muss eine Haftpflichtversicherung gegenüber Dritten abgeschlossen haben, sowohl für Freizeitfahrten als auch für Regatten. Auf Verlangen hat der Pilot eine gültige Bescheinigung der Versicherung vorzuzeigen.
3.) HELM: Während des Segelns ist das Tragen eines Helms Pflicht. Klasse 2 und Klasse 3 Piloten müssen einen Integralhelm tragen.
4.) VERANTWORTUNG: Es liegt in der alleinigen Verantwortung des Seglers zu entscheiden, ob er in der Praxis einen Strandsegler beherrscht und für den guten und sicheren Zustand seines Segelwagens zu sorgen.

ARTIKEL 3 - SEGELWAGEN

1.) ALLGEMEINE DEFINITION: Segelwagen: jedes Fahrzeug auf Rädern, das ausschließlich vom Wind angetrieben und von einem Fahrer gesteuert wird.
2.) ERKENNUNGSZEICHEN: Jeder Segelwagen muss durch eine Nummer auf beiden Seiten der Beseglung gekennzeichnet sein. Vor den Ziffern muss ein Buchstabe bzw. eine Buchstabenkombination stehen, die das Herkunftsland angibt (siehe Annex 01).
3.) KLASSEN: Es gibt mehrere Klassen die sich durch unterschiedlich große Segelflächen und einer Liste von Merkmalen unterscheiden. (Siehe Annex 02)

4.) VERMESSUNG: Jeder Nationale Verband oder angeschlossene Verein führt die Vermessung der Segelwagen seiner eingetragenen Mitglieder eigenverantwortlich in Übereinstimmung mit Annex 03 durch. Die Segelfläche ist auf dem Segel in Quadratmetern mit einer Dezimalstelle anzugeben
5.) BREMSE: Jede Yacht, die durch einen Piloten in sitzender oder liegender Position betrieben wird, muss mit einer effizienten Bremse ausgestattet sein.
6.) BELEUCHTUNG: Falls (LED) Lampen am Segelwagen installiert sind, muss die Farbe des Lichts vorne weiß und hinten rot sein.
7.) Ein Segelwagen wird nur als segelnd bezeichnet wenn der Pilot sich in einer normalen Segelposition befindet. Ein nicht segelnder Segelwagen verliert alle Rechte und wird als Hindernis angesehen(Juni 2012).

ARTIKEL 4 - BEGEGNUNGEN (Annex 07A)

AUFEINANDER ZUFAHREN: Wenn zwei Segelwagen aufeinander zufahren, müssen beide nach rechts ausweichen so dass genügend freier Raum zwischen Ihnen bleibt.

ARTIKEL 5 – KREUZEN (Annex 07B)

KREUZEN: Wenn zwei Segelwagen aus unterschiedlichen Richtungen kommen, hat der von rechts kommende Segler Vorfahrt. Der Segler ohne Vorfahrt muss ausweichen oder das Tempo zurücknehmen. Wird ein vorfahrtsberechtigter Segler gezwungen seinen Kurs zu ändern, oder sein Tempo zu drosseln um eine Kollision zu vermeiden, ist das ein Verstoß gegen die Regeln.

ARTIKEL 6 - ÜBERHOLEN (Annex 07 C & 07D)

1.) EINLEITUNG: Der Überholvorgang beginnt, wenn zwischen den äußeren Begrenzungen des Überholenden und des zu Überholenden weniger als zwei Meter Abstand sind.
2.) BEENDIGUNG: Der Überholvorgang ist beendet, wenn der Abstand der äußeren Begrenzung zwischen überholendem und überholtem Segelwagen mehr als 2 Meter beträgt.
3.) VERANTWORTUNG BEIM ÜBERHOLMANÖVER: Der überholende Segelwagen trägt die Verantwortung für das Überholmanöver.
4.) ÜBERHOLTER SEGELWAGEN: Der überholte Segelwagen muss seinen Kurs geradeaus beigehalten oder zur Seite fahren und bei einer Wende ein normales Manöver fahren. Jedoch hat der überholte Segelwagen das Recht, einem Hindernis auszuweichen.
5.) DER ÜBERHOLENDE: Der überholende Segelwagen muss sich vom Kurs des überholten Segelwagens freihalten. Es ist ein Verstoß, ein überholtes Fahrzeug zu zwingen seinen Kurs zu verändern oder abzubremsen, um einen Zusammenstoß zu vermeiden.

ARTIKEL 7 – FAIR PLAY

FAIR PLAY: Sämtliche Regeln müssen im Sinne des Fair – Play betrachtet werden.

