

# Regeländerungen für das Wettfahrtkomitee

WR 2021-2024

Fabian Bach (IRO), Gert Schmidleitner (IRO)



**DEUTSCHER  
SEGLER-  
VERBAND**

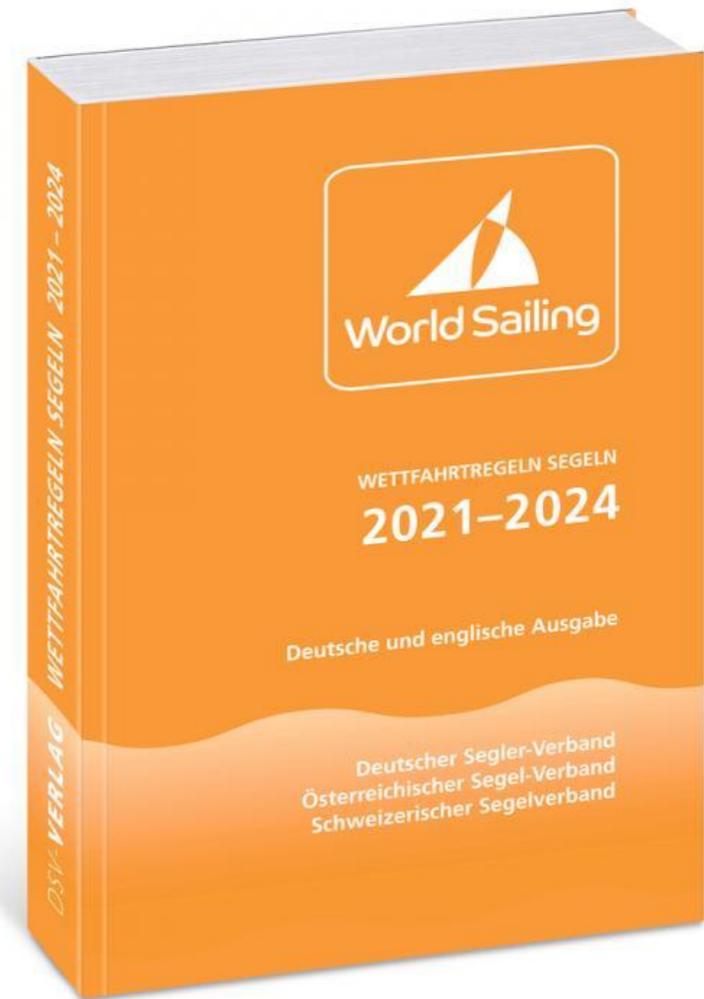
# Änderungen der WR 2021-2024

---

In der **WR 2021-2024** hat es eine Anzahl von Änderungen oder Anpassungen gegeben. Oft betreffen diese Änderungen oder Anpassungen jedoch die Arbeit des Protestkomitees, sind redaktioneller Art oder sind für die Arbeit des Wettfahrtkomitees nicht primär relevant. Durch entsprechende Änderungen oder Anpassungen kann es sein, dass Regeln neu nummeriert worden sind.

***Zu beachten ist, dass es in der deutschen Version der WR 2021-2024 eine Vielzahl an Änderungen in der eigentlichen Übersetzung geben wird. So werden Begriffe teilweise anders ins Deutsche übersetzt als bisher.***

Auf die relevanten Änderungen, die die Arbeit des Wettfahrtkomitees betreffen, wird hier im folgenden eingegangen.



# Übersicht: Wo gab es Änderungen?

---

## **In den folgenden Bereichen gab es für das Wettfahrtkomitee relevante Änderungen:**

Sofern es sich lediglich um Anpassungen auf eine geänderte Definition o.ä. handelt, ist dies hier nicht als Änderung der Regel aufgeführt. Gleiches gilt, wenn die Regeln lediglich neu nummeriert, verschoben oder umformuliert wurde.

