



Segel-Regeln Parakart (Klasse 8)

Stand: V2.3 vom 13.05.2024



Inhaltverzeichnis

Änderungs-Historie.....	3
Vorwort.....	3
International Sailing and Racing Rules (ISARR).....	4
TEIL 1 FAHRBESTIMMUNGEN:.....	4
ARTIKEL 1 - ALLGEMEINES.....	4
ARTIKEL 2 - ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN.....	4
ARTIKEL 3 - SEGELWAGEN.....	4
ARTIKEL 4 - BEGEGNUNGEN (Anhang 7a).....	4
ARTIKEL 5 - KREUZEN (Anhang 7b).....	4
ARTIKEL 6 - ÜBERHOLEN (Anhänge 7c und 7d).....	5
ARTIKEL 7 - FAIRPLAY.....	5
ARTIKEL 8 - WETTBEWERBE.....	5
ARTIKEL 9 - FAHRER.....	5
ARTIKEL 10 - MELDUNGEN.....	6
ARTIKEL 11 - REGATTAPROGRAMM.....	6
ARTIKEL 12 - WETTFAHRTLEITUNG.....	6
ARTIKEL 13 - REGATTAKURS.....	7
ARTIKEL 14 - SIGNALE.....	7
ARTIKEL 15 - WENDEMARKEN (Anhang 5).....	7
ARTIKEL 16 - VORBEREITUNG DER REGATTA.....	8
ARTIKEL 17 - START (Anhang 6).....	8
ARTIKEL 18 - GÜLTIGKEITSBEDINGUNGEN.....	8
ARTIKEL 19 - VORTRIEBSMITTEL UND REPARATUREN.....	9
ARTIKEL 20 - WECHSEL DES SEGELWAGENS.....	9
ARTIKEL 21 - ZIEL (Anhang 8).....	9
ARTIKEL 22 - UNTERBRECHUNG DER REGATTA.....	9
ARTIKEL 23 - RANGLISTE.....	9
ARTIKEL 24 - VERSTÖSSE.....	10
ARTIKEL 25 - PROTEST BEI DER JURY.....	10
ARTIKEL 26 - BERUFUNG BEI DER FISLY.....	10
ANHANG 15: Regeln für Klasse 8.....	11
1. Verhaltensregeln im Rennen.....	11
1.1 Stellung des Drachens.....	11
1.2 Starten von Drachen.....	11
1.3 Halse / Wende.....	11
1.4 Vorfahrt für den Vorwind-Kurs.....	11
1.5 Anzeigen von Hindernissen.....	11
1.6 Materialwechsel während des Rennens.....	11
2. Allgemeines und Bestimmungen zum Rennkurs.....	11
2.1 Bestimmungen zum Rennkurs.....	11
2.2 Rennkurse und Rennen.....	12
2.3 Verfahren und Allgemeines.....	12
STARTREGELN.....	13
1. Der Fliegende Start.....	13
A. Allgemeines.....	13
C. Fliegender Start mit einer Linie (Standard GPA-Start).....	13
D. Regelverstöße.....	14
KLASSE 8 SPEZIFIKATIONEN (ANHANG 2F).....	15
1. Der Parakart (Allgemeines).....	15
2. Spezifikation des Parakart / Abmessungen.....	15
3. Drachen und Leinen.....	15
4. Ausrüstung des Piloten.....	16
5. Startnummern.....	16
Nationale Regeln.....	17
Maximal Gewicht.....	17
Material Aramid.....	17
Helm.....	17
Startnummern.....	17
Alkohol / Rauschmittel.....	17
Depower- / Handle-Class.....	17
Damen-Class.....	18
Kiddy-Class / Junior-Class.....	18
Club-Class.....	18
Teilnahme an internationalen Meisterschaften.....	18
Regatta.....	19
Strafpunkte (nationale Ergänzung zu Artikel 24 der ISARR und Punkt D.1 der Startregeln).....	19
Flaggen der Regattaleitung.....	20

Änderungs-Historie

Version	Datum	Name	Kommentar
1.0	01.11.2006	Rolf Schäfer	Start Version
1.1	11.07.2007	Rolf Schäfer	Nationale Regeln: Kapitel Zusatzgewichte + Alkohol / Rauschmittel hinzugefügt
1.2	27.07.2007	Rolf Schäfer	Versions Historie hinzugefügt Nationale Regeländerungen für die Saison 2008 eingefügt: Auf- / Abstieg Damen Master / Open-Class geändert. Aufstiegs-Sonderregelung für die Ladies-Class entfällt. Kapitel Wildcards überarbeitet. Kiddy- / Junior-Class: Altersangaben eingefügt. Neues GPA-Logo
1.3	08.03.2008	Ute Nissen	Änderungen der I.S.A.R.R. vom 24/09/06 ^[1] und 16/09/07 ^[2] hinzugefügt
1.4	26.05.2008	Ute Nissen	Flaggen der Regatta: Neue national geltende Flaggen Nationale Regeln: Kapitel Strafpunkte
1.5	15.11.2008	Rolf Schäfer	Kiddy/Junior-Class: Altersangaben verdeutlicht Strafpunkte: Beispiel zur Verdeutlichung hinzugefügt Flaggen der Regattaleitung: Rot/gelbe Fahne hinzugefügt.
1.6	30.03.2009	Rolf Schäfer	Absatz Zusatzgewichte gestrichen und durch Maximal Gewicht ersetzt.
1.7	3.10.2009	Rolf Schäfer	Nationale Regeln / Kapitel Strafpunkte: Umformuliert da missverständlich.
1.8	29.04.2013	Horst Nebbe	Nationale Regeln angepasst: Segelnummern / Material Aramid. Übersetzung FISLY Annex 2F angepasst.
1.9	02.06.2013	Benedict Kerker	Nationale Regeländerungen für die Saison 2014 eingefügt: Master/ Openclass Auf- und Abstieg
2.0	03.04.2014	Horst Nebbe	Nationale Regeln angepasst: Integralhelm Renndauer Clubclass
2.2	25.07.2023	Martin Grab	Internationale Regeln: Übersetzungsfehler in Artikel 23-4 korrigiert. Nationale Regeln angepasst: Verweise korrigiert; Open-Class aus Klassenbeschreibungen entfernt; Startberechtigung für die Club-Class aktualisiert; Handle-, Depower-, Damen- und Junioren-Class beschrieben; Auf-/ Abstieg Master/Open-Class entfernt; Regelung bei Punktegleichstand gemäß internationaler Regeln eingepflegt; Startberechtigung für internationale Meisterschaften ergänzt; Regelung zu doppelten Verstößen präzisiert und Beispiele aktualisiert.
2.3	13.05.2024	Timo Nüßmann	Nationale Regeln angepasst. Passus Aramid gestrichen

Vorwort

An alle Piloten/innen und Interessierte!

Das vorliegende Werk Segel-Regeln Parakart (Klasse 8) beinhaltet eine Übersetzung der Internationalen Segel und Rennregeln (ISARR), alle Anhänge für Klasse 8, spezielle Regeln zur Durchführung von Wettbewerben sowie der Spezifikation des Parakarts. In einem Streitfall ist nicht dieses Werk gültig, sondern immer das Original der FISLY.

Im Kapitel Nationale Regeln wird auf Regeln, die nur bei deutschen Rennen ihre Gültigkeit haben, eingegangen. Dies bezieht sich hauptsächlich auf die Startberechtigung für unsere verschiedenen Klassen (Club / Depower / Handle / Damen / Junioren / Kiddy), die es zur Zeit in dieser Form in Internationalen Wettbewerben nicht gibt.

Zur besseren Lesbarkeit wird in diesem Regelwerk das generische Maskulinum verwendet. Die verwendeten Personenbezeichnungen beziehen sich – sofern nicht anders kenntlich gemacht – auf alle Geschlechter.

Mit sportlichen Grüßen

Das Regelkomitee

International Sailing and Racing Rules (ISARR)

INTERNATIONALER VERBAND FÜR SAND- UND LANDSEGELN
FEDERATION INTERNATIONALE DE SAND ET LAND YACHTING/FISLY

Internationale Fahrbestimmungen und Regattaregeln
R.I.R.C gültig ab 01.01.94

TEIL 1 FAHRBESTIMMUNGEN:

ARTIKEL 1 - ALLGEMEINES

- 1) **GELTUNGSBEREICH:** Dieses Regelwerk gilt grundsätzlich dort, wo Land- und Strandsegeln betrieben wird.
- 2) **GÜLTIGE FASSUNG:** Im Zweifelsfall gilt nur die französische Fassung.
- 3) **GÜLTIGKEIT:** Das vorliegende Werk gilt ab 01.01.1994.
- 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 Zweidrittel-Mehrheit bei der Jahresversammlung der FISLY.
- 5) **ORIGINAL:** Die Matrizie wird vom Sekretariat der FISLY aufbewahrt.