TEIL 2 WETTBEWERBSREGELN

ARTIKEL 8 - WETTBEWERBE

1.) ALLGEMEINE DEFINITION: „Ereignis“ bei dem Strandsegelwagen gegeneinander segeln um den besten Fahrer zu ermitteln. Das Ereignis kann aus einem oder mehreren Wettkämpfen bestehen. Jeder Wettkampf hat eine oder mehrere Wettfahrten.
2.) KATEGORIEN: Die Nationalen Verbände müssen die Wettbewerbe vorstellen, die sie unter dem Dach der FISLY ausrichten wollen. Der internationale Regattakalender muss, um zugelassen zu werden, vor Ablauf des Vorjahres dem Verwaltungsrat der FISLY vorgelegt werden. Die Klassifizierung der Wettbewerbe richtet sich nach den in Annex 11 beschriebenen Kriterien.
3.) MITFAHRER: Mitfahrer sind grundsätzlich verboten, es sei denn es ist eine Zusatzperson ausdrücklich im Regattaprogramm erlaubt.
4.) WERBUNG: Werbung ist überall auf dem Chassis erlaubt. Für Klasse 7 ist Werbung in den zwei unteren Dritteln des Segels erlaubt, für alle anderen Klassen im unteren Drittel des Segels (Annex 01). Während einer Wettfahrt die durch einen nationalen Verband oder angeschlossenen Verein ausgetragen wird, darf kein Pilot oder Eigentümer eines Segelwagens verpflichtet werden, Werbung zu führen. Die Piloten müssen allerdings die gültigen Verordnungen des jeweiligen Landes in dem sie segeln, beachten.
5.) REKORDE: Nationale Verbände und angeschlossene Vereine müssen die FISLY über Zeitpunkt und Ort informieren, wenn Ihre Mitglieder versuchen, einen Rekord im Strandsegeln zu erstellen oder zu schlagen. Die einzigen von der FISLY anerkannten Rekordversuche sind:
- maximale Geschwindigkeit über 50 Meter (siehe Annex 10 A)
- maximale Distanz die innerhalb von 24 Stunden ohne Unterbrechung, mit maximal 3 verschiedenen Fahrern zurückgelegt wird

ARTIKEL 9 - PILOTEN

1.) ZUGEHÖRIGKEIT: Alle Fahrer müssen einem nationalen Verband oder einer angeschlossenen Vereinigung angehören. Alle Fahrer, über die eine Sanktion verhängt wurde, oder die ihre Zugehörigkeit ändern möchten, müssen die Zustimmung des Nationalen Verband oder der angeschlossenen Vereinigung erhalten.
2.) ALTER DER PILOTEN: Das Mindestalter der Fahrer ist in der Ausschreibung jedes Wettbewerbes festgelegt. Piloten unter 18 Jahren müssen eine schriftliche Einverständniserklärung ihrer Eltern oder eines Erziehungsberechtigten einreichen, die ihnen bestätigt, an einem Wettbewerb teilnehmen zu dürfen. Die Organisatoren können eine Bescheinigung des Nationalen Verbandes oder Vereins anfordern, der das Einverständnis bestätigen soll. Das Vorzeigen einer Wettsegel-Lizenz, die eine Einverständniserklärung bedingt, ersetzt die Bescheinigung. Die Einverständniserklärung ist immer in zwei Exemplaren auszustellen (eine für den Nationalen Verband und eine für den jeweiligen Verein).

3.) FAHRERWECHSEL: Der Wechsel eines Fahrers im Sinne einer geschäftlichen Transaktion von einem nationalen Verband oder angeschlossenem Verein zu einem anderen ist verboten. Ein Fahrer darf für ein anderes Land nur unter folgenden Bedingungen starten:
   - er / sie ist Mitglied des Nationalen Verbands oder des angeschlossenen Vereins in dem betreffenden Land
   - er / sie ist von dem betreffenden Land ausgewählt und hat an mindst. 3 Wettbewerben teilgenommen, die von dem Land organisiert wurden
   - er / sie ist seit mindestens einem Jahr im Besitz einer Segellizenz ausschließlich in dem betreffenden Land.
   - der Wechsel muss spätestens bis zum 31.12. des vorherigen Jahres dem FISLY Sekretariat mitgeteilt werden.
   -

ARTIKEL 10 - REGISTRIERUNG

1.) EINSCHREIBUNGEN: Einschreibungen werden vom Organisator innerhalb des im Programm geforderten Zeitraums und der geforderten Form angenommen. Die Einschreibung ist verbindlich und muss folgendes enthalten:
   - Name, Vorname, Adresse und Geburtsdatum des Piloten
   - die Klasse des Segelwagens und die Segelnummer
   - den Verein des Piloten
2.) ANNAHME DER REGELN: Jeder Pilot verpflichtet sich mit der Unterschrift seiner Einschreibung, die Regeln des ISRR und die speziellen Regeln des ausgeschriebenen Wettbewerbs einzuhalten.

