

Kurze Einführung in die Regattaleitung

ZVO/WSC Loga

Frank Dane
Januar 2016

Einleitung

Segeln ist ein Sport, der weltweit betrieben wird. Aus diesem Grund gibt es auch weltweite Absprachen, die durch die ISAF (International Sailing Federation) verwaltet werden.

Jedes Land hat hierfür seine eigene Verwaltung. In den Niederlanden ist das die KNWV (Königlich Niederländischer Wassersportverband). Der KNWV gibt das Buch "Die Regeln für Regatta segeln 2013-2016" heraus. Alle 4 Jahre wird anlässlich der olympischen Spiele eine neue Ausgabe herausgegeben. Eine zwischenzeitliche Änderung kann es also nicht geben.

Als Regattaleiter ist man hauptsächlich für zwei Dinge verantwortlich, die Sicherheit der Teilnehmer und die Fairness der Regatta.

Aus Sicherheitsgründen muss jeder junge Segler eine Schwimmweste tragen. Für die Einhaltung dieser Regel ist die Regattaleitung verantwortlich. Wenn die Regattaleitung entscheidet, dass die Windstärke zu hoch ist (zum Beispiel über 4 bft), kann er die Flagge Yankee (siehe Anhang) hissen und ein kurzes akustisches Signal geben. Das bedeutet die allgemeine Schwimmwestenpflicht. Auch dies muss durch die Regattaleitung kontrolliert werden. Wer sich dieser Anweisung widersetzt und trotzdem an der Regatta teilnimmt wird disqualifiziert.

Wenn die Regattaleitung entscheidet, dass der Wind zu stark für eine sichere Regatta ist, kann sie die Flagge November hissen und drei kurze akustische Signale geben, um die Regatta abubrechen.

Aus Gründen der Fairness ist es wichtig, dass jeder Segler die gleichen Informationen erhält. Individuelle Absprache zwischen Teilnehmern und Regattaleitung sind deshalb zu vermeiden.

Die Regattaleitung fungiert nicht als Schiedsrichter! Das bedeutet, dass mögliche Probleme in erster Linie von den Teilnehmern selbst gelöst werden (Strafrunde e.t.c.). Wenn dies nicht funktioniert, gibt es eine Protestkommission, die dererlei Geschehnisse im Nachhinein klärt. Eine Protestkommission gibt es allerdings nur bei Großveranstaltungen, sowie der Zweiländerregatta und der "Combi Noord". Beim "All Ships Race" kommt sie nicht zum Einsatz.

Kommunikation

Die Kommunikation zwischen Startschiff und Teilnehmern darf auf zwei Wegen stattfinden, visuell über Flaggen (für jeden sichtbar) und über akustische Signale (für jeden hörbar). Im Zweifelsfall ist die Flagge immer vorrangig.

Es sollte keinen verbalen Austausch zwischen Teilnehmern und Startschiff geben. Selbstverständlich aber zwischen Rettungsbooten und Startschiff über Funkgeräte.

Nur gehisste Flaggen sind von Bedeutung. Die akustischen Signale können kurz (1 Sekunde) oder lang sein (3 bis 4 Sekunden), oder mehrere Male hintereinander gegeben werden (siehe Anhang).

Bahnen

Für offizielle Regatten wie die Zweiländerregatta und die „Combi Noord“ werden meist die Trapezbahnen verwendet. Diese gibt es in zwei Ausführungen, die „innerloop“ und die „outerloop“. Siehe Abbildung 1.

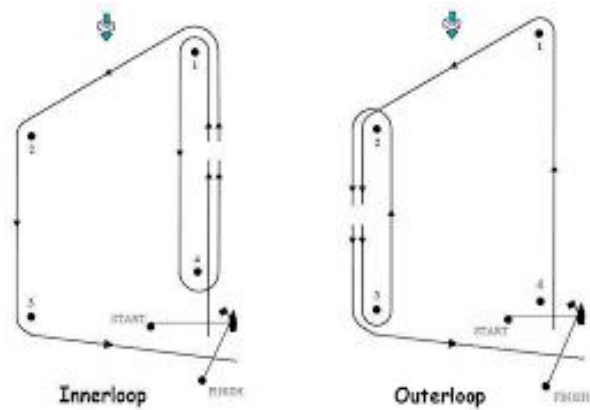


Abb. 1

Für die „All Ships Race“ verwenden wir die Dreiecksbahn. Siehe Abbildung 2.