### **Wettfahrtsignale:**

- Vorwort
- Signal „V“
- „Orangene Flagge“, jetzt Teil der Regeln
- Bedeutung der „blauen Flagge“

### **Definitionen:**

- Definition „Ziel“
- Definition „Bahnmarke“
- Definition „Absegeln der Bahn“
- Definition „Starten“

### **Regeln:**

- WR 1.1
- WR 20.4
- WR 25.1
- WR 28
- WR 37
- WR 40
- WR 41
- WR 44
- WR 48.2
- WR 70.3
- WR 87
- WR 90.3
- Anhang A5
- Anhang A10

# Änderungen in den Wettfahrtsignalen

# Änderungen in den Wettfahrtsignalen

---

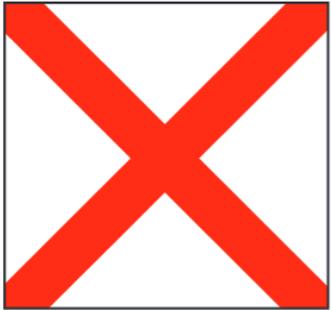
## Wettfahrtsignale – Vorwort

Nachfolgend ist die Bedeutung der optischen und akustischen Signale beschrieben. Ein nach oben oder unten zeigender Pfeil bedeutet, dass sein optisches Signal gezeigt oder entfernt wird. Ein Punkt ( • ) bedeutet ein Schallsignal; fünf kurze Striche ( — — — — — ) wiederholte Schallsignale; ein langer Strich ( — ) ein langes Schallsignal. Wird ein optisches Signal über einer Klassenflagge, **Gruppen-, Veranstaltungs- oder Wettfahrtgebietsflagge** gezeigt, gilt dieses Signal nur für diese Klasse, **Gruppe, Veranstaltung oder dieses Wettfahrtgebiet**.

In dem Vorwort wird nun beschrieben, dass optische Signale auch nur für bestimmte Gruppen, Veranstaltungen oder Wettfahrtgebiete gelten können. Bisher war dies nur für Klassen der Fall.  
Demnach sind entsprechende Änderungen in Segelanweisungen nicht mehr notwendig.

# Änderungen in den Wettfahrtsignalen

---



Signal "V":  
Hören Sie den Kommunikationskanal für Sicherheitsanweisungen ab.

Gezeigt mit einem langen Schallsignal.  
Siehe WR 37



Orangene Flagge:  
Der Stab, an dem diese Flagge gezeigt wird, ist ein Ende der Startlinie.

Gezeigt ohne Schallsignal  
(die Segelanweisungen definieren die Zeit des Zeigens - mit Schallsignal - vor dem Ankündigungssignal)



Blaue Flagge:  
Der Stab, an dem diese Flagge gezeigt wird, ist ein Ende der Ziellinie.

Gezeigt ohne Schallsignal.

→ Generelle Änderung der Bedeutung der Flagge! Bisher „Zielschiff liegt auf Position“.

# Änderungen in den Definitionen

# Änderungen in den Definitionen

---

## Zieldurchgang

Ein Boot geht durchs Ziel, sobald, **nachdem es gestartet ist**, irgendein Teil **seines Rumpfes** die Ziellinie von der Bahnseite her überquert. Jedoch ist es noch nicht *durchs Ziel gegangen*, wenn es nach Überquerung der Ziellinie

- (a) eine Strafe nach Regel 44.2 annimmt,
- (b) einen an der Ziellinie begangenen Fehler beim **Absegeln der Bahn** berichtigt, oder
- (c) weiter die Bahn absegelt.

Mit der WR 2021-2024 kommt in der Definition der Zusatz „**nachdem es gestartet ist**“, hinzu.

Damit wird ausgeschlossen, dass ein Boot, dass die Definition starten nicht erfüllt hat (z.B. OCS/UFD/BFD), durchs Ziel gehen kann und somit das Zielzeitfenster für die anderen Boote in Kraft setzt.

Auch ist für die Definition nur noch der Rumpf („**seines Rumpfes**“) maßgeblich, nicht mehr die Besatzung oder die Ausrüstung – auch die „normale Lage“ der Besatzung oder Ausrüstung ist nicht mehr Teil der Definition.

Dies erleichtert dem Wettfahrtkomitee die Identifikation von Booten, die durchs Ziel gehen.