ARTIKEL 11 - REGATTAPROGRAMM

1.) REGATTAPROGRAMM: Das Regattaprogramm gibt mindestens folgende Informationen bekannt:
   - den Organisator
   - den Gegenstand des Wettbewerbs
   - die für den Wettbewerb zugelassenen Gruppen
   - die für den Wettbewerb zugelassenen Klassen
   - die Anmeldefrist
   - die Anmeldegebühren
   - die besonderen Regeln des Wettbewerbs
   - den Zeitpunkt des ersten Briefings
   - den Namen des Rennleiters

2.) ANKÜNDIGUNG DES PROGRAMMS: Das Regattaprogramm muss mindestens einen Monat vor Beginn des Wettbewerbs angekündigt und im austragenden Verein ausgehängt werden. Internationale Wettbewerbe müssen in 2 Sprachen ausgeschrieben werden, eine Sprache muss Englisch sein.
3.) ÄNDERUNGEN DES PROGRAMMS: Vom Zeitpunkt des ersten Briefings an, kann nur noch der Rennleiter Programmänderungen aussprechen. Falls er das Programm ändert, muss er beim Briefing seine Entscheidungen begründen.

ARTIKEL 12 - WETTFAHRTLEITUNG (Juni 2012)

1.) DEFINITION: Entscheidungskomitee: Rennleiter + Jury
Wettfahrtleitung: Entscheidungskomitee + Rennleitungsassistent+ Helfer + Zähler

1.) SICHTBARKEIT: Die Wettfahrtleitung muss leicht sichtbar und gut erkennbar sein (z.B. gelbe Neonwesten).

2.) UNPARTEILICHKEIT: Kein Mitglied der Wettfahrtleitung darf einem Teilnehmer während des Rennens helfen, außer dieser befindet sich in Gefahr oder bildet eine Gefahr für Dritte.

3.) RENNLEITER: Der Rennleiter muss von den verantwortlichen Gremien anerkannt werden. Er oder sie ist verantwortlich für die Durchführung des Regattaprogramms unter Einhaltung der I.S.R.R. Regeln und der speziellen Regeln des Programms. Er setzt genügend Helfer und Zähler ein, die ihn dabei unterstützen **(Juni 2012). Der Rennleiter setzt für die Durchführung des Programms Flaggen und andere Mittel ein.**

4.) ZÄHLER: Die Zähler an den Wendemarken und an der Ziellinie sind die einzigen Berechtigten, die Anzahl der gefahrenen Runden und die Zieleinfahrt festzustellen.

5.) HELFER/ MARSHALLS: Die Helfer unterstützen den Rennleiter.

6.) JURY: Die Jury setzt sich aus mindestens 3 oder mehr Teilnehmern zusammen, die Anzahl der Jurymitglieder muss ungerade sein. Der Vorsitzende wird durch Mehrheit gewählt. Die Mitglieder müssen von den verantwortlichen Organisatoren anerkannt werden **(Juni 2012**). Sie müssen die Wettbewerbe vor Ort verfolgen und dafür sorgen, dass das Regelwerk und die besonderen Regeln für den Wettkampf eingehalten werden. Die Jury löst Streitfälle in dem sie sich auf das Regelwerk beruft. Die Entscheidungen werden von der Mehrheit getroffen. Für den Fall, dass keine Jury gebildet wurde, besteht die Jury aus dem Rennleiter und zwei seiner Helfer. Die Jury hat eine aktive Rolle und muss alle von ihr festgestellten Verstöße gegen die Regeln bestrafen. Die Namen der Jurymitglieder müssen vor dem Start des Wettkampfs bekannt gegeben werden. Ein Jurymitglied muss sich von der Jury entfernen, falls ein Familienmitglied in einen Protest involviert wird.

7.) VERSICHERUNG DER VERANSTALTER: Die Veranstalter müssen eine Haftpflichtversicherung für das Event abschließen, es müssen körperliche Schäden und Materialschäden abgedeckt werden, die während einer Veranstaltung dieser Art auftreten können. Die Versicherungspolice muss mindestens 500.000 € abdecken.

ARTIKEL 13 - REGATTAKURS

1.) DEFINITION: Der Regattakurs ist ein Ort, an dem ein Wettkampf stattfindet und wird durch die näher definierten Grenzpunkte eingegrenzt.

2.) HINDERNISSE: Hindernisse sind Stellen, an denen ein Segelwagen eventuell nicht gefahrenlos vorbeifahren kann. Hindernisse sind z.B.: Pfosten, Priele, Gullies, weicher Sand, stehender oder geschobener Segelwagen. Diese Hindernisse können mit Flaggen, Pylonen oder Bändern markiert werden.

3.) GESCHLOSSENER REGATTAKURS: In einem geschlossenen Regattakurs müssen die Wendemarken mindestens 2000 m auseinander liegen, **Ausnahme für Regatten für Miniyachten (FGA 18/09/11)**. Das Regattaprogramm kann diese Besonderheit extra aufführen.

