

Wettkampf - Reglement 2010



INHALTSVERZEICHNIS

1	ALLGEMEINES ZU DEN PONTONIER-WETTKÄMPFEN.....	1
1.1	Gebräuchliche Abkürzungen	1
1.2	Übernahme von Pontonier-Wettkämpfen.....	1
1.3	Kategorien.....	2
1.4	Teilnahmeberechtigungen und -bedingungen.....	3
1.5	Kampfrichter.....	4
1.6	Das Wettkampfgericht.....	4
1.7	Wettkampfparcours- und Beurteilungsplan.....	4
1.8	Unerlaubte Hilfsmittel zur Leistungssteigerung (Doping)	5
1.9	Tenuevorschriften	5
1.10	Bewertung.....	6
1.11	Spezielle Zuschläge und Abzüge	6
1.12	Auszeichnungen.....	7
1.13	Planung, Organisation und Durchführung von Wettkämpfen	8
1.14	Finanzielles	8
1.15	Wettfahrfonds für Eidg. Pontonierwettfahren und Schweizer Meisterschaft (SM)	9
1.16	Termine.....	9
1.17	Organisatorisches während des Wettkampfes.....	9
1.18	Verbandskurse	10
2	ERGÄNZENDE WEISUNGEN ZUR DURCHFÜHRUNG VON EIDGENÖSSISCHEN WETTFAHREN.....	11
2.1	Teilnahmepflicht am Sektionsfahren.....	11
2.2	Bedingungen zur Teilnahme am Einzelwettfahren.....	12
2.3	Spezielle Abzüge	12
2.4	Spezialpreise.....	12
2.5	Beschwerdemöglichkeiten.....	12
2.6	Finanzielles	12
2.7	Planung, Organisation und Durchführung.....	13
2.8	Festlegung der Wettkampfparcours und der Erläuterungen.....	15
2.9	Organisationsschema während des Wettkampfes.....	14

3	EINZELWETTFAHREN	15
3.1	Allgemeines und Antreten	15
3.2	Ausrüstung der Schiffe	15
3.3	Bereitstellen der Schiffe	16
3.4	Stachelfahrt.....	17
3.5	Abfahrt bei einer Stange.....	17
3.6	Abfahrt unterhalb eines markierten Felsens	18
3.7	Umfahren eines markierten Felsens.....	20
3.8	Landung auf bestimmtes Ziel	22
3.9	Landung auf höchstes Ziel	23
3.10	Einfahren in die Brückenlinie	24
3.11	Durchfahrt	25
3.12	Zeitnote	26
3.13.	Berechnung der Rangordnung	27
4	SEKTIONSWETTFAHREN	28
4.1	Allgemeines und Antreten	28
4.2	Vorbereitungsphase	29
4.3	Anmeldung.....	29
4.4	Technische Wettkampfphasen	30
4.5	Zwischenbesprechung	34
4.6	Abmeldung.....	34
4.7	Berechnung der Rangordnung	35
5	SPEZIALWETTKÄMPFE	36
5.1	Schnüren Allgemeines	36
5.2	Seilverbindungen als Einzelwettkampf	36
5.3	Auf- Abbau eines Objektes als Gruppenwettkampf (Standard - Schnürobjekt)	42
5.4	Bootfahrenbau.....	46
5.5	Schwimmen.....	65

Anhang 5 Reglemente Spezialpreise.....	68
Änderungsverlauf	72

Notizen

1 ALLGEMEINES ZU DEN PONTONIER-WETTKÄMPFEN

Ergänzungen

1.1 Gebräuchliche Abkürzungen

1.1	SPSV	Schweizerischer Pontonier-Sportverband
	VL	Verbandsleitung SPSV
	EVL	erweiterte Verbandsleitung SPSV
	TK	Technische Kommission SPSV
	OK	Organisationskomitee
	EPW	Eidgenössisches Pontonierwettfahren
	SM	Schweizermeisterschaft
	JP	Jungpontonier
	PFK	Präsidenten- und Fahrchefkonferenz
	C	Chef