ARTIKEL 2 - ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN

- 1) **LIZENZ:** Jeder Fahrer muss einen Führerschein haben, der von einem Nationalen Verband oder einem angeschlossenen Verein ausgestellt ist. Der Führerschein wird unter der Verantwortung des Verbandes oder des angeschlossenen Vereins erteilt.
- 2) **VERSICHERUNG:** Jeder Fahrer muss im Besitz einer Haftpflichtversicherung gegenüber Dritter sein, sowohl für Freizeitfahrten als auch für Regatten.
- 3) **HELM:** Während des Land- und Strandsegelns ist das Tragen eines Helms Pflicht. **Ein Vollgesichtshelm ist obligatorisch für die Klassen 2 & 3.**^[1]
- 4) **VERANTWORTUNG:** Es liegt in der alleinigen Verantwortung des Seglers zu entscheiden, ob er einen Strandsegler in der Praxis beherrscht, **und für den guten und sicheren Zustand seines Seglers zu sorgen.**^[1]

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 Wagen muss eine Nummer auf beiden Seiten der Besegelung haben. Vor den Ziffern muss ein Buchstabe bzw. eine Buchstabenkombination stehen, die das Herkunftsland bezeichnen (Anhang 1).
- 3) **KLASSEN:** Es gibt verschiedene Klassen von Segelwagen, unterschieden durch die Besegelung und eine Auflistung von Besonderheiten (Definition der verschiedenen Arten im Anhang 2).
- 4) **VERMESSUNG:** Jeder Nationale Verband oder angeschlossene Verein führt die Vermessung der Segelwagen seiner Mitglieder eigenverantwortlich in Übereinstimmung mit Anhang 3 durch. Die Segelfläche ist auf dem Segel in Quadratmetern mit einer Dezimalstelle anzugeben.
- 5) **BREMSE:** Jeder Segelwagen, in dem der Fahrer sitzt oder ausgestreckt liegt, muss mit einer wirksamen Bremse ausgerüstet sein.
- 6) **BELEUCHTUNG:** **Sofern (LED) Beleuchtung verwendet wird, müssen diese vorne am Segelwagen weiß und hinten rot sein.**^[1]

ARTIKEL 4 - BEGEGNUNGEN (Anhang 7a)

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

ARTIKEL 5 - KREUZEN (Anhang 7b)

KREUZEN: Wenn zwei Segelwagen sich kreuzende Kurse fahren, hat der von rechts kommende Vorfahrt. Der Wagen ohne Vorfahrt muss ausweichen oder anhalten. Es ist ein Verstoß, einen Vorfahrtsberechtigten dazu zu zwingen, seinen Kurs zu ändern oder abzubremsen, um einen Zusammenstoß zu vermeiden.

ARTIKEL 6 - ÜBERHOLEN (Anhänge 7c und 7d)

- 1) EINLEITUNG:** Der Überholvorgang beginnt, wenn zwischen den äußeren Begrenzungen der Segelwagen des Überholenden und des zu Überholenden weniger als zwei Meter Abstand ist.
- 2) BEENDIGUNG:** Der Überholvorgang ist beendet, wenn zwischen den äußeren Begrenzungen der Segelwagen des Überholenden und des zu Überholenden mehr als zwei Meter Abstand ist.
- 3) VERANTWORTUNG BEIM ÜBERHOLMANÖVER:** Das überholende Fahrzeug trägt die Verantwortung für das Überholmanöver.
- 4) DAS ÜBERHOLTE FAHRZEUG:** Das überholte Fahrzeug muss seinen Kurs geradeaus beibehalten oder zur Seite fahren und in einer Wende ein normales Manöver fahren. Jedoch hat das überholte Fahrzeug das Recht, einem Hindernis auszuweichen.
- 5) DAS ÜBERHOLENDE FAHRZEUG:** Das überholende Fahrzeug muss sich vom Kurs des überholten Fahrzeuges freihalten. Es ist ein Verstoß, ein überholtes Fahrzeug zu zwingen, seinen Kurs zu verändern oder abzubremesen, um einen Zusammenstoß zu vermeiden.

ARTIKEL 7 - FAIRPLAY

FAIRPLAY: Sämtliche Regeln müssen im Sinne des Fairplays betrachtet werden.

ARTIKEL 8 - WETTBEWERBE

- 1) ALLGEMEINE DEFINITION:** Ereignis, bei dem Strandsegelwagen gegeneinander segeln, um den besten Fahrer zu ermitteln. Ein Ereignis kann aus 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 im Anhang beschriebenen Kriterien.
- 3) MITFAHRER:** Mitfahrer sind grundsätzlich verboten, es sei denn eine Zusatzperson ist ausdrücklich im Regattaprogramm vorgeschrieben.
- 4) WERBUNG:** Die Werbung auf dem Chassis ist frei. Werbung ist auch auf der Innenseite der Segel zugelassen; für Klasse 7 auf zwei Dritteln der Segelhöhe; für die anderen Klassen auf einem Drittel der Segelhöhe (Anhang1). Der Fahrer oder Besitzer eines Segelwagens kann auf einer Veranstaltung eines Nationalen Verbandes oder eines angeschlossenen Vereins nicht verpflichtet werden, irgendeine Werbung zu führen. Die Fahrer müssen aber die Rechtslage in Bezug auf Werbung des Landes einhalten, in dem sie segeln.
- 5) REKORDE:** Die nationalen Verbände und Vereine müssen die FISLY darüber informieren, wann und wo ihre Mitglieder versuchen, einen Rekord im Strandsegeln aufzustellen oder zu schlagen. Die einzigen von der FISLY anerkannten Rekorde sind:
 - ⇒ die absolute Geschwindigkeit über 50 Meter (Anhang 10a)
 - ⇒ die innerhalb von 24 Stunden ohne Unterbrechung, mit maximal drei Fahrern zurückgelegte Strecke (Anhang 10b).

ARTIKEL 9 - FAHRER

- 1) ZUGEHÖRIGKEIT:** Die Fahrer müssen einem Nationalen Verband oder Verein angeschlossen sein. Der Wechsel eines zugelassenen Fahrers ist nur mit Zustimmung des betreffenden Nationalen Verbandes oder angeschlossenen Vereins erlaubt.
- 2) ALTER DER PILOTEN:** Das Mindestalter der Fahrer ist in der Ausschreibung jedes Wettbewerbes festgelegt. Im Alter unter 18 Jahren müssen die Fahrer eine schriftliche Einverständniserklärung ihrer Eltern oder eines Erziehungsberechtigten einreichen, die ihnen erlaubt, an einem Wettbewerb teilzunehmen. 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 angeschlossenen Verein zu einem anderen ist verboten. Ein Fahrer darf für ein anderes Land nur unter folgenden Bedingungen starten:
 - ⇒ er ist Mitglied des Nationalen Verbandes oder eines angeschlossenen Vereins in dem betreffenden Land.
 - ⇒ er ist von dem betreffenden Land ausgewählt und hat mindestens drei Wettbewerbe bestritten, die von dem Land organisiert wurden.
 - ⇒ er ist seit mindestens einem Jahr im Besitz einer Wettsegellizenz des betreffenden Landes.
 - ⇒ der Wechsel ist vor dem 31.12. des Vorjahres dem Sekretariat der FISLY mitgeteilt worden.

ARTIKEL 10 - MELDUNGEN

1) EINSCHREIBUNGEN: Die Meldungen der Teilnehmer werden von den Veranstaltern, entsprechend einer in der Ausschreibung festgelegten Form und Frist, angenommen. Die Meldungen sind namentlich und geben wenigstens folgendes an:

- ⇒ die Namen, Vornamen, Adressen und Geburtsdatum des Fahrers
- ⇒ die Klasse des Strandseglers und die Segelnummer
- ⇒ den Club des Fahrers

2) ANNAHME DER REGELN: Fahrer verpflichten sich mit ihrer Unterschrift bei der Einschreibung zu einem Wettbewerb, die Internationalen Segeln und Rennregeln (ISARR) und die im Regattaprogramm ausgeschriebenen besonderen Regeln anzuwenden.