Die Bahn kann auf verschiedene Arten befahren werden. Dies ist zu sehen an den Anzeigetafeln mit römischen Ziffern, die auf dem Startschiff angezeigt werden.

- Bahn I : 1-2-3-1-3 Ziel
- Bahn II : 1-2-3-1-3-1-2-3 Ziel
- Bahn III: 1-2-3-1-3-1-2-3-1-3 Ziel
- Bahn IV: 1-2-3-1-3-1-2-3-1-3-1-2-3 Ziel

WATERSPORTVERBOND DISTRICT NOORD
BAWVOOR
VERENIGINGSCOMPETITIE

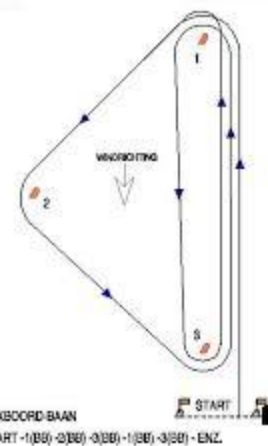


Abb. 2

Länge der Bahn

Länger als 45 min darf ein gesamter Kurs nicht dauern, sonst muss er abgebrochen werden. Die gemessene Zeit zwischen Start und Umrundung der ersten Tonne sollte etwa 9 min dauern. Werden für diese Strecke mehr als 11 min benötigt, muss die Bahn eingekürzt werden. Benötigt man für die Strecke weniger als 7min, muss sie verlängert werden.

Bei Anweisungen bezüglich der Bahn nach dem Start darf keiner der Teilnehmer benachteiligt werden. Also darf eine Tonne nur solange versetzt werden, bis der erste Teilnehmer die davorliegende Tonne umrundet hat. Versetzungen der Tonnen müssen durch hissen der Flagge Charley angezeigt werden.

Für den Fall, dass der See nicht groß genug ist, kann vom Startboot aus mithilfe der Anzeigetafeln eine Bahnlängenänderung angezeigt werden (unser See ist groß genug).

Die einfachste Möglichkeit ist es die Bahn auszulegen und die Tafel mit der römischen Ziffer IV anzuzeigen (maximale Anzahl an Bahnen). Gemäß dem Fall, dass die Regattaleitung die Regatta vorzeitig beenden will, kürzt man den Kurs durch hissen der Flagge Sierra (siehe Anhang) ab und gibt zwei kurze akustische Signale.

Auslegen der Bahn

Als erstes wird das Startschiff in Position gebracht. Dies sollte so nah wie möglich an der Leeküste sein, es muss jedoch noch genug Platz für die Startlinie gelassen werden. Ausgehend davon, dass das Startschiff mit dem Bug im Wind liegt, muss die Strecke zwischen Steuerbordseite und Küste auf maximal 50 m begrenzt sein.

Danach wird Tonne 1 so platziert, dass diese genau in Windrichtung von der Startlinie liegt. Als nächstes wird Tonne 2 ausgelegt: links, auf halbem Wege zwischen der Strecke zwischen Startschiff und Tonne 1, sodass ein gleichschenkliges Dreieck entsteht. Ebenfalls genau in Windrichtung des Startschiffs, also auf der Strecke zwischen Startlinie und Tonne 1, jedoch sehr nah an ihm gelegen wird die dritte Tonne platziert.

Nach setzen der drei Tonnen kann die Start-/ Ziellinie ausgelegt werden. Diese kommt an die Backbordseite von der Mitte des Startschiffs und sollte im rechten Winkel zur Windrichtung stehen. Am leichtesten ist es (gute Sicht auf die Startlinie) die Starttonne an das Startschiff zu befestigen, aber eine verankerte (nicht am Startschiff) Tonne geht natürlich auch. Der Vorteil der letzten Möglichkeit ist, dass die Teilnehmer vom Startschiff nicht mehr viel hören können. Die zweite Tonne der Startlinie muss auf einen bestimmten Abstand zur ersten Tonne gebracht werden. Dazu ist folgende Faustregel zu benutzen: Eineinhalb mal die Schiffslänge mal die Anzahl der Teilnehmer. Folglich wird bei 10 Booten mit je 5m eine Strecke von 75m benötigt.