Statutenrevision
2024

1.2 Übernahme von Pontonier-Wettkämpfen

- 1.2.1 Gemäss Statuten des SPSV soll jährlich eine SM der Pontoniere und periodisch ein EPW durchgeführt werden. Zusätzlich zu den statutarisch vorgegebenen Wettfahren soll der Pontoniersport jährlich mit weiteren Wettkämpfen gefördert werden.
- Als Höhepunkt des Pontoniersportes und als militärsportliche Präsentation findet in der Regel alle drei Jahre ein EPW statt.
- 1.2.2 Die SM wird als Einzelwettfahren durchgeführt.
- 1.2.3 Die SM der Jungpontoniere wird jährlich als separates Wettfahren ausgetragen.
- 1.2.4 Für die Durchführungskontinuität vom SM und EPW ist die VL verantwortlich. Die Organisation und Durchführung aller Wettkämpfe obliegen den Sektionen.
- 1.2.5 Jede Sektion des SPSV kann sich für die Durchführung eines Wettkampfes bewerben. Bewerbungen sind schriftlich, mit dem Dossier «Anmeldung eines Wettfahrens» (Anhang 1), an den Zentralpräsidenten zu richten.
- 1.2.6 Bewerbungen für SM und EPW müssen spätestens drei Jahre vor der Durchführung (Stichdatum 31. August) eingereicht sein (Beispiel 2019, Eingabefrist 31. Aug. 2016). Eingaben, welche vor der Eingabefrist eingereicht werden, können per Zirkularbeschluss durch die Vereine genehmigt und dem Veranstalter dadurch der Zuschlag erteilt werden. Für alle übrigen Veranstaltungen gilt der 31. März im Vorjahr.

PFK 2015

Ergänzungen

- 1.2.7 Das Bewerbungsdossier ist vollständig ausgefüllt und rechtskräftig unterzeichnet einzureichen. Als zwingende Entscheidungsgrundlagen gelten insbesondere die geplanten Wettkampfstrecken, -Plätze, der Festkartenpreis oder das Startgeld (Richtpreise) sowie das gewünschte Durchführungsdatum.
- 1.2.8 Bei gleichzeitiger Bewerbung mehrerer Sektionen für ein EPW oder eine SM wird die VLnach Möglichkeit diejenige Sektion zuerst berücksichtigen, welche noch nie ein solches Wettfahren durchgeführt hat und in deren Flussgebiet schon längere Zeit kein entsprechendes Wettfahren stattgefunden hat.
- 1.2.9 Die Wettkämpfe sollen einfach und kostengünstig durchgeführt werden.
- 1.2.10 Die Wettkämpfe sind nach gültigem Wettkampffreglement durchzuführen. Abweichungen werden durch die TK geregelt.

1.3 Kategorien

Für die Teilnahmeberechtigung zu den Wettkämpfen gelten folgende Mitgliederkategorien:

- 1.3.1 Jungpontoniere Kat. I bis 14. Altersjahr (Jahrgang)
- Jungpontoniere Kat. FII vom 15. bis 17. Altersjahr (Jahrgang) PFK 2024
- Jungpontoniere Kat. II vom 15. bis 17. Altersjahr (Jahrgang)
- Jungpontoniere Kat. FIII vom 18. bis 20. Altersjahr (Jahrgang) PFK 2024
- Jungpontoniere Kat. III vom 18. bis 20. Altersjahr (Jahrgang)
- 1.3.2 Bei den Jungpontonieren ist das Alter des älteren Fahrers eines Fahrerpaares massgebend.
- 1.3.3 *Aufgehoben* PFK 2024
- 1.3.4 Aktivmitglieder Kat. C vom 21. bis 42. Altersjahr (Jahrgang)
- Senioren Kat. D vom 43. Altersjahr an (Jahrgang)
- Frauen Kat. F vom 21. Altersjahr an (Jahrgang) PFK 2024
- (Geschlechtlich gemischte Paare können nicht in der Kat F fahren)
- 1.3.5 Bei der Kat. D ist das Alter des jüngeren Fahrers eines Fahrerpaares massgebend.

