

**INTERNATIONALE VEREINIGUNG
DER SAND UND LAND SEGLER**

**INTERNATIONALE SEGEL
UND WETTFAHRT REGELN**

I.S.A.R.R.



Version: TERSCHELLING, NIEDERLANDE, WELTMEISTERSCHAFT 2000

Printout: 03/10/00

VORWORT DES ÜBERSETZERS

Diese Regeln wurden ins Deutsche aus dem Französischen und Englischen übersetzt, um das Interesse am aktiven Strandsegelsport zu fördern.

Da diese Übersetzung nicht den Anspruch einer offiziellen Veröffentlichung der FISLY erhebt, ist der Originaltext nicht immer wörtlich übersetzt worden, aber behält das Wesentliche der Richtlinien in allen seinen Aspekten und Formen bei.

Sie ist für die alle Piloten aller Klassen, besonders für die Klasse 5, erstellt worden, die an Internationalen Wettfahrten teilnehmen wollen.

Jede Anmerkung oder Korrektur ist Willkommen.

[Andreas Weiß](#)
[Vogelbeerenweg 7](#)
[22299 Hamburg](#)

aw.weiss@t-online.de

Vielen Dank..

DRUCKFEHLERVERZEICHNIS & NACHTRAG R.I.R.C.

F.G.A. 22/10/95

Anhang 2 B1 Bis (Cl. 3R)

Art. 1: Der Mast

- löschen: "zu 0.45 m.", und ändern: "zu 0.30 m. Maximum"
- hinzufügen: "In jede mögliche Position muß der Mast durch eine Lehre vom 5 Metern Länge, die durch zwei 30 Zentimeter lange quadratische Vorsprünge begrenzt wird, hindurch passen"

Art. 2: Das Chassis

c) Maximalhöhe

Hinzufügen: "die Maximalhöhe des niedrigsten Punktes des Mastes beträgt 70 Zentimeter, der von der Erde aus gemessen wird. Das Segel (einschließlich Baum), wenn es mit der Schot bis zum Maximum nach unten gezogen wurde darf nicht niedriger als der niedrigste Punkt des Mastes sein, horizontal projiziert über die komplette Länge der Yacht."

d) Durchmesser der Räder

Hinzufügen: « aufgeblasen bis zu 1.5 kg/cm³...

Art.. 3: Der Steuer Mechanismus

c) Kabelspanner

Hinzufügen: "der Steuermechanismus darf keine Textilstaue enthalten."

Art.. 6: Gewicht:

entfernen: "120 Kilogramm.", und ändern in: "110 Kilogramm."

F.G.A. 14/9/96:

Art.. 3

2) Ändern "die Ziffern sind von einem Buchstaben angeführt..." durch "die Ziffern werden von einem oder mehr Buchstaben angeführt..."

Art.. 3

4) Ändern "die ganze Fläche [1] sollte im Segel gekennzeichnet werden..." durch "die ganze Fläche sollte im Segel gekennzeichnet werden..." "

Art.. 18

1) ärztliche Betreuung: ändere das Wort "talky walky" "durch" Walkietalkie."

Art. 24

2) Ändern " Art. 16-2 "durch" Art. 16-1 "

Fisly Anhang N. 1B

2) Die Buchstaben

Hinzufügen: "die Buchstaben sind auf der Backbord Seite niedriger. Die Maße sind: Höhe: 25 Zentimeter - Breite: 17 - Stärke der Linie: 4 Zentimeter."

Fisly Anhang N. 3B1

Ändere das Wort "omtrek" in der Zeichnung durch das Wort "Kontur".

F.G.A. 20/10/96:

Klasse STANDART

Wenn eines der folgenden Teile nicht Original ist, und wenn die Yacht nicht von der Firma SEAGULL Char à Voile konstruiert wurde (oder allen anderen autorisierten Firmen, die sie ersetzt haben könnten), dann wird die Yacht nicht als "internationaler Monotype Standart" betrachtet.

Art.. 1 Das Chassis

1.1 Die Breite darf nicht größer als 2.55 Meter sein.

1.2 Die Gesamtlänge darf nicht länger als 4.15 Meter sein.

1.3 Der Durchmesser der Hinterräder muß 17 X 2.25 Zentimeter sein. Der Durchmesser des Vorderrades muß 20 X 1.75 Zentimeter sein. Die Räder können mit oder ohne einer internen oder externen Radabdeckungen verkleidet sein.

1.4 das minimale Gewicht der Yacht beträgt 70 Kilogramm.

Art.. 2 Das Segel

2.1 Die Größe des Segels wird entsprechend des Anhangs n° 3.A2 der "Règlement International de Roulage et de Course (RIRC)" gemessen. Die maximale Größe des Segels ist von 5.80 M², Mast, Baum und Versteifungen der Tasche des Mastes werden ausgeschlossen. Das Standart Logo wird in dem obere Teil des Segels zwischen der 4. und 5. Latte Positioniert. Die Nationalitätszeichen werden zwischen der Dritten und Vierten Latte in beiden Seiten des Segels Positioniert, und müssen Backbord niedriger sein. Die internationale Segelnummer wird zwischen dem ersten und zweiten Latte angebracht und sind Steuerbord höher. Die Farbe des Buchstaben "S" muß zu der Farbe der Zahlen unterschiedlich sein und werden durch einen Punkt getrennt. Die Werbung wird zwischen dem Baum und der ersten Latte erlaubt, beginnend von der Unterseite des Rigg. Nur die Segel, der Firmen SEAGULL und OMEGA (oder weiterer autorisierter, das diese ersetzt haben können) sind zugelassen.

Art.. 3 Der Mast

3.1 Die Länge des Mastes darf nicht mehr als 5.50 Meter betragen. Die Biegung eines Mastes "internationalen Monotype Standart" muß zu jedem Mast einer anderen Yacht "internationalen Monotype Standart" identisch sein. Der Mast besteht aus drei Teilen. Versteifungen innerhalb des Mastes sind nicht erlaubt.

Art.. 4 Die Blöcke

4.1 Die Blöcke werden am Baum und am Chassis mittels eines Seils mit maximal 6 Millimeter Durchmesser fixiert.

F.G.A. 5/10/97:

Artikel 14- Signale (Anhang 04) (FCM Juni 1998)

(1) Fahnen der Klasse: Klasse "Standart": Trapez, weiß mit blauem Quadrat in der Mitte

Fisly Anhang 02 B1(1)

Der Mast: Die Länge des Mastes ist begrenzt auf 6.10 Meter.

Fisly Anhang 12: Regelungen für die europäische Meisterschaft

Artikel 7 d) Regatten: Wenn die Zahl der teilnehmen Damen größer oder gleich 12 ist, müssen sie von einer anderen Startlinie und mit einer späteren Startzeit als die der Männer starten.

Artikel 7 g) 2. Damen Klasse: Es gibt einen Meistertitel der Damen, wenn es 12 oder mehr Teilnehmerinnen von drei unterschiedlichen Ländern gibt.

F.G.A gibt. 26/09/98:

Fisly Anhang 02 E - Spezifikationen der Klasse Standard.

Art. 1 das Chassis

1.1 Die Breite des Chassis muß größer als 2.64 Meter sein.

Fisly Anhang 10A - Geschwindigkeitsrekord

benutzbare Ausrüstung für den Rekordversuch

Mit Ausnahme von elektronischen Informations- Aufzeichnungssystemen, muß jede Kontrolle, oder andere Unterstützung oder Hilfe zum Steuern der Yacht oder zum Ändern der Profileinstellung manuell bedient werden.

Fisly Anhang 12 - Regelungen für die europäischen Meisterschaften.

Art.. 8: a) Anzahl der Rennen

bis die Meisterschaft gültig ist, kann pro Tag und Klasse 3 Regatten ausgeführt werden.

Art.. 8: neuer Paragraph d) Wenn der Start nicht getrennt wurde, werden die drei ersten Herren/Damen jeder Klasse der allgemeinen Rangliste mit den Titeln und den Gold-, Silber-, und Bronzemedailles geehrt, sofern sie in der oberen Hälfte jener allgemeinen Rangliste endeten.

FGA 19/09/99:

Neue Anhänge:

Anhang 2 F: Spezifikation Klasse 8

Anhang 13: Regelungen für den Start der Klasse 7 und 8

Anhang 14: Richtlinien für Wettfahrten der Klasse 7

Anhang 15: Richtlinien für Wettfahrten der Klasse 8

FGA 12/02/00:

Fisly Anhang 10A - Geschwindigkeitsrekorde

Neue Methode hinzufügen:

Messmethode (a) [3]

alle amtlichen Geschwindigkeitsmessungen müssen in einer wissenschaftlich gültigen Weise durch ein externes Meßsystem gemessen werden. Zusätzlich zu dieser Primärmessung muß mindestens eine Sekundärmessung mit einem separaten Gerät erfolgt. Alle Meßsysteme müssen kalibriert werden. Es ist die Verantwortung des Herausforderers sicher zu stellen, daß die Meßmethode genau und wissenschaftlich gültig ist, sowie daß alle notwendigen Beweise seines Anspruches zur Verfügung gestellt werden.

INTERNATIONALE VEREINIGUNG FÜR SAND UND LANDSEGELN

DIE INTERNATIONALE SEGEL UND WETTKAMPF RICHTLINIEN - I.S.A.R.R gültig von 1/01/94

TEIL EINS: SEGEL RICHTLINIEN

Artikel 1 - GRUNDLEGENDE REGELN

- (1) ANWENDUNG : Diese Richtlinien sind unter allen Umständen anwendbar, wo auch immer das Segeln der Sand- oder Landyachten stattfindet.
- (2) GÜLTIGE FASSUNG: Die französische Version ist die alleinig gültige.
- (3) GÜLTIGKEIT: Dieses Regelwerk ist gültig ab 1/1/1994
- (4) ÄNDERUNG: Diese Richtlinien können nur durch Antrag des administrativen Rates der FISLY geändert werden. Jegliche Änderungen zu den Richtlinien müssen der FISLY Generalversammlung, durch eine Stimmenmehrheit von zwei drittel bestätigt werden.
- (5) VORLAGE: Die Vorlage wird durch das F.I.S.L.Y. Sekretariat verwaltet.

ARTIKEL 2 - ALLGEMEINE ANWEISUNGEN

14. LIZENZ: Jeder Fahrer muß einen Führerschein besitzen, diese wird durch eine Nationale Vereinigung (N.F.) oder angeschlossenen Verein (A.C.) ausgestellt. Das N.F. oder die A.C. ist verantwortlich für die Ausgabe von Führerscheinen.
15. VERSICHERUNG: Alle Fahrer müssen, wenn sie Segeln oder an Rennen teilnehmen durch eine Haftpflichtversicherung gegenüber Dritten absichert sein.
Auf Antrag muß der Fahrer einen gültigen Versicherungsnachweis nachweisen.
- (3) HELM: Das Tragen eines Helms ist beim Segeln Pflicht.
- (4) VERANTWORTLICHKEIT: Alle Fahrer sind für ihre Entscheidung aufgrund ihrer Kompetenz zum Führen und Steuern ihrer Yachten unter den vorherrschenden Segelbedingungen persönlich Verantwortlich.

ARTIKEL 3 - YACHTEN

- (1) DEFINITION: Strand- oder Landyacht: 'jedes Fahrzeug auf Rädern das ausschließlich durch den Wind angetrieben und von einem Fahrer gesteuert wird'.
- (2) ERKENNUNGSZEICHEN: Alle Yachten müssen eine Zahl auf beiden Seiten des Segels führen. Die Ziffern werden von einem oder mehr Buchstaben angeführt, die das Herkunftsland bezeichnen (siehe Anhang 01).
- (3) YACHT KLASSEN: Es gibt verschiedene Yacht Klassen die durch ihre Segelgröße und eine Liste von Spezifikationen unterschieden werden. (Siehe die Beschreibung der unterschiedlichen Klassen im Anhang 02).
- (4) VERMESSUNG: Jedes N.F. oder A.C. sind für das Vermessen ihrer angeschlossenen Yachten in Übereinstimmung mit Anhang 03 verantwortlich. Der Gesamtsegelbereich sollte auf dem Segel in Quadratmetern bis zu einer Dezimalstelle genau gekennzeichnet werden.
- (5) BREMSE: Jede Yacht, in der ein Fahrer sitzen oder liegen kann, muß mit einer wirkungsvollen Bremse versehen werden.

ARTIKEL 4 - BEGEGNUNGEN (Anhang 07A)

AUFEINENADER ZUFAHREN: Wenn zwei Yachten frontal aufeinander zufahren, müssen beide nach rechts Ausweichen, so daß genügend Abstand zwischen ihnen bleibt.

ARTIKEL 5 - KREUZEN (Anhang 07B)

BEGEGNEN: Wenn sich zwei Yachten aus unterschiedlichen Richtungen kommen begegnen, hat der, der vom Rechts kommt, Vorfahrt. Die Yacht ohne Vorfahrt muß ausweichen oder seine Fahrt verlangsamen. Eine Yacht mit Vorfahrt zu zwingen seinen Kurs zu ändern oder abzubremesen, um einen Zusammenstoß zu vermeiden, ist eine Verletzung der Richtlinien.

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

- (1) BEGINN DES ÜBERHOLENS: Das Überholmanöver beginnt, sobald zwischen den äußeren Begrenzungen der überholenden Yacht und der zu überholenden Yacht ein Abstand von weniger als zwei Meter ist.
- (2) ENDE DES ÜBERHOLENS: Das Überholmanöver ist vollendet, sobald mehr als zwei Meter Abstand zwischen den äußeren Begrenzungen der überholenden Yacht zur überholten Yacht erreicht sind.
- (3) VERANTWORTLICHKEIT FÜR DAS MANÖVER: Der Fahrer der überholenden Yacht ist für das Manöver verantwortlich.
- (4) DER ÜBERHOLTE: Die überholte Yacht muß, beim Segeln in eine gerade Linie, seinen Kurs beibehalten oder beiseite fahren, und beim Wenden mit einem normalen Manöver fortfahren. Dennoch kann der Fahrer der zu überholenden Yacht, wenn er auf ein Hindernis trifft, eine Wende durchzuführen, um ein Zusammenstoß zu vermeiden.
- (5) Der ÜBERHOLER: Die überholende Yacht darf den Kurs der zu Überholenden Yacht nicht befahren. Es ist eine Verletzung der Richtlinien die zu überholende Yacht zu Zwingen, seinen Kurs zu ändern oder seine Geschwindigkeit zu reduzieren, um einen Zusammenstoß zu vermeiden.

ARTIKEL 7 - FAIR PLAY

- (1) FAIR PLAY: Sämtliche Richtlinien müssen im Geiste des FAIR PLAY beachtet werden.

TEIL ZWEI: WETTFAHRT RICHTLINIEN

Artikel 8 - WETTBEWERBE

- (1) ALLGEMEINE DEFINITION: 'Wettbewerb': Wettrennen der Yachten, um den besten Fahrer zu ermitteln. Der Wettbewerb kann eine oder mehr Regatten enthalten. Jede Regatta kann ein oder mehrere Rennen enthalten.
- (2) KLASSEN DER WETTKÄMPFE: Jedes Jahr gibt das N.F. der F.I.S.L.Y die Teilnehmer bekannt, die sie von F.I.S.L.Y erkannt haben möchte. Weltweite Wettkämpfe müssen dem administrativen Rat von FISLY vor dem Ende des vorhergehenden Jahres angekündigt werden. Wettkämpfe werden entsprechend der Kriterien eingestuft, die in Anhang 11 definiert werden.
- (3) PASSAGIERE: sind verboten, ausgenommen wenn Sie ausdrücklich im laufenden Programm spezifiziert werden.
- (4) WERBUNG: ist überall auf dem Chassis zugelassen. Sie ist auf den unteren zwei drittel des Segels für Klasse 7 und dem unteren Drittel für die anderen Klassen (Anhang 01) erlaubt. Es darf kein Fahrer oder Yachtbesitzer bei einer Teilnahme an einem Wettbewerb unter der Leitung eines N.F. oder A.C. gezwungen werden Werbung anzubringen. Andererseits müssen sich alle Fahrer den Gesetzen für Werbung des Landes unterwerfen, in dem sie segeln.
- (5) REKORDE: N.F. und A.C. müssen die F.I.S.L.Y über Datum und Ort informieren, in dem ihre Mitglieder versuchen, einen Rekord in Land- oder Sandsegeln aufzustellen oder zu überbieten. Die einzigen anerkannten Rekorde durch F.I.S.L.Y. sind:
 - Höchstgeschwindigkeit über fünfzig Meter (sehen Sie Anhang 10A)
 - Die Wegstrecke während eines durchgehenden 24 Stundenlaufes mit Maximal drei Fahrer (siehe Anhang 10B).

ARTIKEL 9 - PILOTEN

- (1) MITGLIEDSCHAFT: Alle Fahrer müssen einem N.F. oder A.C. angeschlossen sein. Fahrer, denen Sanktionen verhängt wurden und die Mitgliedschaft ändern möchten, müssen die Zustimmung des betreffenden N.F. und/oder des A.C. erhalten.
- (2) FAHRER ALTER: Das Mindestalter wird in den bestimmten Richtlinien jedes Wettkampfes spezifiziert. Fahrer unter 18 Jahren müssen eine schriftliche Erlaubnis ihrer Eltern oder Erziehungsberechtigten vorlegen, indem sie die Teilnahme des Wettkampfes erlauben und diese die Verantwortung übernehmen. Die Organisatoren können von der N.F. oder von den A.C. eine Bestätigung anfordern. Die Rennlizenz eines Fahrers, die eine Erlaubnis voraussetzt, ersetzt die Bescheinigung. Auf jedem Fall sind zwei Exemplare der Erlaubnis notwendig: eine für die N.F. und eine für den A.C..
- (3) FAHRERWECHSEL: Die Übertragung eines Fahrers mit Zustimmung von einem N.F. oder von A.C. zu einen anderen ist verboten. Ein Fahrer kann für ein anderes Land als sein/ihr eigenes wettfahren, unter der Bedingung daß:
 - er/sie ist ein Mitglied des N.F. oder des A.C. des betroffenen Landes ist.
 - er/sie durch das andere Land ausgewählt wurde und an 3 Wettbewerben teilnahm, die durch dieses Land organisiert wurden
 - er/sie für mindestens ein Jahr durch und nur für dieses Land lizenziert wurde
 - die Übertragung beim FISLY Sekretariat spätestens bis zum 31. Dezember des vorhergehenden Jahres, gemeldet worden ist.

ARTIKEL 10 - ANMELDUNG

- (1) EINSCHREIBUNGEN werden von den Organisatoren in der Form und innerhalb der Fristen angenommen, die im Programm vorgegeben werden. Anmeldungen sind bindend und enthalten mindestens:
 - Name, Vorname, Adresse und Geburtsdatum des Fahrers.
 - Klasse der Yacht und Segelnummer.
 - Vereinsname des Fahrers
- (2) ANNAHME DER RICHTLINIEN: Fahrer sind durch ihre Einschreibung zu einer Wettfahrt damit einverstanden, die I.S.A.R.R. und die Einzelrichtlinien im Rennprogramm einzuhalten.

ARTIKEL 11 - RENNPROGRAMM

- (1) DAS RENNPROGRAMM spezifiziert letztendlich:
 - den Veranstalter
 - Art des Wettbewerbes
 - Gruppe der zum Wettbewerb zugelassenen Fahrer
 - Klassen der betreffenden Yachten
 - letzter Annahmetag der Anmeldung
 - Kosten der Anmeldung
 - besondere Richtlinien des Wettbewerbes
 - Zeit des ersten Briefing
 - den Namen des Regattaleiter
- (2) BEKANNTGABE DES PROGRAMMS: Das Rennprogramm muß einen Monat vor dem Wettbewerb bekannt gegeben und im Vereinsheim des ausrichtenden Vereins ausgehangen werden. Internationale Wettbewerb Programme werden in mindestens zwei Sprachen - eine von ihnen ist englisch veröffentlicht.
- (3) ÄNDERUNG DES PROGRAMMS: Nach dem ersten Briefing hat nur der Rennleiter die Berechtigung das Programm zu Ändern. Er oder Sie muß diese Entscheidung beim Briefing rechtfertigen, wenn er oder sie die Fahrer von allen Änderungen am Programm unterrichtet.

ARTIKEL 12 - WETTFAHRTLEITUNG

- (1) Die WETTFAHRTLEITUNG besteht aus:
 - Wettfahrtleiter
 - Jury
 - Punktrichter (SCORERS)
 - Stewards
- (2) UNPARTEILICHKEIT: Kein Mitglied des Ausschusses kann einem Teilnehmer während des Rennens helfen ausgenommen, wenn der letzterwähnte in der Gefahr ist oder eine Gefahr für ein dritten Beteiligten sein könnte.
- (3) RENNLEITER: Der Rennleiter muß durch die verantwortlichen Gremien anerkannt werden und ein rotes Armband tragen. Er oder Sie sind für die Ausführung des Rennprogramms verantwortlich, das auf den I.S.A.R.R. - Richtlinien und auf den speziellen Richtlinien des Programms basieren. Er oder Sie ernennt genügende Punktrichter und Stewards, die grüne Armbänder tragen.
- (4) SCORERS: Nur an den Wendemarken (oder an den Bojen) und an der Ziellinie werden ausschließlich die Zahl der gefahrene Runden und die Reihenfolge der Teilnehmer ermittelt.
- (5) STEWARDS: helfen dem Rennleiter.
- (6) JURY: Minimal drei Mitglieder sind notwendig, um die Jury zu bilden und falls es mehr als drei sind ist eine ungerade Zahl notwendig. Der Jury Vorsitzende wird durch eine Stimmenmehrheit der Mitglieder gewählt. Die Mitglieder müssen durch die verantwortlichen Behörden erkannt werden können und ein weißes Armband tragen. Sie sich müssen um den Rennplatz sorgen. Sie überprüfen, daß die Regelungen und die bestimmten Richtlinien, die im Programm spezifiziert werden, ausschließlich angewendet werden. Die Jury verwendet die Richtlinien auf alle Debatten. Entscheidungen werden durch eine Stimmenmehrheit erreicht. Wird die Jury nicht bestimmt, wird sie aus dem Regattaleiter und zwei Assistenten gebildet. Die Jury hat eine aktive Rolle und muß alle mögliche Verletzungen der aktuell geltenden Richtlinien bestrafen oder anders sanktionieren.
- (7) VERSICHERUNG DES VERANSTALTERS: Die Veranstalter müssen eine Versicherungspolice für Verbindlichkeiten gegen Dritte abschließen, die physische- und Sachschaden umfasst, für die sie als Veranstalter anlässlich und während der Rennen verantwortlich gemacht werden können. Diese Police muß einen Wert von mindestens 500,000 ECU abdecken.