ARTIKEL 11 - REGATTAPROGRAMM

1) REGATTAPROGRAMM: Das Regattaprogramm gibt mindestens folgende Informationen an:

- ⇒ den Veranstalter
- ⇒ den Wettbewerbsgegenstand
- ⇒ die Gruppen der zugelassenen Fahrer
- ⇒ die Klassen der zugelassenen Segelwagen
- ⇒ die Meldefrist
- ⇒ die Meldekosten
- ⇒ die besonderen Regeln des Wettbewerbs
- ⇒ die Uhrzeit des ersten Briefings
- ⇒ den Namen des Rennleiters

2) ANKÜNDIGUNG DES PROGRAMMS: Das Regattaprogramm muss spätestens einen Monat vor dem Ereignis angekündigt werden. Das Programm wird am schwarzen Brett des veranstaltenden Vereins angeschlagen. Für alle Internationalen Regatten muss das Programm in zwei Sprachen, darunter Englisch, herausgegeben werden.

3) ÄNDERUNGEN DES PROGRAMMS: Von der ersten Besprechung an kann nur noch der Rennleiter das Programm ändern. Er muss seine Entscheidung auf dem Briefing begründen, auf dem er die Änderung bekannt gibt.

ARTIKEL 12 - WETTFAHRTLEITUNG

1) WETTFAHRTLEITUNG: Sie setzt sich zusammen aus:

- ⇒ dem Regattadirektor
- ⇒ der Jury
- ⇒ den Bojen- und Zielrichtern
- ⇒ den Helfern

2) UNPARTEILICHKEIT: Mitglieder der Wettfahrtleitung dürfen einem Teilnehmer während der Regatta nicht helfen, es sei denn, er befindet sich in Gefahr oder bildet eine Gefahr gegen Dritte.

3) RENNLEITER: Der Rennleiter muss von den verantwortlichen Gremien anerkannt und durch das Tragen einer roten Armbinde zu erkennen sein. Es ist seine Aufgabe, das Regattaprogramm im Rahmen der gegenwärtigen Regeln und der besonders erwähnten Regeln zu lenken. Ihm stehen eine genügend große Anzahl von Punktrichtern und Helfern zur Seite, die grüne Armbinden tragen müssen.

4) WENDEN- UND ZIELRICHTER: Die Wenden- und Zielrichter sind die einzig offiziell Berechtigten, die Reihenfolge der Zieldurchfahrt oder Wendemarkenrundungen zu bestimmen.

5) HELFER: Die Helfer unterstützen den Regattadirektor.

6) JURY: Die Jury setzt sich aus mindestens drei Mitgliedern oder einer höheren ungeraden Anzahl zusammen. Ein Mitglied führt den Vorsitz. Der Präsident wird mit einer einfachen Mehrheit von den Mitgliedern der Jury gewählt. Die Mitglieder müssen von den verantwortlichen Gremien anerkannt sein und weiße Armbinden tragen. Sie wachen über die Einhaltung der gegenwärtigen Regeln und der im Programm besonders erwähnten Regeln. Die Jury löst Streitfälle, in dem sie sich auf die Regeln stützt. Die Entscheidungen werden von der Mehrheit getroffen. Wenn keine Jury ernannt ist, besteht die Jury aus dem Regattadirektor und zwei seiner Helfer. Die Jury hat eine aktive Rolle und muss alle Übertretungen bestrafen, die sie feststellt. **Die Namen der Jury müssen vor dem Rennstart bekannt und mitgeteilt sein.**^[2]

7) VERSICHERUNG DER VERANSTALTER: Die Veranstalter sind gehalten, eine Haftpflichtversicherung für Unfälle, die bei einer Veranstaltung und während der Regatten eintreten könnten, abzuschließen. Sie sollte körperliche und materielle Schäden abdecken, für die der Veranstalter verantwortlich gemacht wird. Diese Versicherung muss einen Gegenwert von wenigstens 500.000 € haben.

ARTIKEL 13 - REGATTAKURS

- 1) DEFINITION:** Der Regattakurs ist ein Ort, an dem ein Wettbewerb stattfindet, der durch **die definierten Grenzen** begrenzt ist. ^[2]
- 2) HINDERNISSE:** Hindernisse sind Stellen auf dem Rennkurs, die Segelwagen nicht ohne Gefahr von Schäden befahren können. Im Einzelnen gilt folgendes als Hindernis: Pfeiler, Priele, weicher Sand, stehender oder geschobener Strandsegler. Diese Hindernisse können mit angepassten Mitteln markiert werden: Fahnen, Signalkegel oder Bänder.
- 3) GESCHLOSSENER REGATTAKURS:** Die Bojen eines geschlossenen Regattakurses müssen mindestens 2000 Meter auseinander liegen. Das Regattaprogramm kann diese Regel ändern.
- 4) WENDEMARKEN:** In allen geschlossenen Regattakursen haben wenigstens zwei Bojen eine „Orange Zone“.
- 5) UMSTOSSEN VON KURSAFÄHNEN UND SIGNALLEN:** Es ist verboten, eine Fahne oder einen Kegel umzustößen.
- 6) ZONEN:** Der Rennleiter muss Wartezonen (Fahrerlager) für die Landyachten zur Verfügung stellen. Sofort nach dem Zieleinlauf müssen die Piloten auf Ihrem Weg von der Ziellinie zur Wartezone oder in einer Auslaufzone, bestimmt vom Rennleiter, die Geschwindigkeit reduzieren.
- 7) KURS: Falls der Kurs getrennt ist, muss dies durch eine gelbe Flagge mit einer vertikalen schwarzen Linie in der Mitte der Flagge gekennzeichnet sein. Höhe: 70 cm - Breite: 70 cm – Linie: 5 cm.** ^[1]

ARTIKEL 14 - SIGNALE

- 1) Die speziellen Segelregeln müssen erwähnen, wie die Piloten über etwaige Programmänderungen informiert werden. (Die Verwendung der Klassenflaggen ist für diesen Zweck aufgehoben.)** ^[2]
- 2) FLAGGEN DES RENNLEITERS:**
 - ⇒ gesetzte rote Flagge: Fahrverbot und sofortige Umkehr zum Start
 - ⇒ eingeholte rote Flagge: Startsignal
 - ⇒ grüne Flagge mit diagonal gelb: Besprechung, Briefing
 - ⇒ gelb-blaue Flagge: Der Fahrer, dem die Flagge gezeigt wurde, muss auf der Stelle anhalten: Nach Ansicht des Rennleiters bildet der Fahrer eine Gefahr für sich und andere. Das Anhalten kann vorläufig sein.
 - ⇒ gesetzte grüne Flagge: Verkürzung der Regattazeit. Das Signal kündigt die letzte noch zu fahrende Runde an. Die Flagge wird gesetzt, wenn der führende Fahrer die Ziellinie vor der letzten Runde kreuzt.
 - ⇒ gelbe Flagge: Abbruch der Regatta: Alle Fahrer sollen zurück zum Start fahren.
 - ⇒ schwarzweiß karierte Flagge: Signal für das Regattaende. Sie wird für die Zieldurchfahrt des ersten Segelwagens gesetzt und bleibt für die folgenden Fahrer stehen.

ARTIKEL 15 - WENDEMARKEN (Anhang 5)

- 1) ORANGE ZONE:** Der erste in die Orange Zone eingefahrene Segelwagen wird von allen nach ihm einfahrenden Segelwagen als Überholer betrachtet. Es ist verboten, einen Konkurrenten zu überholen, der früher in die Orange Zone eingefahren ist, es sei denn, letzterer ist angehalten oder schiebt.
- 2) GRENZEN DER ORANGEN ZONE:** Die Orange Zone ist ein Trapez, deren Punkte wie folgt festgelegt sind:
 - ⇒ Innere Marke (Inner Marker/IM): ist durch eine orange Flagge gekennzeichnet. Dieser Punkt befindet sich auf der Längsachse des Regattakurses, mindestens 20 Meter von der Wendemarke entfernt.
 - ⇒ Dezentrierte Marke (Excentered Marker 2/EM2): ist durch eine orange Flagge gekennzeichnet. Dieser Punkt liegt nach dem Runden der Wendemarke auf einer Senkrechten zur Orangen Linie und mindestens 20 Meter von der Wendemarke entfernt auf der Kurvenseite.
 - ⇒ Dezentrierte Marke (Excentered Mark 1/EM1): ist durch eine orange Flagge gekennzeichnet. Dieser Punkt befindet sich, von EM2 aus gesehen auf einer Parallelen zur Orangen Linie, mindestens 20 Meter von IM entfernt.
 - ⇒ Äußere Marke (Outer Marker/OM): ist durch eine orange Flagge gekennzeichnet. Dieser Punkt befindet sich in der Verlängerung der Orangen Linie über die Wendemarke hinaus, wenigstens 30 Meter von dieser entfernt.
- 3) ORANGE LINIE:** Die Verbindung der rechten Seite zwischen der Inneren Marke und der Wendemarke wird als Orange Linie bezeichnet. Sie muss durch Kegel und blau-orange Wimpel gekennzeichnet sein und darf nicht gekreuzt werden.
- 4) WENDEMARKE:** ist durch eine rot-weiß diagonal gestreifte Flagge gekennzeichnet.