1.4 Teilnahmeberechtigungen und -bedingungen

- 1.4.1 Am EPW und an der SM müssen alle Sektionen des SPSV zugelassen werden.
- 1.4.2 Für die Rayonwettfahren gelten besondere Weisungen.
- 1.4.3 Wenn möglich sollen an den übrigen Pontonierwettkämpfen alle Wettkämpfer und Sektionen des SPSV zugelassen werden.
- 1.4.4 Die durchführende Sektion darf an den übrigen Pontonierwettkämpfen weitere Wassersportvereine zur Teilnahme einladen.

1.4.5 Einzelwettfahren

- 1.4.5.1 Jeder Wettkämpfer ist nur für eine Sektion startberechtigt. Die Fahrerpaare der Kat. II, III, C und D müssen für dieselbe Sektion starten. Die Fahrerpaare der Kat. I, FII, FIII und F dürfen zu zwei verschiedenen Sektionen gehören. PFK 2024
- 1.4.5.2 Zur Teilnahme am Einzelwettfahren im Boot sind alle Wettkämpfer der Kat. FII, II, FIII, III, C, D und F berechtigt (Jungpontoniere werden in der Kat. C, Frauen werden in der Kat. C oder D rangiert). PFK 2024
- 1.4.5.3 Für die Kat. F erfolgt die Teilnahme im Weidling.
- 1.4.5.4 Zur Teilnahme am Einzelwettfahren im Weidling sind alle Jungpontoniere der Kat. I, FII, II, FIII und III berechtigt. PFK 2024
- 1.4.5.5 Jeder Wettkämpfer darf den Parcours pro Wettkampf nur einmal bestreiten. Pro Kategorie und Sektion darf höchstens ein "Doppelstarterpaar" an den Start.
Bei Jungpontonieren der Kat. I dürfen zwei Doppelstarter pro Sektion starten.
Der "Doppelstarter" fährt ausser Konkurrenz.
Fährt ein Wettkämpfer den Wettkampf oder Teile davon ein zweites Mal, wird der Wettkämpfer als Doppelstarter rangiert. PFK 2012
- 1.4.5.6 Wettkämpfer welche auf begründetes und vom Fahrchef bestätigtes Gesuch hin nicht mit ihrer Sektion fahren können, starten am Vortag oder Nachtag als erste nach der vorfahrenden Sektion. Über Ausnahmen entscheidet das zuständige TK-Mitglied.
Die Gesuche müssen schriftlich eine Woche vor dem Wettkampf, an das zuständige TK-Mitglied eingereicht werden.

1.4.6 Spezialwettkämpfe

- 1.4.6.1 Zur Teilnahme am Gruppenschnüren und Bootfährenbau sind Gruppen berechtigt, die aus ein und derselben Sektion stammen. Wenn im Bootfährenbau eine Sektion für die erste Gruppe zu wenig Wettkämpfer hat, kann diese zusammen mit einer anderen Sektion eine gemischte Gruppe bilden.
- 1.4.6.2 Jede Sektion kann mehrere Gruppen stellen, wobei ein Wettkämpfer pro Sektion und Wettkampftart Doppelstarter sein darf.
- 1.4.6.3 Zur Teilnahme am Einzelschnürwettkampf und am Schwimmen sind alle Kategorien berechtigt.

Ergänzungen

1.4.7 Sektionswettfahren

- 1.4.7.1 Die Kategorien I, II, FII, III, FIII und F absolvieren das Sektionswettfahren grundsätzlich im Weidling. Sie können jedoch auch im Boot fahren.
- 1.4.7.2 Die Kategorien I, II, FII, III und FIII können auch geschlechtlich gemischt im Weidling fahren.
- 1.4.7.3 Gemischte Paare mit den Kategorien C oder D fahren im Boot.
- 1.4.7.4 Die maximale Zeit für die Abfahrt – Überfahrt – und Landung in Linie wird durch die Technische Kommission festgelegt.