ARTIKEL 13 - KURS

- (1) DEFINITION: Der Kurs ist der Ort, an dem die Wettfahrt stattfindet, begrenzt durch Start und Ziel.
- (2) HINDERNISSE: Es gibt Teile des Kurses, in dem eine Yacht möglicherweise nicht sicher segeln kann. Beispiele von Hindernissen sind: Pfosten, Priele, Flecken weichen Sandes, Wasserrinnen, Yachten, die zum Anhalten gebracht wurden oder umgekippt sind. Diese Hindernisse können mit Mitteln wie Markierungsfahnen oder Kegel oder Absperrband gekennzeichnet werden.
- (3) GESCHLOSSENE KURSE: Im geschlossenen Kurs beträgt der Abstand, der einzelnen Wendemarken voneinander, mindestens 2000m. Das Rennprogramm kann eine Änderung an dieser Richtlinie spezifizieren.
- (4) WENDEMARKEN (BOJE): Auf einem geschlossenen Kurs müssen mindestens zwei Wendemarken "orange Zonen" haben.
- (5) ÜBERFAHREN EINER MARKIERUNG: Es ist verboten Fahnen oder Kursmarkierungen zu überfahren.

ARTIKEL 14 - SIGNALE (Anhang 04)

(1) **KLASSEN FLAGGEEN:** Zur Ankündigung der Klasse des nächsten Rennens wird eine der folgenden unterschiedlichen Klassenfahnen gehisst:

- Standard Klasse: weißes Trapez mit blauem Quadrat in der Mitte.
- Klasse 2: blaues Trapez mit weißer Scheibe in der Mitte.
- Klasse 3: Trapez, rot an der Fahnenstange, weiß und blau am Ende.
- Klasse 5: Trapez, gelb an der Fahnenstange und blau am Ende.
- Klasse 7: Trapez, obere Hälfte gelb, untere Hälfte rot
- Damen: Trapez gelb an der Fahnenstange, rot und gelb am Ende.

(2) **RENNLEITER FLAGGEEN:**

- rote Fahne hochgezogen: segeln gestoppt - sofort zum Start zurück.
- rote Fahne gesenkt: Signal für den Start des Rennens.
- grüne Fahne mit gelber Diagonale: Besprechung. (Briefing)
- gelb/blau Fahne fordert den Fahrer, für den sie hochgezogen wird sofort zum stoppen auf, der Regattaleiter betrachtet den Fahrer als eine Gefahr für sich oder den anderen Konkurrenten zu sein. Dieser Stop kann temporär sein.
- grüne Fahne: bedeutet, daß die Dauer des Rennens verringert wird. Diese Fahne wird auf der Ziellinie gehisst, während die führende Yacht vorbei fährt, um zu signalisieren, daß die führende Yacht seinen letzten Runde beginnt.
- gelbe Fahne: annulliert das Rennen (wird für jeden Fahrer gehisst) - Rückkehr zur Startlinie
- schwarzweiß karierte Fahne: signalisiert das Ende des Rennens. Sie wird angehoben, wenn die führende Yacht die Ziellinie überfährt. Alle Yachten werden in der gleichen Weise abgewunken.

ARTIKEL 15 - WENDEMARKE (BOJE) (Anhang 05)

(1) **ORANGENE ZONE:** Die erste Yacht die in die orange Zone einfährt, wird von nachfolgend in die Zone einfahrenden Yachten als überholt betrachtet. Eine Yacht darf nicht zwischen der orange Linie durchfahren und eine Yacht die vor ihr in die orange Zone einfuhr überholen, ausgenommen wenn die überholte Yacht gestoppt hat oder geschoben wird.

(2) **BEGRENZUNGEN DER ORANGEN ZONE:** Es ist ein Rechteck mit den folgenden Markierungen:

- a) **INNERE MARKIERUNG (Inner Marker / IM).** Dieser Punkt, der mit einer orange Fahne markiert ist, liegt auf der Mittellinie des Kurses und ist Minimal zwanzig Meter von der Wendemarke (TM) entfernt.
- b) **DEZENTRIERTE MARKIERUNG 2 (Excentered Marker / EM2).** Eine orange Flagge kennzeichnet diesen Punkt, und liegt rechtwinklig zur Achse der Orangen Linie, auf der Höhe der Wendemarke (TM), mindestens 20m entfernt auf der Seite, in der die Wendemarke durchfahren werden muß.
- c) **DEZENTRIERTE MARKIERUNG 1 (Excentered Marker / EM1).** Eine orange Flagge kennzeichnet diesen Punkt, sie liegt auf einer Linie die durch EM2 verläuft, parallel zur Orangen Linie und ist mindestens 20m von IM entfernt.
- d) **ÄUSSERE MARKIERUNG (Outer Marker / OM)** OM wird mit einer orangen Flagge gekennzeichnet und liegt auf der Verlängerung der Orangen Linie über die Wendemarke hinaus und 30 Metern von ihr entfernt.

(3) **ORANGE LINIE** ist die Linie, die zwischen IM, und Wendemarke TM verläuft. Sie wird durch die orange - blauen Wimpel oder Kegel gekennzeichnet. Diese Linie darf nicht gekreuzt werden.

(4) **WENDEMARKE (Turning Marker/TM)** wird durch eine rot-weiße Fahne gekennzeichnet (diagonal).

(5) **RICHTUNG DES KURSES:** Ohne Anweisung vom Regattaleiter, sind die Wendemarken links herum zu befahren. (gegen den Uhrzeigersinn)

ARTIKEL 16 - RENNVOORBEREITUNG

(1) **BRIEFING:** Eine grüne Fahne mit gelber Diagonale verlangt die sofortige Versammlung der Fahrer mit dem Regattaleiter. Die Anwesenheit am Briefing ist für alle Fahrer Pflicht. Der Rennleiter gibt den Lageplan des Kurses, die Dauer des Rennens und die verbleibende Zeit vor dem Start bekannt. Falls der Regattaleiter entscheidet ein Proberennen zu starten, wird er oder sie dieses zu diesem Zeitpunkt bekannt geben.

(2) **VERSCHIEBUNG ODER AUFHEBUNG DES STARTS:** Im Falle einer Verschiebung oder Aufhebung des Starts, wird das Briefing zu der im Programm angegebenen Zeit abgehalten. Der Rennleiter gibt den Grund der Verschiebung und die genaue Zeit der folgenden Briefings bekannt oder informiert die Fahrer über den Rest des Programms.

ARTIKEL 17 - STRART (Anhang 06)

- (1) DIE STARTLINIE (ANHANG 06A) ist- die Linie, auf der die Fahrer ihre Ausgangsposition einnehmen (Morel Gitter Anhang 06B). Die Yachten werden bis zum Start hinter der Linie mit dem Vorderrad auf die Zahl gestellt, und zwar so daß sie 3 m oder mehr seitlich und 6m in der Länge voneinander getrennt sind. Jene Abstände können geändert werden, um Strandzustände in Betracht zu ziehen. Der Klasse 7 ist es erlaubt einen fliegenden Start durchzuführen, sofern dies im Programm vorgesehen ist.
- (2) POSITION DER LINIE: Soweit möglich wird der Start in Richtung einer Wendemarke die in Windrichtung steht durchgeführt. Die erste Wendemarke ist über 500m von der Startlinie entfernt. Die Startlinie wird aus der Mitte der Startlinie senkrecht zum halbierten Winkel ausgerichtet, der durch die Achse der am nächsten gelegenen Wendemarke und der Windrichtung gebildet wird.
- (3) RICHTUNG DER NUMERIERUNG: Nr. 1 ist rechts auf der Startlinie.
- (4) STARTSIGNAL: Das Senken einer roten Flagge, das von einem akustischen Signal begleitet werden kann, signalisieren dem Start. Nur das senken der roten Flagge ist das amtliche Signal. Auf jedem Fall muß ein sicherer Start gewährleistet sein.
- (5) PRIORITÄT: Während des Starts und bis die Startlinie geleert ist, wird eine Yacht durch eine Yacht auf seiner Backbord Seite (linke Seite) als überholt betrachtet.

ARTIKEL 18 - RENNGÜLTIGKEIT

- (1) BEDINGUNG DER GÜLTIGKEIT: Ein Rennen ist gültig, wenn zwei Bedingungen erfüllt werden:
 - die WINDGESCHWINDIGKEIT muß für mindestens 3 Minuten über 4 m/sec liegen um ein Rennen starten zu können. Nach dem Start hat der Regattaleiter das alleinige Recht über die Qualität des Rennens und dem Gebrauch der gelben Flagge zu entscheiden.
 - MEDIZINISCHE Unterstützung muß anwesend sein oder kann per Telefon oder Walky-Talky (Funksprechgerät) gerufen werden (Doktor und Krankenwagen).
- (2) ABRUCH ODER UNGÜLTIGKEIT: Nur dem Regattaleiter ist es erlaubt, ein Rennen zu annullieren, d.h. ein Rennen mit der gelben Flagge zu stoppen, sobald es begonnen wurde. Jedoch kann die Jury dem Resultat eines Rennens nicht zustimmen und das Rennen folglich ungültig erklären. In diesem Fall muß die Jury seine Entscheidung schriftlich rechtfertigen. Die Entscheidung der Jury wird offiziell bekannt gegeben.
- (3) DAUER: Das Rennen dauert Minimum 30 Minuten für Kategorie 2,3 und 5, ausgenommen wenn Regel 22 angewendet wird, und 120 Minuten für ein Marathonrennen.

ARTIKEL 19 - ANTRIEBSMITTEL UND SCHIEBEN

- (1) ANTRIEB: Fahrer dürfen ihre Yachten nicht ununterbrochen noch systematisch schieben.
- (2) IN DEN WIND SCHIEBEN: Eine Yacht darf nicht direkt in den Wind geschoben werden.
- (3) WIEDERAUFNAHME: Wenn eine Yacht zum Stehen kommt, was auch immer die Ursache ist, wird dem Fahrer erlaubt solange Reparaturen auszuführen, wie diese Tätigkeit nicht systematisch Wiederholt wird. Fahrer dürfen Pannmaterial mit sich führen und können jedem anderen helfen. Sie können frei helfen, solange dieses nicht die normale Ausführung des Rennens behindert.

ARTIKEL 20 - YACHTWECHSEL

Einem Fahrer ist es im Verlauf einer Regatta nicht erlaubt die Yacht zu wechseln. Im Fall eines Unfalls kann die Jury einem Fahrer erlauben, das Chassis, den Rumpf oder die komplette Yacht zu wechseln, nur wenn der Rumpf oder das Chassis während dessen repariert wird. Die Entscheidung der Jury sollte offiziell bekannt gegeben werden.

ARTIKEL 21 - ZIEL (Anhang 08)

Der Rennleiter senkt nach dem die Zeit des Rennens abgelaufen ist, die karierte Fahne wenn die führende Yacht hereinkommt. Alle Yachten werden mit der gleichen Flagge abgewunken. Eine Yacht beendet das Rennen, wenn der Hauptmastfuß die Ziellinie kreuzt. Jeder Fahrer muß die Ziellinie an Bord seiner oder ihrer Yacht kreuzen. Es ist verboten, an der Ziellinie zu stoppen oder sie erneut zu kreuzen.

ARTIKEL 22 - RENNABBRUCH

Sollte der Kurs bedrohlich ungeeignet werden und es erforderlich wird das Rennen vor Ende der Rennzeit wie im Briefing angekündigt zu Stoppen:

- a) Das Rennen ist gültig, wenn mindestens 2/3 der vorgegebenen Zeit abgelaufen ist. Das Ende wird mit der karierten Flagge signalisiert, nachdem die grüne Flagge zur Verkürzung des Rennens gezeigt wurde.
- b) Das Rennen wird annulliert, wenn weniger als 2/3 der vorgegebenen Zeit abgelaufen ist. Die gelbe Flagge wird benutzt, um die Annullierung des Rennens zu signalisieren.
- c) Diese Richtlinie trifft nicht im Falle von unzulänglichen Wind zu.

ARTIKEL 23 - REIHENFOLGE

(1) **ERGEBNIS EINES RENNENS:** Für jedes Rennen werden den Teilnehmern Punkte entsprechend der Anzahl der Runden und der Reihenfolge des überschreiten der Ziellinie am Ende des Rennens zugewiesen. Damit ein Fahrer gezählt wird, muß er mindestens eine Runde absolvieren.

(2) **ZUGETEILTE PUNKTE PRO RENNEN:**

- a) Punkte der Fahrer: der erste oder führende Pilot bekommt "0" Punkte gutgeschrieben und die folgenden Fahrer bekommen die Zahl der Punkte, die ihrer Endposition entspricht. Fahrer, die das Rennen abbrechen oder die eine Panne haben, werden hinter jene Fahrer positioniert, die das Rennen vollendeten. Wenn zwei Teilnehmern die Ziellinie gleichzeitig überfahren, bekommen die gleiche Punktzahl gutgeschrieben. Die folgenden Fahrer bekommen die Punktzahl in Abhängigkeit ihrer Ankunftsreihenfolge.
- b) Nicht klassifizierte Fahrer: Disqualifizierte Fahrer und Fahrer die weniger als ein Rennen absolviert haben, bekommen eine Punktzahl gutgeschrieben, die der Anzahl der Meldungen der Veranstaltung oder der Regatta, plus eins entspricht.

(3) **GESAMT PUNKTE EINER VERANSTALTUNG ODER EINER REGATTA**

- a) Wenn drei oder weniger gültige Rennen gesegelt werden, werden die Punkte die ein Fahrer in jedem Rennen erwirbt den resultierenden Gesamtpunkte des Fahrers Hinzufügung.
- b) Wenn mehr als drei Rennen gültig sind, wird das schlechteste Rennresultat gestrichen.
- c) Wenn mehr als sieben Rennen gesegelt wurden, werden zwei gestrichen.

In allen drei oberen Fällen, werden erhaltene Strafpunkte zu addiert um die Endpunkte zu erhalten. Der Sieger ist der Fahrer, der die wenigsten Punkte hat, und die anderen Fahrer werden der Reihe nach gelistet.

(4) **ALLGEMEINE REIHENFOLGE**

Der Sieger ist der Pilot, der die wenigsten Punkte addiert - der Zweite mit den geringsten Zählern und so weiter. Wenn zwei Fahrer gleich sind (das gleiche Resultat haben wie bei (3) oben beschrieben), werden sie durch die höhere Anzahl der besten Plätze voneinander getrennt. Wenn sogar die Anzahl der besten Plätze gleich ist, werden die zweit besten Plätzen verglichen und so weiter (in Betracht werden für jeden Fahrer nur jene Rennresultate gezogen, die z.B. nicht entfallen) (Art.23-3). Wenn sie immer noch Gleichgestellt sind, bleiben sie in der abschließenden Reihenfolge gleich gesetzt.

(5) **BEKANNTGABE:**

Nach dem letzten Rennen des Tages werden die Resultate mit Angabe der Stunde der Bekanntgabe im Verein ausgehangen. Fahrer, die ein Protest anbringen möchten, müssen dieses innerhalb 1 Stunde nach der Bekanntgabe der Resultate tun.

ARTIKEL 24 – VERSTÖßE

- (1) STRAFEN: Während einer Veranstaltung sind Verletzungen der Richtlinien zu bestrafen. Die erste Verletzung wird mit einem Strafpunkt, die Zweite mit zwei Punkten, die Dritte mit drei und so weiter bestraft. Verletzungen, die einen Zusammenstoß verursachen und/oder das Resultat gefährden, verpflichten die Strafe zu verdoppeln oder zu Disqualifizieren. Der Regattaleiter kann Strafen auferlegen.
- (2) DISQUALIFIKATION ODER AUSSCHLUSS VON EINEM RENNEN: Zusätzlich zu den Strafpunkten in Übereinstimmung mit Art 24 - (1) ist jeder Fahrer, der die folgenden Artikel mißachtet, zu disqualifizieren oder der Start zu verbieten:
- Art. 2
 - Art. 3
 - Art. 8(3)
 - Art. 8(4)
 - Art. 14(2) - gelb-/blaue Flagge "sofort anhalten " - nicht respektiert
 - rote Flagge "Segelverbot" - nicht respektiert.
 - Art. 16(2)
 - Art. 17(1)
 - Art. 19(2)
 - Art. 20.
- (3) VERHALTEN: Die Jury und der Regattaleiter haben das Anrecht, von den Fahrern ein anständiges Verhalten zu erwarten. Bei Fehlverhalten von Fahrern, können gegen diese eine sofortige Sanktion, wie Warnung, Ausschluß von einem Rennen oder Wettkampf oder eine Sperre auferlegt werden. Die Entscheidung muß schriftlich gerechtfertigt werden.
- (4) Ausschluß: Nach Empfang eines Reports einer Organisation kann die F.I.S.L.Y. entscheiden, einen Fahrer die Teilnehmen an einer oder mehreren internationalen Wettkämpfen zu verbieten. Die F.I.S.L.Y.- Entscheidung muß schriftlich gerechtfertigt werden. Die F.I.S.L.Y. informiert die N.F. und A.C. des Fahrers. Die N.F. haben auch die gleiche Macht, müssen aber die FISLY informieren.

ARTIKEL 25 - PROTEST AN DIE JURY

- (1) DEBATTE: Ein Teilnehmer kann einen Protest schriftlich aufsetzen.
- (2) VERFAHREN: Die Jury muß innerhalb 1 Stunde nach dem Ende des betroffenen Rennens angerufen werden. Der Teilnehmer muß:
- eine Gebühr von 20 ECU oder einen diesem entsprechenden Betrag zahlen, der zurückgegeben wird, wenn die Jury zugunsten des Teilnehmers befindet.
 - das passende Formular ausfüllen (Anhang 09), den Artikel oder die Artikel der betroffenen Richtlinien spezifizieren.
 - die Last des Beweises hat der Antragsteller zu tragen.
- (3) JURY ENTSCHEIDUNG: Keine Sanktion kann erteilt werden, bevor der betroffene Teilnehmer einberufen und informiert worden ist, damit er seine Verteidigung führen kann. Die Entscheidung der Jury muß am gleichen Tag gefällt werden, schriftlich gerechtfertigt und bekannt gegeben werden. Sollte ein Mitglied der Jury mit der Entscheidung anderer Meinung sein, kann er/sie um eine zweite und abschließende Abstimmung bitten. Die Jury muß ihre Entscheidung auf den einzelnen Artikeln dieser Richtlinien basierend und durch eine einfache Stimmenmehrheit erreichen.

ARTIKEL 26 - EINSPRUCH AN DIE F.I.S.L.Y.

Ein Teilnehmer, der eine Beschwerde einlegt, wie in Art. 25 vorgesehen, und nicht mit der Entscheidung einverstanden ist, kann sich mit einen Einspruch an die F.I.S.L.Y, unter den folgenden Bedingungen, wenden:

- Hinterlegung von 20 ECU oder entsprechende Höhe, die zurückgegeben wird, wenn die F.I.S.L.Y. anerkennt, daß der Einspruch korrekt ist.
 - senden Sie den Einspruch schriftlich: an den F.I.S.L.Y. Generalsekretär spätestens 8 Tage nach seinem Protest. In diesem Fall achtet der Präsident darauf, daß eine Antwort innerhalb von zwei Monaten nach Empfang abgegeben wird.
- Die Entscheidung der F.I.S.L.Y. ist endgültig.

GENEHMIGT DURCH DIE GENERALVERSAMMLUNG DER FISLY: in St. Peter-Ording am 19. September 1993 und vervollständigt in De Panne am 19. Dezember 1993.