5) RICHTUNG DER BAHN: Gibt es keine anderslautenden Anweisungen des Rennleiters, müssen die Bahnmarken gegen den Uhrzeigersinn gerundet werden.

6) Die Größe der Flagge für die innere Marke sowie der Wendemarke beträgt 0,7 m (Länge) x 0,5 m (Höhe).

7) Wendemarke Klasse 8: Die Wendemarke besteht aus den folgenden Marken:

- ⇒ Wendemarke (TURNING MARKER TM) ist gekennzeichnet durch eine rot-weiße Flagge (diagonal).
- ⇒ Innere Marke (INNER MARKER IM) ist gekennzeichnet mit einer orangen Flagge und liegt auf der inneren Seite der Wendemarke in einem Abstand von mindestens zwei Metern.
- ⇒ Orange Linie: Wenn der Abstand zwischen der TM und der IM mehr als 5 Meter beträgt, müssen Pylonen in einem Abstand von maximal 5 Metern zwischen der TM und der IM gesetzt werden. Diese orange Linie darf nicht von ankommenden Piloten überquert werden oder von Piloten, die die Wendemarke verlassen.

ARTIKEL 16 - VORBEREITUNG 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 Startvorbereitungszeit ankündigen. Er kann eine Proberunde ansagen.

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.

2) VERSCHIEBUNG UND AUFHEBUNG DES STARTS: Im Fall einer Verschiebung oder einer Aufhebung wird das Briefing zur vorgesehenen Uhrzeit abgehalten. Der Regattadirektor kündigt dort die Gründe der Verschiebung, die genaue Uhrzeit für das nächste Briefing oder die Fortsetzung des Programms an.

ARTIKEL 17 - START (Anhang 6)

1) STARTLINIE (Anhang 6a): Die Linie, auf der die Teilnehmer sich zum Start aufstellen (Startaufstellung, Anhang 6b). Die Segelwagen stehen bis zum Startsignal hinter der Linie und mit dem Vorderrad auf ihrer eigenen Nummer. 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 angekündigt 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 wenigstens 500 Meter von der Startlinie entfernt sein. 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 auf der rechten Seite der Nr. 2 und so weiter.

4) STARTSIGNAL: Eine rote Flagge und ein akustisches Signal geben das Startsignal. Es gilt aber nur das Niederholen der Flagge. In jedem Fall muss die Sicherheit beim Start gewährleistet sein.

5) VORFAHRT: Während des Starts und bis man von der Startlinie losgekommen ist wird ein Fahrer von einem anderen, links von ihm liegend, als Überholer betrachtet.

ARTIKEL 18 - GÜLTIGKEITSBEDINGUNGEN

1) GÜLTIGKEIT: Eine Wettfahrt ist dann ungültig, wenn die beiden folgenden Bedingungen erfüllt sind:

Windgeschwindigkeit: Eine Regatta kann nicht gestartet werden, wenn drei Minuten vor dem Start der Wind schwächer als mit 4m/sec weht. Nach dem Start hat nur der Rennleiter über den Ablauf der Regatta und den Gebrauch der gelben Flagge zu entscheiden.

Medizinische Versorgung: 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 Wettfahrt aufheben. Er darf eine Wettfahrt mit der gelben Flagge unterbrechen. Eine gefahrene Wettfahrt dagegen kann nur die Jury für ungültig erklären. Sie kann die Ergebnisse eines abgebrochenen Rennens nicht nachträglich für gültig erklären.

Die Jury muss ihre Entscheidung rechtfertigen. Die Entscheidung wird am schwarzen Brett veröffentlicht. Wenn die Windbedingungen kein normales Rennen zulassen, entscheidet dieses die Jury während des Rennens vor Ort und teilt dies dem Rennleiter mit.

3) DAUER EINER WETTFAHRT: Eine Wettfahrt dauert zwischen 30 Minuten und zwei Stunden bei Ausdauer-Wettfahrten, es sei denn, es gab eine Unterbrechung (siehe Artikel 22).

ARTIKEL 19 - VORTRIEBSMITTEL UND REPARATUREN

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, so lange diese Handlung nicht systematisch wiederholt wird. Die Fahrer können Reparaturmaterialien bei sich führen. Sie können sich auch abschleppen lassen, solange sie den sicheren Ablauf der Wettfahrt nicht stören.

ARTIKEL 20 - WECHSEL DES SEGELWAGENS

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

ARTIKEL 21 - ZIEL (Anhang 8)

Nach Ablauf der vorgesehenen Wettfahrdauer, und wenn der an erster Stelle liegende Fahrer das Ziel kreuzt, senkt der Rennleiter die schwarzweiß karierte Flagge. Alle anderen Strandsegelwagen werden von der gleichen Flagge angehalten. Die Platzierungen werden beim Vorbeifahren des Hauptmastes genommen. Jeder Fahrer muss die Ziellinie auf seinem Strandsegler kreuzen. Es ist verboten, auf der Linie zu parken oder sie nochmals zu kreuzen.

ARTIKEL 22 - UNTERBRECHUNG DER REGATTA

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 sind. Die Zieleinfahrt erfolgt mit der schwarzweiß karierten Flagge, nachdem die Verkürzung der Wettfahrt durch die grüne Flagge angekündigt wurde.
- b) Die Wettfahrt wird aufgehoben, wenn weniger als zwei Drittel der vorgesehenen Zeit gefahren wurden. Die Aufhebung geschieht durch die gelbe Flagge.
- c) Dieser Artikel gilt nicht bei Windmangel.

ARTIKEL 23 - RANGLISTE

1) RANGLISTE EINER WETTFAHRT: Für jede Wettfahrt werden die Teilnehmer nach der Anzahl der gefahrenen Runden und 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 letzten Zieldurchfahrt gewertet. Sollten zwei Konkurrenten die Ziellinie zur gleichen Zeit kreuzen, erhalten sie die gleiche Punktzahl. Die folgenden Konkurrenten erhalten die Punktzahl 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) Gibt es drei oder weniger gültige Wettfahrten, 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. Gestrichene Wettfahrten werden nicht berücksichtigt. Sollte dann immer noch Gleichstand herrschen, bleibt es in der Gesamtwertung so.

5) VERÖFFENTLICHUNG: Die Ergebnisse müssen täglich nach jeder Wettfahrt, mit Bekanntgabe der Aushangzeit, am schwarzen Brett des Vereins veröffentlicht werden. Die Fahrer können während einer Stunde nach dem Aushang Protest einlegen.

ARTIKEL 24 - VERSTÖSSE

1) STRAFPUNKTE: Im Laufe eines Wettbewerbs sind Verstöße mit Strafen zu ahnden. Der erste Verstoß wird mit einem Punkt, der zweite mit zwei Punkten, der dritte mit drei Punkten usw. bestraft. Ein Verstoß, der einen Unfall verursacht und/oder das Gesamtergebnis gefährdet, ist mit der doppelten Strafpunktzahl oder einer Disqualifikation zu ahnden. Der Rennleiter vergibt die Strafen.

2) 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: Den Aufruf zum sofortigen Anhalten nicht befolgt; rote Flagge: Fahrverbot nicht beachtet
- ⇒ Artikel 16-1
- ⇒ Artikel 17-1
- ⇒ Artikel 19-2
- ⇒ Artikel 20

3) 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.

4) 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 sorgt dafür, dass der Nationalen Verband und der Verein sich darum kümmern. Die Nationalen Verbände haben dann die Autorität, müssen aber die FISLY über die Vorgänge auf dem Laufenden halten.

ARTIKEL 25 - PROTEST BEI DER JURY

1) ANFECHTUNG: Im Falle einer Anfechtung kann der Fahrer einen schriftlichen Protest einlegen.

