



Segelanweisungen NRWCUP 2011

1. Regeln

Die Regatta unterliegt den Regeln wie sie in den „Wettfahrtregeln Segeln“ festgelegt sind.

2. Änderungen der Segelanweisung

Änderung oder Ergänzungen der Segelanweisung werden spätestens bis 8.00 Uhr durch Aushang an der offiziellen Tafel für Bekanntmachungen bekannt gegeben. Sie gelten ab der auf die Bekanntgabe folgenden Wettfahrt.

3. Klassen

Die Aufteilung der Gruppen erfolgt durch die Wettfahrtleitung. Es gelten die Ausgabe 2011 der DSV-Yardstickliste. Bei Yachten dieser Klassen mit einem gültigen ORC-Messbrief wird der Offshore GPH-Wert 2011 mit dem Faktor 7,1 in einen Yardstickfaktor umgerechnet. Sollte der errechnete Yardstickwert kleiner/gleich 97 ergeben, muss diese Yacht in der ORC Gruppe starten. Ab Yardstick ≤ 97 wird nur nach ORC gesegelt.

Beispiel : GPH 723,2 : 7,1 = 101,85 d.h. **Yardstickwert 102**

Beispiel : GPH 656 : 7,1 = 92,4 d.h. **Yardstickwert 92 d.h. diese Yacht startet mit ihrem ORC Wert von 656 in der ORC Klasse**

Nicht in der Yardstickliste eingetragene Yachten werden von der Wettfahrtleitung eingestuft. Die Wettfahrtleitung hat das Recht, Änderungen der Yardstickzahl vorzunehmen. Proteste gegen die Einstufung werden nicht angenommen. Die Einteilungen der Gruppen wird von der Wettfahrtleitung vorgenommen. Klassenflaggen werden durch Aushang an der Tafel für Mitteilungen bekanntgegeben

4. Wertung

Die Auswertung erfolgt nach dem Low-Point System gemäß Anhang A4 der WR

- 1. Platz = 1 Punkt
- 2. Platz = 2 Punkte usw.

Die Langstrecke wird mit einem Faktor 1,5 gewertet.

Bei unter Yardstick startenden Yachten werden alle Wettfahrten ohne Streichresultat gewertet.

Bei den unter ORC startenden Yachten werden die 3 besten Läufe gewertet. D.h. wenn 4 Wettfahrten gesegelt werden, wird das schlechteste Ergebnis gestrichen – jedoch **nicht** die Langstrecke.

5. Teilnehmer

Es sind nur Yachten startberechtigt, die gemäß der Ausschreibung gemeldet und im Regattabüro ordnungsgemäß registriert sind. Alle teilnehmenden Yachten müssen die von der Wettfahrtleitung ausgegebenen Startnummern beidseitig, im vorderen Teil des Bootes befestigen.

Nur Steuerleute müssen Mitglied eines von ihren nationalen Verband anerkannten Segelclubs sein. Sie müssen dem Zulassungskodex der ISAF entsprechen und im Besitz eines vom DSV oder ihrem nationalen Verband für das Gewässer vorgeschriebenen Führerscheins sein. Der Wettfahrt-Ausschuß behält sich vor Yachten zurückzuweisen, die nach seiner Meinung ungeeignet sind.

6. Zeitplan

6.1 Zeitplan ORC

Startbereitschaft zum 1. ORC Lauf am Do 2. Juni 2011 ab 16:00 Uhr.

Startbereitschaft zum 2. ORC Lauf am Fr 3. Juni 2011 ab ca. 10:10 Uhr.

Startbereitschaft zum 3. ORC Lauf am Fr 3. Juni 2011 ab ca. 13.00 Uhr.

Startbereitschaft zum 4. ORC Lauf am Sa 4. Juni 2011 ab ca. 10.10 Uhr.

6.2 Zeitplan Yardstick

Startbereitschaft zum 1. YS Lauf am Fr 3. Juni 2011 ab ca. 10:00 Uhr.

Startbereitschaft zum 2. YS Lauf am Fr 3. Juni 2011 ab ca. 13.00 Uhr.

Startbereitschaft zum 3. YS Lauf am Sa 4. Juni 2011 ab ca. 10.00 Uhr.

6.3 Zeitplan H-Boote

Startbereitschaft zum 1. Lauf der H-Boote am Do 2. Juni 2011 ab 16:10 Uhr.

Startbereitschaft zum 2. Lauf der H-Boote am Do 2. Juni 2011 ab 17:10 Uhr.

Startbereitschaft zum 3. Lauf der H-Boote am Fr 3. Juni 2011 ab ca. 10:20 Uhr.

Startbereitschaft zum 4. Lauf der H-Boote am Fr 3. Juni 2011 nach Beendigung der 3. Wettfahrt.

Startbereitschaft zum 5. Lauf der H-Boote am Fr 3. Juni 2011 nach Beendigung der 4. Wettfahrt.

Startbereitschaft zum 6. Lauf der H-Boote am Sa 4. Juni 2011 ab ca. 10.20 Uhr.

Startbereitschaft zum 7. Lauf der H-Boote am Sa 4. Juni 2011 nach Beendigung der 6. Wettfahrt.



Segelanweisungen NRW CUP 2011

Bei Startverschiebung wird am Startschiff der " Antwortwimpel " gesetzt. Bitte beachten: Durch Startwiederholung einer einzelnen Gruppe kann es zu Gesamtverschiebungen kommen. Bitte die Klassenflaggen am Startschiff und den Funk beachten.

7. Start

Das Startgebiet befindet sich abhängig von der Windrichtung ca. 1 - 2 sm nördlich der Flevo Marina.