LISTE DER ANHÄNGE

01. Yacht Zulassung

A: Kennzeichnung der Yacht und Werbung auf dem Segel

B: Nationalitätszeichen; Buchstaben (Beschreibung der Form der Buchstaben und der Zahlen)

02. Klassenbeschreibung

A: Klasse 2

B1, B1 Bis, B2, B3: Klasse 3

C: Klasse 5

D: Klasse 7

E: Klasse Standard

F: Klasse 8

03. Segel Vermessung

A1: Methode der Vermessung der Klasse 2 u. 3

A2: Methode der Vermessung der Klasse 5

B1: Segel

B2: Vermessungsformular

04. Signale

A: Klassen Flaggen

B: Rennleiter Flagge

05. Wendemarken (Boje)

A: Orange Zone Flaggen

B: Wendemarke

06. Start

A1: Startlinie; gegen den Wind

A2: Startlinie; am Wind

A3: Startlinie; Halbwind

B: Morel Feld

07. Priorität

A: Aufeinandertreffen

B: Kreuzen

C: Überholen

D1: Überholen in Anwesenheit eines Hindernisses

D2: Überholen in Anwesenheit eines Hindernisses

08. Ankunft an einer Wendemarke oder an einer Boje

09. Protest Formular

10. Rekorde

A: Geschwindigkeit

B: Abstand

11. Internationale Veranstaltungen

12. Regelungen für europäische Meisterschaften

13. Regelungen für Klasse 7 & 8 Wettfahrten

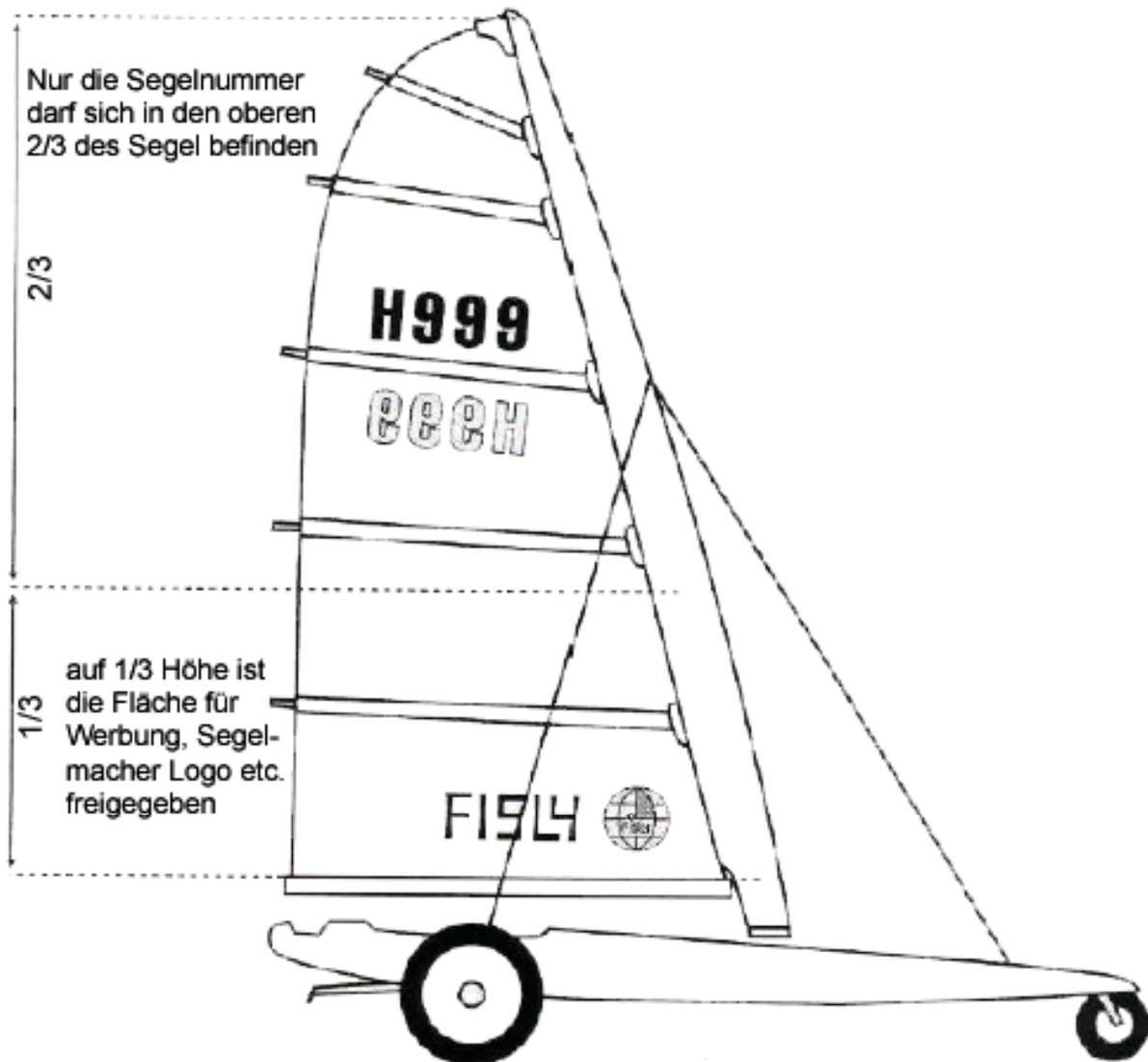
14. Regelungen für Klasse 7 Wettfahrten

15. Regelungen für Klasse 8 Wettfahrten

16. Regelungen für Monotype Yachten

FISLY ANHANG 01A: Kennzeichnung der Yacht und Werbung auf dem Segel

(siehe Zeichnung), von 1/3 Höhenbegrenzung auf die Oberfläche, die für Werbung, Segelherstellerfirmenzeichen usw. 2/3 nur die Segelzahlen autorisiert wird, können auf dem oberen 2/3 des Segels sein



FISLY ANHANG 01B: LAND; BUCHSTABE

1) Nationaler Kennzeichnungsbuchstabe

Algerien : AL	Japan : J
Amerikanisch Samoa : ASA	Kenia : KK
Andorra : AND	Korea : RK
Angola : AN	Korea DPR : DK
Antigua : ANU	Kuwait : Q
Niederländische Antillen : HA	Lettland : LAT
Argentinien : A	Liechtenstein : FL
Aruba : ARU	Litauen : LIT
Australien : KA	Luxemburg : LX
Österreich : OE	Malaysia : MY
Bahamas : BA	Malta : MT
Bahrain : BH	Mauritius : MRI
Barbados : KBA	Mexiko : MX
Belarus : BLS	Monacco : MO
Belgien : B	Marocco : MA
Bermudas : KB	Myanmar : BR
Brasilien : BL	Namibia : NA
Britische Jungfrauen Inseln : KV	Niederlande : H
Bulgarien : BU	Neu Seeland : KZ
Kanada : KC	Norwegen : N
Chile : X	Pakistan : PK
China : CH	Papua Neu Guinea : KP
Chinese Taipei : TA	Paraguay : PY
Kolumbien : CB	Peru : PU
Costa Rica : CR	Philippinen : PH
Croatien : CRO	Polen : PZ
Kuba : RC	Portugal : P
Zypern : CP	Puerto Rico : PR
Czechoslowakei : CZ	Quatar : QA
Dänemark : D Rep.	Süd Afrika : SA
Djibouti : DJ	Rumänien : RM
Dominikanische Republik : DR	Russland : RUS
Ecuador : EC	San Marino : SM
Ägypten : AR	Senegal : SE
El Salvador : ESA	Seychellen : SEY
Estland : EST	Singapur : KS
Fiji : KF	Slovenien : SLO
Finland : L	Spanien : E
Frankreich : F	Sri Lanka : CY
Deutschland : G	Sudan : SUD
Große Kaiman Inseln: CI	Schweden : S
Groß Britannien : K	Schweiz : Z
Griechenland : GR	Tahiti : T
Guam : GM	Thailand : TH
Guatemala : GU	Trinidad Tobago : KT
Hong Kong : KH	Tunesien : TN
Ungarn : M	Türkei : TK
Island : IL	U.S. Jungfrauen Inseln : VI
Indien : IND	Ukraine : UKR
Indonesien : RI	Vereinigte Arabische Emirate : AE
Irland : IR	Vereinigte Staaten von Amerika:US
Israel : IS	Uruguay : U
Italien : I	Venezuela : V
Jamaika : KJ	Simbabwe : ZB

2) Buchstaben

Die Zeichen müssen auf der Backbord Seite niedriger sein. Die Dimension der Zahlen ist wie folgt: Höhe 25 cm, Breite 17 cm, Strichstärke 4cm (F.G.A. 14/9/96)

Die Segelnummer Buchstaben müssen klar sichtbar, lesbar und in einer Farbe sein, die stark zur Farbe des Segels kontrastiert. Die Schriftart der Buchstaben sollte "Helvetika" sein.

FISLY ANHANG 02A: KLASSE 2 SPEZIFIKATIONEN

DAS CHASSIS

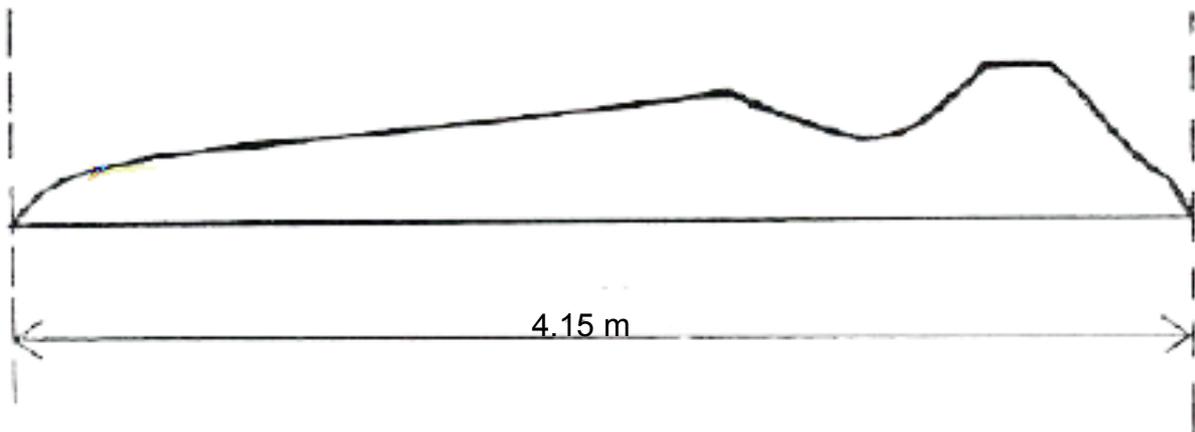
Die Yacht, voll aufgeriggt mit einem Piloten im Cockpit, darf nicht zwischen zwei vertikale Pfosten mit einem 3,65m Abstand hindurchpassen.

LÄNGE DES RUMPFES

Die minimale Länge der Bezugspunkte des Rumpfes beträgt 4,15 Meter (siehe Zeichnung).

DIE SEGELFLÄCHE

Der maximale antreibende Totalbereich, d.h.. Segel + Mast + Baum, ist $11,3 \text{ m}^2$. und Minimal 8 m^2 .



FISLY ANHANG 02B1(1): KLASSE 3 SPEZIFIKATIONEN

Wenn eines der folgenden Einzelteile nicht den Spezifikationen entspricht, wird die Yacht nicht für eine Klasse 3 Yacht gehalten.

DER MAST

Die Länge des Mastes ist auf 6,10 Meter begrenzt. (F.G.A. 5/10/97)

Ein fluoreszierender orange Streifen, 40 Millimeter breit und minimal 2 m lang, wird auf dem führenden Rand des Mastes gehaftet.

DAS CHASSIS

a.: MAXIMALE SPUR: Die Yacht, voll aufgeriggt mit einem Piloten im Cockpit, muß zwischen zwei vertikale Pfosten mit einem 3,50 m Abstand hindurchpassen.

b. Radstand: der Abstand zwischen der Achse vom Vorderrad und der Achse der hinteren Räder darf nicht 3,80 m übersteigen.

STEUERMECHANISMUS

a. LENKFESSELN müssen aus rostfreiem Stahl sein, minimal einen 5-Millimeter-Durchmesser haben, und mit Draht verriegelt werden.

b. LENKKABEL müssen aus rostfreiem Stahl sein, minimal einen 4-Millimeter-Durchmesser haben und müssen mit Zwingen und Muffen befestigt werden, oder auf Endstücken verstemmt werden.

c. KABELSPANNER (z.B. Wantenspanner) müssen aus rostfreiem Stahl sein, minimal einen 6-Millimeter-Durchmesser haben, und ein Sicherheitssystem besitzen um ein Lösen zu Verhindern. (Draht oder Sicherungsmuttern).

BREMSE

Eine leistungsfähige Bremse ist anzubringen.

Fläche

der maximale antreibende Totalbereich, (Segel + Mast + Baum), beträgt 7,35 m².

GEWICHT

Das Gesamtgewicht, voll aufgeriggt, aber ohne den Piloten und ohne irgendeinen Ballast, beträgt minimal 100 Kilogramm.

ÜBERROLLBÜGEL

Ein Überrollbügel muß an der Yacht angebracht sein. Er kann wie auch immer durch einen gleichwertigen Aufbau des Yachtkörpers jedoch ersetzt werden. In jedem Fall, muß der Überrollbügel oder der Yachtkörper minimal 10 Zentimeter über dem Sturzhelm des Piloten in segelnder Position herausragen.

FISLY ANHANG 02B1(bis): KLASSE 3R

SPEZIFIKATIONEN

FISLY Anhang Vorschrift Nr.12 Artikel 7 Punkt g. trifft auf alle internationalen Rennen, in denen eingeschränkte Yachten der Klasse 3 teilnehmen zu.

KLASSE 3 EINGESCHRÄNKT SPEZIFIKATIONEN (C III-R)

Klasse 3 Eingeschränkt bildet einen Teil der Klasse 3. Wenn eines der folgenden Einzelteile nicht den Spezifikationen entspricht, wird die Yacht nicht für eine Klasse 3 Eingeschränkte Yacht gehalten.

DER MAST

Ein fluoreszierender orange Streifen, 40 Millimeter breit und minimal 2 m lang, wird auf dem führenden Rand des Mastes gehaftet.

Die Länge des Mastes ist auf 5.00 Meter begrenzt.

Die Breite des Mastes ist auf höchstens **0.30 Meter begrenzt**.

Der Mast muß in jeder Position, durch eine 5 Meter lange Lehre begrenzt durch zwei 30 cm lang hervorstehende Quadrate hineinfahren. (1)

DAS CHASSIS

a) MAXIMALE SPUR: Die Yacht, voll aufgeriggt mit einem Piloten im Cockpit, muß zwischen zwei vertikale Pfosten mit einem 3,50m Abstand hindurchpassen.

b) RADSTAND: der Abstand zwischen der Achse vom Vorderrad und der Achse der hinteren Räder darf nicht 3,80m übersteigen.

c) MAXIMALE HÖHE: das höchste Teil der Yacht kann nicht höher sein als das Top des Mastes mit Ausnahme von irgendeiner Windanzeige. **Die maximale Höhe des niedrigsten Punktes des Mastes beträgt 70 Zentimeter, gemessen vom Boden. Das Segel (einschließlich Baum) bis zum Maximum geschotet, darf nicht niedriger sein als der niedrigste Punkt des Mastes, horizontal projiziert über die vollständige Länge der Yacht. [1]**

d) DURCHMESSER DER RÄDER: der Durchmesser der Räder mit den Reifen aufgezo-gen und **auf 1,5 kg/cm³ aufgeblasen**, darf 0,70 m. nicht übersteigen. **[1]**

STEUERMECHANISMUS

a. LENKFESSELN müssen aus rostfreiem Stahl sein, minimal einen 5-Millimeter-Durchmesser haben, und mit Draht verriegelt werden.

b. LENKKABEL müssen aus rostfreiem Stahl sein, minimal einen 4-Millimeter-Durchmesser haben und müssen mit Zwingen und Muffen befestigt werden, oder auf Endstücken verstemmt werden.

c. KABELSPANNER (z.B. Wantenspanner) müssen aus rostfreiem Stahl sein, minimal einen 6-Millimeter-Durchmesser haben, und ein Sicherheitssystem besitzen um ein Lösen zu Verhindern. (Draht oder Sicherungsmuttern). **Der Steuermechanismus darf keinerlei Textilseile beinhalten. [1]**

BREMSE

Eine leistungsfähige Bremse ist anzubringen.

Fläche

der maximale antreibende Totalbereich, (Segel + Mast + Baum), beträgt 7,35 m².

GEWICHT

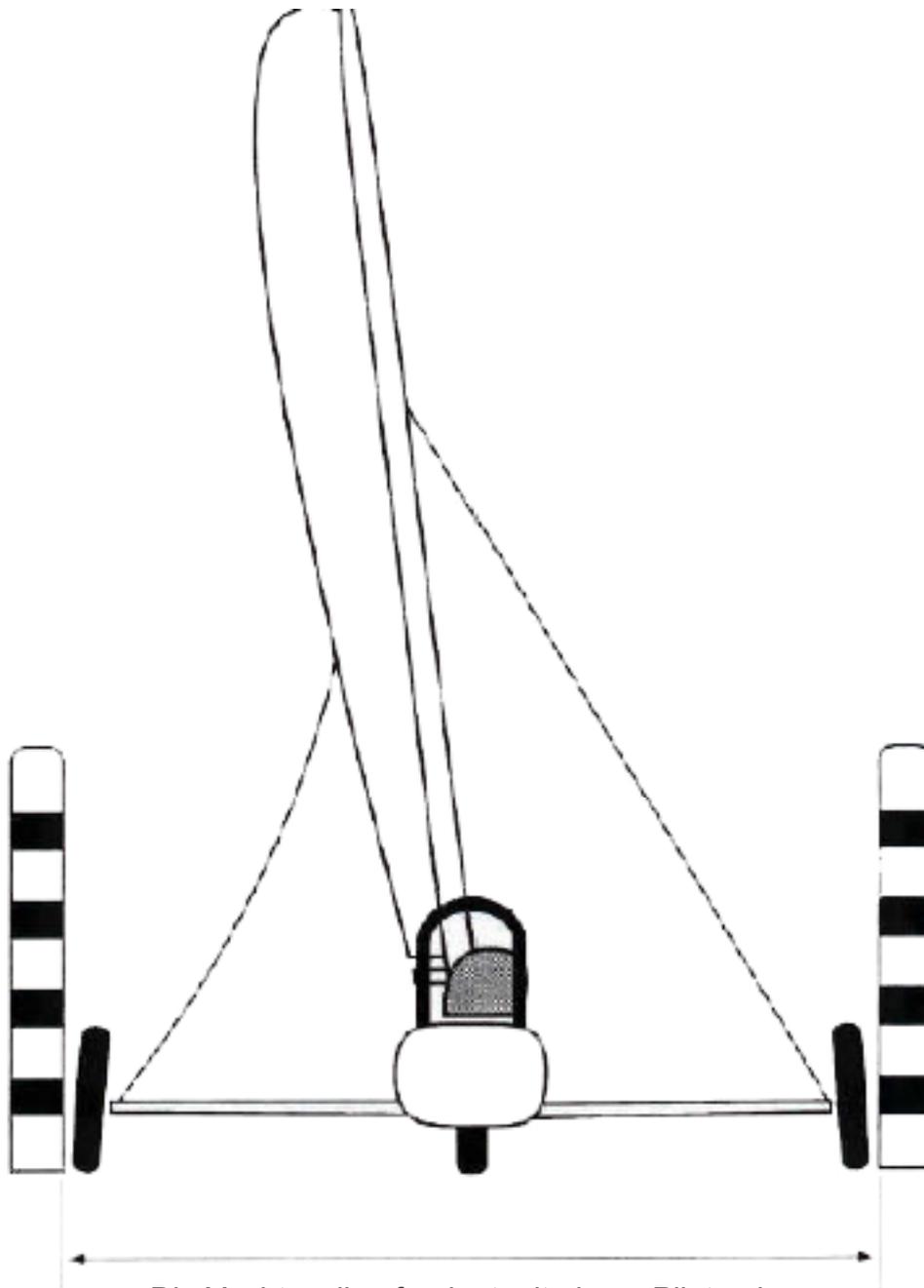
Das Gesamtgewicht, voll aufgeriggt, aber ohne den Piloten und ohne irgendein Ballast, beträgt minimal **110 KG. [1]**

ÜBERROLLBÜGEL

Ein Überrollbügel muß an der Yacht angebracht sein. Er kann wie auch immer durch einen gleichwertigen Aufbau des Yachtkörpers jedoch ersetzt werden. In jedem Fall, muß der Überrollbügel oder der Yachtkörper minimal 10 Zentimeter über dem Sturzhelm des Piloten in segelnder Position herausragen.