Weiter ist in Absatz (b) der Definition die neue Definition „**Absegeln der Bahn**“ enthalten – bisher war hier WR 28.2 erwähnt. Dies ist eine Anpassung an die neue Definition „**Absegeln der Bahn**“ und im Grundsatz kein Unterschied zur vorhergehenden Fassung.

# Wie ist der Rumpf definiert?

Die “**Equipment Rules of Sailing**” definieren den Rumpf in Absatz D.3:

Ohne Anbauten, Genakerbaum, Wings, Bugsprit o.ä.

## D.3 HULL DIMENSIONS

### D.3.1 Hull Length

The longitudinal distance between the aftermost point and the foremost point on the **hull(s)**, excluding **fittings**.

See H.3.4.

### D.3.2 Hull Beam

The maximum transverse distance between the outermost points of the **hull(s)** excluding **fittings**.

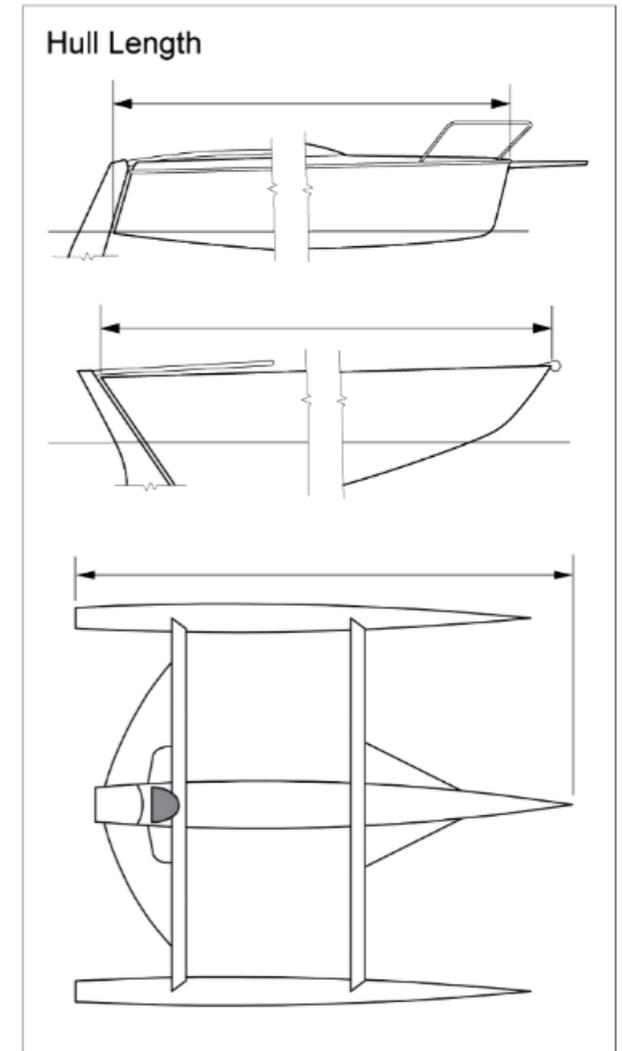
### D.3.3 Hull Depth

The vertical distance between the **waterplane** and the lowest point of the **hull**.

## D.4 WEIGHT

### D.4.1 Hull Weight

The weight of the **hull**.



## Wie ist der Rumpf definiert?

Im Beispiel des 14footer im rechten Bild befindet sich der Rumpf zwischen den beiden roten Markierungen.



# Änderungen in den Definitionen

---

## Bahnmarke

Ein Gegenstand, bei dem die Segelanweisungen verlangen, dass ein Boot ihn auf einer festgelegten Seite lassen muss, ein Fahrzeug des Wettfahrtkomitees, das von schiffbarem Wasser umgeben und Start- oder Ziellinienbegrenzung ist, und ein **absichtlich am Gegenstand oder Fahrzeug befestigter Gegenstand**. Eine Ankerleine jedoch ist kein Teil der Bahnmarke.