4.) WENDEMARKEN: In einem geschlossenen Regattakurs müssen mindestens 2 Wendemarken eine orange Zone haben.
5.) ÜBERFAHREN VON MARKIERUNGEN: Es ist verboten Markierungen oder Flaggen umzufahren.
6.) ZONEN: Der Rennleiter muss die Wartezone(n) für die Segelwagen festlegen. Nach dem Zieleinlauf müssen die Piloten das Tempo zwischen der Ziellinie und der Wartezone (oder in einem temporeduzierten Bereich der vom Rennleiter festgelegt wurde) verlangsamen.
7.) KURS: Falls die Regattabahn geteilt wird, muss dieses durch gelbe Flaggen mit einem vertikalen schwarzen Streifen in der Mitte der Flagge gekennzeichnet werden. Mindestgröße: Höhe 70 cm, Breite 50 cm, Streifen: 5 cm.

ARTIKEL 14 – SIGNALE (Annex 04)

1.) Die besonderen Segelanweisungen müssen erwähnen wie die Piloten über jede Programmänderung informiert werden (Flaggen werden für diesen Zweck nicht mehr verwendet)
2.) FLAGGEN DES RENNLEITERS: **(Juni 2012)**

- **Rote Flagge : Segelverbot**
- **Rote Flagge und Briefingflagge zusammen: sofort zur Wartezone segeln**
- **Rote Flagge während des Rennens: sofort stoppen, den Segelwagen sichern und auf weitere Anweisungen warten**
- Rote Flagge gesenkt: Signal für den Start des Rennens
- Grüne Flagge mit gelben Diagonal : Briefing
- Schwarz – weiß karierte Flagge: Signal für Ende des Rennens, sie wird gesetzt wenn der erste Fahrer die Ziellinie durchfährt, allen nachfolgenden Segelwagen wird die Flagge ebenfalls gezeigt
- Gelbe Flagge: Abbruch des Rennens, sie wird allen Piloten gezeigt, sofortige Rückkehr zur Startlinie
- **Gelbe Flagge und schwarz – weiß karierte Flagge zusammen: Ende des Rennens, Wertung der vorherigen Runde.**
- Gelb – blaue Flagge: der Pilot, dem die Flagge gezeigt wird muss sofort anhalten. Aus der Sicht des Rennleiters stellt der Pilot eine Gefahr für sich oder Andere dar. Der Stop kann auch nur vorläufig sein.
- Grüne Flagge: Verkürzung der Rennzeit, Die Flagge wird an der Ziellinie gezeigt, wenn der führende Pilot diese passiert um zu zeigen dass der führende Segelwagen die letzte Runde fährt.

ARTIKEL 15 – WENDEMARKEN (Annex 05)

1.) ORANGE ZONE: Der erste in die orange Zone einfahrende Segelwagen wird von allen ihn in die orange Zone folgenden Segelwagen als Überholter angesehen. Ein Pilot darf nicht zwischen der orangen Linie und einem vor ihm fahrenden Segelwagen überholen, es sei denn, der Segelwagen hat gestoppt oder wird geschoben.
2.) GRENZEN DER ORANGEN ZONE: Die orange Zone besteht aus einem Trapez mit den folgenden Begrenzungen:
a) – INNERE MARKE (INNER MARKER / IM): orange Flagge , diese Markierung befindet sich auf der Längsachse der Regattabahn, mindestens 20 Meter von der Wendemarke (TM) entfernt.
b) – ÄUßERE MARKE (EXCENTERED MARKER2 /EM2): Wird durch eine orange Flagge gekennzeichnet, diese Markierung liegt auf der Senkrechten zur orangen

Linie auf Höhe der Wendemarke (TM), mindestens 20 Meter von dieser entfernt auf der Seite auf der die Kurve gefahren wird.
c)– ÄUßERE MARKE 1 (EXCENTERED MARKER1/ EM1): Wird durch eine orange Flagge gekennzeichnet, diese Markierung liegt auf der Parallele zur orangen Linie, beginnend bei EM2, mindestens 20 Meter von der inneren Markierung (IM) entfernt.
d) – ÄUßERE MARKE (OUTER MARKER / OM): Wird durch eine orange Flagge gekennzeichnet und liegt in der Verlängerung der orangen Linie, mindestens 30 Meter von der Wendemarke entfernt.