PFK 2018

PFK 2024

PFK 2024

1.5 Kampfrichter

- 1.5.1 Die Kampfrichter werden durch die TK ausgebildet und ernannt.
- 1.5.2 Es können nur ausgebildete und ernannte Kampfrichter für die Wettkämpfe eingeteilt werden, über Ausnahmen entscheidet die TK.
- 1.5.3 Anfangs Jahr werden sämtliche Kampfrichter betreffend ihre möglichen Einsätze von der TK angefragt und anschliessend durch diese eingeteilt. Ausgenommen sind Schlussfahren, Endfahren und spezielle Wettfahren und Wettkämpfe einzelner Sektionen.
- 1.5.4 Bei der Einteilung der Kampfrichter ist wenn möglich darauf zu achten, dass jede Sektion, jeder Fluss und jede Region gleichmässig berücksichtigt wird.

1.6 Das Wettkampfgericht

- 1.6.1 Das Wettkampfgericht setzt sich wie folgt zusammen:

- 1 Vertreter der TK
- 1 Kampfrichter
- 1 Chef Wettkämpfe (OK)

Die Personen des Wettkampfgerichtes müssen bis zum Wettkampfbeginn beim Posten A0 bekannt sein.

- 1.6.2 Gefällte Entscheide müssen vor dem Rangverlesen bekannt gegeben werden.
- 1.6.3 Sogenannte Videobeweise der Sektionen werden nicht zugelassen und somit nicht behandelt.

PFK 2012

1.7 Wettkampfparcours- und Beurteilungsplan

- 1.7.1 Für jedes Wettfahren gibt die TK bzw. das OK einen Wettkampfparcours- und Beurteilungsplan mit Erläuterungen heraus. In diesen Unterlagen sind alle Einzelheiten über die besonderen Verhältnisse des gewählten Wettkampfparcours und des Geländes festgelegt. Es ist ferner anzugeben, mit wie vielen Noten der Wettkampfparcours beurteilt wird und welche Leistungen in jeder einzelnen Note enthalten sind. Abzüge, welche in diesen Unterlagen und aufgrund des Wettkampfbreglements nicht vorgesehen sind, sind unzulässig.
- 1.7.2 Kurzzeiten sollen nicht unter 40 Sek liegen.

- 1.7.3 Allfällige kurzfristige Änderungen des Wettkampfparkours oder der Erläuterungen werden am Wettkampftag wie folgt bekannt gegeben:
- Schriftliche Abgabe an die Fahrchefs beim Posten A0
- Sichtbarer Anschlag bei der Übungserklärung.

1.8 Unerlaubte Hilfsmittel zur Leistungssteigerung (Doping)

- 1.8.1 Doping widerspricht den fundamentalen Prinzipien des Sports und der medizinischen Ethik und ist deshalb verboten. Doping ist die Verwendung von Hilfsmitteln in Form von Substanzen oder Methoden, welche potentiell gesundheitsschädigend sind oder die körperliche Leistungsfähigkeit steigern können. Doping ist aber auch das Vorhandensein einer verbotenen Substanz im Körper einer Sportlerin oder eines Sportlers oder die Bestätigung deren Verwendung oder der Verwendung einer verbotenen Methode entsprechend der Dopingliste von Swiss Olympic Association.
- 1.8.2 Das Nähere wird durch das Doping-Statut von Swiss Olympic inklusive Ausführungsbestimmungen und Anhänge 1-3 geregelt.
- 1.8.3 Für die Beurteilung von Verstößen gegen die Doping-Bestimmungen ist Swiss Olympic zuständig. Diese wendet ihre Verfahrensvorschriften an und spricht die im Doping-Statut von Swiss Olympic bzw. im Reglement des allenfalls zuständigen Internationalen Verbandes festgelegten Sanktionen aus. Gegen den Entscheid kann an das Tribunal Arbitral du Sport (TAS) in Lausanne rekuriert werden.

1.9 Tenuevorschriften

- 1.9.1 Einzel- und Sektionswettfahren sowie Schnüren:
Hohe Schuhe, vereinsweise einheitliche lange Hosen und Oberkörperbekleidung.
Ein Sponsorenhinweis darf maximal eine Fläche von 30 cm² aufweisen. Der Gurt und die Kopfbedeckung werden nicht bewertet. Bei der Kat. I muss nur die Oberkörperbekleidung einheitlich sein.
- 1.9.2 Es ist gestattet, eine zusätzliche Oberkörperbekleidung ins Schiff zu nehmen.
- 1.9.3 Für den Bootsfährenbau gibt es spezielle Tenuevorschriften (s. Teil Bootsfährenbau)
- 1.9.4 Tarnanzughosen mit farbigen T-Shirts sind nicht erlaubt.
- 1.9.5 Für das EPW kann die VL besondere Tenuevorschriften erlassen (z.B. Fahnencorso).