In der geänderten Definition wird die Formulierung im letzten Satzteil umgedreht:

War bisher „ein unbeabsichtigt an der Bahnmarke hängender Gegenstand“ nicht Teil der Bahnmarke, ist nun ein **absichtlich am Gegenstand oder Fahrzeug befestigter Gegenstand** Teil der Bahnmarke. Auch ist der Begriff **Fahrzeug** hinzugekommen.

Damit wird nochmals deutlicher, dass etwas nur dann Teil der Bahnmarke ist, wenn es absichtlich dort befestigt wurde.

# Änderungen in den Definitionen

---

## **Absegeln der Bahn**

Ein Boot segelt die Bahn ab, vorausgesetzt, dass wenn eine Schnur, die die Spur eines Bootes von dem Zeitpunkt an darstellt, an dem es beginnt sich der Startlinie von seiner Vorstartseite zu nähern um zu starten, bis es durchs Ziel geht, straffgezogen wird,

(a) jede Bahnmarke der Bahn in der Wettfahrt auf der richtigen Seite und in der richtigen Reihenfolge passiert,

(b) jede in den Segelanweisungen als zu rundend festgelegte Bahnmarke berührt, und

(c ) zwischen den Bahnmarken eines Tores, aus der Richtung der Bahn von der vorherigen Bahnmarke kommend, hindurchführt.

Komplett neue Definition. Vom Wortlaut entsprechend der bisherigen WR 28.2.

Aus der neuen Definition „Absegeln der Bahn“ ergeben sich entsprechende Konsequenzen in der neuen WR 28 sowie in Anhang A.

# Änderungen in den Definitionen

---

**Starten**  
Ein Boot startet, wenn sein **Rumpf** bei oder nach seinem Startsignal vollständig auf der Vorstartseite der Startlinie war und anschließend **irgendein Teil seines Rumpfes** die Startlinie von Vorstartseite auf die Bahnseite überquert und Regel 30.1 befolgt hat, wenn diese gilt.

Vgl. Definition „Zieldurchgang“.

Für die Definition ist nur noch der Rumpf („seines Rumpfes“) maßgeblich, nicht mehr die Besatzung oder die Ausrüstung.

Dies erleichtert dem Wettfahrtkomitee die Identifikation von Booten an der Startlinie.

# Änderungen in den Regeln

# Änderungen in den Regeln

---

## WR 1.1 – Hilfeleistung bei Gefahr

Ein Boot, ein Teilnehmer oder eine **unterstützende Person** müssen allen in Gefahr befindlichen Personen oder Fahrzeugen jede mögliche Hilfe leisten.

Die „**unterstützende Person**“ ist in der Regel neu hinzugekommen.

D.h. Begleitboote von Trainern, Betreuern usw. sind ab jetzt gemäß WR 1.1 verpflichtet, jede mögliche Hilfe zu leisten.

Entsprechende oftmals genutzt Formulierungen in Segelanweisungen oder Verpflichtungserklärungen sind daher nicht mehr notwendig.

# Änderungen in den Regeln

---

## WR 20.4 - Zusätzliche Anforderungen für Zurufe

(a) Wenn die Bedingungen so sind, dass ein Zuruf möglicherweise nicht zu hören ist, muss das Boot zudem ein Signal geben, das sein Verlangen nach Raum zum Wenden oder seine Reaktion deutlich erkennen lässt.

(b) **Die Ausschreibung** kann eine alternative Art der Kommunikation festlegen, mit der ein Boot sein Verlangen nach Raum zum Wenden oder seine Reaktion anzeigt, sowie die Boote dazu verpflichten, diese zu verwenden.

### Neue Regel...

Für das Wettfahrtskomitee ist insbesondere Abschnitt b) relevant, da in der **Ausschreibung** ggf. eine alternative Art der Kommunikation festgelegt werden muss mit der ein Boot sein Verlangen nach Raum zum Wenden oder seine Reaktion anzeigt.

# Änderungen in den Regeln

---

## WR 25.1 – Ausschreibung, Segelanweisungen und Signale

Die Ausschreibung muss jedem Boot, **das für eine Veranstaltung meldet, vor seiner Meldung zur Verfügung stehen**. Die Segelanweisungen müssen jedem Boot vor dem Beginn einer Wettfahrt zur Verfügung stehen.