Startprozedur

Bevor die Startprozedur beginnt, müssen die richtigen Anzeigetafeln aufgestellt werden. Es gibt zwei Sorten von Anzeigetafeln; die mit römischen Zahlen und die mit Buchstaben. Die römischen Zahlen geben die Anzahl an zu fahrenden Runden an (siehe Absatz „Bahnen“). Die Buchstaben geben die Startreihenfolge an, zum Beispiel wie folgt: A=ASR, B=16m² en C=Laser etc. Beide Angaben müssen zuvor bei der Steuermannsbesprechung (bei uns „Palaver“ genannt) an Land bekannt gegeben werden.

Bevor die Rundenzeit ab dem Start genommen wird, wird eine extra Uhr gebraucht, die von 5 bis auf 0 Minuten runterzählt.

Auf dem Startschiff gibt es die folgenden Aufgaben zu verteilen: den Regattaleiter, den Abhuper (gibt akustische Signale), den Schreiber, den Flaggensetzer und den Zeitnehmer.

Bei dem „All Ships Races“ sind wir oft nur zu dritt auf dem Startschiff, weshalb manche Aufgaben kombiniert werden müssen. Gibt man dem Regattaleiter ein Diktiergerät, kann er die Aufgabe des Schreibers gut übernehmen. Die Aufgaben von Zeitnehmer und Abhuper können auch kombiniert werden. Dann bleibt die Aufgabe des Flaggensetzers über.

Die Startprozedur beginnt mit dem Warnsignal 5 Minuten vor dem Start. Dies setzt sich aus dem hissen der Flagge Whiskey und einem kurzen akustischen Signal (siehe Anlage) zusammen.

4 Minuten vor dem Start folgt das Vorbereitungssignal. Dies besteht aus dem hissen der Flagge Papa und einem kurzen akustischen Signal. Nach diesem Signal dürfen Tonnen der Startlinie und der ersten Tonne nicht mehr versetzt werden. Auch die Anzeigetafeln für die Bahn Anzahl und die Klassentafeln (bei mehreren Starts) dürfen jetzt nicht mehr

verändert werden.

Bei einer Minute vor dem Start wird die Flagge Papa heruntergelassen und ein langes akustisches Signal gegeben.

Der Startmoment ist sehr hektisch. Es müssen mehrere Dinge zur gleichen Zeit erledigt werden und das in sehr kurzer Zeit:

- Der Zeitnehmer muss vor dem Start für alle auf dem Startboot und die Besatzung der Rettungsboote über Funk runterzählen. In dem Moment besteht ein Sprechverbot für alle Rettungsboote, zumindest für die letzten 20 Sekunden. Im Startmoment gibt der Zeitnehmer, der auch die Stoppuhr startet, ein akustisches Signal.
- Der Regattaleiter schaut gemeinsam mit dem „Contraschiff“ (Ein Motorboot, das an dem anderen Ende der Startlinie steht, um Frühstarter besser zu entlarven) auf die Startlinie. Im Startmoment muss die Startlinie frei sein. Es können nun drei Situationen eintreten:
 1. **Es ist ein sauberer Start:** Niemand zu früh über die Linie gefahren und die Regatta geht wie gewohnt weiter.
 2. **Es gibt einen individuellen Rückruf für einen oder mehrere Teilnehmer, die einen Frühstart hatten:** Die Flagge X-Ray wird gehisst und ein kurzes akustisches Signal gegeben. Nach dem Neustart der zuvor zurück gerufenen Teilnehmer kann die Flagge X-Ray wieder heruntergelassen werden.
 3. **Wenn die Mehrheit der Segler zu früh gestartet ist, oder nicht genau erkennbar war, wie viele zu früh über die Startlinie geraten sind, gibt es einen allgemeinen Rückruf.** In diesem Fall werden der erste Hilfsstander gehisst und zwei kurze Signale gegeben. Sobald alle Teilnehmer zurück zur Startlinie fahren, kann der erste Hilfsstander wieder herabgelassen werden und ein kurzes Signal gegeben werden. Eine Minute nach herunterlassen des Wimpels kann erneut mit der Startprozedur (Warnsignal) begonnen werden. An Stelle der Flagge Papa (beim 4 Minuten Vorbereitungssignal) kann die Flagge India (um die Startlinie frei zu halten), die Flagge Zulu (20% Zeitstrafe) oder im schlimmsten Fall die schwarze Flagge (Disqualifikation) genutzt werden. Meistens wird die schwarze Flagge benutzt.
- Im Startmoment nimmt der Flaggensetzer die Flagge Whisky herunter. Er macht sich bereit, um eventuell im Auftrag des Regattaleiters den individuellen Rückruf (X-Ray) oder den allgemeinen Rückruf (erster Hilfsstander) anzuzeigen.