2) ABLAUF: Der Protest muss der Jury spätestens eine Stunde nach Abschluss der Wettfahrt vorliegen. Jeder Fall muss einzeln aufgeführt sein. Der Teilnehmer muss:

- ⇒ eine Kautions von 20,00 € oder dem Gegenwert hinterlegen. Die Kautions erhält er zurück, sofern die Jury für den Protestierenden entscheidet.
- ⇒ sofort ein Protestformular (Anhang Nr. 9) ausfüllen und darin den Ort und 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 BEI DER FISLY

Ein Teilnehmer, der nach einem Protest im Sinne des Artikels 25 keine Genugtuung erhalten hat, kann bei der FISLY unter folgenden Bedingungen Berufung einlegen:

- ⇒ er muss eine Kautions von 20,00 € oder dem Gegenwert hinterlegen; diese erhält er zurück, sollte die FISLY die Berufung anerkennen.
- ⇒ er muss die Berufung schriftlich, spätestens acht Tage nach dem Protestdatum, im allgemeinen Sekretariat der FISLY einreichen. In diesem Fall bearbeitet der Präsident den Antrag innerhalb von zwei Monaten nach Erhalt. Die FISLY entscheidet ohne Berufungsmöglichkeit.

ANHANG 15: Regeln für Klasse 8

Im freien Fahren gelten nur die Regeln der ISARR. Die folgenden Regeln haben Vorrang bzw. ergänzen die ISARR unter Rennbedingungen. Die nachstehenden Regeln verstehen sich im Sinne von Fair Play, und um sämtliche Zusammenstöße zu vermeiden.

1. Verhaltensregeln im Rennen

1.1 Stellung des Drachens

Beim Kreuzen, Überholen oder Vorbeifahren muss der luvseitige Pilot seinen Drachen hochnehmen, der leewärtige Pilot seinen Drachen senken. Der überholende Pilot muss Rücksicht auf den zu überholenden Pilot nehmen.

1.2 Starten von Drachen

Es ist verboten, Drachen in einer solchen Art und Weise zu starten oder zu landen, dass andere Piloten behindert werden. Wenn der Pilot nicht im Parakart sitzt und der Drachen am oberen Rand des Windfensters steht, gilt es als Hindernis. Sobald der Pilot im Parakart sitzt, gelten die gewöhnlichen Vorfahrtsregeln. Wenn der Drachen und die Leinen auf dem Boden sind, gelten sie als Hindernis. Aus diesem Grund ist Hilfe Dritter gestattet und die anderen Piloten müssen dieses Hindernis umfahren. Piloten dürfen ihre Drachen nur dann starten, wenn andere Piloten dadurch nicht behindert werden.

1.3 Halse / Wende

Ein Pilot darf durch Halsen oder Wenden andere Piloten nicht behindern, auch wenn er Vorfahrt hat. Er muss sich nach den anderen Piloten umschaun und durch zurufen von „Halse“ oder „Wende“ („Gybing“/ „Tacking“) mitteilen, welches Manöver er fahren wird. Der Pilot übernimmt die volle Verantwortung für das Manöver (Wende/Halse).

1.4 Vorfahrt für den Vorwind-Kurs

Der Rennleiter kann Vorfahrt für den Vorwind-Kurs festsetzen. Er gibt während des Briefings bekannt wann und wo diese Regelung angewandt wird.

1.5 Anzeigen von Hindernissen

Die orangene Flagge deutet auf Gefahr hin, alle Piloten müssen vorsichtig sein und ihre Geschwindigkeit verringern und falls erforderlich anhalten.

1.6 Materialwechsel während des Rennens

Piloten dürfen ihre Ausrüstung (Parakart, Drachen, Trapez, Leinen etc) nur im Fahrerlager oder außerhalb der Rennstrecke wechseln. Dabei dürfen sie andere Piloten nicht behindern. Der Wechsel von Ausrüstung (Parakart, Drachen, Trapez, Leinen etc) unter den Piloten während des Rennens ist verboten.

2. Allgemeines und Bestimmungen zum Rennkurs

2.1 Bestimmungen zum Rennkurs

2.1.1 Fahrerlager

Das Fahrerlager ist eine abgesteckte Fläche, die vom Rennleiter eingerichtet wird, wo die Piloten während der Veranstaltung ihre Ausrüstung (Parakarts, Drachen, Taschen etc) aufstellen und wo sie Vorbereitungen und Reparaturen während der Rennen erledigen können. Diese Fläche muss in einer sicheren Entfernung zur Rennstrecke und den Zuschauern sein aber zur Rennstrecke Anbindung haben. Alle Piloten müssen ihren Abschnitt des Fahrerlagers mit Rücksicht auf andere benutzen. Der Rennleiter wacht über die Beachtung dieser Regeln.

Piloten ist es erlaubt, während des Rennens kleinere Reparaturen (z.B. Festziehen eines Radbolzens) an ihrem eigenem Equipment durchzuführen. Diese Reparaturen können mit Werkzeugen durchgeführt werden, welche der Parakart oder der Pilot mitführt. Es ist verboten, dass Piloten Werkzeuge untereinander austauschen. Piloten dürfen Werkzeuge nicht von Zuschauern oder anderen annehmen.

2.1.2 Wendemarken

Eine Wendemarke besteht aus folgenden Markierungen:

- ⇒ Die eigentliche Wendemarke (TURNING MARKER TM) ist gekennzeichnet durch eine rot-weiße Flagge (diagonal).
- ⇒ Die Innere Marke (INNER MARKER IM) ist gekennzeichnet mit einer orangenen Flagge und liegt auf der inneren Seite der Wendemarke in einem Abstand von mindestens zwei Metern.
- ⇒ Orange Linie: Wenn der Abstand zwischen der TM und der IM mehr als 5 Meter beträgt, müssen Pylonen in einem Abstand von maximal 5 Metern zwischen der TM und der IM gesetzt werden. Diese orangene Linie darf nicht von ankommenden Piloten überquert werden oder von Piloten, die die Wendemarke verlassen.

2.1.3 Markierungen auf dem Kurs

Es ist verboten, Wendemarken, Flaggen oder sonstige Markierungen mit dem Parakart, dem Drachen oder Leinen zu berühren.

2.1.4 Ziellinie

Die Ziellinie ist klar festgelegt durch zwei Markierungen, einer davon ist gewöhnlich eine Wendemarke des Kurses. Der Rennleiter oder ein Bahnrichter steht an der Ziellinie mit der Zielflagge. Start- und Ziellinie können gleich sein, der Rennleiter kann sie aber getrennt setzen.

2.2 Rennkurse und Rennen

2.2.1 Art und Dauer der Rennen

Alle Rennen auf einem geschlossenen Rundkurs sind zeitlich begrenzt. Die Mindestdauer eines solchen Rennens beträgt 20 Minuten, maximal 40 Minuten.

Bei Langstreckenrennen ist die Mindestzeit eine (1) Stunde, maximal zwei (2) Stunden. Jedoch darf die Gesamtrennzeit an einem Tag vier (4) Stunden nicht überschreiten. Vor jedem Rennen gibt der Rennleiter die Renndauer bekannt.

2.2.2 Art / Gestaltung des Kurses

Der Kurs muss mindestens zwei (2) Wendemarken haben, dabei muss der Rennleiter den technisch anspruchsvollsten Kurs unter Berücksichtigung der Sicherheit für Piloten und Zuschauer abstecken. So hat ein idealer Kurs z.B. drei (3) Wendemarken mit einem Kreuzkurs, der Wenden/Halsen beinhaltet und einen Vorwindkurs.

2.3 Verfahren und Allgemeines

2.3.1 Klasse 8 Flagge

Klasse 8: siehe Anhang

2.3.2 Werbung

Werbung darf auf der gesamten Drachenfläche und am Parakart angebracht werden.

2.3.3 Beginn des Rennens

Der Rennleiter trifft alleine die Entscheidung, das Rennen zu starten und mit der gelben Flagge das Rennen abzubrechen.

2.3.4 Proteste

Proteste müssen innerhalb einer Stunde nach Beendigung des letzten Rennens des Tages bei der Jury angemeldet werden. In jedem Fall muss der protestierende Fahrer dem Rennleiter gleich nach dem Rennen mit dem Vorfall mündlich auf den Protest aufmerksam machen. Jeder angemeldete Protest verlangt eine Kautions von 20,00 € an die Jury, die erstattet wird, wenn dem Protest stattgegeben wird.