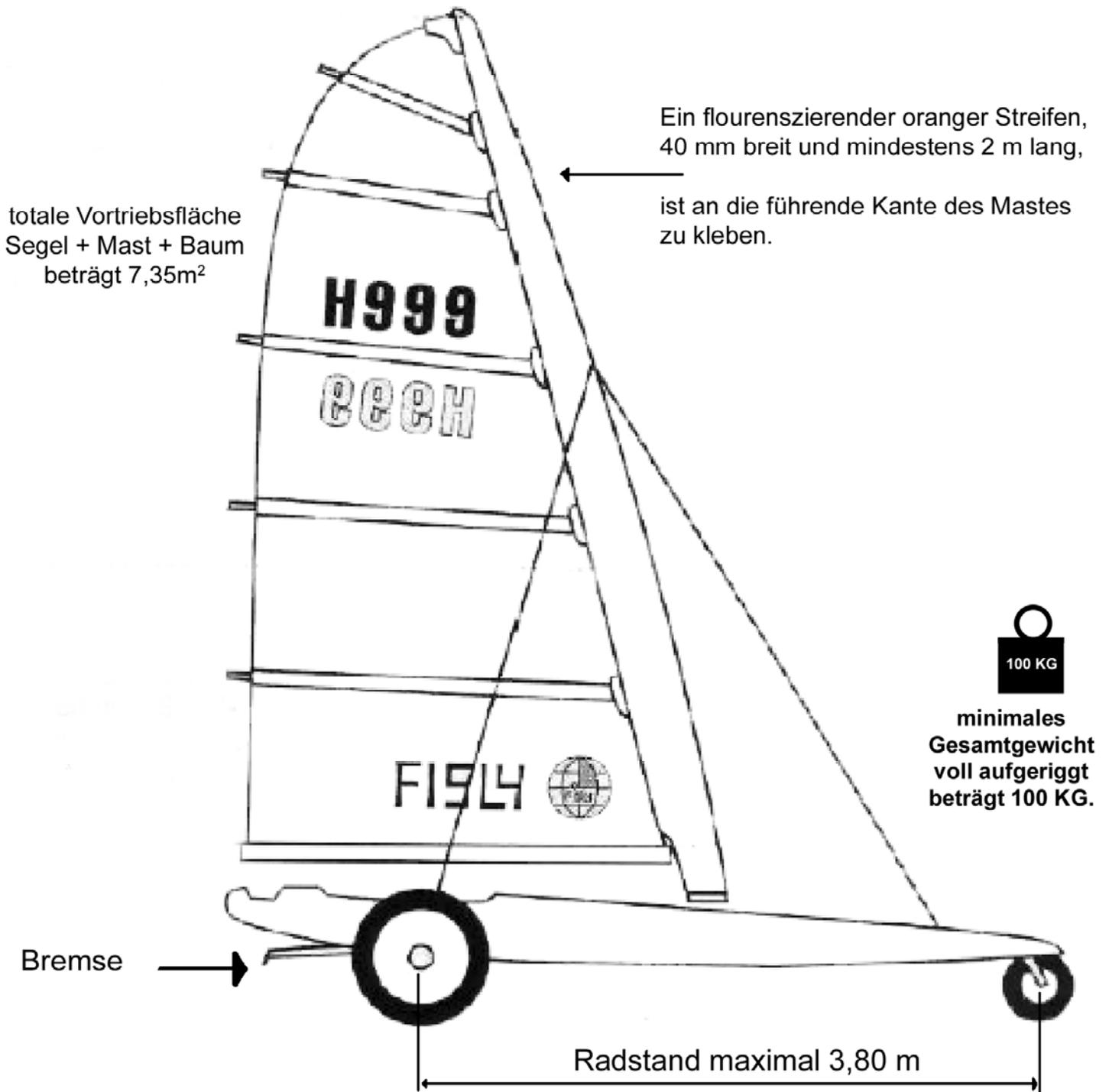
[1] F.G.A. 22/10/95

FISLY ANHANG 02 B2: KLASSE 3 SPEZIFIKATION



Die Yacht, voll aufgeriggt mit einem Piloten im Cockpit, muß zwischen zwei senkrechten Pfosten die einen Abstand von 3,5m haben hindurchpassen

FISLY ANHANG 02 B3: KLASSE 3 SPEZIFIKATION



FISLY ANHANG n. 2C KLASSE 5 SPEZIFIKATION

KLASSE 5 SPEZIFIKATIONEN.

Entgegengesetzt zum Abschnitt 1 (2) des Anhang n. 2 C ist nur die englische Version maßgeblich.

BALLAST

Das minimale Gewicht der vollaufgeriggtten Yacht ist 50 Kilogramm.

BAUM

B1. Der Baum muß aus Abschnitten, gerader runder Röhren aus Metall gefertigt werden.

B2. Den niedrigsten Punkt des Baum darf es nicht möglich sein niedriger zu gelangen als :

- 1) 45 cm vom Boden**
- oder : 2) Augenhöhe**

ganz gleich welches das Höhere ist.

Es muß durch eine Vorrichtung unmöglich gemacht werden irgendeinen Teil des Baums unter diese Höhe zu schoten.

Eine Vermerk des minimalen Abstandes zwischen dem tiefsten Punktes des Baums und der Yacht ist für weitere Prüfungen zu machen und an der Stelle wo die Messung durchgeführt wurde sind an der Yacht und dem Baum Markierungen anzubringen. (1)

CHASSIS

C1. Die Breite der Yacht sollte 2,00m nicht übersteigen.

C2. Der Achsabstand der Yacht darf 2,50m nicht übersteigen.

C3. Das Chassis muß aus Metallröhren gefertigt werden, deren Abschnitte rund, quadratisch oder rechteckig sein dürfen. Kabel sind, außer an der Steuerung verboten.

C4. Verkleidungen sind auf dem Chassis verboten. Innere und äußere Radkappen sind erlaubt.

C5. Jedes Rad mit Speichen muß durch interne und externe Radkappen bedeckt werden.

MAST

M1. Der Mast muß aus runden Metallabschnitten gefertigt werden, deren äußere Durchmesser 60 Millimeter nicht übersteigen darf. Im Ruhezustand muß der Mast gerade sein.

M2. Der Mast kann maximal aus vier Röhren unterschiedlichen Durchmesser gefertigt werden, muß jede Röhre einen konstanten äußeren Durchmesser und Wandstärke über seine volle Länge haben. An jeder Änderung des Durchmessers, sind 3cm frei, zum Abschrägen oder für einen Schutz der Masttasche zugelassen.

M3. Der Mast darf durch eine Anordnung vom Metallrohren, alle zusammen nicht länger als 1,20m über Erdboden versteift werden.

M4. Die Position des Mastes darf nicht veränderbar sein, während die Yacht sich in Bewegung befindet.

M5. Die Länge des Mastes ist so, daß der Abstand von der Spitze des Mastes zu seinem Fuß plus dem Abstand vom Mastfuß zu Boden nicht 5,50m übersteigt.

SEGEL

S1. Der maximale Profilbereich des Segels beträgt 5,50M². (...)

S2. Das Segel muß sich auf den Mast mittels einer Tasche befinden.

S3. Der innere Durchmesser der Masttasche darf nicht 240 Millimeter (d.h. 120 Millimeter lang auf flacher Ebene) übersteigen.

S4. Das Segel muß sich frei um den Mast drehen können.

S5. Die Masttasche muß aus Segeltuch gemacht werden. Versteifungen, Verkleidungen oder ähnliche Vorrichtungen, die innerhalb oder außerhalb der Masttasche angebracht werden, sind verboten.

S6. Die Verkleidungen oder ähnliche Vorrichtungen, die am Segel angebracht werden, sind verboten.

S7. Das Segel kann durch eine Vorrichtung geändert werden, wie folgt:

1. Cunningham Loch
2. Unterliekstrecker
3. Baumniederhohler
4. Lattenspanner oder Achterliekleine.

S8. Die maximale Breite der Segellatten beträgt 50 Millimeter.

(1) F.G.A. 26/9/94

SITZ UND FUSSRAUM

SF1. Die Yacht muß haben: - eine Rücklehne, einen seitlichen Rückhalt für den Piloten (und einen Passagier)

- einen Fußraum

Dieses Zubehör kann ein Teil des Sitzes sein. Der Sitz darf nicht zur Starrheit oder zur Festigkeit des Chassis beitragen.

SF2. Der Fußraum sollte verhindern, daß die Füße des Piloten (und irgendeines Passagiers) den Boden unbeabsichtigt berühren.

SF3. Die äußere Breite des Sitzes darf 1,00M nicht überschreiten.

SF4. Die äußere Länge des Sitzes darf 2,50M nicht überschreiten.

SF5. Die Frontseite des Sitzes oder des Fußraumes darf nicht weiter nach vorne reichen, als bis an die Rückseite des Mastes.

SF6. Verkleidungen deren Form Teile des Sitzes sind und die Begrenzungen des Sitzes nicht überragen sind zulässig. Die Form des Sitzes muß so sein, daß der Körper des Piloten immer völlig unbedeckt ist, wenn er direkt von oben angesehen wird.

SF7. Es soll nicht möglich sein, den Sitz zu verschieben, während die Yacht in Bewegung ist.

SF8. Alle scharfen Ränder an der Yacht müssen sicher gemacht werden.

FISLY ANHANG 02 D: KLASSE 7 SPEZIFIKATION

Jede Sand- oder Landyacht, die von einem Piloten gesegelt wird, der aufrecht steht, deren Rigg nicht aufrecht bleibt, es sei denn der Pilot hält es, wird als Klasse 7 betrachtet.

FISLY ANHANG 02 E: KLASSE STANDARD SPEZIFIKATION [1]

KLASSE STANDARD

Wenn eins der folgenden Einzelteile nicht zutreffend und wenn die Yacht nicht von der SEAGULL Char à voile konstruiert wurde (oder alle weiteren zugelassene Berechtigten, die Sie ersetzt haben können), dann wird die Yacht nicht als «Einheitsklasse international Standart» betrachtet.

Artikel. 1 Das Chassis

- 1,1 die Breite darf nicht größer als 2,64 Meter sein. [2]
- 1,2 die Gesamtlänge darf nicht länger als 4,15 Meter sein.
- 1,3 Der Durchmesser der hinteren Räder muß 17 x 2,25 Zentimeter betragen.
Der Durchmesser des vorderen Rades muß 20 x 1,75 Zentimeter betragen.
Die Räder sind nicht mit internen oder externen Radkappen bedeckt.
- 1,4 Das minimale Gewicht der Yacht beträgt 70 Kilogramm.

Artikel. 2 Das Segel

2,1 der Segelbereich wird in der Übereinstimmung zum Anhang n° 3.A2 "Règlement International de Roulage et de Course (RIRC)" gemessen.
Der maximale Segelbereich ist 5,80m², Mast, Baum und Verkleidungen der ausgeschlossenen Masttasche. Das Firmenzeichen Standart wird in den oberen Teil des Segels zwischen der 4. und den 5. Segellatte in Position gebracht. Das Nationalitätskennzeichen wird zwischen der Dritten und den weiter Segellatten auf beide Seiten des Segels in Position gebracht, und muß an der Backbordseite niedriger sein. Die internationale Segelzahl wird zwischen den ersten und zweiten Segellatten in Position gebracht, und ist an Steuerbord höher. Die Farbe des Buchstabens "S" ist zu der Farbe der Zahlen unterschiedlich und wird durch einen Punkt getrennt. Werbung wird zwischen dem Baum und dem ersten Segellatte erlaubt, die von der unteren Seite der Anlage anfangen. Nur die Segel, die durch die Firmen SEAGULL und OMEGA gefertigt werden (oder weitere zugelassene Berechtigten, die sie ersetzt haben können), sind erlaubt.

Artikel. 3 Der Mast

3,1 die Länge des Mastes darf nicht länger sein als 5,50 Meter. Die Kurve eines Mastes der « Einheitsklasse international Standart » muß zu jedem Mast der «Einheitsklasse international Standart » einer anderen Yacht identisch sein. Der Mast wird aus drei Teilen gebildet. Verstärkungen innerhalb des Mastes sind nicht erlaubt.

Artikel. 4 Der Flaschenzug (Blöcke)

4,1 der Flaschenzug wird an dem Baum und am Chassis mittels eines Seils das maximal ein 6-Millimeter-Durchmesser hat befestigt.

[1] F.G.A. 20/10/96

[2] F.G.A. 26/09/98

FISLY ANHANG 02 F: KLASSE 8 SPEZIFIKATION [1]

Artikel. 1 PARAKART (ALLGEMEINES)

1,1 Definition

Ein Parakart ist ein Fahrzeug mit mindestens zwei Rädern, das durch einen Drachen angetrieben wird.

Der Drachen wird durch einen Piloten gesteuert, ist aber nicht am Parakart befestigt.

1,2 Der Pilot

Der Pilot muß im sitzen oder liegen dem Parakart steuern.

Der Pilot darf nicht durch die Struktur des Parakart umgeben werden und kann nicht irgendwie an ihm befestigt werden.

Fußschlaufen sind auf Fußrasten erlaubt, aber sie müssen flexibel und nicht metallisch sein.

Die Stopper auf dem Fußrasten müssen ohne scharfe Ecken abgerundet werden.

1,3 Die Bremse

das Bremssystem für das Parakart muß eine Windbremse sein, die durch den Drachen geschieht.

Artikel. 2 Abmaße

2,1 Länge

maximal 3.5 Meter Lang, alles Zusammen

2,2 Breite

maximale 3 Meter Breit, alles Zusammen

2,3 Räder

Die Räder dürfen nicht größer als, 26 Zoll Durchmesser sein, das umfasst das aufgeblasen des Luftreifen auf 2 BAR Luftdruck, es gibt keine Beschränkung der Breite der Luftreifen. Die Speicheräder müssen mit hartem Material abgeschirmt werden.

2,4 Richtung

Es gibt keine Begrenzung des Wenderadius.

2,5 Ballast

Es ist erlaubt Gewichte in den Parakart zuzuladen, das Maximum des gewährten Gewichts ist 20 Kilogramm, das hinzugefügte Gewicht muß eine gerundete Form ohne scharfe Ecken haben.

Die Zusatzgewichte auf dem Parakart dürfen nicht zu verschieben sein, während der Parakart in Bewegung ist.

Keine zusätzliche Gewichte sind am Piloten erlaubt.

Artikel. 3 DRACHEN UND LEINEN

3,1 Leinendefinition

Flugleinen sind jene Leinen, die die Handgriffe an das Zaumsystem des Drachens verbinden.

3,2 Anschluß

die Flugleinen müssen an den Handgriffen und den Drachen direkt ohne etwas dazwischen verbunden werden.

3,3 Leinenlänge

Die Länge wird gemessen zwischen den Handgriffen und der Rückseite des letzten Drachens, die maximale erlaubte Länge beträgt 50 Meter.

3,4 Material

Metall und Kevlar oder jede andere ähnliche Alternative für die Flugleinen sind nicht erlaubt, sondern erlaubt ist eine Höchstleinenlänge eines Meters ausgehend von den Griffen, die sehr widerstandsfähig und starr ist ohne daß, sie aus Kevlar, Metall oder einer ähnlichen Alternative gefertigt ist.

Artikel. 4 AUSRÜSTUNG DES PILOTEN

Das Gurtzeugsystem muß aus einer geöffneten Art sein (zum Beispiel: Windsurfhaken) oder mit einem mechanischen schnellen Freigabesystem ausgestattet sein. Es muß ein nicht sicherndes Gurtzeugsystem sein.

Artikel. 5. IDENTIFIKATIONS NUMMER

Die Identifikationsnummer des Piloten muß auf beide Seiten des Parakart und in der Mitte der Rückseite angebracht werden.

Die Kennnummern müssen sein:

- 14 Zentimeter hoch
- 5 Zentimeter groß
- Streifenbreite: 2 Zentimeter

im schwarzen Farbsatz auf weißem Hintergrund und fortgeführt werden durch den Kennzeichnungsbuchstaben des Landes des Piloten
(zum Beispiel: Die Zahl 15 und Deutsch so muß diese Kennzeichnung sein : G15).

FISLY ANHANG 03 A1: VERMESSUNG EINES SAND- ODER LANDYACHT SEGEL; KLASSE 2 & 3

Die Vermessung des Segels einer Yacht ist von seiner Klasse abhängig. Die Segel Vermessung wird wie folgt durchgeführt:

KLASSE 2 UND 3

der Bereich, der dem Wind ausgesetzt wird (Mast + Baum + Segel), kann nicht 11,30 m². für Klasse 2 übersteigen und 7,35 m² für Klasse 3.

AUSRÜSTUNG:

- 3 Stangen (50 Zentimeter lang) zum im Boden stecken
- 1 Quadrat - Seiten 40 cm X 60 cm
- 1 Bandmaß 10 m lang, mit Zentimeterteilung
- 1 Maßblatt - Formular im Anhang
- 1 verbindlicher Helfer

VERFAHREN:

1. Mast, Segel und Baum werden separat gemessen.

Für die Klasse 2 & 3 wird die Oberfläche des Segels abgezogen, die innerhalb der Mastschiene der Gesamtfläche enthalten ist.

SEGEL

Formel:

$$\text{Oberfläche VI} = \left\{ \frac{[X_0 + x_n] * H}{2} \right\} + \left\{ [X_1 + X_2 + \dots + X_{n-1}] * H \right\} + \frac{[X_n + H_1]}{2}$$

In der Praxis misst man die Seiten X₀, X₁, X_n in einer Weise, die das Teil des Segels entfernt, das innerhalb der Mastschiene ist.

MAST

Formel:

$$\text{Oberfläche SM} = \left\{ \frac{[M_0 + M_1] * HM}{4} \right\} + \left\{ \frac{[M_1 + M_2] * HM_2}{4} \right\} + \left\{ \frac{[M_2 + M_3] * HM_2}{4} \right\}$$

(wo HM₂ = H/2)

Zum Feststellen der Oberfläche des Mastes bricht man die Fläche in einfache geometrische Formen.

BAUM

Formel: SB = BO * HB

nur die seitliche Oberfläche des Baums wird gemessen. Im Fall, in dem ein Baum nicht in der Form rechteckig ist, sollte seine Form in einfache geometrische Formen gebrochen werden.

Für die unterschiedlichen Maße M₀, HM, HM₁, H, X, etc. beziehen Sie sich die auf Diagramme im Anhang 03 B1.

FISLY ANHANG 03 A2: VERMESSUNG EINES SAND- ODER LANDYACHT SEGEL; KLASSE 5

KLASSE 5

Der Bereich, der dem Wind ausgesetzt wird (nur das Segel). Dieser darf 5,5 m². nicht übersteigen.

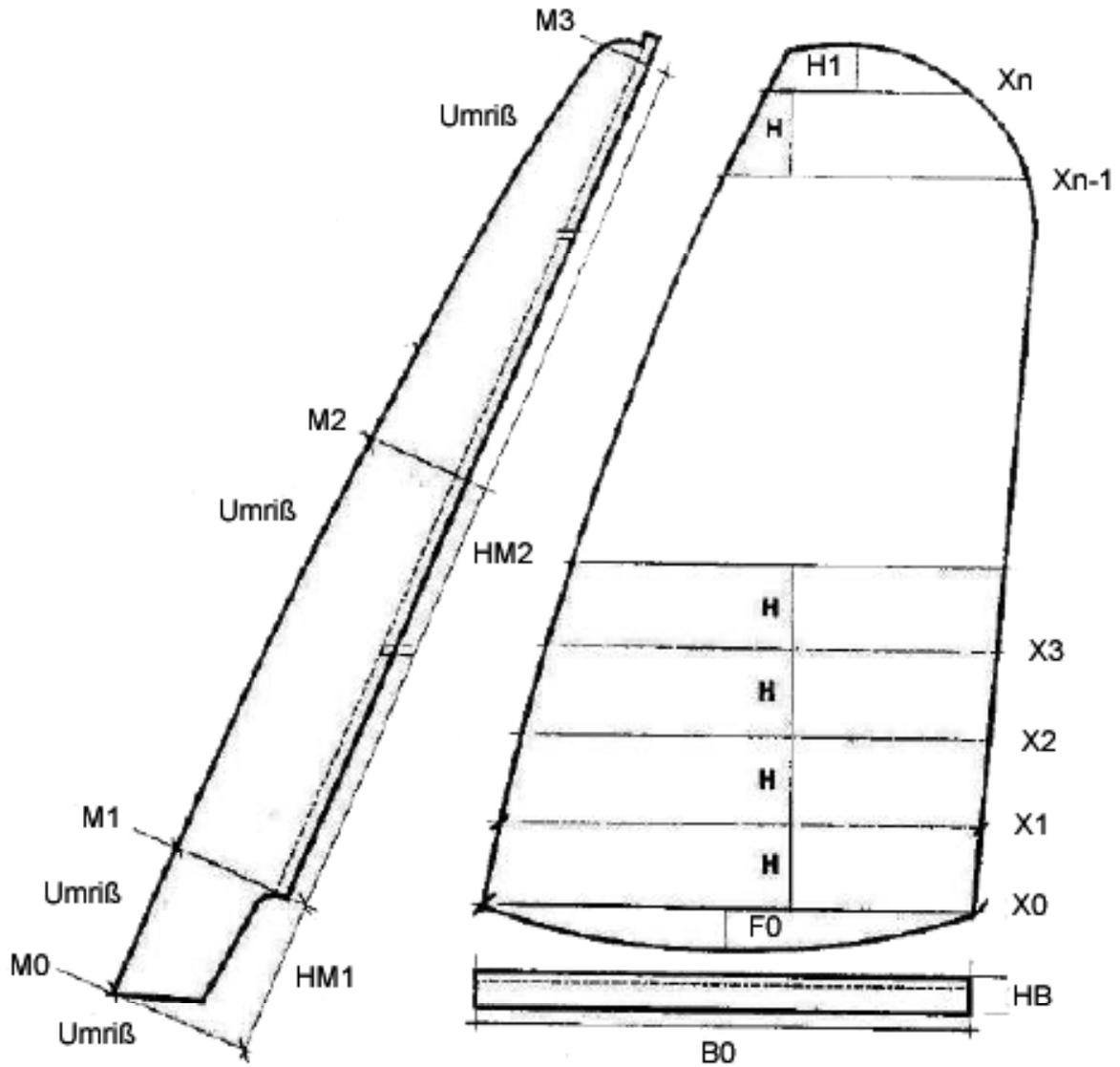
AUSRÜSTUNG:

- 3 Stangen (50 Zentimeter lang) zum im Boden stecken
- 1 Quadrat - Seiten 40 cm X 60 cm
- 1 Bandmaß 10 m lang, mit Zentimeterteilung
- 1 Maßblatt - Formular im Anhang
- 1 verbindlicher Helfer

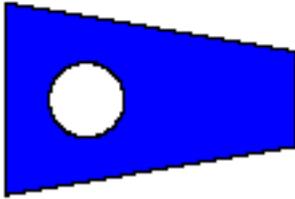
VERFAHREN:

Das Verfahren ist das Selbe wie für die Klasse 2 und 3 (Ausschließlich Mast und Baum).