1.10 Bewertung

- 1.10.1 Jede der in den nachfolgenden Abschnitten festgelegten Wettkampfphasen wird mit der Maximalnote 10 bewertet, wobei das Kampfgericht ermächtigt ist, im Rahmen des festgelegten Beurteilungsplanes (auch bei Zeitnoten) für einzelne Noten unterschiedliche Gewichtung festzusetzen. Als Anreiz wird beim höchsten Ziel eine Maximalnote von 15 Pkt. angesteckt, wobei der Wettkampf so anzulegen ist, dass diese nur von wenigen Fahrerpaaren erreicht werden kann.
- 1.10.2 Noten für einzelne Wettkampfphasen werden grundsätzlich als Differenz zwischen der Maximalnote und der Summe der Fehlerpunkte ermittelt.
- 1.10.3 Jeder Abzug ist auf dem Notenblatt in der entsprechenden Kolonne punktmässig derart einzutragen, dass die Fehlerquelle möglichst einwandfrei ersichtlich ist. Der Kampfrichter hat den Abzug mit der Präzisierung "S" (Steuermann) oder "V" (Vorderfahrer) einzutragen. Abzüge, die auf dem Notenblatt nicht eindeutig bezeichnet sind, sind nicht zugelassen. Besondere Vorfälle werden unter „Bemerkungen“ notiert und von der TK beurteilt und sanktioniert.
- 1.10.4 Die Berechnung der Noten (Maximalnote minus Summe der Fehlerpunkte) erfolgt durch das Rechnungsbüro.
- 1.10.5 Allfällige Beschwerden müssen bis am Folgetag 24.00h schriftlich durch den Fahrchef inkl. des Postenblatts und dem ausgedruckten Notenblatt (per E-Mail) an das zuständige TK-Mitglied eingereicht werden.

1.11 Spezielle Zuschläge und Abzüge

- 1.11.1 Alle am Sektionswettfahren teilnehmenden JP und Frauen erhalten einen Zuschlag von 2 Punkten pro Person, gleichgültig, ob der Wettkampfparscours im Boot oder im Weidling absolviert wird. Senioren ab dem 60. Altersjahr, welche im Boot starten erhalten ebenfalls einen Zuschlag von 2 Punkten pro Person. Die teilnehmenden Jungfahrer, Frauen und Senioren sind bei der Anmeldung zu bezeichnen.
- 1.11.2 Bei jeder Wettkampfphase können für spezielle Verstösse gegen das Reglement, die Erläuterungen und gegen die Weisungen im Festführer für den betreffenden Wettkampf sowie auch gegen die Anordnungen der Kampfrichter Abzüge gemacht werden. Die betreffenden Kampfrichter machen eine Notiz auf dem Notenblatt. Ohne Zeitverzug entscheidet das Wettkampfgericht über die Höhe des Abzugs.

Beispiel

Es handelt sich dabei um unerlaubte oder unterlassene Fahrerwechsel im Sektionswettfahren, Beschimpfung von Kampfrichtern oder andere Vergehen, vor allem solche, bei welchen sich die Sektionen bzw. Wettkämpfer unrechtmässig Vorteile zu verschaffen versucht.

Ergänzungen
PFK 2012

- 1.11.3 Nach der PFK des Vorjahres ist es den Sektionen und einzelnen Wettkämpfern, mit Ausnahme der durchführenden Sektion und bei Instruktionkursen, nicht mehr gestattet, am Ort des Wettkampfes zu trainieren. Bei Zuwiderhandlung wird für die einzelnen Wettkämpfer oder die Sektion ein Startverbot verhängt.
- 1.11.4 Hängen bleiben, Verlust oder Bruch des Stachels, eines Ruderstrickes oder eines Ruders werden nicht bestraft. Hingegen erfolgt keine Verbesserung der daraus resultierenden schlechten Noten. Der Wettkampf oder die betreffende Wettkampfphase darf auch nicht wiederholt werden.
- 1.11.5 Benachteiligungen durch andere Wettkämpfer werden in jedem Fall durch das zuständige TK-Mitglied beurteilt.