3.) ORANGE LINIE: ist die Verbindung zwischen innerer Markierung (IM) und Wendemarke (TM). Sie wird durch blau / orange Wimpel oder Kegel gekennzeichnet. Die Linie darf nicht gekreuzt werden.
4.) WENDEMARKE (Turning Marker/ TM): Wird durch eine rot – weiß diagonal gestreifte Flagge gekennzeichnet.
5.) RICHTUNG DER REGATTABAHN: Wenn keine anderen Anweisungen vom Rennleiter gegeben werden, müssen die Wendemarken gegen den Uhrzeigersinn gerundet werden.
6.) GRÖßE DER FLAGGEN: Wendemarke und innere Markierung 70 cm breit, 50 cm hoch
7.) Wendemarken Klasse 8: die Wendemarke besteht aus folgenden Markierungen:
a) Wendemarke (TM) rot – weiße diagonale Flagge
b) innere Markierung (IM): wird durch eine orange Flagge gekennzeichnet und befindet sich auf der Innenseite der Wendemarke in einer Distanz von mindestens 2 Metern
c) Orange Linie (OL): Beträgt der Abstand zwischen Wendemarke und innerer Markierung mehr als 5 Meter, müssen Pylonen in einem Abstand von maximal 5 Metern gesetzt werden. Die orange Linie darf nicht von ankommenden Piloten überquert werden oder von Piloten, die die Wendemarke verlassen.

ARTIKEL 16 – VORBEREITUNGEN DER REGATTA

1.) BRIEFING: Eine grün-gelb diagonal gestreifte Flagge signalisiert eine sofortige Versammlung der Fahrer beim Rennleiter. Die Anwesenheit bei einem Briefing ist Pflicht. Der Rennleiter muss den gewählten Regattakurs erklären, die Länge der Regatta und die noch verbleibende Zeit bis zum Start ankündigen. Er kann eine Proberunde ansagen.
2.) Das Briefing kann in unterschiedlichen Sprachen gehalten werden. Bei internationalen Rennen muss Englisch eine von Ihnen sein. Übersetzung in andere Sprachen ist ratsam um spezielle Regeln zu erklären oder um Missverständnisse auszuschließen. Der Rennleiter muss die Piloten fragen ob sie alles verstanden haben und ob sie noch Fragen haben.
3.) VERSCHIEBUNG UND AUFHEBUNG DES STARTS: Im Fall einer Verschiebung oder einer Aufhebung wird das Briefing zur vorgesehenen Uhrzeit abgehalten. Der Rennleiter erklärt die Gründe der Verschiebung, die genaue Uhrzeit für das nächste Briefing oder die Fortsetzung des Programms an.

ARTIKEL 17 - (Annex 06)

1.) STARTLINIE (Anhang 6a): Die Linie, auf der die Teilnehmer sich zum Start aufstellen (Morellsche Gitter, Anhang 6b). Die Segelwagen stehen bis zum Startsignal hinter der Linie und mit dem **still stehenden** Vorderrad auf ihrer Startnummer **(Juni 2012).** Die Abstände zwischen den Wagen betragen

mindestens drei Meter in Querrichtung und mindestens sechs Meter in Längsrichtung. Die Abstände können je nach Strandbedingungen verändert werden. Für die Klasse 7 ist ein fliegender Start erlaubt, wenn er im Regattaprogramm vorgesehen ist.

2.) POSITION DER LINIE: Wenn möglich, sollte der Start in Richtung einer Wendemarke in Luv der Startlinie durchgeführt werden. Die erste anzufahrende Wendemarke sollte mindestens 500 Meter von der Startlinie entfernt sein, **mit Ausnahme für die Miniyachten (FGA 18/09/11).** Die Startlinie erstreckt sich senkrecht zur Winkelhalbierenden des Winkels, der in der Mitte der Startlinie aus Windachse und der ersten Bahnmarke entsteht.

3.) REIHENFOLGE DER NUMMERIERUNG: Auf der Startlinie steht die Nr. 1 ganz rechts.

4.) STARTSIGNAL: Ein Senken der roten Flagge und ggfs. ein akustisches Signal geben das Startsignal. Das Senken der Flagge ist das offizielle Signal. In jedem Fall muss die Sicherheit beim Start gewährleistet sein.

5.) VORFAHRT: Während des Starts und bis die Segelwagen von der Startlinie losgekommen sind, wird ein Fahrer von einem anderen, links von ihm liegend, als Überholter betrachtet.

6.) PILOTEN MIT HANDICAP: Gehandicapte Piloten können angeschoben werden, aber, aus Sicherheitsgründen, nicht auf der Starlinie. Anschieben dürfen eine Privatperson oder ein Helfer (Marshall) **(Juni 2012).**

7.) START MINIYACHTEN: Siehe Annex 2 G **(Juni 2012)**

ARTIKEL 18 - GÜLTIGKEITSBEDINGUNGEN

1.) GÜLTIGKEIT: Eine Wettfahrt ist nur dann gültig, wenn die beiden folgenden Bedingungen erfüllt sind:
- die Windgeschwindigkeit muss für einen Start mindestens 3 Minuten lang mindestens 4 m/sec betragen. Nach dem Start hat nur der Rennleiter über den Ablauf der Regatta und den Gebrauch der gelben Flagge zu entscheiden.
- Medizinische Versorgung ist vor Ort gewährleistet oder kann telefonisch oder per Funk herbeigerufen werden (Arzt und Krankenwagen).