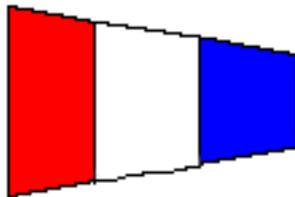
FISLY ANHANG 03 B1: MESSEN EINES SAND- ODER LANDYACHT SEGELS; SEGEL



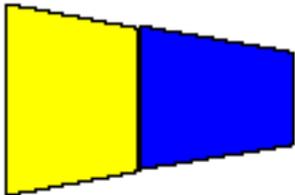
FISLY ANHANG 04 A: KLASSEN FLAGGEN



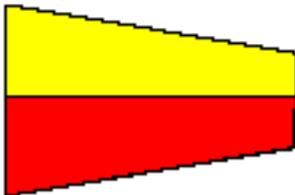
Klasse 2: blaues Trapez
mit weißem Kreis in der Mitte



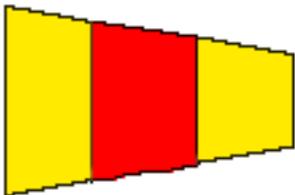
Klasse 3: Trapez, rot an der Stange,
weiß und blau am Ende



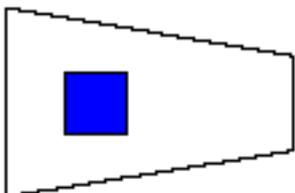
Klasse 5: Trapez, gelb an der Stange,
blau am Ende



Klasse 7: Trapez, obere Hälfte gelb,
untere Hälfte rot



Frauen: Trapez, gelb an der Stange,
rot und gelb am Ende



Standard Klasse: weißes Trapez mit blauen
Quadrat in der Mitte

FISLY ANHANG 04 B: REGATTALEITER FLAGGEN



rote Flagge gehisst:
segeln Stopp
sofortige Rückkehr zum Start



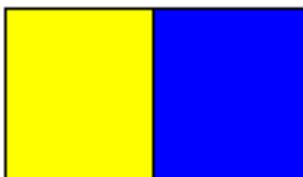
rote Flagge gesenkt:
Signal für den Start des Rennens



grüne Flagge:
Die Dauer des Rennens ist verkürzt



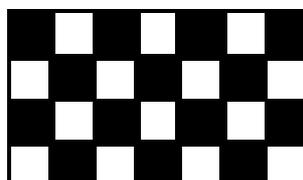
grüne Flagge mit gelber Diagonale:
Briefing



gelb/blau Flagge:
fordert den Piloten dem diese gehisst wird auf
sofort zu stoppen



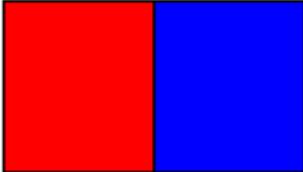
gelbe Flagge:
bricht das Rennen ab



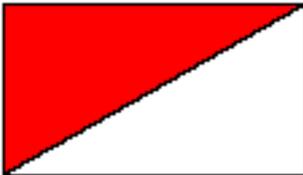
karierte Flagge:
signalisiert das Ende des Rennens

FISLY ANHANG 05 A: WENDEMARKE

ORANGE ZONE FLAGGEN



orange und blaue Stander oder Kegel:
orange Linie

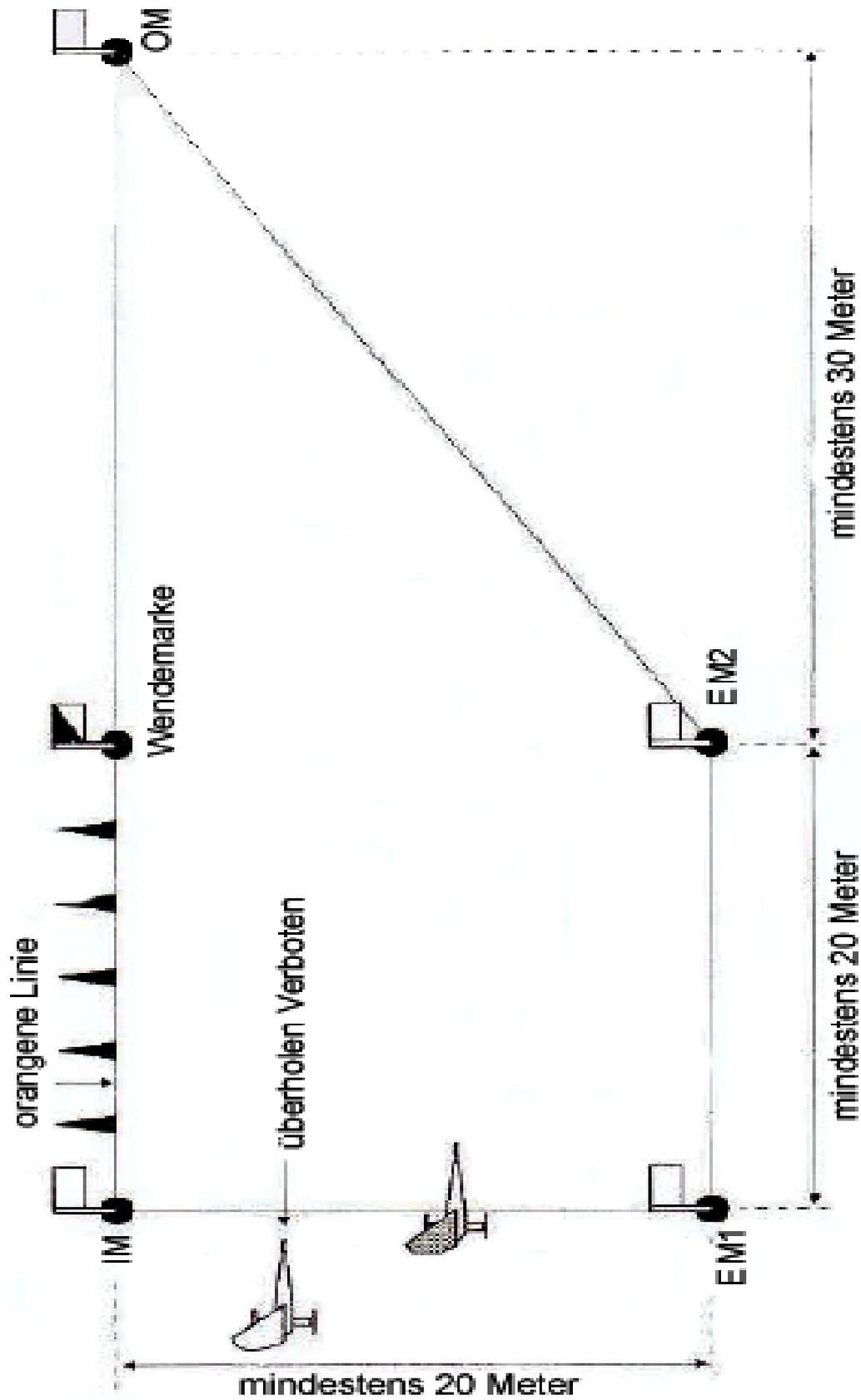


rot und weiße Flagge (diagonal):
Wendemarke



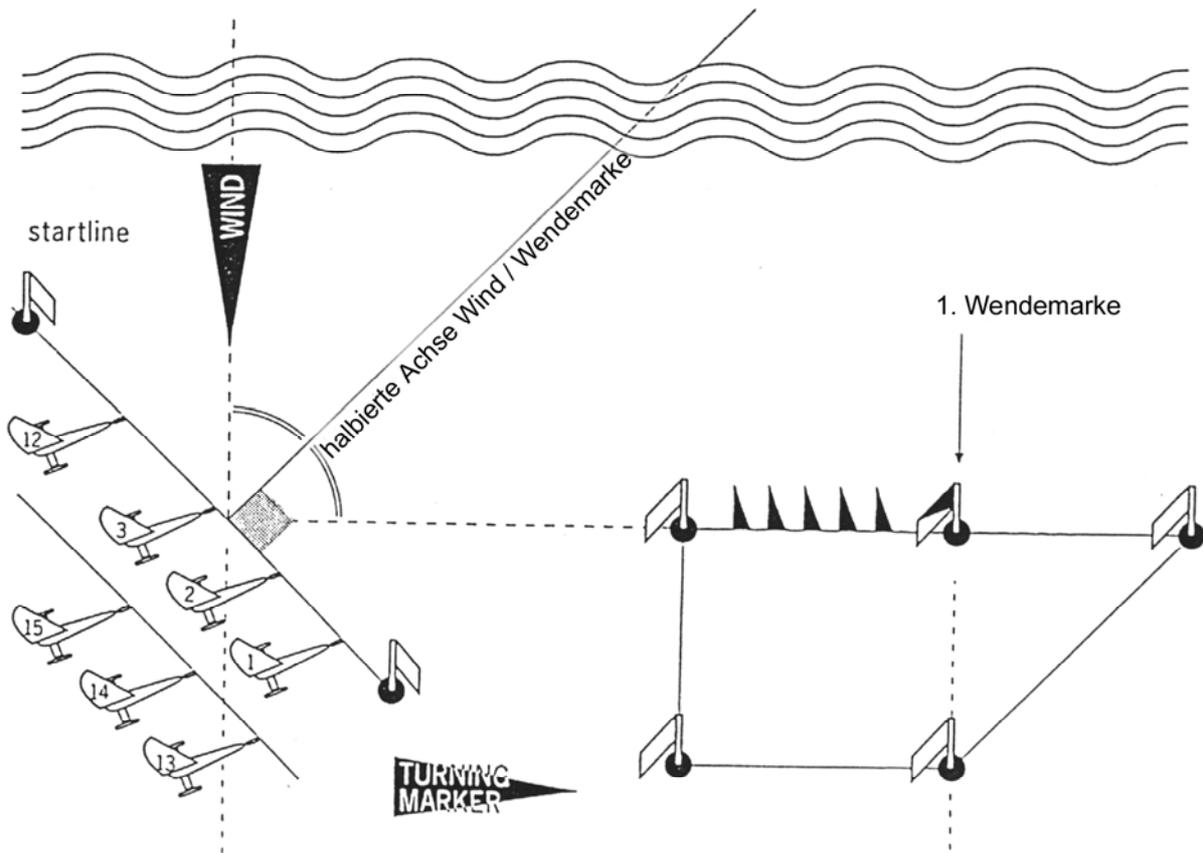
orange Flagge:
innere Markierung, excentered Markierung 1 & 2,
äußere Markierung

FISLY ANHANG 05 B: WENDEMARKE



FISLY ANHANG 06 A3: STARTLINIE; SEITLICHER WIND

Allgemeiner Fall



FISLY ANHANG 06 B: MOREL GITTER

Das Zuteilungssystem der Startpositionen, das unten beschrieben ist, ist für einen "sechs Rennen" Wettbewerb gültig. Dennoch, selbst wenn das Programm nicht vollständig durchgeführt wird, ist die Wahrscheinlichkeit der Gleichstellung jedes Piloten recht gut.

Weniger als 15 Teilnehmer

1-1, Der Start, findet auf einer Linie mit so vielen Positionen wie Teilnehmer statt.

1-2 Die Startpositionen fürs 1, 3 & 5 Rennen werden zufällig gelost und die Startpositionen für 2, 4 & 6 Rennen sind beziehungsweise symmetrisch im Bezug zur Mitte der Linie.

Beispiel: 14 Teilnehmer;

Gezogene Position für das erste Rennen: 3

Position für das zweite Rennen: 12

1 2 3 4 5 6 7 - 8 9 10 11 12 13 14

Von 15 Teilnehmer aufwärts

2-1 Zum Feststellen der Startposition (nur) für das erste Rennen: nehmen Sie die Anzahl der Eintragungen und wählen Sie die nächste Zahl über diesem, das eine Mehrfaches von 6 ist, und zeichnen Sie dann Lose für die Startpositionen der Teilnehmer von dieser Zahl heraus. Die Startpositionen für die folgenden Rennen werden auf dem passenden Rasterfeld gefunden, indem man horizontal lesend rechts startend von der gezogenen Startposition beginnt und dann wieder auf der gleichen Linie von links nach rechts beginnend liest, wenn man das Ende der Linie erreicht.

Beispiel: 26 Teilnehmer - Rasterfeld verwenden für 30. / Gezogene Position für das erste Rennen 18. Folgende Positionen sind: 8, 28, 3, 23, 13.

2-2 Zeilenzahl für den Anfang:

- 15 bis 18 Teilnehmer 2 Linien von 9
- 19 bis 24 Teilnehmer 2 Linien von 12
- 25 bis 30 Teilnehmer 2 Linien von 15
- 31 bis 36 Teilnehmer 3 Linien von 12
- 37 bis 42 Teilnehmer 3 Linien von 14
- 43 bis 48 Teilnehmer 3 Linien von 16
- 49 bis 54 Teilnehmer 3 Linien von 18
- 55 bis 60 Teilnehmer 3 Linien von 20

66 YACHTS					
1	39	50	22	28	61
2	38	51	21	27	62
3	37	52	20	26	63
4	36	53	19	25	64
5	35	54	18	24	65
6	34	55	17	23	66
7	44	45	16	33	56
8	43	46	15	32	57
9	42	47	14	31	58
10	41	48	13	30	59
11	40	49	12	29	60

60					
1	36	45	20	26	55
2	35	46	19	25	56
3	34	47	18	24	57
4	33	48	17	23	58
5	32	49	16	22	59
6	31	50	15	21	60
7	40	41	14	30	51
8	39	42	13	29	52
9	38	43	12	28	53
10	37	44	11	27	54



36 YACHTS					
1	22	27	12	16	33
2	21	28	11	15	34
3	20	29	10	14	35
4	19	30	9	13	36
5	24	25	8	18	31
6	23	26	7	17	32

42 YACHTS					
1	25	32	14	18	39
2	24	33	13	17	40
3	23	34	12	16	41
4	22	35	11	15	42
5	28	29	10	21	36
6	27	30	9	20	37
7	26	31	8	19	38

48 YACHTS					
1	29	36	16	21	44
2	28	37	15	20	45
3	27	38	14	19	46
4	26	39	13	18	47
5	25	40	12	17	48
6	32	33	11	24	41
7	31	34	10	23	42
8	30	35	9	22	43

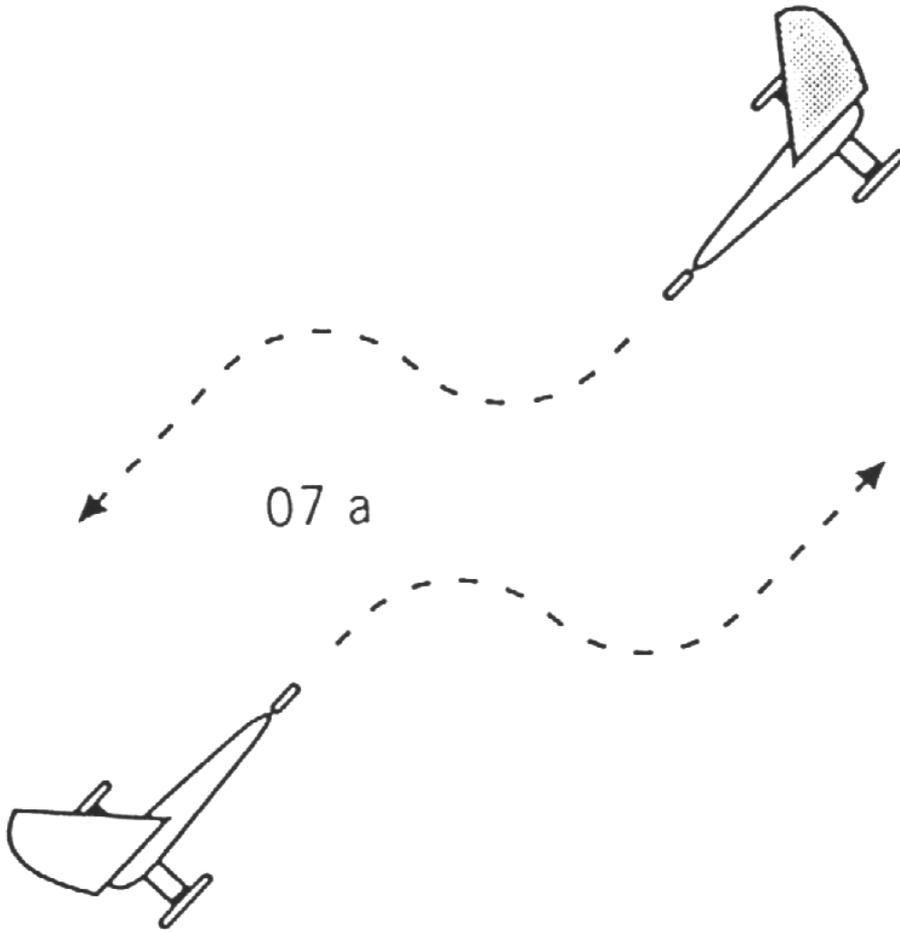
54 YACHTS					
1	33	40	18	24	49
2	32	41	17	23	50
3	31	42	16	22	51
4	30	43	15	21	52
5	29	44	14	20	53
6	28	45	13	19	54
7	36	37	12	27	46
8	35	38	11	26	47
9	34	39	10	25	48

30 YACHTS					
1	25	11	20	6	30
2	24	12	19	7	29
3	23	13	18	8	28
4	22	14	17	9	27
5	21	15	16	10	26

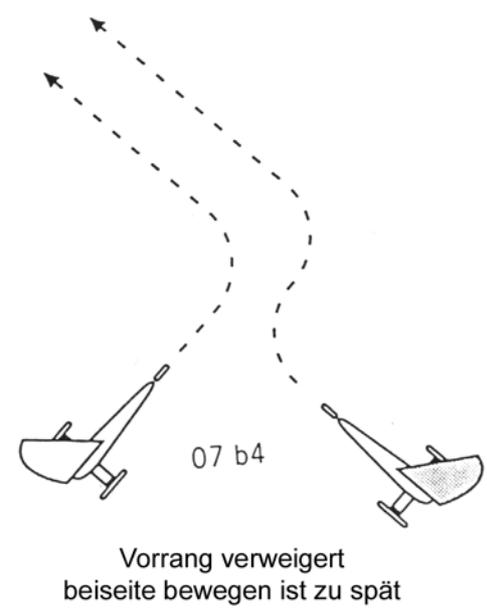
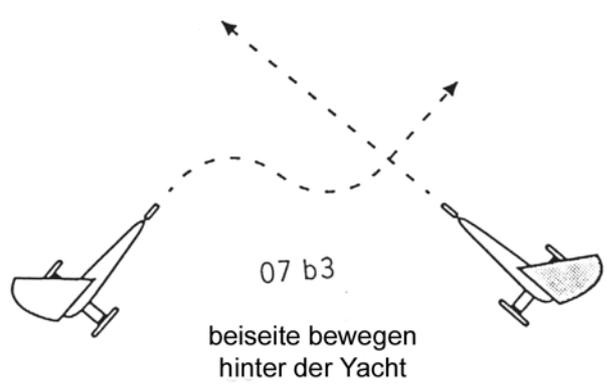
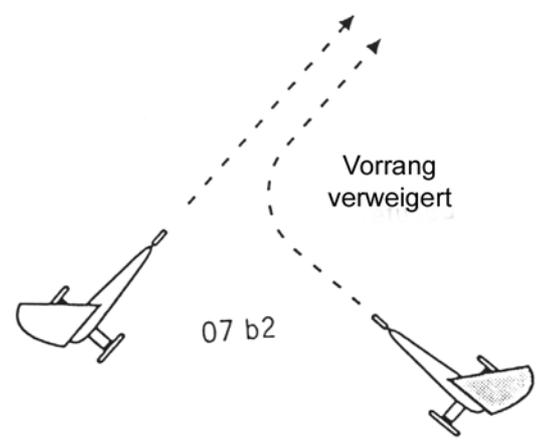
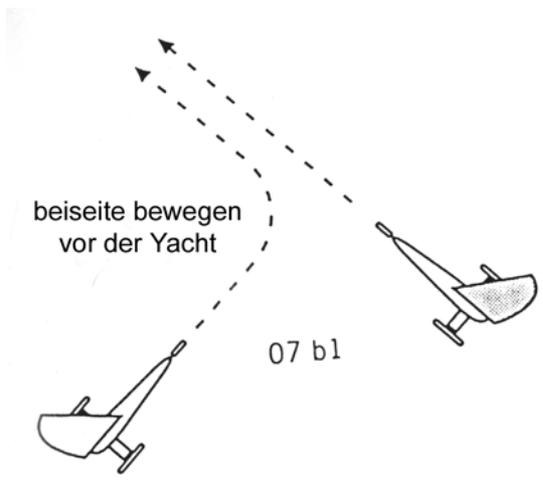
24 YACHTS					
1	20	9	16	5	24
2	19	10	15	6	23
3	18	11	14	7	22
4	17	12	13	8	21