Bei mehreren Starts, zum Beispiel erst das „All ships race“ und danach die Laser, wird beim Startsignal die Flagge Whiskey heruntergelassen und gleichzeitig wieder gehisst, sodass gleich die Startprozedur von vorn beginnen kann. Die Anzeigetafel mit den entsprechenden Buchstaben wird mit der Nächsten ausgewechselt.

Bahnumlegung

Wenn die Strecke zwischen Startlinie und Tonne 1 nicht mehr mit der herrschenden Windrichtung übereinstimmt (als Folge von drehendem Wind), muss die Bahn, wenn möglich, verlegt werden. Wichtig ist, dass kein Teilnehmer dadurch benachteiligt wird. Die Tonne muss verlegt werden, bevor der erste Segler die davor liegende Tonne umrundet hat. An dieser Tonne muss das Rettungsboot dann die Flagge Charley deutlich zeigen, um alle Teilnehmer auf die Tonnenumlegung aufmerksam zu machen.

Anmeldung

Die Anmeldung der Einheitsklasse ist unkompliziert. Hierfür muss nur die Zeit der ersten Zieleinfahrt und die Reihenfolge der folgenden Zielüberfahrten notiert werden. Natürlich müssen hier die Anzahlen der gefahrenen Runden die gleichen sein. Dies wird kontrolliert durch die Zählung der Umrundung von Tonne 3.

Beim All Ships Race gestaltet sich das ganze etwas komplizierter. Hier müssen die Rundenanzahl und die Zeit von jedem der Teilnehmer individuell aufgenommen werden. Durch die großen Unterschiede der Geschwindigkeiten und hohe Teilnehmeranzahl ist es unmöglich eine gleiche Rundenanzahl zu segeln. Der Laptop berechnet deshalb die durchschnittliche Rundenzeit und korrigiert die Zeit für den speziellen Bootstyp (SW-Faktor), sodass ein Vergleich untereinander möglich ist.

Zieleinfahrt

Die Ziellinie kann im Prinzip überall sein, es muss nur durch die blaue Flagge deutlich gekennzeichnet werden. Dies kann an Steuerbordseite von Tonne 1, aber auch zwischen Tonne 3 und dem Startschiff stattfinden. Die Linie muss nicht senkrecht zur Windrichtung liegen. Sie sollte möglichst kurz gehalten werden, um eine gute Übersicht zu gewährleisten. Es müssen jedoch mehrere Segelboote gleichzeitig ins Ziel fahren können. Eine Strecke von ca. 25m ist daher angemessen.

Auch wenn die Zieleinfahrt nicht ganz so hektisch ist wie der Start, muss der Überblick behalten werden, wer bei sehr vielen gleichzeitigen Überfahrten vorne liegt. Dies geht am besten durch zwei Beobachter an der Linie. Einen Rufer und einen Schreiber. Der Rufer nennt die Segelnummer und der Schreiber notiert. Wenn der Rufer zusätzlich ein Diktiergerät benutzt, ist die Fehlerquote minimal.

Laptop (fürs ASR)

Nach anschalten des Laptops muss das entsprechende „spreadsheet“ (dt.: Kalkulationstabelle) (ASR 2016) geöffnet werden. Geöffnet werden sollte sie immer mit Open Office, da Microsoft auf dem Laptop nicht installiert ist.