2.) AUFHEBUNG ODER UNGÜLTIGKEIT: Nur der Rennleiter kann eine begonnene Wettfahrt aufheben. Er darf eine Wettfahrt mit der gelben Flagge abbrechen. Die Jury kann jedoch die Ergebnisse eines Rennens ignorieren und folglich das Rennen somit ungültig werden lassen. Sie muss in diesem Fall ihre Entscheidung schriftlich begründen und am schwarzen Brett veröffentlichen. Wenn die Windbedingungen kein normales Rennen zulassen, entscheidet dieses die Jury während des Rennens vor Ort und **muss dieses dem Rennleiter mitteilen (Juni 2012).**

3.) DAUER EINER WETTFAHRT: Eine Wettfahrt dauert mindestens 30 Minuten für Klassen 2,3, und 5, außer Regel 22 findet Anwendung. Marathon Rennen haben eine Dauer von 120 Minuten.

ARTIKEL 19 – ANTRIEBSMITTEL UND SCHIEBEN

1.) VORTRIEB: Der Fahrer darf seinen Strandsegler nicht kontinuierlich oder systematisch schieben.

2.) GEGEN DEN WIND SCHIEBEN: Es ist verboten, seinen Strandsegler gegen den Wind zu schieben.

3.) REPARATUREN: Im Falle einer wie auch immer gearteten Panne dürfen die Fahrer sich selbst helfen, solange diese Handlung nicht systematisch wiederholt

wird. Die Fahrer können Reparaturmaterialien bei sich führen und dürfen sich gegenseitig helfen **(Juni 2012). Ein Pilot darf während eines Rennens keine Hilfe außerhalb der technischen Zone erhalten. Ein Pilot scheidet aus, wenn er folgende Hilfe erhält:**
- überall während des Rennes von einem Mitglied der Rennleitung
- außerhalb der technischen Zone von jeder anderen Person außer von einem anderen Piloten der auch an diesem Rennen teilnimmt.

ARTIKEL 20 – WECHSEL DES SEGELWAGENS

Die Fahrer dürfen ihren Strandsegler während eines Wettbewerbs nicht wechseln, ausgenommen Klasse 8. Im Falle eines Unfalls kann die Jury einem Fahrer erlauben, das Chassis, den Rumpf oder den kompletten Segelwagen zu wechseln. Der Wechsel von Rumpf oder gesamtem Segelwagen ist nur unter der Bedingung, dass Chassis oder Rumpf irreparabel sind, gestattet. Die Entscheidung der Jury darüber wird am schwarzen Brett angeschlagen.

ARTIKEL 21 - ZIEL (Annex 08)

Nach Ablauf der vorgesehenen Wettfahrtdauer und wenn der führende Fahrer das Ziel kreuzt, senkt der Rennleiter die schwarzweiß karierte Flagge. Alle anderen Strandsegelwagen werden von der gleichen Flagge abgewunken. Ein Segelwagen hat das Ziel erreicht, wenn er in der letzten Runde mit dem Fuß des Hauptmasts die Ziellinie überquert. Jeder Fahrer muss die Ziellinie in seinem Strandsegler kreuzen. Es ist verboten, auf der Linie zu stoppen oder sie nochmals zu kreuzen.

ARTIKEL 22 – VORZEITIGES ENDE DES RENNENS

1.) Droht der Regattakurs unbefahrbar zu werden und erfordert dies einen Abbruch der Wettfahrt vor dem Ende der vorgesehenen Zeit:
   a) Die Wettfahrt ist gültig, wenn mindestens zwei Drittel der vorgesehenen Zeit gesegelt wurden. Die Zieleinfahrt erfolgt mit der schwarzweiß karierten Flagge, nachdem die Verkürzung der Wettfahrt durch die grüne Flagge angekündigt wurde. **Die grüne Flagge wird an der Ziellinie gehisst, wenn der führende Segelwagen die Ziellinie passiert. Somit wird signalisiert, dass der führende Segelwagen seine letzte Runde begonnen hat (Juni 2012).**
   b) Die Wettfahrt wird aufgehoben, wenn weniger als zwei Drittel der vorgesehenen Zeit gefahren wurden. Die Aufhebung geschieht durch die gelbe Flagge.
   c) Diese Regel gilt nicht bei Windmangel.

2.) Ändern sich die Wettfahrtbedingungen nach dem Zieleinlauf des führenden Segelwagens (schwarz- weiß karierte Flagge wurde bereits gehiesst) in sofern, dass Segeln unmöglich oder unsicher wird, soll der Rennleiter den nachfolgenden Segelwagen das sofortige Ende des Rennens signalisieren. Er zeigt den Piloten in diesem Fall die gelbe Flagge gemeinsam mit der schwarz–weiss karierten Flagge. Die Piloten, die bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht das Ziel mit nur der schwarz- weiß karierten Flagge erreicht haben, werden auf Basis der zuletzt komplett gefahrenen Runde gewertet (Juni 2012).