1.12 Auszeichnungen

- 1.12.1 Die Leistungen im Sektionswettfahren werden mit Lorbeerkranz erster, zweiter und dritter Klasse ausgezeichnet, wobei Sektionen mit gleicher Punktzahl die gleiche Auszeichnung erhalten. Sektionspreise können den Sektionen nach Rangordnung und besonderen Reglementen zugewiesen werden.
- 1.12.2 Beim Einzelwettfahren und den Spezialwettkämpfen werden sehr gute Leistungen mit Kranzabzeichen ausgezeichnet. Die Zahl der abzugebenden Kranzabzeichen beträgt in der Regel 25 – 30% der an den Wettkämpfen teilnehmenden Personen. Wettkämpfer mit gleicher Punktzahl pro Kat. erhalten die gleiche Auszeichnung. Im Einzelwettfahren darf bei der Kat. D die letzte Kranzpunktzahl nicht höher liegen als bei der Kat. C.
Bei den Spezialwettkämpfen wird der Zeitschnellste pro Kategorie ermittelt und somit wird die Kranzquote Kategorie unabhängig bestimmt.
- 1.12.3 Bei jeder Kategorie müssen mindestens 3 Paare rangiert sein, damit eine Rangliste erstellt wird.
- 1.12.4 Fahrerpaare mit einem Doppelstarter können nicht Wettkampfsieger werden.
- 1.12.5 An der SM werden die drei ersten Ränge jeder Kategorie mit einer Gold-, Silber- und Bronzemedaille ausgezeichnet. Die Medaillen sind zum Umhängen und weisen ein rot/weisses Band auf. Ausserdem erhalten sie eine Kranzauszeichnung der durchführenden Sektion und einen Blumenstrauss.
Die Sieger jeder Kategorie erhalten zudem eine Zinnkanne.
Die Medaillen und Zinnkannen gehen zu Lasten des Verbandes.
- 1.12.6 Bei den übrigen Wettkämpfen werden die drei ersten Ränge jeder Kategorie mit einer Kranzauszeichnung zum Umhängen ausgezeichnet. Ausserdem erhalten sie einen Blumenstrauss oder eine Naturalgabe.

PFK 2015

1.13 Planung, Organisation und Durchführung von Wettkämpfen

- 1.13.1 In der Organisation bleiben die folgenden Elemente immer gleich:
- a) Die VL ist das oberste Aufsichtsorgan und wird nach eigenem Ermessen die Arbeiten in TK und OK überprüfen.
 - b) Die TK ist das Aufsichtsorgan für die technischen Belange im OK, leitet den Instruktionkurs und ist bei Wettkämpfen mit mindestens einem Mitglied vor Ort.
 - c) Das OK, das von der durchführenden Sektion bestellt wird, regelt und erledigt alle übrigen sehr umfangreichen Arbeiten. Es regelt alle Arbeiten in einem Organisationsstatut und der dazugehörigen Terminliste. In diesem Statut sind ebenfalls die wettkampftechnischen Belange aufzuführen.
 - d) Das Ressort Wettkampf des OK unterbreitet der TK die möglichen Konzeptvorschläge für die Wettkampfparkours mit den Erläuterungen zur Beurteilung.
 - e) Die Liste der Ehrengäste ist mit der VL abzusprechen.
 - f) Die teilnehmenden Sektionen haben sich den Weisungen der entsprechenden Stellen zu unterziehen.
 - g) Die teilnehmenden Sektionen haben sich termingerecht schriftlich und verbindlich anzumelden.
- 1.13.2 Jederzeit kann die VL oder die EVL um Rat gefragt werden.
- 1.13.3 Die VL hat das Recht, der durchführenden Sektion besondere Wettkampfauflagen zu erteilen. Es können dies sein:
- a) Finanzielle Regelungen über Defizitgarantien, Festkartenpreise usw.
 - b) Datum der Wettkämpfe (in der Regel Mai Juni bis Ende August).