Bisher musste die **Ausschreibung** lediglich allen Booten vor Wettfahrtbeginn zur Verfügung stehen.

Mit der WR 2021-2024 wird WR 25.1 dahingehend geändert, dass die **Ausschreibung** vor der Meldung zur Verfügung stehen muss.

→ Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass eine Meldung erst erfolgen kann, wenn eine **Ausschreibung** verfügbar ist.

# Änderungen in den Regeln

---

## **WR 28 – Segeln der Wettfahrt**

28.1 Ein Boot muss starten, die Bahn absegeln und dann durchs Ziel gehen. Während es das tut, darf es eine Bahnmarke, die den Schenkel auf dem es segelt weder beginnt, begrenzt noch beendet, an beliebiger Seite lassen. Nach dem Zieldurchgang muss es die Ziellinie nicht vollständig durchsegeln.

28.2 Ein Boot kann jeden Fehler korrigieren, den es beim Absegeln der Bahn gemacht hat, solange es die Ziellinie noch nicht überquert hat, um durchs Ziel zu gehen.

Die WR 28 wurde von „Absegeln der Bahn“ in „Segeln der Wettfahrt“ umbenannt.

Die neue WR 28.1 entspricht grundsätzlich der bisherigen WR 28.1, mit den entsprechenden Anpassungen an die neue Definition „Absegeln der Bahn“.

Ein Großteil der bisherigen WR 28.2 wurde in die neue Definition „Absegeln der Bahn“ ausgelagert. In der Regel geblieben ist lediglich der letzte Satz

# Änderungen in den Regeln

---

## WR 37 – Such- und Rettungsanweisungen

Wenn das Wettfahrtkomitee **Flagge V mit einem Schallsignal** zeigt, müssen alle Boote sowie offizielle und Begleitfahrzeuge wenn möglich den Kommunikationskanal des Wettfahrtkomitees für Such- und Rettungsanweisungen abhören.

Neue Regel.

Siehe auch „Wettfahrtsignale“ – Flagge V.

Je nach Revier kann der „**Kommunikationskanal**“ entweder UKW-Seefunk, andere Funknetzwerke oder auch ein digitaler Kommunikationskanal sein, dieser muss jedoch in der Ausschreibung oder in den Segelanweisungen definiert sein.

Gibt es keinen offiziellen Kommunikationskanal (z.B. kein UKW-Funk auf Binnenrevieren) ist die Regel ggf. zu ändern oder nicht anzuwenden.

# Änderungen in den Regeln

---

## WR 40 – Persönliche Auftriebsmittel

### 40.1 Grundregel

**Wird Regel 40.1 gemäß Regel 40.2 für anwendbar erklärt**, muss jeder Teilnehmer persönliche Auftriebsmittel tragen, außer kurzfristig zum Wechseln oder Anpassen der Kleidung oder persönlichen Ausrüstung. Nass- und Trockenanzüge gelten nicht als persönliche Auftriebsmittel.

### 40.2 Geltungsbereich der Regel 40.1

Regel 40.1 gilt,

- (a) wenn Flagge Y auf dem Wasser mit einem Schallsignal vor oder mit dem Ankündigungssignal gezeigt wurde, während der Wettfahrt in dieser Wettfahrt;
- oder
- (b) wenn Flagge Y an Land mit einem Schallsignal gezeigt wurde, jederzeit an diesem Tag auf dem Wasser.

**Außerdem gilt Regel 40.1, wenn dies in der Ausschreibung oder den Segelanweisungen so festgelegt ist.**

Neue Aufteilung der alten WR 40 in eine „**Grundregel**“ – WR 40.1 und in den „**Geltungsbereich**“ – WR 40.2. Inhaltlich hat sich die Regeln, im Gegensatz zur bisherigen WR, nicht geändert.