STARTREGELN

Angelehnt an: FISLY Annex Nr. 13 Regulations for class 7 and 8

1. Der Fliegende Start

A. Allgemeines

A.1 Definition

Der fliegende Start ist ein möglicher Startvorgang für Klasse 7 und 8. Die Fahrzeuge müssen vor dem Start in Fahrt sein.

A.2 Briefing

Der Rennleiter hält vor jedem Rennen ein Briefing ab. Dies wird angekündigt durch die gehisste Briefing-Flagge und einem akustischen Signal. Alle Piloten müssen bei diesen Briefings anwesend sein.

A.3 Grundsätzliches (Grundsatz Regeln)

Die ISARR gelten von dem Moment an, wenn das akustische Signal erfolgt ist. Nur das sichtbare Signal hat Gültigkeit.

C. Fliegender Start mit einer Linie (Standard GPA-Start)

C.1 Organisation

C.1.a Startlinie

Die Startlinie ist eine gerade Linie mit einer Markierung an jedem Ende.

C.1.b. Länge und Sicherheit

Die Startlinie muss lang genug sein, damit alle Rennteilnehmer sicher starten können.

C.2 Einrichtung der Startlinie

Die Startlinie muss in einem Winkel von ca. 45° zum Wind ausgerichtet sein. Die Fahrzeuge müssen die Startlinie in Gegenwindrichtung überfahren.

C.3 Ausführung des Rennens

C.3.a. Signale

Die Signale werden vom Rennleiter oder einem Bahnrichter von einem geeigneten Standort aus gegeben. Nur die visuellen Signale haben Gültigkeit, ein akustisches Signal kann es begleiten.

C.3.b Das Aufrufsignal

Das Aufrufsignal erfolgt nach dem Briefing, fünfzehn (15) Minuten vor dem Start. Die Briefing-Flagge wird eingeholt.

C.3.c Das Fünf-Minuten Signal

Fünf (5) Minuten vor dem Start gibt der Rennleiter das Fünf-Minuten Signal, ein akustisches Signal und ein Ruf. Nach dem Fünf-Minuten Signal ist es den Piloten verboten, die Startlinie zu überqueren. Sollte dies dennoch passieren, muss der Pilot hinter den Markierungen am Ende der Startlinie zurück hinter die Startlinie ohne die anderen Piloten zu behindern. Dabei hat er kein Wegerecht bis er die Startlinie korrekt überquert hat.

C.3.d Das Ein-Minuten Signal

Eine (1) Minute vor dem Start gibt der Rennleiter das Ein-Minuten Signal, ein akustisches Signal und ein Ruf.

C.3.e Das Vorstartsignal

Das Vorstartsignal erfolgt 10 Sekunden vor dem Start. Die rote Flagge wird hochgehalten und der Rennleiter zählt die Sekunden ab.

C.3.f Das Startsignal

Das Startsignal erfolgt fünfzehn (15) Minuten nach dem Aufrufsignal. Die rote Flagge wird gesenkt.

D. Regelverstöße

D.1 Strafen

Piloten erhalten Strafpunkte wenn sie:

- ⇒ ihr Fahrzeug während der Startphase schieben
- ⇒ gegen die ISARR verstoßen
- ⇒ vor der Startlinie anhalten

D.3 Frühstart

Wenn ein Teil eines Fahrzeuges die Startlinie vor dem Startsignal überquert, wird es so betrachtet, als wäre es nicht gestartet. Um den Start wieder aufzunehmen, muss er hinter der äußeren Markierung der Startlinie in das Starterfeld zurückkehren. Dabei hat er kein Wegerecht bis er die Startlinie korrekt überquert hat.

KLASSE 8 SPEZIFIKATIONEN (ANHANG 2F)

1. Der Parakart (Allgemeines)

1.1 Definition

Ein Parakart ist ein Fahrzeug mit mindestens 2 Rädern und wird von einem Lenkdrachen (Kite) angetrieben. Der Kite wird vom Piloten kontrolliert und darf nicht am Parakart befestigt sein.

1.2 Der Pilot

Der Pilot muss auf dem Parakart sitzen oder liegen und es steuern. Der Pilot darf nicht durch das Chassis /die Konstruktion eingeschlossen sein oder fest mit ihm verbunden sein. Fußschlaufen an Fußrasten sind gestattet, müssen aber aus flexiblem und nicht metallischem Material sein. Die Enden der Fußrasten müssen abgerundet sein und dürfen keine scharfen Kanten haben.

Ein fluoreszierendes Band muss an der Hinterachse der Buggys angebracht sein, deren Piloten unter 16 Jahre alt sind. ^[2]

Der Pilot muss Vertikal, an seinem Umlenksystem befestigt, aus dem Buggy gehoben werden können, während er in normaler Aufrechter Fahrposition sitzt.

1.3 Die Bremse

Das Parakart wird durch den Drachen gebremst.

2. Spezifikation des Parakart / Abmessungen

2.1 Länge

Die Länge über alles beträgt maximal 3,5 m.

2.2 Breite

Die Breite über alles beträgt maximal 3,0 m.

2.3 Räder

Die Räder dürfen einen Durchmesser von **27 Zoll (68,58 cm)**, incl. Mantel bei 2 bar Druck, nicht überschreiten. Es gibt keine Beschränkung der Reifenbreite. ^[2]

Speichenräder jeder Art (z.B. gespeicht oder gegossen) müssen abgedeckt werden. Abdeckungen müssen mindestens bis zu 3 cm an den Felgenrand und mindestens bis zu 1 cm an den Radnarbenrand heranreichen. Unabhängig vom Reifentyp darf ein Rundstab von 3 cm Durchmesser (Besenstiel) nicht durch den Reifen durchgeführt werden können.

2.4 Lenkeinschlag

Der Lenkeinschlag ist nicht begrenzt.

2.5 Ballast / Zusatzgewichte

Es dürfen Zusatzgewichte am Parakart angebracht werden, jedoch maximal **5 kg**. Die Zusatzgewichte müssen abgerundet sein ohne scharfe Kanten. Es ist auch nicht erlaubt, Buggyteile aus Vollmaterial als zusätzliches Gewicht zu verwenden. Ebenfalls dürfen die Teile nicht mit sonstigem Material gefüllt werden, um sie als Ballast zu benutzen. Zusätzliche Teile, die nicht für die Konstruktion des Buggys erforderlich sind, sind verboten.

Die Zusatzgewichte dürfen nicht beweglich am Parakart montiert sein. Zusatzgewichte am Piloten sind nicht erlaubt.

2.6 Buggy Gesamtgewicht

Das maximale Gesamtgewicht des Buggys darf inklusive der 5kg Zusatzgewichte 60kg nicht überschreiten.

3. Drachen und Leinen

3.1 Definition der Leinen

Flugschnüre sind die Schnüre, die die Griffe mit der Waage des Drachens verbinden.

3.2 Vorfach

Zwischen Griffen und Flugleinen darf kein Vorfach angebracht sein.

3.3 Leinenlänge

Die maximale Länge der Flugleinen beträgt 50 m, gemessen zwischen den Griffen und der Oberseite des letzten Drachens.

3.4 Material

Unter gar keinen Umständen ist Kevlar (metallisch oder vergleichbares) als Teil der Flugleinen erlaubt. Dieses Material darf nur in der Waage und zur Konstruktion des Drachens selbst verwendet werden. Nicht mehr als 30 cm dieses Materials darf in den Führungsleinen (Vorfach) verwendet werden. Die Benutzung dieser Materialien als Teil der Flugleinen führt zur sofortigen Disqualifizierung.

4. Ausrüstung des Piloten

Das Gurtsystem muss ein offenes System sein (z.B. Windsurf-Haken) oder mit einer mechanischen Notauslösung versehen sein.

5. Startnummern

Identifikation Nummern müssen auf jeder Seite (Links/Rechts) und am Heck des Parakarts befestigt sein. Die seitlichen Nummern müssen vertikal angebracht sein und alle Nummernschilder müssen gut leserlich sein. Die Nummernschilder müssen aus festen, flachen Material bestehen.

Die Nummern müssen auf weißen Hintergrund befestigt sein. Die Identifikations-Nummern selbst müssen mindestens 14 cm hoch, 5 cm breit und 2 cm dick sein. Für die Buchstaben und Nummern darf kein Handschrift Zeichensatz verwendet werden. Es dürfen nur Großbuchstaben verwendet werden. Direkt auf den Landes-Identifikations-Buchstaben des Piloten folgt die Nummer. Die Nummern/Buchstaben dürfen sich nicht berühren und müssen mindestens 1 cm voneinander, sowie von jeder Werbung oder Dekoration entfernt sein.