Ein spreadsheet ist unterteilt in horizontale Reihen und vertikale Spalten. Eine Kreuzung von einer Reihe und einer Spalte heißt Zelle. In eine Zelle kann Text, Zahlen, aber auch eine Formel eingefügt werden. Nie bestehende Formulare entfernen!
In Spalte B bis einschließlich D kann nacheinander der Segler/ das Team, das Boot, sowie die Segelnummer eingetragen werden.

Die Teilnehmer können von vorherigen Regatten kopiert werden (Hinweis von Neele: Bitte unbedingt die Segelnummern überprüfen, hier gab es bei letzten Regatten Verwirrung!). Gehe auf den Namen, drücke die linke Maustaste und zieh sie bis zum SW-Faktor. Lass dann die linke Maustaste los, drücke die rechte Maustaste und wähle „kopieren“ mit der linken Maustaste aus. Gehe mit der Maus zur Zielspalte, drücke die rechte Maustaste und wähle „plakken“ (dt.: einfügen) aus. Natürlich kann alles auch einfach eingetippt werden, das dauert nur länger.

In Spalte E steht der SW-Faktor. Der SW-Faktor ist der individuelle Faktor von jedem Bootstyp, um beim „All ships race“ untereinander vergleichbar zu sein. Zu finden ist der SW-Faktor auf dem Desktop des Laptops. Starte das Programm, gebe den Bootstyp ein und der SW-Wert wird angezeigt.

Der SW Faktor wird nur für das All Ships Race und nicht für die Regatten in eigenen Klassen benötigt.

Nun können die gefahrene Zeit und die Rundenanzahl eingefügt werden: In Spalte F und G den ersten Durchgang, in Spalte L und M den zweiten Durchgang. Die gefahrene Zeit wird wie folgt eingetragen:

Stunden: Minuten: Sekunden (denkt an den Doppelpunkt dazwischen!).

Die Kalkulationstabelle berechnet dann das Ergebnis. Achte darauf, dass auch jeder Teilnehmer in den Ergebnissen auftaucht. Oft ist die Formel aus der Zelle verschwunden. Diese kannst du auf die gleiche Art kopieren.

Für jede Saison muss eine neue Tabelle angefertigt werden. Das geht wie folgt: Öffne Libre Office Calc und gehe auf „bestand“ (dt.: Datei), „nieuw“ (dt.: neu), „werkblad“ (dt.: Arbeitsblatt). Wähle dann „bestand“ (dt.: Datei), „opslaan als“ (dt.: speichern unter), gebe ihm den Namen „All Ships Race 2016“ und klicke auf speichern. Du hast jetzt ein neues Jahr erstellt. Jetzt fehlt nur noch der richtige Inhalt. Hierzu öffnest du die Tabelle aus dem vorigen Jahr, klickst auf „bewerken“ (dt.: bearbeiten), danach auf „selecteer alles“ (dt.: Alles markieren) und dann auf kopieren. Dann gehe auf die neue Kalkulationstabelle und klickst auf bearbeiten und danach auf „plakken“ (dt.: einfügen). Nun ist alles, was in der alten Tabelle stand auch in der neuen zu finden.

Fehlt nur noch die richtige Benennung der Tabelle. Links unten steht „Blad 1“. Klicke mit der rechten Maustaste darauf und dann mit der linken Maustaste auf „bladnaam wijzigen“ (dt.: Blattnamen ändern). Trage hier ASR und das betreffende Datum ein.

Zum Beispiel: ASR 11-5 ..und das Speichern nicht vergessen!

Um die nächste Regatta der Saison vorzubereiten, gehst du wie folgt vor: Gehe auf die Tabelle und klicke sie mit der rechten Maustaste an. Dann klickt ihr mit der linken Maustaste auf „op blad toevoegen“ (dt.: einfügen). Man kann natürlich auch mit der linken Maustaste auf das Pluszeichen daneben klicken.

Fehlt nur noch die richtige Benennung der Tabelle. Klicke links unten mit der rechten Maustaste auf „Blad 2“ und dann mit der linken Maustaste auf „bladnaam wijzigen“ (dt.: Blattnamen ändern). Trage hier ASR und das betreffende Datum ein.

Zum Beispiel: ASR 25-5 ...und auch hier das Speichern nicht vergessen!