Für das Wettfahrtkomitee entscheidend ist jedoch der letzte Satz, was die Handhabung der Regel für das Wettfahrtkomitee deutlich vereinfacht, sofern man das Tragen von persönlichen Auftriebsmitteln auf dem Wasser vorschreiben möchte.

Ausschreibung/Segelanweisungen: „WR 40.1 gilt zu jedem Zeitpunkt auf dem Wasser.“

---

# Änderungen in den Regeln

---

## WR 41 – Hilfe von außen

Ein Boot darf keinerlei Hilfe von außen erhalten, ausgenommen

- (a) Hilfe für ein Besatzungsmitglied, das krank, verletzt oder in Gefahr ist;
- (b) nach einer Kollision Hilfe von der Besatzung des anderen Fahrzeuges, um frei zu kommen;
- (c) Hilfe in Form von Informationen, die allen Booten frei zur Verfügung stehen;
- (d) unverlangte Informationen aus einer nicht interessierten Quelle, die ein anderes Boot in derselben Wettfahrt sein kann.

Entfernt wurde der bisherige Nachsatz:

„Jedoch kann gegen ein Boot, das durch die Hilfe gemäß Regel 41(a) einen erheblichen Vorteil in einer Wettfahrt erhält, protestiert werden und es kann bestraft werden. Eine solche Strafe kann geringer sein als eine Disqualifikation.“

Dies beendet die oftmals geführte Diskussion, ob ein Boot in einer **Notsituation** durch die Hilfe von außen einen „erheblichen Vorteil“ erlangt hat, indem z.B. ein Funktionsboot die Besatzung zu ihrem vertriebenen Boot gebracht hat. Der entfernte Nachsatz diente oftmals als Argument, keine Hilfe anzunehmen. Darüber hinaus widersprach der Nachsatz dem grundsätzlichen Sinn der Regel.

Das beschriebene Beispiel fällt definitiv unter Absatz a) der Regel.

- ➔ Besatzung, die den Kontakt zum Boot verloren hat, befindet sich grundsätzlich in **Gefahr**.
- ➔ Nimmt die Besatzung dabei Hilfe von außen an, kann sie die Wettfahrt fortsetzen.

# Änderungen in den Regeln

---

## **WR 44.1 – Annahme einer Strafe**

Ein Boot kann eine Zwei-Drehungen-Strafe annehmen, wenn es in einer Wettfahrt befindlich gegen eine oder mehrere Regeln von Teil 2 verstoßen haben könnte. Es kann eine Eine-Drehung-Strafe annehmen, wenn es gegen Regel 31 verstoßen haben könnte. Die **Ausschreibung** oder die Segelanweisungen können den Gebrauch der Wertungsstrafe oder andere Formen der Strafe festlegen, wobei dann die festgelegte Strafe die Eine-Drehung-Strafe und die Zwei-Drehungen-Strafe ersetzt.

Auch die Ausschreibung – und nicht mehr nur die Segelanweisungen - kann nun den Gebrauch der Wertungsstrafe (WR 44.3) festlegen.

# Änderungen in den Regeln

---

## WR 48.2 – Einschränkungen bezüglich Ausrüstung und Besatzung

Keine Person darf absichtlich das Boot verlassen, außer wenn sie krank oder verletzt ist oder um einer Person oder einem Fahrzeug in Gefahr zu helfen oder zum Schwimmen. Eine Person, die das Boot versehentlich oder zum Schwimmen verlässt, muss wieder **Kontakt mit dem Boot haben, bevor die Besatzung damit fortfährt, das Boot in Richtung der nächsten Bahnmarke zu segeln.**

Bisheriger Text in WR 47.2:

„[...] Eine Person, die das Boot versehentlich oder zum Schwimmen verlässt, muss wieder an Bord sein, bevor das Boot die Wettfahrt fortsetzt.“

- Eine Person ist auch dann in „Kontakt mit dem Boot“ wenn sie sich an einem am Boot befestigten Ausrüstungsgegenstand festhält.  
z.B. der Steuermann eines 49er hält sich nach der Kenterung am Pinnenausleger fest oder der Vorschoter eines Kielbootes kann sich nach dem über Bord gehen an an einer Leine festhalten, die vom Boot nachgeschleppt wird.
- Die Person muss also nicht mehr „an Bord“ sein, wie noch in der bisherigen WR 47.2 beschrieben.