Die Startlinie wird gebildet aus dem **Mast des Startschiffes** und der zur Backbord-Seite des Schiffes liegenden **äusseren gelben** Spierenboje. Die innere gelbe Spierenboje (inner mark) muss zum Start an Steuerbord gelassen werden.

Zwecks Identifikation und Anmeldung müssen alle Yachten vor dem Start die **Steuerbordseite** des Startschiffes passieren. An der Backbordseite des Startschiffes wird für die Up-and Down-Läufe ein angenäherter rechtweisender Kurs zur 1. zu rundenden Bahnmarke auf weißen Tafeln mit schwarzen Ziffern angezeigt. Zusätzlich dazu wird abhängig von der am Startschiff gemessenen Windgeschwindigkeit „L“, „M“ oder „H“ angezeigt (Low, Middle, High).

Für die Langstrecke wird die Ziffer der zu segelnden Bahn ebenfalls auf einer weißen Tafel mit schwarzen Ziffern angezeigt. Eine Skizze der Bahnen einschließlich Reihenfolge in der Bahnmarken zu passieren und der Seite auf der sie zu lassen sind ist als Anhang beigefügt

8. Flaggen und Signale

Ankündigungssignal: 5 Min vor dem Start	Setzen der Klassenflagge	1 Schuß
Vorbereitungssignal: 4 Min vor dem Start	Setzen der Flagge "I "	1 Schallsignal
Ein-Minuten-Signal 1 Min vor dem Start	Streichen der Flagge " I "	1 langes Schallsignal
Start:	Streichen der Klassenflagge	1 Schuß

Das Startsignal ist gleichzeitig Ankündigungssignal für die nächste Klasse.

Befindet sich irgendein Teil des Bootskörpers, der Mannschaft oder Ausrüstung eines Bootes während der letzten Minute vor seinem Startsignal auf der Bahnseite der Startlinie oder ihrer Verlängerungen, muss das Boot gemäß WR 30.1 um eines der Enden der Linie auf die Vorstartseite segeln, bevor es startet.

Die Wettfahrtleitung wird dies gemäß WR 29.1 durch Setzen der Flagge „X“ in Verbindung mit einem Schallsignal anzeigen.“

Befinden sich beim Startsignal mehrere nicht identifizierbare Yachten auf der Bahnseite der Startlinie oder ihrer Verlängerung, so wird durch Setzen des "ersten Hilfsstanders" in Verbindung mit 2 Schallsignalen ein Gesamtrückruf angezeigt.

Gem. WR 29.2 erfolgt 1 Minute nach Niederholen des „ersten Hilfsstanders“ erfolgt das Ankündigungssignal für die zurückgerufene Klasse.

Bahnverkürzung:

Liegt das Zielschiff in unmittelbarer Nähe einer Bahnmarke, und hat es die blaue Zielflagge und die Flagge „ S “gesetzt, so gilt gemäß WR 32.2 (a) die Linie zwischen Bahnmarke und Schiff als Ziellinie.

Abbruchsignal: Setzen der Flagge " N " und 3 Schallsignale

Aufgabe der Wettfahrt

Yachten mit gesetzter Nationale werden als " **aufgegeben** " gewertet. Zusätzlich hat der Steuermann sich bei der Wettfahrtleitung abzumelden.

9. Ziel u. Ende der Wettfahrt

Die Ziellinie wird gebildet aus dem Mast des Startschiffes und einer an Steuerbord ausgelegten **gelben** Boje. Auf dem Zielschiff ist die blaue Zielflagge gesetzt.

Das ordnungsgemäße Durchfahren der Ziellinie wird durch ein akustisches Signal des Zielschiffes angezeigt. Bei den Up-and-Downs ist spätestens 60 Min. nach Durchgang der ersten Yacht der Klasse die Wettfahrt beendet. Bei der Langstrecke (4. Juni 2011) ist spätestens 90 Min. nach Durchgang der ersten Yacht der Klasse die Wettfahrt ebenfalls beendet. Das Ende der Wettfahrt wird durch Streichen der blauen Zielflagge angezeigt.



Segelanweisungen NRW CUP 2011

10. Proteste

Proteste sind spätestens bis 1 Std. nach Einlaufen des Zielschiffes bei der Wettfahrtleitung auf einem offiziellen Protestformular des DSV einzureichen. Protestgebühr wird keine erhoben. Entscheidungen des Schiedsgerichts sind gemäß WO 9.2 nicht berufungsfähig. Regel 44.1 ist geändert, so dass die Zwei-Drehungen-Strafe durch eine Ein-Drehung-Strafe ersetzt ist.

11. Ausrüstungskontrolle

Die Wettfahrtleitung behält sich vor, beim Aus- und Einlaufen der Yachten die Ausrüstung bzw. der Inneneinrichtung einer Yacht kontrollieren zu lassen. Alle teilnehmenden Yachten müssen während der Wettfahrt in einem in den Wettfahrtbestimmungen festgelegten Ausrüstungsstandard sein. Nicht zulässige Ein- und Ausbauten können zur Disqualifikation führen.

12. Jury

Das Schiedsgericht wird per Aushang bekannt gegeben

13. Funk

Das Startschiff ist über UKW-Kanal 72 ansprechbar "Wettfahrtleitung NRW-CUP". Eine Nichterreichbarkeit des Startschiffes rechtfertigt keinen Anspruch auf Wiedergutmachung.

14. Haftung

Jeder Teilnehmer nimmt auf eigene Gefahr und Verantwortung an dieser Wettfahrt teil. Eine Haftung der Wettfahrtleitung für Personen und Sachschäden wird ausgeschlossen.

Stand: 2011-05-08