18 YACHTS					
1	15	7	12	4	18
2	14	8	11	5	17
3	13	9	10	6	16

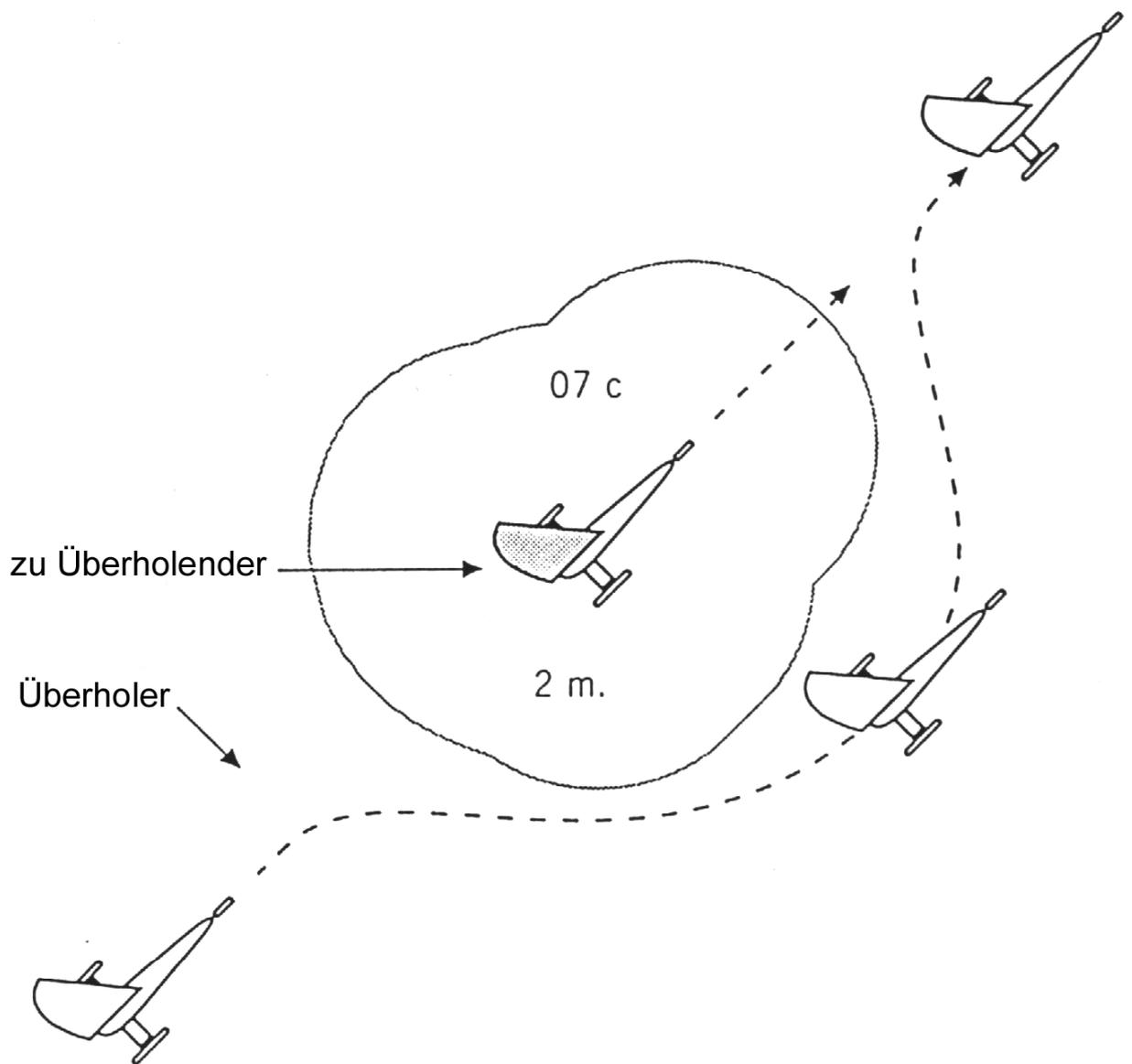
FISLY ANHANG 07 A: BEGEGNUNG



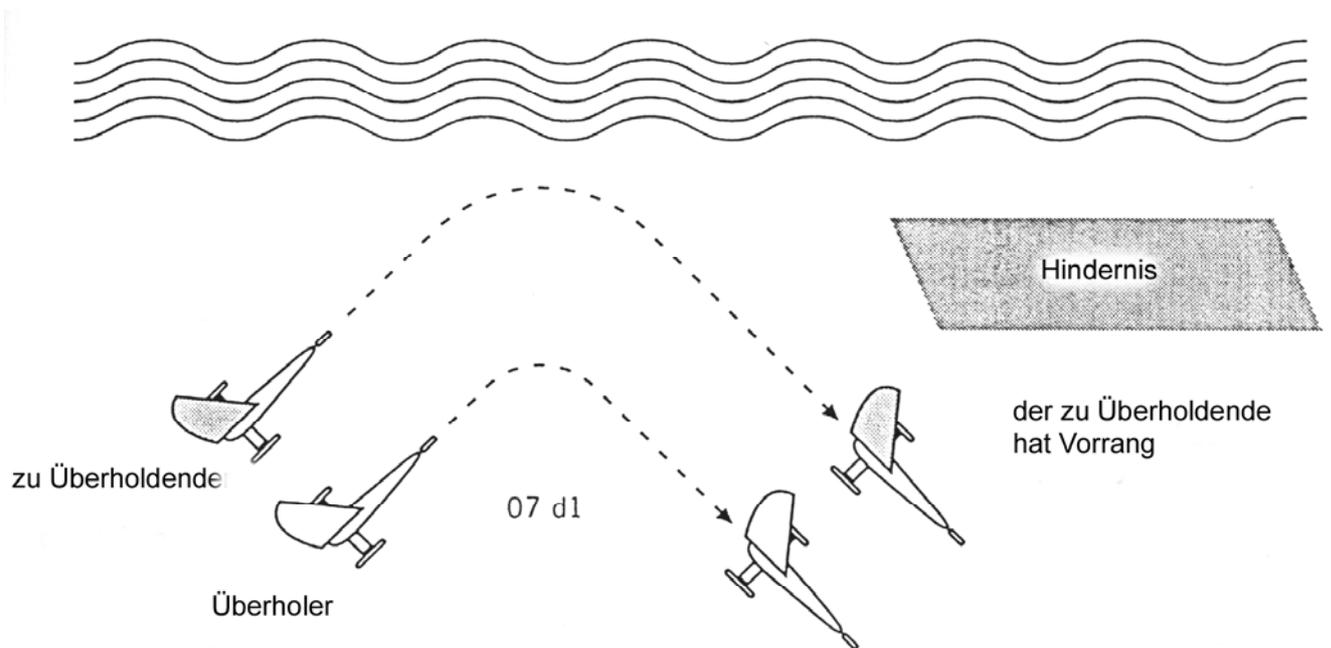
FISLY ANHANG 07 B: KREUZEN



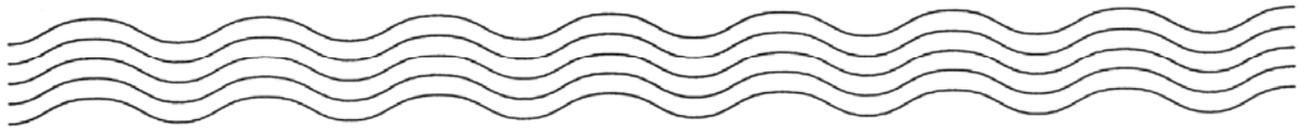
FISLY ANHANG 07 C: ÜBERHOLEN



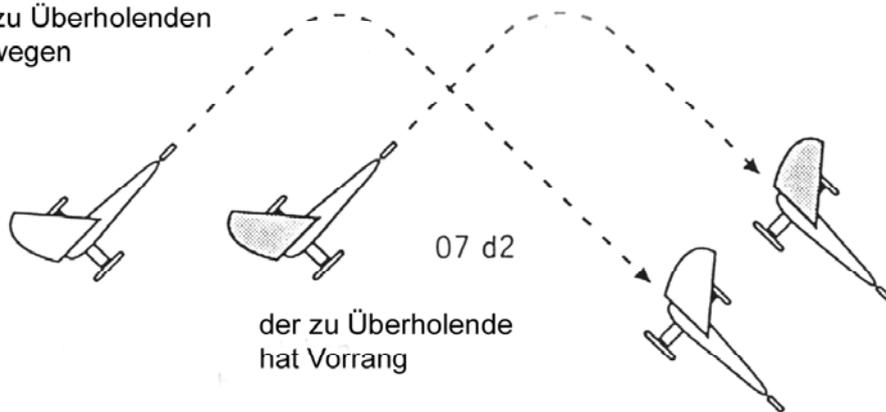
FISLY ANHANG 07 D1: ÜBERHOLEN IN ANWESENHEIT EINES HINDERNISSES



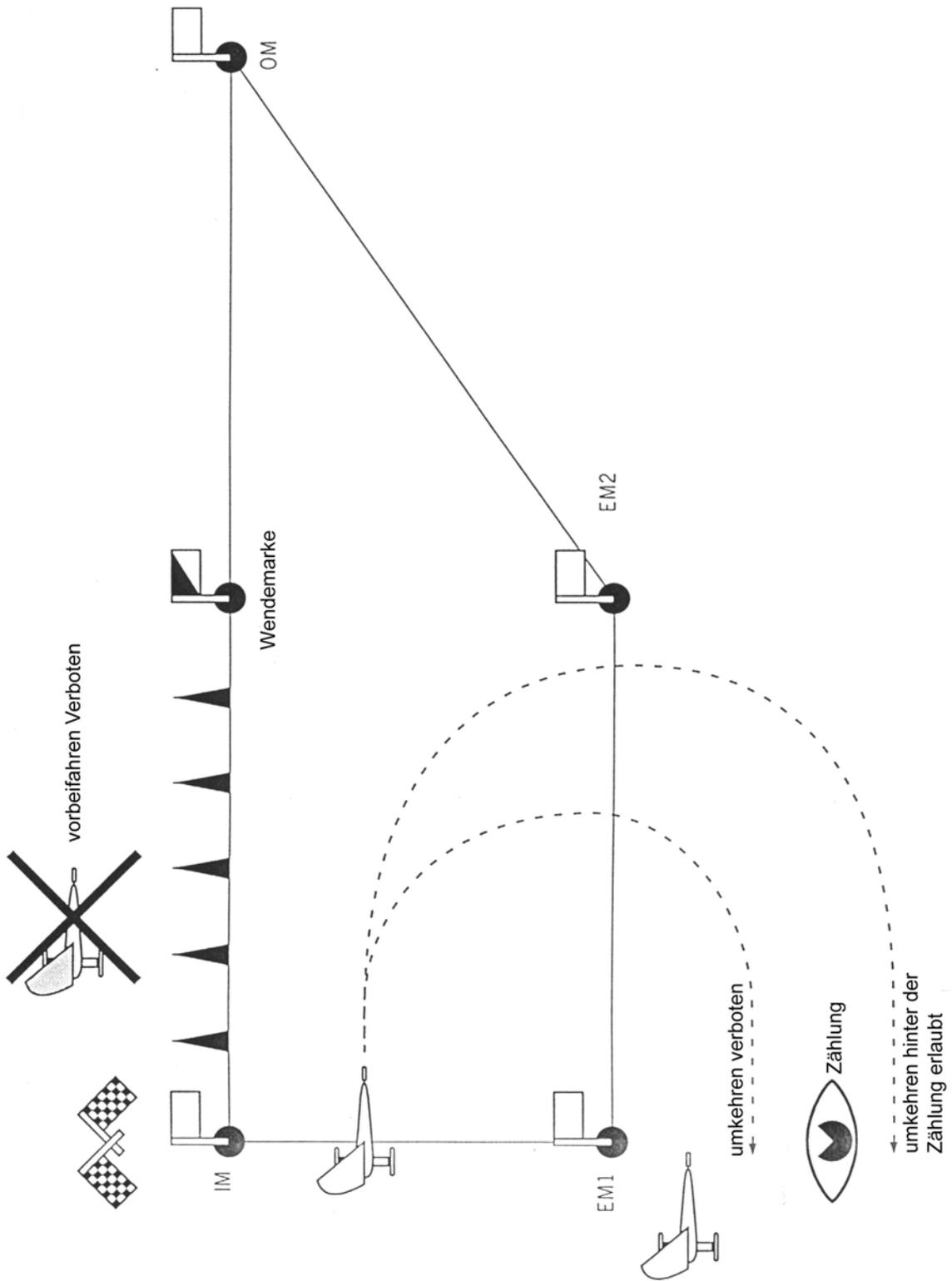
FISLY ANHANG 07 D2: ÜBERHOLEN IN ANWESENHEIT EINES HINDERNISSES



der Überholer muß sich
hinter dem zu Überholenden
beiseite bewegen



FISLY ANHANG 08: ANKUNFT AN DER WENDEMARKE ODER BOJE



FISLY ANHANG 09: PROTEST FORMULAR

MANIFESTATION

Event
Club organisateur
Organising Club

Date

Course N°
Race Number

PILOTE QUI RECLAME
Protesting Yacht

Propriétaire ou représentant
Owner or representative

Adresse
Address

N° de voile
Sail number

Signature

Téléphone

Classe
Class

Club
Licence

PILOTE CONTRE QUI L'ON RECLAME
Protested Yacht

Propriétaire ou représentant
Owner or representative

Adresse
Address

N° de voile
Sail number

Club

Téléphone

NOTIFICATION

Notification

Le pilote qui réclame a-t-il informé le pilote contre qui il réclame de sa réclamation ?
Did the protesting yacht inform the protested yacht of the protest ?

Oui Non
Yes No

Si oui, comment ?
If so, how ?

Quand ?
When ?

Entourez la réponse
Circle one

INCIDENT Lieu et Moment
When and where

Règle(s) supposé(s) enfreint(e)s
Rule(s) alleged to have been infringed

Témoin(s)
Witness(es)

DESCRIPTION DE L'INCIDENT

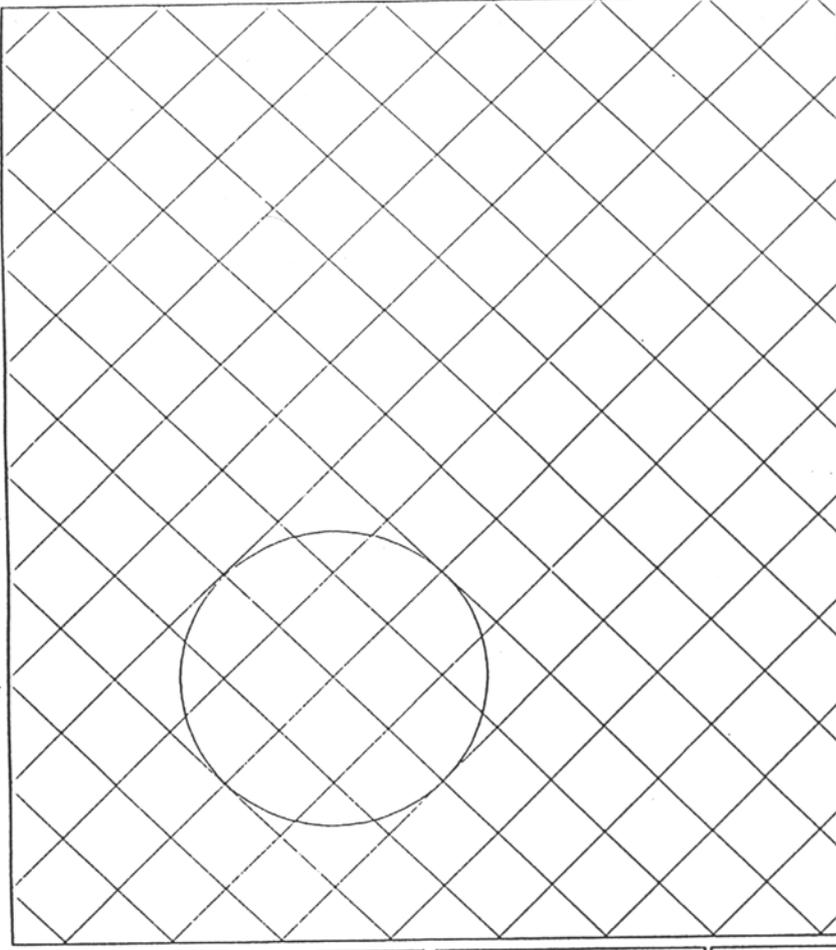
Description of the incident:

Diagram of the incident (One square = one yacht length)

Dessinez sur le croquis : la direction du vent et sa force -
Bouées(ou direction vers la bouée) - Positions des chars à différents moments de l'incident.

Show on diagram :
Wind direction and strength -

Marks(or direction to marks) - Position of yachts at various times



Empty lines for the description of the incident.

PARTIE RÉSERVÉE AU COMITÉ DE RÉCLAMATION
Remainder of form for protest committee use only

FORMALITÉ DE PRÉ-INSTRUCTION : Pré-hearing information

Heure limite de dépôt <i>Protest time limit</i>	Date:	Parties convoquées à l'instruction <i>Parties notified of hearing</i>	Entourez la réponse <i>Circle one</i>
Heure de réception <i>Protest received</i>	Heure : time	Réclamant <i>Protestor</i>	Oui / Non <i>Yes / No</i>
Heure d'instruction prévue <i>Hearing scheduled</i>		Réclamé <i>Protestee</i>	Oui / Non <i>Yes / No</i>

RECEVABILITÉ DE LA RÉCLAMATION
Hearing to validate protest

Parties présentes : Yacht réclamant représenté par :
Parties present Protesting yacht represented by

Yacht contre lequel on réclame représenté par :
Protested yacht represented by

Entourez la réponse
Circle one

Remarques / Remarks

Objections concernant les parties présentes
Objection about interested party made

Appel immédiat et approprié
Hail immediate and appropriate

Le pilote qui réclame a averti/ou essayé d'avertir le pilote
contre lequel il réclame
Protestor informed/tried to inform protestee

Nature de l'incident identifiée dans la réclamation
Nature of incident identified in protest

La réclamation a-elle été déposée dans le temps limite
Protest lodged within time limit

Conclusion (cocher la case)
Conclusion (tick one)

Réclamation valide, l'instruction peut être ouverte
Protest valid, hearing will proceed

Réclamation non valide et refusée
Protest invalid and refused.

FAITS ÉTABLIS
Facts found

Croquis Croquis du pilote approuvé par le Comité
Diagram Diagram of pilot is endorsed by the committee

Croquis du Comité de réclamation joint
Committee's diagram is attached

Conclusions et Règles applicables
Conclusions and rules that apply

Décision

Composition du Comité de Réclamation
Protest Committee members

Signature du Président / Signature of Chairman

Date d'instruction :
Date of hearing

Date de la décision
Date of decision

Décision annoncée en présence de
Decision announced in presence of

réclamant protestor celui contre lequel on réclame autre other

Rapport écrit de décision demandé
Written decision requested

Date de la demande
Date requested

Date de transmission
Date transmitted

Réclamant - Protestor
Protestee

Oui / Non - Yes / No
Oui / Non - Yes / No

FISLY ANHANG 10 A:GESCHWINDIGKEITS REKORDE

REGELUNGEN FÜR ALLE GESCHWINDIGKEITS REKORD VERSUCHE

EINLEITUNG: Dieses ist die Geschwindigkeit, die über einem Abstand von 50 Metern notiert wird (dieses ist der Bezugsabstand für alle Rekorde).

MESSVERFAHREN A [3]

Alle offiziellen Geschwindigkeitsmessungen müssen wissenschaftlich für rechtsgültig erklärt und durch ein Meßsystem außerhalb der Yacht durchgeführt werden.

Zusätzlich zur ersten Messung muß eine zweite Messung durch ein getrenntes System gemacht werden. Alle Meßsysteme müssen geeicht werden.

Es fällt in die Zuständigkeit des Herausforderers zu beweisen, daß das Messverfahren wissenschaftlich gültig ist, und alle notwendigen Beweise zu liefern, um den Antrag zu stützen.

MESSVERFAHREN B

Die Geschwindigkeit des Durchganges wird mittels eines Lichtstrahls am Eingang und am Ausgang der abgegrenzten Zonen gemessen. Der Lichtstrahl steuert eine Stoppuhr, die zur Zeitmessung in 1/1000 Sekunde fähig ist.

Das Ergebnis jedes Rennens muß auf dem Meßstreifen aufgedruckt werden.

ABSTAND UND MESSVERFAHREN EINES DURCHLAUFES

der Abstand eines Durchlaufes beträgt 50 Meter.

Das Maß eines Durchlaufes muß mit dem Hilfsmittel eines Landvermessungsrades oder des kalibrierten doppelten Dekameterbandmasses (Maßband in 10er Teilung) erstellt werden. Die Breite des Durchlaufes zwischen den Lichtstrahlen ist frei, aber an der Parallelität zwischen den zwei Linien, die den Flur bilden, muß rigoros festgehalten werden.

BENUTZTE AUSTRÜSTUNG FÜR DEN REKORD VERSUCH

Mit Ausnahme von Apparaturen zum elektronischen Informationserwerbs müssen alle Bedienteile oder unterstützenden Bedienteile zur Steuerung der Yacht und zur Änderung der Profileinstellung von Hand gemacht werden. [1]

Der Kämpfer muß angeben, ob der Rekordversuch in einer Produktionsyacht oder in einem Prototyp erreicht werden soll.

Der Kämpfer muß die Klasse und die Art der gewählten Yacht für den Versuch spezifizieren.

A) Produktionsyacht der Klasse 7: für Rekorde in den Produktionsyachten darf keine Änderung gemacht werden, mit Ausnahme von rutschfesten Vorrichtungen.

B) Prototyp der Klasse 7: eine Beschreibung der geänderten Yacht und ein Foto als Referenz muß zum Rekordanspruch beigelegt werden.

GÜLTIGKEITSERKLÄRUNG DES REKORDES

Nur Rekorde auf natürlichen Oberflächen und ohne Starthilfe werden bestätigt. [2]

Der Kämpfer muß lizenziert sein.

Der Kämpfer benachrichtigt die Vereinigung über Datum, Platz, Wahl des Geländes (Strand, Flugplatz...) mindestens 15 Tagen vor dem Datum des Versuchs.

Die Geschwindigkeit muß mehr als 0,2% über den zu schlagenden Rekord liegen.

Die Anwesenheit eines Funktionärs für die Überprüfung der Programmierung der Stoppuhr, des Abstands des Durchlaufes und die Gültigkeit jeden Rennens zu überwachen ist obligatorisch.