Auch ist „das Boot die Wettfahrt fortsetzt“ nun auch verständlicher definiert:

„die Besatzung damit fortfährt, das Boot in Richtung der nächsten Bahnmarke zu segeln“

# Änderungen in den Regeln

---

## WR 70.3 – Revisionen und Anträge an einen nationalen Verband

Eine Revision nach Regel 70.1 oder ein Antrag durch das Protestkomitee nach Regel 70.2 muss an den nationalen Verband gesendet werden, dem der Veranstalter gemäß Regel 89.1 angegliedert ist. Wenn jedoch die Boote in einer Wettfahrt die Gewässer von mehr als einem nationalen Verband passieren, **muss eine Revision oder ein Antrag an den nationalen Verband gesendet werden, bei dem sich die Ziellinie befindet, außer die Segelanweisungen bestimmen einen anderen nationalen Verband.**

WR 70.3 beschreibt jetzt einen Automatismus bei der Zuständigkeit für eine Revision von Regatten, bei denen Boote die Gewässer von mehreren nationalen Verbänden passieren:

Verantwortlich für die Revision ist jetzt der Verband, bei dem sich die **Ziellinie** befindet. Soll dies geändert werden, muss dies in den **Segelanweisungen** beschrieben sein.

Bisher musste die Zuständigkeit in diesen Fällen immer in den Segelanweisungen definiert werden.

# Änderungen in den Regeln

---

## WR 87 – Änderungen von Klassenregeln

Die **Ausschreibung** kann eine Klassenregel nur ändern, wenn die Klassenregeln diese Änderung zulassen oder wenn eine schriftliche Erlaubnis für diese Änderung durch die Klassenvereinigung an der Tafel für Bekanntmachungen veröffentlicht wird.

Nur noch die Ausschreibung – und nicht mehr auch die Segelanweisungen – können die Klassenregeln ändern.  
... sofern die Klassenregeln oder die Klasse diese Änderungen zulassen.

# Änderungen in den Regeln

---

## WR 90.3 (d) und (e) – Wertung

(d) **Das Wettfahrtkomitee muss Änderungen der Wertungen ausführen**, die das Protestkomitee oder ein nationaler Verband aufgrund einer Entscheidung in Übereinstimmung mit den Regeln angeordnet haben.

(e) Wenn die **Ausschreibung dies festlegt**, dürfen ungeachtet der Bestimmungen in den Regeln 90.3(a), (b), (c) und (d) keine Änderungen an den Wertungen der Wettfahrten oder der Serie vorgenommen werden, die sich aus Maßnahmen – einschließlich der Korrektur von Fehlern – ergeben, die später als 24 Stunden

- (1) nach der Protestfrist für die letzte Wettfahrt der Serie (einschließlich einer Serie, die aus einer einzigen Wettfahrt besteht) eingeleitet wurden;
- (2) nach der Mitteilung einer Entscheidung des Protestkomitees nach der letzten Wettfahrt der Serie (einschließlich einer Serie, die aus einer einzigen Wettfahrt besteht) eingeleitet wurden; oder
- (3) nachdem die Ergebnisse veröffentlicht wurden, eingeleitet wurden.

In Ausnahmefällen müssen jedoch Änderungen der Wertungen aufgrund von Entscheidungen nach den Regeln 6, 69 oder 70 vorgenommen werden. Die Ausschreibung kann „24 Stunden“ zu einer anderen Zeitspanne ändern.

Neue Absätze (d) und (e):

(d): Fixierung der bisherigen Praxis, dass das Wettfahrtkomitee auch für die Änderungen der Wertungen zuständig ist, die das Protestkomitee oder der nationale Verband anordnet.

(e): Möglichkeit, Ergebnisse, mit Ausnahmen, „endgültig“ zu machen.

→ Sollte nicht der Standard sein.