ARTIKEL 23 - RANGLISTE

1.) RANGLISTE EINER WETTFAHRT: Für jede Wettfahrt werden die Teilnehmer

nach der Anzahl der gefahrenen Runden und der Reihenfolge der Zieldurchfahrt gewertet. Um gewertet zu werden, muss der Fahrer mindestens eine Runde absolviert haben.

2.) PUNKTEWERTUNG:
   a) Gewertete Fahrer: Für jede Wettfahrt erhält der erste gewertete Fahrer 0 Punkte, die anderen Fahrer erhalten die Anzahl der Punkte, die ihrer Platzierung im Ziel entspricht. Bei Aufgabe oder Materialschaden werden die Fahrer nach der Anzahl der gefahrenen Runden und der Reihenfolge der letzten Zieldurchfahrt gewertet. Sollten zwei Konkurrenten die Ziellinie zur gleichen Zeit kreuzen, erhalten sie die gleiche Punktzahl. Die folgenden Konkurrenten erhalten die Punktzahl entsprechend ihrer Platzierung im Ziel.
   b) Nicht gewertete Fahrer: Disqualifizierte Fahrer, nicht gestartete Fahrer und Fahrer, die weniger als eine Runde absolviert haben, erhalten eine Punktzahl, die der Anzahl der gemeldeten Fahrer plus einem Punkt entspricht.

3.) GESAMTPUNKTZAHL
   a) Wurden drei oder weniger gültige Wettfahrten absolviert, werden die Punkte jeder Wettfahrt für das Gesamtergebnis der Fahrer addiert.
   b) Gibt es mehr als drei gültige Wettfahrten, wird die schlechteste Wettfahrt gestrichen.
   c) Gibt es mehr als sieben gültige Wettfahrten, werden die beiden schlechtesten Wettfahrten gestrichen.

   Die so errechnete Punktzahl kann sich durch die Strafpunkte erhöhen, die man sich während der Wettfahrten eingehandelt hat. Der Fahrer mit den wenigsten Punkten ist Sieger. Die anderen Fahrer platzieren sich in der Reihenfolge dahinter.

4.) GESAMTWERTUNG: Sieger ist der Fahrer mit der geringsten Punktzahl, die anderen Fahrer platzieren sich nach dem gleichen Kriterium dahinter. Bei Gleichstand in der Gesamtwertung entscheidet die höhere Anzahl der ersten Plätze. Ist immer noch Gleichstand, entscheidet die höhere Anzahl zweiter Plätze usw. Streicher werden dabei nicht berücksichtigt. (Art. 23-3) Sollte dann immer noch Gleichstand herrschen, bleibt es in der Gesamtwertung so.

5.) VERÖFFENTLICHUNG : Die Ergebnisse müssen nach dem letzten Rennen des Tages am schwarzen Brett des Vereins, **oder einem anderen anerkannten Platz**, veröffentlicht werden. Der Zeitpunkt der Veröffentlichung muss vorher bekannt gegeben werden **(Juni 2012).**

ARTIKEL 24 - VERSTÖßE

1.) STRAFEN: Im Laufe eines Wettbewerbs sind Verstöße mit Strafen zu ahnden. Der erste Verstoß wird mit einem Strafpunkt, der zweite mit zwei Strafpunkten, der dritte mit drei Strafpunkten usw. bestraft. Ein Verstoß, der einen Unfall verursacht und/oder das Gesamtergebnis gefährdet, ist mit der doppelten Strafpunktzahl oder einer Disqualifikation zu ahnden. **Nur die Jury kann die Strafen vergeben (Juni 2012).**

2.) Strafprozedur – Die Jury entscheidet über die Strafen nach Berücksichtigung der Eingaben aller Mitglieder der Rennleitung. Die Jury hat die Erklärung der Strafe wie folgt zu veröffentlichen : Name, Klasse, und Segelnummer des bestraften Piloten, Datum, Rennen, Nummer des Rennens, Artikel, Entscheidung und Datum und Uhrzeit der Entscheidung.

Die Veröffentlichung muss von einem Jurymitglied unterschrieben werden (Juni 2012).