Dieser Funktionär muß durch die Vereinigung anerkannt sein und für mindestens zwei Jahre zugelassen sein. Der Funktionär kann sein:

- Präsident einer Vereins
- Mitglied des Ausschusses einer Vereins
- Mitglied des Vorstandes der Vereinigung
- Mitglied des Rennausschusses der Vereinigung,

Wenn ein neuer Rekord aufgestellt wurde, schickt der Funktionär einen beurkundeten Brief innerhalb 48 Stunden zur Vereinigung, und empfiehlt die Annahme des Rekords und gibt Details über den Ort, die Zeit, die auf dem Meßstreifen angezeigt wird, die Kraft und Richtung des Windes an.

[1] & [2] F.G.A. 26/09/98

[3] F.G.A. 12/02/2000

FISLY ANHANG 10 B: LANGSTRECKEN REKORDE

REGELUNGEN FÜR ALLE LANGSTRECKEN REKORDE

EINLEITUNG: Er besteht aus einem Rekord welcher die Entfernung umfasst, die während einer ununterbrochenen Periode von 24 Stunden erreicht wird, mit einem Maximum von 3 Piloten.

MESSMETHODE

Die Meßmethode muß der Vereinigung vorgeschlagen werden und durch sie bestätigt werden.

AUSRÜSTUNG DIE FÜR DEN REKORDVERSUCH BENUTZT WIRD

Der Kämpfer muß angeben, ob der Rekordversuch in einer Produktionsyacht oder in einem Prototyp erreicht werden soll.

Der Kämpfer muß die Klasse und die Art der Yacht die für den Versuch gewählt wurde spezifizieren.

A) Produktionsyacht der Klasse 7: für Rekorde in den Produktionsyachten darf keine Änderung gemacht werden, mit Ausnahme von rutschfesten Vorrichtungen.

B) Prototyp der Klasse 7: eine Beschreibung der geänderten Yacht und ein Foto als Referenz muß zum Rekordanspruch beigelegt werden.

GÜLTIGKEITSERKLÄRUNG DES REKORDES

Der Kämpfer muß lizenziert sein.

Der Kämpfer benachrichtigt die Vereinigung über Datum, Platz, Wahl des Geländes (Strand, Flugplatz...) mindestens 15 Tagen vor dem Datum des Versuchs.

Der Abstand muß mehr als 0,2% über den zu schlagenden Rekord sein.

Die Anwesenheit eines Funktionärs vor Ort ist obligatorisch.

Dieser Funktionär muß durch die Vereinigung anerkannt sein und für mindestens zwei Jahre zugelassen sein.

Der Funktionär kann sein:

- Präsident einer Vereins
- Mitglied des Ausschusses einer Vereins
- Mitglied des Vorstandes der Vereinigung
- Mitglied des Rennausschusses der Vereinigung

Wenn ein neuer Rekord aufgestellt wurde, schickt der Funktionär einen Brief innerhalb von 48 Stunden zur Vereinigung, und empfiehlt die Annahme des Rekords, gibt Details über den Ort, den Tag, die Einzelheiten Stunde für Stunde, die auf dem Kurs im Verlauf der 24 Stunden erreichte Anzahl der Kilometer, zusammen mit den Name der Piloten an.

FISLY ANHANG 11: INTERNATIONALE VERANSTALTUNGEN

INTERNATIONALE VERANSTALTUNGEN

1) WETTFAHRT KATEGORIEN

N	= national
Na	= nationale Kategorie A
IB	= internationale Kategorie B
IA	= internationale Kategorie A
IAA	= internationale der Kategorie AA

2) DEFINITION UND BEDINGEN

- N = nationales Wettfahrt (oder Wettkampf) = Rennen, das ein Verein oder eine Vereinigung mit einer lokalen oder begrenzten Wichtigkeit organisiert
- Na = nationale Wettfahrt (oder Wettkampf) Kategorie A = regionale oder nationale Meisterschaft
- IB = internationale Wettfahrt (oder Wettkampf) Kategorie B = Rennen, das mit Teilnahme der Piloten aus unterschiedlichen Ländern organisiert wird.

Bedingungen für die Zulassung (N, Na, IB)

- das Rennen müssen in Übereinstimmung der R.I.R.C. und besonders mit Artikeln 8b) und 11 organisiert werden, die angewendet werden müssen
- Mindestens 15% der teilnehmenden Piloten muß, in einem anderem Land als das des organisierenden Vereins oder der Vereinigung lizenziert sein.
- Die Organisatoren müssen die nationale oder internationale Veranstaltung bekannt machen.
- Die Organisatoren müssen eine FISLY-Delegation einladen (die ein Mitglied der nationalen Vereinigung sein kann), die eine Auswertung von der Wettfahrt erstellt und dieses der nationalen Vereinigung übergibt, welche es dann dem Sekretariat der FISLY übermittelt.
- Die Organisatoren müssen, durch ihre nationale Vereinigung, eine Ausschreibung an die FISLY überreichen.
- Eine Veranstaltung die nicht länger als "IA" qualifiziert ist, wird automatisch als "IB" für einer Periode von 3 Jahren qualifiziert.

IA = internationale Wettfahrt oder Wettkampf Kategorie A = Rennen organisiert durch einen Verein oder eine Vereinigung mit vielen teilnehmenden Piloten aus unterschiedlichen Ländern.

Bedingungen für die Zulassung (IA)

- Die Veranstaltung muss in Übereinstimmung mit den R.I.R.C. und besonders mit Artikeln 8b) und 11 organisiert und angewandt werden.
- Mindestens 25% der teilnehmenden Piloten muß aus einem anderen Land als das des organisierenden Vereins oder der Vereinigung lizenziert sein.
- Die Organisatoren müssen die nationale oder internationale Veranstaltung bekannt machen.
- Die Organisatoren müssen eine FISLY-Delegation einladen (die ein Mitglied der nationalen Vereinigung sein kann), die eine Auswertung von der Wettfahrt erstellt und dieses der nationalen Vereinigung übergibt, welche es dann dem Sekretariat der FISLY übermittelt.
- Die Organisatoren müssen, durch ihre nationale Vereinigung, eine Ausschreibung an die FISLY überreichen.
- Die Wettfahrt erfordert zwei Tage
- Nicht mehr, als 1/4 der Veranstaltungen in der Kategorie A können im gleichen Land organisiert werden.

IAA = internationale Veranstaltungs- Kategorie AA = Europäische- oder Weltmeisterschaften. Wettkämpfe in der Kategorie AA können auch spezielle Veranstaltungen mit weltweiter Teilnahme sein. Organisatoren solcher Veranstaltungen müssen um Ermächtigung der FISLY mindestens ein Jahr vor dem geplanten Datum bitten.

3) FÖRDERUNG DER INTERNATIONALEN VERANSTALTUNGEN DURCH DIE FISLY Jedes Jahr wird ein Zeitplan der IA und IB Veranstaltungen von der FISLY produziert. Die FISLY versucht für die IA Veranstaltungen Förderung zu finden.

FISLY ANHANG 12: REGELUNGEN FÜR EUROPÄISCHE MEISTERSCHAFTEN

Richtlinien des FISLY ANHANG n. 12 Artikel 7 Punkt g) ist anwendbar für internationale Veranstaltungen in denen Klasse 3 Eingeschränkte Yachten teilnehmen.

ARTIKEL 1 - ZIELSETZUNG

Eine jährliche internationalen Woche der Sand (Land) Yacht Wettfahrten zu Organisieren, bestehend aus einer Reihe von Wettkämpfen, die Sieger der Serie werden als Europameister oder als nationale Mannschaftsmeister von Europa bezeichnet.

ARTIKEL 2 - ORGANISATION

A) ORGANISATOR: Die Organisation der europäischen Meisterschaften wird von der FISLY an eines seiner dazugehörigen Mitglieder (angeschlossene Länder) im Rotationsprinzip anvertraut.

B) WETTFAHRT RICHTLINIEN: Die Wettfahrt Richtlinien sind die, die von der FISLY angenommen werden. Bestimmte Veränderungen können eingebracht werden, um lokalen Bedingungen zu entsprechen.

- entweder auf dem Vorschlag des organisierenden Landes und mit der vorhergehenden Zustimmung der FISLY
- oder vor Ort mit der Zustimmung der FISLY-Repräsentanten

C) INTERNATIONALE JURY: Die internationale Jury ernannt durch die FISLY enthält mindestens 4 Mitglieder, nicht mehr als eines pro dazugehörenden Mitglied. Es ist für die Anwendung der FISLY-Richtlinien verantwortlich.

D) DATUM: Das Datum der europäischen Meisterschaften muß der FISLY vor dem ersten Dezember des vorhergehenden Jahres übergeben werden.

ARTIKEL 3 - BEDINGUNGEN DER TEILNAHME

A) KLASSEN: Yachten aller Klassen können teilnehmen.

B) ALTER: Das minimale Alter für teilnehmende Piloten ist:

- 17 Jahre für Klasse 2
- 16 Jahre für Klasse 3
- 14 Jahre für Klasse 5

C) PILOTEN UND YACHT: Der Pilot muß sein/ihr Familiennamen und Vornamen, den Verein und die Vereinigung, in der er/sie, lizenziert ist, Adresse und Lizenznummer angeben. Zusätzlich werden alle Piloten gebeten, ein Foto zu liefern. Piloten unter 21 Jahren müssen eine Ermächtigung von ihren Eltern oder vom Vormund abgeben.

D) YACHT: Der Pilot muß die Klasse von seiner/ihrer Yacht und von seiner Segelnummer angeben.

E) STARTGELD: Das Startgeld muß gleichzeitig mit der Einschreibung gezahlt werden.

F) FRIST DER EINSCHREIBUNG: Die Fristen für die Einschreibung sind:

- 2 Monate für besuchende Länder
- 1 Monat für nationale

G) ANNAHME DER EINSCHREIBUNG: Keine Einschreibung wird angenommen, es sei denn sie wird einem teilnehmenden Mitglied der FISLY oder der FISLY vorgelegt.

H) BESTÄTIGUNG: Die internationale Jury überprüft die Einschreibungsdetails der Piloten sowie den Zustand und die Klasse der Yachten.

ARTIKEL 4 - BEDINGUNGEN DER ANNAHME DER EINSCHREIBUNG

A) MAXIMALE ANZAHL DER KONKURRENTEN PRO KLASSE: Zur Zeit des Verkündens des Datums der europäischen Meisterschaften, informieren die Organisatoren die FISLY über die Höchstzahl der Konkurrenten pro Klasse ("m") die der Zustand der Tide und des Geländes zulässt.

B) VERMITTLUNG DER REISEKOSTEN: Der Organisator informiert ebenfalls die FISLY über die Zahl "n" der Konkurrenten pro Verbindung, für die sie zur Vermittlung der Reisekosten beitragen könnte.

C) ZAHL DER KONKURRENTEN PRO VEREINIGUNG UND PRO KLASSE: Wenn "a" die Zahl Vereinigungen ist, kann jede Vereinigung eine Anzahl von Konkurrenten pro Klasse eintragen, die der Zahl gleich ist, die indem sie "m" durch "a" teilt und die folgende höhere vollständige Zahl nimmt, erhalten wird. Der gegenwärtige Europameister in jeder Klasse wird zusätzlich zu dieser Zahl eingeschrieben.

D) VOLL ERGÄNZUNG: Sobald die Vereinigungen die Organisatoren über die Anzahl der Konkurrenten informiert haben, die sie in jeder Klasse einschreiben werden, kann der Rest, bis zu "m" in jeder Klasse, mit Vereinbarung der FISLY, für nichtassoziierte Konkurrenten reserviert werden.

ARTIKEL 5 - WAHL DES WETTFAHRT KURSES

Die Wettfahrtskurse müssen genügend Raum für den simultanen Umlauf der Anzahl der Konkurrenten erlauben, die in jeder Klasse vorgeschlagen werden sowie den Zustand des Geländes und aller möglicher Hindernisse in Betracht ziehen.

ARTIKEL 6 - INFORMATIONEN

Der Organisator muß die FISLY und die Vereinigungen über die Liste der Konkurrenten informieren, die an den Meisterschaften eingeschrieben werden, spätestens 15 Tagen vor dem Datum der Meisterschaften.

ARTIKEL 7 - WETTFARHRT PROGRAMM

Es muß in mehreren Sprachen geschrieben werden.

A) ZAHL DER WETTFAHRTEN: Maximal von 10 Rennen für jede Klasse. Damerennen der Klasse 5 mit Männern der Klasse 5. Damerennen der Klasse 3 mit Männern der Klasse 3. Am abschließenden Tag ist der Start des letzten Rennens nicht später als 18,00 Uhr.

B) DAUER: Die Dauer des Programms darf nicht länger als 6 Tage sein.

C) ANNULLIERUNG: Ein annulliertes Rennen kann im Programm übertragen werden.

D) WETTFARHT: Es müssen mindestens in jeder Klasse 3 Rennen geben. Wettfahrten in den Damenklassen werden zur gleichen Zeit wie die Wettfahrten der Männer ausgetragen. Wenn die Zahl der teilnehmenden Damen **gleich oder mehr als 12 ist [1]**, starten sie auf einer Startlinie, die von den Männern eindeutig ist mit einer verzögerten Startzeit. In diesem Fall gibt es eine unterschiedliche abschließende Platzierung.

E) SIGNAL FÜR DEN START UND DAS ENDE DER WETTFARHT: Wenn die FISLY Flagge angehoben wird beginnt die Wettfahrt. Die Flagge wird gesenkt, um das Ende der Wettfahrt anzuzeigen. Um das Startverfahren zu beschleunigen und die Beendigung des Wettfahrt Programms zu ermöglichen, müssen alle Konkurrenten während der Wettfahrt der Jury zur Verfügung stehen.

F) BRIEFING: Jeden Morgen und bevor jeder Wettfahrt werden die Konkurrenten unterwiesen. Das Briefing gibt Einzelheiten von Sonderbedingungen, der Startzeit, des Kurses, des Ziels der Wettfahrt usw.... bekannt, es kann von den Mannschaftskapitänen (einer für jede Klasse und Land) ausgeführt werden. Der Anschlag einer Bekanntmachung ergänzt die mündlichen Anweisungen.

G) GÜLTIGKEIT DER MEISTERSCHAFT:

1. Um gültig zu sein, muß die Meisterschaft Repräsentanten aus mindestens 3 Ländern pro Klasse einschließen und jede Klasse muß mindestens 16 Teilnehmer haben.

2. Damen Klasse: Es gibt einen Damemeistertitel wenn dort 16 oder mehr Teilnehmer aus drei unterschiedlichen Ländern sind.

3) Klasse 3 Eingeschränkt: Nach der Einschreibung ist es verboten zur Klasse 3 zu wechseln. Piloten der Klasse 3 Eingeschränkt die mit der Piloten der Klasse 3 wettfahren werden zu den Klasse 3 Ergebnissen gezählt. Es gibt zusätzlich ein abschließendes Ergebnis in der Klasse 3 Eingeschränkt. Einen Meistertitel gibt es, **wenn 12 oder mehr** aus drei unterschiedlichen Ländern teilnehmen. [1]

ARTIKEL 8 - ABSCHLIESSENDE PLAZIERUNG

A) ANZAHL DER WETTFAHRTEN: Die Organisatoren werden gebeten, 10 Rennen pro Klasse mit maximal 2 pro Tag, pro Klasse an zu setzen. **Bis zu 3 Wettfahrten pro Klasse pro Tag können ausgeführt werden, während die Meisterschaft gültig ist. [2]**

B) BEKANNTGABE DER RESULTATE: Ein Anschlag der Resultate der Wettfahrten des Tages wird am Ende jedes Wettkampftages, zusammen mit den Teilresultaten der Meisterschaften gemacht.

C) NATIONALE MANNSCHAFTEN: Eine nationale Mannschaft enthält mindestens 3 Konkurrenten. Die abschließende Platzierung der Mannschaft wird festgestellt, indem man die Resultate der ersten drei Konkurrenten der gleichen Vereinigung nimmt.

D) Wenn der Start nicht getrennt war, werden den ersten drei Männern/Frauen jeder Klasse der allgemeinen Rangliste die Gold- Silber- und Bronzemedaille überreicht, sofern sie in der oberen Hälfte der allgemeine Rangliste liegen. [3]

ARTIKEL 9 - TRAINING

Vor den täglichen Wettfahrten ist eine Übungsrunde erlaubt. Wenn möglich, wird eine Segelzone während der Meisterschaften spezifiziert.

ARTIKEL 10 - AUSFÜHRUNG DER WETTFAHRTEN

Eine Dauer von 45 Minuten ist vorzuziehen. Lange Wettfahrten sollten nicht kürzer als einer Stunde dauern abhängig von der Kraft und die Richtung des Windes. Eine der langen Wettfahrten sollte, wenn möglich, die letzte **Wettfahrt sein.**

[1] F.G.A. 5/10/97

[2] & [3] F.G.A. 26/09/96

ARTIKEL 11 - UNFÄLLE UND VORFÄLLE

Unfälle oder Vorfälle werden der Jury des FISLY Rates berichtet. Jeden Tag wird dieser Bericht in das Buch der Jury geschrieben, in dem alle getroffenen Entscheidungen vermerkt werden und von der Jury gegengezeichnet. Den Organisatoren der folgenden europäischen Meisterschaften wird dieses Buch übergeben.

ARTIKEL 12 - PROTESTE

Alle mögliche Protestgebühren, die der Jury gezahlt werden, die nicht dem Beschwerdeführer zurück gegeben werden, wird im Jury Buch notiert und dem FISLY-Schatzmeister am Ende der Meisterschaften übergeben.

ARTIKEL 13 – FISLY PREISE

A) Medaillien: An jeder abgeschlossenen Meisterschaft spricht FISLY den ersten drei Piloten in jeder Klasse (Gold, Silber und Bronze) Medaillen zusammen mit den gewinnenden Mannschaften zu.

B) POKLAE: Dem Meister in jeder Klasse wird ein Wanderpokal zugesprochen. Die Initialen der Name des Meisters und das Jahr werden auf ihn, auf Kosten von der Vereinigung des Meisters graviert. Dem Piloten, der den gleichen Pokal dreimal gewinnt, wird er auf Dauer zugesprochen.

C) FAIR-PLAY POKAL: Jedes Jahr wählen die Piloten, die an den Meisterschaften teilnehmen, den verdienstvollsten Piloten entweder für sein/ihr Fair-Play oder für andere Qualitäten. Dieser Pokal, ist für ein Jahr zugesprochen, bleibt das Eigentum der FISLY.

D) RÜCKGABE DER POKALE: Pokale werden zum neuen Organisator der Meisterschaften zurückgebracht, ausgenommen der auf Dauer zugesprochen.

FISLY ANHANG 13: REGELUNGEN FÜR KLASSE 7 & 8

WETTFAHRTEN

Der folgende Anhang hat Vorrang vor der I.S.A.R.R. im Fall von den Widersprüchen.

FLIEGENDER START.

1 ALLGEMEIN .

1.1 Definitionen.

Der Fliegende Start ist ein mögliches Startverfahren für die Klasse 7 und 8. Die Yachten müssen vor dem Start segeln.

1.2 Briefing

Der Regattaleiter hält ein Briefing vor jeder Wettfahrt ab, er signalisiert dieses mit den hissen der Briefing Flagge und einem anhaltenden akustischen Signal. Alle Piloten müssen an diesen Briefings anwesend sein.

1.3 Grundlegende Richtlinien

Die I.S.A.R.R. ist zutreffend vom Moment an, an dem das Warnsignal gegeben wird. Nur das Sichtsignal hat Gültigkeit.

2. FLIEGENDER START MIT VORBEREITUNGSZONE (Klasse 7)

2.1 Organisation

2.11 Abfahrtzone:

Die Markierungsfahnen, welche die Abfahrtzone abgrenzen, sind Markierungen des Kurses.

2.12 Praxis Linie:

Die Praxislinie muß von allen Yachten nach dem Vorbereitungszeichen in der Richtung der ersten Markierung gekreuzt werden. Die Praxislinie beträgt 40 bis 80 Meter vor der Startlinie (die Weglänge die eine Yacht in 7 bis 8 Sekunden zurücklegt).

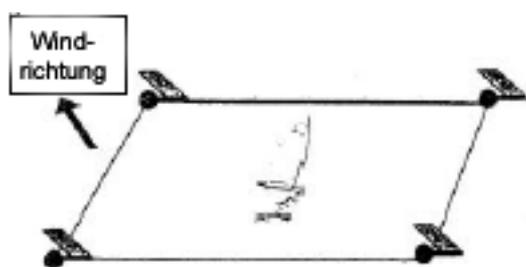
2.13 Die Startlinie.

Die Startlinie ist- die Linie, die die Yachten nach dem Start Signal kreuzen müssen. Sie hat die gleiche Länge wie die Praxislinie das heißt, ein oder zwei mal die Anzahl der eingetragenen Piloten, in Metern.

2.14 Die seitlichen Grenzen.

Die Linien, welche die Anfangslinie und die Praxislinie verbinden, dürfen nicht gekreuzt werden.

2.15 Anhängende Zeichnung



2.2 Position der Zone.

Die Abfahrtzone befindet sich entsprechend Artikel 17,2. Wenn der Wind kleiner als 5 oder 6 Meter pro Sekunde ist, wird der Start in Windrichtung ausgeführt; wenn nicht, wird er windwärts ausgeführt.

2.3 AUSFÜHRUNG DER WETTFAHRT

2.31 Signale

Die Signale werden vom Wettfahrtleiter oder vom Steward an einem guten Platz gegeben. Ein hörbares Signal kann sie begleiten, aber nur ist das Sichtsignal gültig.