# Änderungen in Anhang A

# Änderungen in den Regeln

---

## Anhang A5.2 - Wertungen, die durch das Wettfahrtkomitee festgelegt werden

Ein Boot, das nicht *gestartet* ist, nicht **die Bahn abgesegelt** hat, nicht *durchs Ziel gegangen* ist, aufgegeben hat oder disqualifiziert wurde, muss Punkte für den Zielplatz erhalten, die um eins größer sind als die Anzahl der für die Serie gemeldeten Boote. Ein Boot, das nach Regel 30.2 bestraft wird oder eine Strafe nach Regel 44.3(a) annimmt, muss mit Punkten wie in Regel 44.3(c) vorgesehen gewertet werden.

Durch die neue Definition „**Absegeln der Bahn**“ ergibt sich in A5.2 eine neue Wertung.

Boote, die die Definition „Absegeln der Bahn“ nicht erfüllen, erhalten für den Zielplatz Punkte, die um eins größer sind als die Anzahl der für die Serie gemeldeten Boote.

→ A10 „NSC“

# Änderungen in den Regeln

---

## **Anhang A5.3 - Wertungen, die durch das Wettfahrtskomitee festgelegt werden**

Wenn die **Ausschreibung oder die Segelanweisungen** festlegen, dass Regel A5.3 gilt, wird Regel A5.2 so geändert, dass ein Boot, das ins Startgebiet gekommen ist, aber nicht gestartet ist, nicht die Bahn abgesegelt hat oder nicht durchs Ziel gegangen ist, aufgegeben hat oder disqualifiziert wurde, Punkte für den Zielplatz erhalten muss, die um eins größer sind als die Anzahl der Boote, die ins Startgebiet gekommen sind, und ein Boot, das nicht ins Startgebiet gekommen ist, Punkte für den Zielplatz erhalten muss, die um eins größer sind als die Anzahl der für die Serie gemeldeten Boote.

Anhang A9 - Wertung einer Wettfahrtserie, die länger als eine Regatta ist - wurde zu A5.3

Mit der Umnummerierung von A9 zu A5.3 wurde geändert, dass A5.3 zukünftig durch die Ausschreibung oder Segelanweisungen „eingeschaltet“ werden muss. Dies war bisher bei der Wertung einer Wettfahrtserie, die länger als eine Regatta ist, in A9 automatisch der Fall.

Soll also eine Wettfahrtserie, die länger als eine Regatta ist, gewertet werden, muss Anhang A9 in der Ausschreibung oder den Segelanweisungen genannt werden: „Es gilt WR A5.3“.

→ z.B. für „Mittwochsregatten“ oder ähnliche Formate.

# Änderungen in den Regeln

---

## Anhang A10 - Abkürzungen für Wertungen

Neu hinzugekommene Abkürzung „**NSC**“ – „Nicht die Bahn abgesegelt“

### → Definition „Absegeln der Bahn“

Boote, welche die Definition „Absegeln der Bahn“ nicht erfüllen, können ohne Anhörung als „**NSC**“ gewertet werden. Ein Protest des WK gegen das Boot (bisher wegen WR 28.2), ist also nicht mehr notwendig.

Zum Abschluss...

# Gegenüberstellung

---

Eine Gegenüberstellung der WR 2017-2021 und WR 2021-2024 – in englischer Sprache:

<https://draftable.com/compare/tQhQNABroSOi>

Änderungen sind entsprechend rot/grün markiert.

Die „Handlungsempfehlungen für das Wettfahrtkomitee“ wurden in ihrer Version Januar 2021 an die WR 2021-2024 angepasst:

<https://www.dsv.org/ausbildung/wettfahrtoffizielle/wettfahrtleiter/>

Fragen/Anmerkungen?

Gerne per Mail an [bach@seglerverband-bw.de](mailto:bach@seglerverband-bw.de)

# Regeländerungen für das Wettfahrtkomitee

## WR 2021-2024

Fabian Bach (IRO), Gert Schmidleitner (IRO)

Deutscher Segler-Verband e.V.  
Gründungsstraße 18 | 22309 Hamburg  
T +49 (0)40 63 20 09-961  
info@dsv.org | www.dsv.org