3.) DISQUALIFIKATION ODER STARTVERBOT FÜR EINE WETTFAHRT**:** Zu den Strafpunkten nach Artikel 24 -1, wird disqualifiziert oder mit Startverbot belegt, wer folgende Artikel nicht befolgt:

- Artikel 2
- Artikel 3
- Artikel 8-3
- Artikel 8-4
- Artikel 14-2 gelb-blaue Flagge: sofortiges Anhalten nicht befolgt; rote Flagge: Fahrverbot nicht beachtet
- Artikel 16-1
- Artikel 17-1
- Artikel 19-2
- Artikel 20

4.) VERHALTEN: Die Jury und der Rennleiter haben das Recht, von den Fahrern ein ordnungsgemäßes Verhalten zu verlangen. Bei Zuwiderhandlungen können sie sofort folgende Maßnahmen ergreifen: Verwarnung, Ausschluss von einer Wettfahrt oder des gesamten Wettkampfes, Sperre. Die Entscheidung muss schriftlich begründet werden.

5.) SPERRE: Ein Fahrer kann, aufgrund eines Berichts der Veranstalter an die FISLY, von dieser für eine oder mehrere internationale Wettbewerbe gesperrt werden. Die Entscheidung der FISLY muss schriftlich begründet werden. Die FISLY informiert den Nationalen Verband und den Verein des Piloten. Nationale Verbände haben das selbe Recht, müssen aber die FISLY darüber informieren.

ARTIKEL 25 – PROTEST BEI DER JURY

1.) STREITIGKEIT: Im Falle einer Streitigkeit kann der Fahrer einen schriftlichen Protest einlegen. **Der protestierende Pilot muss seinen Einspruch beweisen (Juni 2012).**

2.) ABLAUF (Juni 2012): Innerhalb 10 Minuten nach dem Endes jedes Rennens (letzter Pilot) muss jeder Pilot, der Protest einlegen will, sein Vorhaben des Protests einem beliebigen Mitglied der Rennleitung kundgeben. Nur die Piloten, die verkündet haben dass sie protestieren wollen, können das ausgefüllte Protestformular bei der Jury abgeben. Dieses muss innerhalb von 30 Minuten nach Beendigung des letzten Rennens des Tages geschehen. Innerhalb einer Stunde nach Veröffentlichung der provisorischen Rennergebnisse und / oder der Strafen, kann jeder Pilot gegen diese Ergebnisse und / oder Strafen, Einspruch erheben. Die Jury muss alle beteiligten Parteien kontaktieren, ihre Entscheidung treffen, schriftlich darlegen und veröffentlichen.

Um Protest zu erheben muss der Pilot:

- eine Kaution von 20,00 Euro oder dem Gegenwert hinterlegen. Die Kaution erhält er zurück, sofern die Jury für den Protestierenden entscheidet.
- ein Protestformular (Annex 09) ausfüllen und den Artikel / die Artikel angeben, auf die er sich beruft. Die Beweislast trägt der Protestierende.

3.) ENTSCHEIDUNG DER JURY: Eine Entscheidung kann nicht getroffen werden, ohne den Betroffenen vorgeladen zu haben, um ihm die Möglichkeit zur Verteidigung zu geben. Die Entscheidung der Jury muss noch am gleichen Tag fallen. Sie muss schriftlich begründet und am schwarzen Brett veröffentlicht

werden. Wenn ein Mitglied der Jury mit der Entscheidung nicht einverstanden ist, kann es eine zweite und letzte Abstimmung verlangen. Die Entscheidung der Jury stützt sich auf die gegenwärtig gültigen Artikel des Regelwerks. Es genügt eine einfache Mehrheit.

ARTIKEL 26 - BERUFUNG (Juni 2012)

1.) Ein Teilnehmer, der eine Protest nach Artikel 25 eingelegt hat und mit der Entscheidung nicht zufrieden ist, kann unter folgenden Bedingungen Einspruch einlegen:
- er muss eine Kaution von 20,00 Euro oder dem Gegenwert hinterlegen; diese erhält er zurück, sollte das **Berufungskomitee** die Berufung anerkennen.
- er muss Berufung schriftlich, an das **Berufungskomitee** schicken
Berufungen müssen innerhalb von 30 Tagen gemacht werden.
Für nationale Regatten ist das nationale Berufungskomitee zuständig.
Für internationale Regatten ist das internationale Berufungskomitee zuständig.

2.) Mitglieder des Berufungskomitees:
Nationale Verbände und Fisly müssen jeweils ein Team von Mitgliedern des Berufungskomitees benennen.
Das nationale Berufungskomitee wird durch den nationalen Verband bestimmt und besteht aus drei erfahrenen Rennleitern und / oder erfahrenen Jurymitgliedern.
Das internationale Berufungskomitee wird durch die FISLY bestimmt und besteht aus drei international erfahrenen Rennleitern und / oder erfahrenen Jurymitgliedern.
Bei der Bildung des Komitees muss darauf geachtet werden, dass die Mitglieder nicht an der original Entscheidung beteiligt waren.
Das Komitee muss alle beteiligten Parteienn kontaktieren und ihre Entscheidung schriftlich machen und veröffentlichen.
Die Entscheidung des Berufungskomitees ist endgültig.

Andrea Koch, 12.07. 2012 Cherrueix