2.32 Das Warnsignal.

Das Warnsignal wird am Ende des Briefings, zwei Minuten vor dem Start gegeben. Die Briefing Flagge wird gesenkt.

2.33 *Das Vorbereitungszeichen.*

Das Vorbereitungszeichen wird 10 Sekunden vor dem Start gegeben. Die rote Flagge wird angehoben.

2.34 *Das Startsignal.*

Das Startsignal wird 2 Minuten nach dem Warnsignal gegeben. Die rote Flagge wird gesenkt.

3. FLIEGENDER START MIT EINER LINIE (Klasse 7 und 8)

3.1 Organisation

3.1.1 Startlinie:

Die Startlinie ist eine gerade Linie, festgelegt durch zwei Markierungen an beiden Enden.

3.1.2 Länge und Sicherheit:

Die Länge der Startlinie muß lang genug sein um allen Wettkämpfern einen sicheren Start zu gewähren.

3.2 ANORDNUNG DER LINIE

Die Startlinie muß in einem Winkel von 45 Grad angeordnet werden, in Berücksichtigung der Windrichtung.

3.3 AUSFÜHRUNG DER WETTFAHRT

3.3.1 Signale:

Die Signale werden vom Wettfahrtsleiter oder vom Steward an einem guten Platz gegeben. Ein hörbares Signal kann sie begleiten, aber nur ist das Sichtsignal gültig.

3.3.2 Das Warnsignal.

Das Warnsignal wird am Ende des Briefings, 15 Minuten vor dem Start gegeben. Die Briefing Flagge wird gesenkt.

3.3.3 Das 5 Minuten Signal

Fünf Minuten vor dem Start gibt der Leiter das 5 Minuten Signal, ein lautes akustisches Signal und einen Ruf. Nach dem 5 Minuten Signal ist es verboten die Startlinie zu kreuzen, im Falle der Kreuzung muß der Pilot hinter die Startlinie durch vorbeifahren an den äußeren Markierungen der Startlinie zurückkehren, ohne Wegerecht bis zum korrekten Überqueren der Startlinie und ohne die anderen Piloten möglicherweise in Bedrängnis zu bringen.

3.3.4 Das 1 Minuten Signal

Eine Minute vor dem Start gibt der Leiter das 1 Minuten Signal mit einem lauten akustischen Signal und einen Ruf.

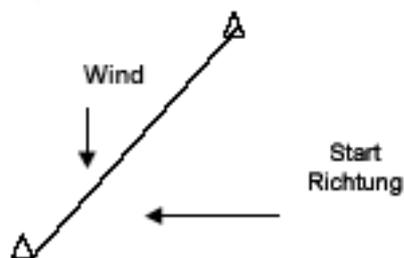
3.3.5 Das Vorbereitungszeichen.

Das Vorbereitungszeichen wird 10 Sekunden vor dem Start gegeben. Die Startflagge wird angehoben und der Leiter schießt den Count Down.

3.3.6 Das Startsignal.

Das Startsignal wird 15 Minuten nach dem Warnsignal gegeben. Die rote Flagge wird gesenkt.

3.3.7 Zeichnung



4 VERLETZUNGEN DER RICHTLINIEN

4.1 Bestrafungen

Piloten sind verantwortlich für Bestrafungen wenn sie:

- an den Grenzen der Zone anhalten (Vorbereitungszone)
- Sie ihre Yacht während der Startprozedur schieben
- Sie die I.S.A.R.R. verletzen
- Vor der Startlinie anhalten

4.2 Disqualifikationen

Jeder Pilot der die seitlichen Grenzen der Zone kreuzt ist für seine Disqualifikation verantwortlich (Vorbereitungszone).

4.3 Vorzeitige Abfahrt und Korrektur.

Wenn ein Teil einer Yacht die Linie kreuzt, bevor das Signal zu kreuzen gegeben wird, wird die Yacht so betrachtet als hätte sie die Linie nicht gekreuzt. Um die Yacht zu Starten muß sie hinter die Linie zurückkehren, indem sie die Verlängerung der Hauptlinien kreuzt (im Falle einer Vorbereitungszone, ist diese die Startlinie) ohne die anderen Piloten in eine mögliche Bedrängnis zu bringen und ohne Wegerecht bis der Pilot die Startlinie richtig überquert hat.

FISLY ANHANG 14: REGELUNGEN FÜR KLASSE 7 WETTFAHRTEN

Der folgende Anhang hat Vorrang vor der I.S.A.R.R. im Falle von Widersprüchen.

DER SLALOM

1. ALLGEMEINES

Der Slalom ist eine Veranstaltung, in dem der Start für eine Gruppe von maximal 10 Piloten gegeben wird. Eine Gruppe Piloten bildet einen Ausscheidungskampf. Die Veranstaltung wird per Ausscheidung fortgeführt. Nur die erste Hälfte im Ausscheidungskampf in der Reihenfolge der Ankunft der Piloten startet im folgenden Umlauf. Eine Runde ist eine Qualifikationsetappe. Die Veranstaltung wird in einigen Serien von Ausscheidungskämpfen fortgeführt. Eine Serie ist ein Umlauf von Ausscheidungskämpfen.

2. ORGANISATION

2.1 Aufbau der Ausscheidungskämpfe

Maximal 10 Piloten bilden einen Ausscheidungskampf

10 Piloten werden entsprechend Ihren Ausscheidungskampf in der Reihenfolge ihrer provisorischen Positionen im Wettkampf oder in der nationalen Rangfolge des Jahres, in einer symmetrischen Verteilung berufen.

Die Anzahl der Ausscheidungskämpfe bezeichnet die Reihenfolge, in der sie ausgeführt werden (siehe anhängliche Zeichnung).

2.2 Die Rennstrecke

Die Rennstrecke ist eine Abfolge von 5 bis 7 Wendemarken (Bojen) in Windrichtung angeordnet, die jede einmal per Halse gekreuzt werden muß.

Die Startlinie ist 15 m windwärts der ersten Markierung, in Position gebracht entsprechend den Anweisungen in Artikel 17,2

Die Ziellinie ist 10 m in Windrichtung gebracht, wenn die letzte Markierung genauso wie die Anfangslinie in Position ist.

2.3 Zeichnung.

(existiert nicht)

3. ABLAUF

3.1 Der Wettkampf

Der Start wird gegeben, genau wie im Artikel 17,4 geschildert. Der fliegende Start kann verwendet werden. Die Praxislinie wird nicht benutzt. Das Warnsignal erklingt eine Minute vor dem Start, danach ist das Verfahren mit dem des fliegenden Start identisch. Für jeden Ausscheidungskampf, werden die erste Hälfte der ankommenden Piloten für den folgenden Umlauf ausgewählt.

3.2 Die Ergebnisse

Nach jeder Serie von Ausscheidungskämpfen, müssen die Resultate angezeigt werden. Die Stewards werden an den Grenzen des Kurses platziert. Sie notieren die Richtlinienverletzungen während jeden Ausscheidungskampfes und übergeben dem Präsidenten der Jury nach dem Ausscheidungskampf ihre Beobachtungen.

4. WETTKAMPF RICHTLINIEN

Die Wendemarken (Bojen) sind ohne orange Zonen. Jede Wendemarke wird als Hindernis behandelt, das eine Richtung hat. Ein Pilot, der die Richtlinien in den Platzierungen von seines/ihrer Ausscheidungskampf verletzt hat, wird entsprechend der I.S.A.R.R bestraft. Die Platzierung werde dementsprechend korrigiert.

Im Fall eines unentschiedenen Ausscheidungskampfes wird der Pilot, der kein oder weniger Strafpunkte erhalten hat, beibehalten.

5. PROTESTE

Am Ende jedes Ausscheidungsrennen, können Piloten protestieren.

5.1 Aussage

Der Protest wird mündlich den Rundenzählern an der Ziellinie, sofort nach der Ankunft des letzten Ausscheidungsrennen abgegeben. Der Pilot muß die Nummer des Ausscheidungsrennen, die Ortsangabe des Ereignisses und die Segelnummer(n) der angeblich beteiligten Piloten angeben.

5.2 Untersuchung

Die Proteste werden am Ende jeder Serie von Ausscheidungsrennen untersucht.

Die Jury ruft die betroffenen Beteiligten und den Ausschuss zusammen.

Die Beteiligten werden separat gehört. Der Klagende wird zuerst gehört.

Jeder Beteiligte hat zwei Minuten zum Erklären der Tatsachen, mit dem Hilfsmittel der Zeichnungen, Zeugenaussagen, Videofilm..., Der Pilot darf während seiner/Ihrer zwei Minuten nicht unterbrochen werden.

Die Jury kann nach dieser Zeit Fragen stellen. Der Ausschuss teilt dann seinen Beobachtungen mit.

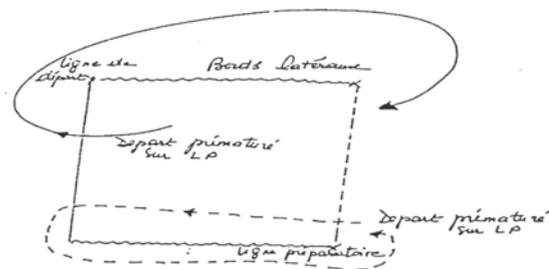
5.3 Das Urteil

Die Jury stellt Tatsachen auf. Die Richtlinien werden an diesen Tatsachen angewendet.

Die Urteile sind ohne Berufungsrecht und werden ausgerufen, sobald sie gebildet wurden.

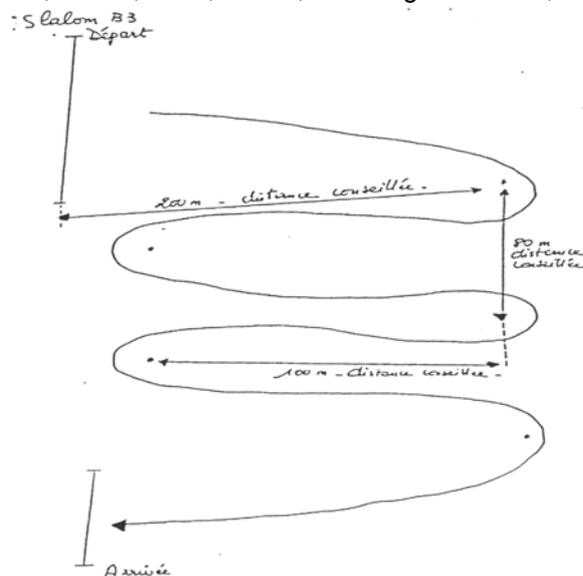
Zeichnung B1-4 ; FLIEGENDER START

(Startlinie, seitliche Grenzen, fehlerhafter Start an der Startlinie (S.L), Praxislinie)



Zeichnung B3 : SLALOM

(Slalom B3, Start, 200m., 80m., 100m., beratungs- Abstand, Ziellinie)



FISLY ANHANG 15: WETTFAHRT REGELUNGEN FÜR KLASSE 8

WETTFAHRT REGELUNGEN DER KLASSE 8 [1]

In der Freizeitpraxis treffen nur die Richtlinien der I.S.A.R.R zu.

Die folgenden Richtlinien haben Vorrang oder vervollständigen I.S.A.R.R. Richtlinien nur im wettbewerblichen Gebrauch. Alle folgenden Richtlinien sollen im Geiste des Fair Play beachtet werden, und so müssen alle Piloten Zusammenstöße vermeiden.

1. VERHALTENSRICHTLINIEN IN DER WETTFAHRT

1.1. DRACHEN POSITION

Beim kreuzen, überholen oder vorbeifahren muß der windwärts fahrende Pilot seinen Drachen anheben, der mit Rückenwind fahrende Pilot muß seinen Drachen senken. Der Überholer muß Rücksicht gegenüber dem zu Überholenden zeigen.

1.2. NEUSTART DER DRACHEN

Das starten oder landen des Drachens in einer Art und Weise auszuführen, das es gegenüber den anderen Piloten die Ursache eines Hindernis und/oder eine Hindernis darstellt, ist absolut verboten.

Sobald der Drachen am höchsten Punkt (Azimut) des Piloten der "Luft" hat ist, muß dieser als Leinen Hindernis gelten. Einmal auf dem Parakart sitzend, treffen die normalen Vorfahrtsrichtlinien zu. Wenn des Piloten Drachen und Leinen auf den Grund sind, gelten diese als Hindernisse, aus welchem Grund auch, ist Hilfe von der Außenseite erlaubt, die anderen Piloten müssen diesen Hindernissen ausweichen. Piloten können ihre Drachen nur starten, wenn dieses kein Hindernis gegenüber den anderen Piloten verursachen.

1.3. HALSE/ WENDE

Halsende und wendende Piloten in der Veranstaltung akzeptieren ihre Verantwortung gegenüber den anderen Piloten daß sie ein Hindernis sind, ob mit Vorfahrt oder nicht. Der drehende Pilot muß zu den anderen Piloten Blickkontakt halten und "Halse" oder "Wende" rufen, damit die anderen Piloten wissen, was er im Begriff des drehens tun wird.

1.4. RÜCKENWIND VORFAHRTSRECHT

Der Wettfahrtsleiter kann während der Wettfahrt das rückenwind Vorfahrtsrecht zulassen. Er kündigt es während des Briefings an.

1.5. GEFAHR SIGNALISATION

Eine orange fluoreszierende Flagge warnt vor Gefahr, alle Piloten müssen vorsichtig sein und ihre Geschwindigkeit verlangsamen und wenn notwendig stoppen.

1.6. WECHSEL DER AUSTRÜSTUNG (DRACHEN, LEINEN UND PARAKARTS USW..) WÄHREND DER WETTFAHRT

Piloten können Ihre Ausrüstung (Parakart, Drachen und Leinen usw.), nur in der technischen Zone oder außerhalb der Rennstrecke wechseln, in jedem Fall darf diese Handlung andere Piloten nicht behindern oder blockieren. Der Austausch der Ausrüstung (Drachen, Leinen, Parakarts, Gurtzeug usw...) zwischen den Piloten während einer Wettfahrt ist verboten.

2 ALLGEMEINE UND RENNSTRECKEN RICHTLINIEN

2.1. RENNSTRECKEN RICHTLINIEN

2.1.1. Technische Zone

Die technische Zone ist ein eingeschränkter Bereich, der durch den Wettfahrtsleiter aufgestellt wird, in dem die Piloten, während der ganzen Veranstaltung ihre Ausrüstung (Segel, Parakarts, Beutel usw...) ablegen müssen. Und wo sie Vorbereitungen und Reparaturen während der Wettfahrtszeit ausführen müssen. Dieser Bereich muß sich mit einem Sicherheitsabstand gegenüber der Rennstrecke und Öffentlichkeit befinden, aber an die Wettfahrts-Rennstrecke angeschlossen sein. Alle Piloten müssen einen Abschnitt dieses Bereichs in Bezug auf den Gesamtbereich den alle anderen Piloten verbrauchen, benutzen. Der Wettrenndirektor erzwingt den Respekt dieser Richtlinie.

2.1.2. Markierungen

Die Wendemarken sollten einzelne Markierungen sein, aber der Wettfahrtleiter könnte entscheiden, aus Grund der Sicherheit, die orange Zone für bestimmte Wendemarken zu verwenden. Die Form der Orangen Zone für die Klasse 8 ist ein Halbrund, das an einem Viereck an der kurzen Seite angebracht ist, welche so Lang ist wie der Radius des Halbrundes und die längere Seite wird vom Wettfahrtleiter festgelegt.

Die Begrenzungsmarkierungen der Orangen Zone sind im folgenden.

- A) *Innere Markierung (IM)*: Dieser Punkt, der mit einer orangen Flagge markiert ist, liegt auf der Mittellinie des Kurses mit einer Entfernung zur Wendemarke (TM) die vom Wettfahrtleiter entscheiden wird.
- B) *Excentered Markierung 2 (EM2)*: Eine orange Flagge kennzeichnet den EM2. Dieser Punkt liegt auf einer Linie senkrecht zur orangen Linie und überschreitet die Wendemarke TM in einem Abstand, auf der Seite, auf der die Wende angefahren werden muß, die vom Wettfahrtleiter entsprechend der Sicherheit entscheiden wird.
- C) *Excentered Markierung 1 (EM1)*: Eine orange Flagge kennzeichnet den EM1. Dieser Punkt liegt auf der Parallelen zur orangen Linie die durch dem EM2 führt, mit einem Abstand vom IM den der Wettfahrtleiter entsprechend der Sicherheit entscheidet.
- D) *Äußere Markierungen (OM)*: OM werden mit orangen Flaggen gekennzeichnet und liegen auf dem Umfang des Halbrund, den der Radius des linearen Maßes zwischen der TM und dem EM2 gleich ist.
- E) *Die orange Linie* ist die Linie, die zwischen IM und TM verläuft. Sie wird durch die orange und blauen Wimpel oder durch orange Kegel gekennzeichnet. Diese Linie darf nicht gekreuzt werden.

2.1.3. Markierungen auf der Rennstrecke.

Es ist verboten mit dem Parakart, Leinen oder Drachen über Flaggen und irgendeine Art Markierung zu fahren.

2.1.4. Ziellinie

Die Ziellinie ist eindeutig durch zwei Markierungen gekennzeichnet, von denen eine normalerweise eine der Markierungen, der Markierungen der Rennstrecke ist. Der Wettfahrtleiter oder ein Kommissar wird auf/an dieser Ziellinie mit der Zielfahne positioniert. Gewöhnlich sind der Start und das Ziel an derselben Stelle, aber der Wettfahrtleiter kann das anders beschließen.

2.2. RENNSTRECKE UND WETTFAHRT

2.2.1. Art der Wettfahrt und die Zeitwettfahrten

Alle Wettfahrten werden wenn sie auf einer geschlossenen Rennstrecke stattfinden zeitlich festgelegt. Im Fall einer geschlossenen Rennstrecke, beträgt die minimale Zeit 20 Minuten und das Maximum beträgt 40 Minuten. Im Fall von Langstrecken- oder Ausdauerwettfahrten beträgt die minimale Zeit 1 Stunde und das Maximum beträgt 2 Stunden. Jedoch während einer eintägigen Teilveranstaltung beträgt die maximale Gesamt Wettfahrtzeit 4 Stunden. Vor dem Start der Wettfahrt, verkündet der Wettfahrtleiter die Zeit jeder Wettfahrt.

2.2.2. Art der Rennstrecke

Die Rennstrecke muß mindestens zwei Wendemarke haben und der Wettfahrtleiter muß die technischste und schwierigste Rennstrecke in bezug auf die Piloten- und Zuschauersicherheit entwerfen. Zum Beispiel hat eine ideale Rennstrecke 3 Wendemarken, die mindestens einen Vorwind und einen Mitwind Abschnitt vereinigt.

2.3. VERFAHREN UND ALLGEMEINES

2.3.1. Klasse 8 Flagge

Klasse 8: Weißes Trapez mit eingesetztem rotem Kreuz

2.3.2. Werbung

Die Werbung ist auf der ganzen Drachenoberflächen erlaubt.

2.3.3. Entscheidung der Wettfahrt

Der Wettfahrtleiter bleibt der alleinige Richter in der Entscheidung zum starten der Wettfahrt und zum Benutzen der gelben Flagge, um das Rennen zu annullieren.

2.3.4. Protestverfahren

Ein Protest muß bei der Jury innerhalb einer Stunde nach Ende der letzten Wettfahrt des Tag eingelegt werden, und in jedem Fall muß der Pilot, der protestieren will den Wettfahrtleiter mündlich, sofort nachdem Ende der betreffenden Wettfahrt darauf hinweisen. Jeder abgebende eines Protest muß eine Kautions von 10 Euro an die Jury zahlen, die zurückgegeben wird, wenn die Ergebnisse zu Gunsten des Piloten fallen.

FISLY ANHANG 16: REGELUNGEN FÜR MONOTYPE YACHTEN

Entgegen Artikel 1 (2) für den Anhang Nr. 16 gilt allein die englische Version.

MONO TYP KLASSEN

FISLY SATZUNG DER ÜBERNAHME FÜR EINE MONOTYPE YACHT ALS EINE NEUE KLASSE
(Beschluss Fisly, Januar 1991, CM Thema 8)

1. Die Anfrage muß über eine Verbindung der Piloten die eine Mono-Type Yacht besitzen mit den Spezifikationen die durch die Organisation der Mono-Type Landyacht X... geregelt werden dem FISLY-Sekretariat zugeführt werden.
2. Die Verbindung muß prüfen:
 - A) Sind mehr als 75 Yachten gefertigt und verkauft worden, in minimal drei Ländern mit einer Vereinigung die je Vollmitglied der FISLY sind.
 - B) Es gibt eine Vereinbarung mit einem oder mehr Erbauern, die genügende Garantien über den Fortbestand des vorgeschlagenen Mono-Type geben.
3. Jedes Jahr muß die Verbindung prüfen, daß minimal 12 Wettfahrten (von welchem maximal 7 in einem Land stattfinden) in drei Ländern, mit jeweils minimal 12 Teilnehmern organisiert worden sind.
4. Die Verbindung muß mit seiner Anfrage alle Dokumente über die Organisation der Verbindung (Statuten, Richtlinien usw.) beifügen. Die Statuten der Verbindung müssen garantieren, daß alle Entscheidungen in einer demokratischen Weise getroffen werden.
5. Eine Mono-Type Klasse kann nur durch das GA der FISLY auf Initiative des Rates der FISLY angenommen werden.
Einmal angenommen, wird die Verbindung ein entsprechendes Mitglied der FISLY und alle Mitglieder der FISLY werden gebeten "Monotype X" Wettkämpfe zu ihrem Wettkampfprogramm hinzu zufügen.

ENDE