Jetzt muss noch der Inhalt in die Tabelle platziert werden. Gehe zur ersten Kalkulationstabelle (ASR 11-5), klicke auf bearbeiten, dann auf „Alles auswählen“ und auf „kopieren“. Dann auf die zweite Tabelle (ASR 25-5), auf bearbeiten und auf einfügen.

Die Maus muss dabei unbedingt in Zelle A1 stehen.
Der Inhalt der alten Tabelle ist jetzt in der neuen enthalten.

Dann brauchen nur noch die Teilnehmer eingetragen zu werden (siehe oben).

Vorbereitung für die Veröffentlichung

Die Tabelle kann jetzt den Teilnehmern präsentiert werden und später auf der Website des Vereins veröffentlicht werden. Zuerst müssen jedoch die überflüssigen Informationen verborgen werden. Diese stehen in den Spalten F bis J und L bis P und R. Verborgен werden die Spalten, indem man mit der Maus auf den Buchstaben F geht und die Taste gedrückt bis zum J zieht. Klicke dann mit der rechten Maustaste auf das J und wähle „verbergen“ mit der linken Maustaste aus. Diese Spalten sind jetzt nicht mehr sichtbar, bestehen aber trotz allem noch.

Sollen die Spalten später wieder sichtbar werden, klickt man mit der linken Maustaste auf das F und hält die Taste gedrückt, während man sie bis zum S hinunterzieht. Jetzt klickt man wieder mit der rechten Maustaste auf den letzten ausgewählten Buchstaben und wählt mit der linken Maustaste „weergeven“ (dt.: anzeigen). Alle Spalten sind jetzt wieder sichtbar.

Ausdrucken der Tabelle

Bei Thijs Huisman kann die Seite ausgedruckt werden. Dies funktioniert wie folgt: Wähle die Spalten aus, die gedruckt werden sollen, indem du auf Zelle A1 gehst, die linke Maustaste gedrückt hältst und bis zum Endpunkt rechts unten ziehst. Spalte S, Zeile 20 oder 30, Abhängend von der Teilnehmerzahl.

Schließe den Drucker an, wähle mit der linken Maustaste „Bestand“, wähle dann mit der linken Maustaste „Afdrukken“ (dt.: drucken), wähle „bepaalde cellen“ (dt.: bestimmte Zellen) und drücke auf OK.

Dies sind die wichtigsten Dinge, die ein Regattaleiter wissen sollte. Die India und die Zulu Flagge wird selten gebraucht, aber achte immer darauf, dass du die schwarze Flagge bereit hältst, da manche Teilnehmer fast immer zu früh starten.

Flagge	Name	Akustisches Signal	Bedeutung
	Antwortwimpel (AP)	Hoch: 2x kurz Runter: 1x kurz	Startverschiebung
	Whiskey	Hoch: 1x kurz Runter: 1x kurz	Warnzeichen 5 Minutenzeichen beim hissen
	Papa	Hoch: 1x kurz Runter: 1x lang	Vorbereitungssignal 4 Minutenzeichen beim hissen 1 Minuten Zeichen beim runterlassen
	India	Siehe Papa	Nicht in Starliniennähe in letzter Minute vor Start. Strafe: Erneut um Starttonne fahren und starten
	Zulu	Siehe Papa	Nicht an Bahndreieck in letzter Minute vor Start. Strafe: 20% Zeitstrafe
	Schwarze Flagge	Siehe Papa	Nicht an Bahndreieck in letzter Minute vor Start. Strafe: Diqualfizierung
	Blaue Flagge	Keins	Das Zielschiff ist an seiner Position an der Ziellinie angekommen.

Flagge	Name	Akustisches Signal	Bedeutung
	X-ray	Hoch: 1x kurz Runter, ohne Signal, sobald die betroffenen zurückgekommen sind.	Individueller Rückruf (wenn die betroffenen Boote erkannt werden konnten)
	Erster Hilfsstander	Hoch: 2x kurz Runter: 1x kurz	Allgemeiner Rückruf (wenn die betroffenen Boote nicht klar identifiziert werden konnten, oder es zu viele waren)
	Sierra	Hoch: 2x kurz	Bahnkürzung
	Charley		Nächste Tonne gewijzigd
	Yankee	Hoch: 1x kurz	Schwimmwesten- pflicht
	November	Hoch: 3x kurz Runter: 1x kurz	Regattaabbruch