Nationale Regeln

Maximal Gewicht

Das Gesamtgewicht des Buggys, inklusive möglicher Zusatzgewichten von bis zu 5 kg, ist auf 60 kg begrenzt.

Startnummern

Die Startnummer ist auf einer durchgehend weißen Fläche anzubringen.

Helm

Ein Integralhelm (Fullface Helm) mit fester Kinnpartie ist obligatorisch.

Alkohol / Rauschmittel

Während einer Rennveranstaltung herrscht striktes Alkohol- / Rauschmittel-Verbot. Ein Verstoß führt zu umgehender Disqualifikation des Teilnehmers.

Startberechtigung und Klasseneinteilung

Grundsätzlich sind alle Fahrer startberechtigt, die im Besitz einer Basic-License sowie einer gültigen Segelnummer sind.

Es erfolgt eine Einteilung in die Klassen „Depower-Class“, „Handle-Class“, „Damen-Class“, „Junior-Class“, „Kiddy-Class“ und „Club-Class“. Mit Ausnahme der Club-Class starten alle Klassen grundsätzlich in den selben Rennen. Die Club-Class starten in der Regel in separaten Rennen.

Die Piloten entscheiden sich zum Saisonstart ob sie in der Handle- oder Depower-Class starten. Ein Wechsel der Klassen während der Saison sollte möglichst vermieden werden.

Am Ende der Saison wird, neben den Saisonwertungen für die jeweiligen Klassen, eine klassenübergreifende Gesamtwertung (ohne Club-Class) erstellt. Die Platzierung in dieser Gesamtwertung entscheidet über die Berechtigung zur Teilnahme an internationalen Meisterschaften (Europa- und Weltmeisterschaft).

Depower-Class

In der Depower-Class werden alle Piloten gewertet die einen Depowerkite gem. nachstehender Definition benutzen (Ausnahmeregelung Singleskin beachten).

Als Depowerkite bezeichnet man einen Kite, dessen Waagesystem dynamisch ist, also während des Fluges stufenlos und durch aktive Einflussnahme mittels Steuerungssystem veränderbar ist. In der Regel wird zur Ansteuerung eine Bar verwendet, es ist aber auch möglich, alternative Ansteuerungen zu verwenden.

Üblich verwendete Kites mit dynamisch veränderbarem Anstellwinkel sind:

- Closed Cell-Depowersoftkites
- Open Cell-Depowersoftkites
- LEI (Leading Edge Inflatable) – oder Tubekites
- Singleskin – Softkites (siehe Ausnahmeregelung für die Handle-Class)

Hat ein Pilot über die Dauer einer Rennsaison auch nur einmalig ein Depowerkite in einem Rennen im Einsatz gehabt, wird er der Depower-Class zugeordnet. In diesem Fall ist die Verwendung von Depower Kites der Rennleitung anzuzeigen. Dies geschieht bei der Anmeldung oder im Verlauf einer Regatta durch Meldung bei der Rennleitung. In der Depower-Class gemeldete Piloten dürfen auch mit Handle-Kites starten, wobei sie weiterhin in der Depower-Class gewertet werden.

Handle-Class

In der Handle-Class werden alle Piloten gewertet die während der gesamten Saison einen Handle-Kite oder einen Singleskin-Depowerkite benutzen.

Als Handlekites werden Kites bezeichnet, deren Waage einen fixen Anstellwinkel haben, der während des Fluges nicht aktiv verändert werden kann. Deshalb werden Handlekites auch als „Fixed Bridle Kites“ bezeichnet. In der Regel werden diese Art Kites mit sog. Handles angesteuert.

Auf Grund der eingeschränkten Leistungsfähigkeit von Singleskin-Depowerkites werden Piloten die diese benutzen der Handle-Class zugeordnet. Diese Regelung kann ausgesetzt werden, sofern die Leistungsfähigkeit im Rahmen der Weiterentwicklung der Singlesinkites signifikant steigt und daraus ein Vorteil gegenüber den klassifizierten Handlekites zu erwarten ist.

Damen-Class

Die Damen-Class starten in den Rennen der Depower- und Handle-Class. Es erfolgt eine Separate Wertung für die Regatta und über die gesamte Saison. Die Damen-Class kann bei entsprechender Teilnehmerzahl im Rahmen von separaten Rennen, die ausschließlich für Damen gestartet werden, erfolgen. Hierüber entscheidet der Rennleiter.

Kiddy-Class

Die Kiddy starten in den Rennen der Depower- und Handle-Class. Kiddies werden bis zu ihrem vollendeten 14. Lebensjahr, das heißt bis zu ihrem 14. Geburtstag, in der Kiddy-Class gewertet. Kiddy's, die zum Saisonbeginn noch nicht 14 Jahre alt sind, also nach Saisonbeginn ihren 14. Geburtstag haben, werden in dieser Saison in in der Kiddywertung gewertet.. Wer zum Saisonbeginn 14 Jahre alt ist, wird in der Junior-Class gewertet.

Junior-Class

Die Junior-Classen startet zusammen mit der Depower- und Handle-Class. Junioren können bis zur Vollendung ihres 17. Lebensjahres, das heißt bis zu ihrem 17. Geburtstag, in der Junior-Class starten. Junioren, die zum Saisonbeginn noch nicht 17 Jahre alt sind, also nach Saisonbeginn ihren 17. Geburtstag haben, werden in der Junior-Class gewertet. Wer zum Saisonbeginn 17 Jahre alt ist, kann nicht mehr in der Junior-Class starten!

Junior Damen haben die freie Wahl zwischen der Wertung in der Junior-Class oder der Damen-Class. Es gelten dann für sie die Regeln der gewählten Klasse. Die Wahl muss vor Saisonbeginn getroffen werden und gilt für die gesamte Saison.

Club-Class

Mit der Club Class soll den Buggyfahrern der Einstieg in das aktuelle Renngeschehen erleichtert werden.

Voraussetzung zur Teilnahme ist die Basic-License sowie gültige Nummernschilder. Teilnehmer aus allen Klassen sind zugelassen, sofern sie in der Gesamtwertung des Vorjahres einen der letzten zehn Plätze belegt haben. Die Rennleitung oder das Regelkomitee behält sich vor, einzelne Fahrer aufgrund zu großer Leistungsunterschiede auszuschließen.

Der Kurs soll einfach sein, d.h. ohne direkten Downwind-Kurs und mit einer Kreuz, die auch mit Einsteigerschirmen zu bewältigen ist. Die Mindestwindgeschwindigkeit beträgt ≥ 4 m/s in Abhängigkeit von den Bodenverhältnissen, so dass auch ohne großen Drachen der Kurs fahrbar ist.

Bis auf die oben genannten Punkte gilt das aktuelle Regelwerk.

Teilnahme an internationalen Meisterschaften

Von der jeweiligen nationalen Organisation, die eine internationale Meisterschaft (Europa- und Weltmeisterschaft) ausrichtet, wird die Anzahl der zugelassenen Teilnehmerinnen und Teilnehmer festgelegt. Die Startberechtigung eines Piloten ergibt sich entsprechend seiner Platzierung in der Gesamtwertung der vergangenen Saison. Die Startberechtigung einer Pilotin ergibt sich entsprechend ihrer Platzierung in der Damen-Class der vergangenen Saison.

Junioren sind ebenfalls startberechtigt, sofern sie in der Gesamtwertung eine Platzierung erreicht haben, die einen Piloten für die Teilnahme berechtigt hätte.

Verzichten startberechtigte Piloten auf ihre Teilnahme, können Nachrücker in der Reihenfolge der Gesamtwertung die freigewordenen Startberechtigungen übernehmen.

Regatta

Unter folgenden Umständen finden keine Wertungsläufe statt oder muss ein Rennen abgebrochen werden.

- ⇒ Bei Gewitter oder Nebel.

- ⇒ Bei Windstärken unter 2,5 m/sec (9 km/h gemessen über 3 Minuten), über 25 m/sec (90 km/h) oder sofern ein sicheres Fahren nicht möglich ist z.B. bei starken Böen/Windunterschieden, nassem oder matschigem Untergrund, zu kleinem Gelände.
- ⇒ Wenn das Veranstaltungsgelände vereist ist.
- ⇒ Wenn soviel Wasser auf dem Gelände steht, dass an keiner Stelle ein annähernd trockener Platz für ein provisorisches Fahrerlager möglich ist.

Letztendlich hat das Regattateam oder der Rennleiter zu entscheiden, ob ein sicherer Ablauf der Veranstaltung möglich ist. Diese Entscheidung ist für alle Piloten bindend.

Unter widrigen Umständen müssen nicht alle Wendemarken besetzt sein. Es ist auch nicht notwendig, ein vollständiges Fahrerlager aufzubauen.

Das Startgeld wird grundsätzlich nicht zurückerstattet, da alle bereits angefallenen Kosten nicht vom Regattateam oder dem Veranstalter allein getragen werden können. Die Akzeptanz dessen ist Teil der Einschreibung.

Strafpunkte (nationale Ergänzung zu Artikel 24 der ISARR und Punkt D1. der Startregeln)

Nachfolgend genannte Ereignisse gelten als doppelter Verstoß.

- ⇒ Die Absperrung des Kurses wird überfahren (Zuschauergefährdung).
- ⇒ Eine Wendemarke bzw. Marshall wird umgefahren (letzteres kann auch zur Disqualifizierung führen – hierzu entscheidet der Rennleiter in Abstimmung mit dem Fahrersprecher).
- ⇒ Es wird in den Kurs einer anderen Klasse eingefahren.

Bei Verstößen gegen das Regelwerk (60 kg, festgeschnallt usw.) erhält der Pilot keine Startberechtigung. Wird dies während des Rennens festgestellt, wird der Pilot sofort disqualifiziert und erhält 1 + 2 = 3 Strafpunkte (diese bleiben trotz Disqualifikation bestehen).

Beispiel:

Lauf 1

- 1. Tag: Vorfahrt nicht gewährt => 1. Verstoß (1 Pkt.) = 1 Pkt.
- 2. Tag: Wendemarke umgefahren => 2. Verstoß (2 Pkte.) und 3. Verstoß (3 Pkte.) = 5 Pkte.

Ergebnis 1. Lauf: 1 Pkt. (Vorfahrt) + 5 Pkte. (Wendemarke) = 6 Pkte.

Lauf 2

Erster Renntag:

- 1. Rennen Vorfahrt nicht gewährt => 1. Verstoß (1 Pkt.) = 1 Pkt.
- 2. Rennen Vorfahrt nicht gewährt => 2. Verstoß (2 Pkte.) = 2 Pkte.

Zwischenergebnis 1. Tag: 1 Pkt. (Vorfahrt) + 2 Pkte. (Vorfahrt) = 3 Pkte.

Zweiter Renntag:

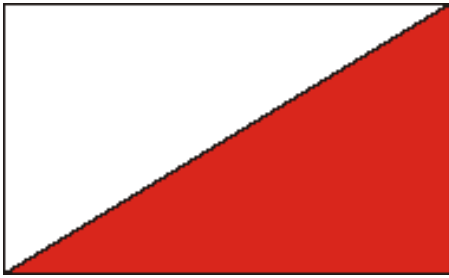
- 3. Rennen
- Wendemarke umgefahren => 3. Verstoß (3 Pkte.) und 4. Verstoß (4 Pkte.) = 7 Pkte.

Zwischenergebnis 2. Tag: 7 Pkt. (Wendemarke) = 7 Pkte.

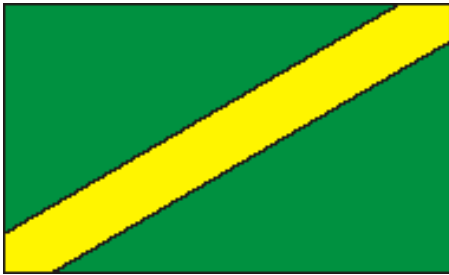
Ergebnis 2. Lauf: 1 Pkt. (Rennen 1) + 2 Pkte. (aus Rennen 2) + 7 Pkte. (aus Rennen 3) = 10 Pkte.

Gesamtergebnis für beide Läufe: 6 (aus 1. Lauf) + 10 (aus 2. Lauf) = 16 Punkte gesamt

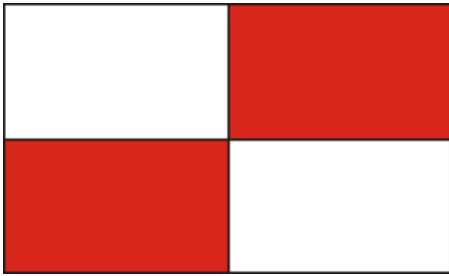
Flaggen der Regattaleitung



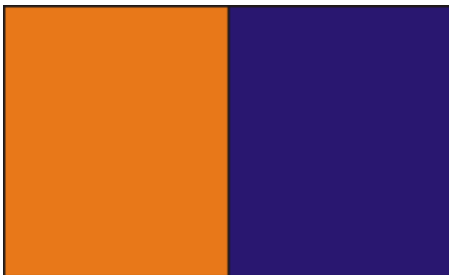
Wendemarke



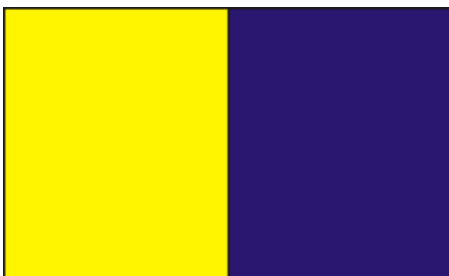
Briefingflagge



Flagge der Klasse 8



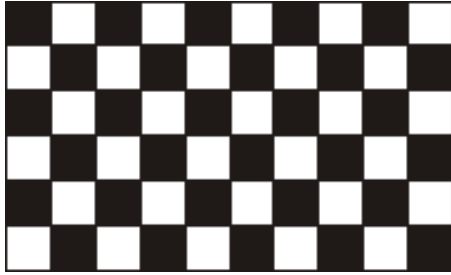
Begin Orange Line



Diese Flagge bedeutet, dass der Fahrer, dem diese Flagge gezeigt wird, sofort anhalten muss. Dieses Anhalten kann vorübergehend sein.



Verkürzung der Wettfahrt. Diese Flagge wird vor der letzten Runde gezeigt.



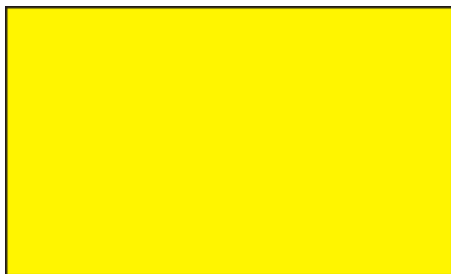
Zielflagge



Flagge zur Markierung einer Orangen Zone oder – Line
(Wird bei Gefahr von den Marshalls geschwenkt)



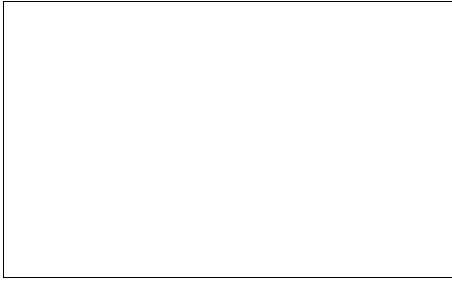
1. Startflagge, wird 1 Min. vor dem Start gehoben nach 30 Sek. halb gesenkt und zum Start gesenkt.
2. Fahrverbot. Sollte diese Flagge gesetzt werden, haben die Fahrer ein absolutes Fahrverbot einzuhalten.



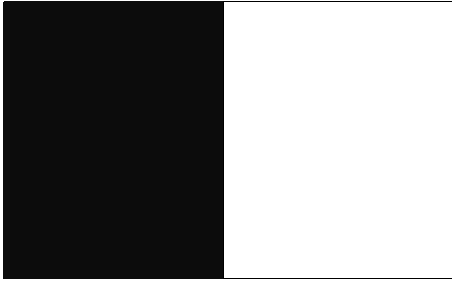
Abbruch der Regatta, alle Fahrer zurück zum Start.



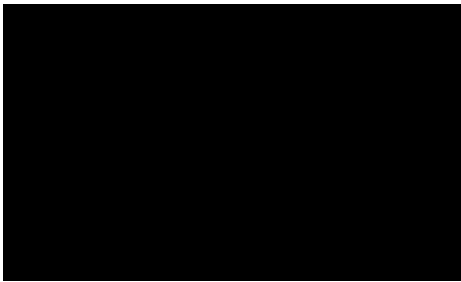
Eine Notsituation auf dem Kurs. Die Piloten müssen anhalten, ihre Drachen zusammen legen und auf Anweisung des Rennleiters warten.



Club-Class (lediglich national geltend)



Open-Class (lediglich national geltend)



Master-Class (lediglich national geltend)