1.14 Finanzielles

- 1.14.1 Wettkämpfe gehen auf Rechnung und Gefahr der durchführenden Sektion.
- 1.14.2 Die Entschädigung für Unterkunft und Verpflegung der VL, TK und Kampfrichter sowie der weiteren, im Rahmen des Wettkampfs eingesetzten Verbandsfunktionäre gehen zu Lasten der durchführenden Sektion. Kampfrichter sollen nach Möglichkeit im Hotel untergebracht werden. Bei Unterbringung im Hotel vergütet der Verband 60%, jedoch max. Fr. 40.00 pro Nacht.
- 1.14.3 Druck und Versand des Festführers gehen zu Lasten der durchführenden Sektion.
- 1.14.4 Die wettkampfdurchführende Sektion hat die Auszeichnungen zu ihren Lasten zu beschaffen (Ausnahmen siehe Art. 1.12.5).
- 1.14.5 Weitere Punkte und Regelungen von Einzelheiten für EPW und SM werden jeweils im Organisationsstatut des OK festgelegt, das durch die VL zu genehmigen ist.

PFK 2010

1.14.6	Für Mitglieder der TK, Mitarbeiter SPSV und Kampfrichter, welche an einem Wettfahren im Einsatz stehen und aktiv am Wettkampf teilnehmen, muss keine Festkarte gelöst werden.	Ergänzungen PFK 2014/2016
1.14.7	Das Wettkampfmateriale wird den Sektionen vom Verband kostenlos zur Verfügung gestellt. Defektes sowie verlorenes Material wird jedoch zu Lasten der Sektion ersetzt.	PFK 2014
1.15	Wettfahrfonds für EPW und Schweizer Meisterschaft (SM)	
1.15.1	Der SPSV unterhält einen Wettfahrfonds, welcher mit einem Anteil aus dem Mitgliederbeitrag, Legaten oder anderen Zuwendungen gespeisen wird. Der Anteil des Mitgliederbeitrags wird jeweils jährlich an der PFK bestimmt.	
1.15.2	Erwächst der das Wettfahren durchführenden Sektion beim Wettkampf (ohne Rahmenprogramm) ein Defizit (z.B. höhere Gewalt), so kann aus diesem Wettfahrfonds anteilmässig Defizitgarantie geleistet werden. Die Höhe der Beiträge bestimmt die VL. Die Beitragssumme pro Einzelfall ist jedoch limitiert und darf 20% des vorhandenen Fondskapitals nicht übersteigen.	
1.15.3	Mit dem Wettfahrfonds kann in beschränktem Rahmen auch Verbandsmateriale für den Wettkampf beschafft werden.	
1.16	Termine	
1.16.1	Ein Jahr vor dem Wettkampf müssen die bereinigten Wettkampfparscours und der bereinigte Festkartenpreis bzw. das Startgeld der TK eingereicht werden.	
1.16.2	An der PFK vor dem Wettkampf müssen der Wettkampfparscours und der Festkartenpreis bzw. das Startgeld präsentiert werden.	
1.16.3	Der Wettkampfparscours muss im "PONTONIER" veröffentlicht werden.	
1.17	Organisatorisches während des Wettkampfes	
1.17.1	Diese Punkte sind im Organisationsstatut und im Festführer je nach Wettfahren individuell und im Detail geregelt und werden vom OK einerseits und von der VL und der TK andererseits genehmigt.	
1.17.2	Die Notenblätter werden von den Kampfrichtern in einfacher Ausführung ausgefüllt.	
1.17.3	Die Notenblätter gehen zur Kontrolle und Auswertung ins Rechnungsbüro.	TK 2024
1.17.4	Das Rechnungsbüro archiviert die Notenblätter. Eine elektronische Kopie wird den Sektionen oder den Fahrchefs am Schluss des Wettkampfes zur Kontrolle abgegeben.	TK 2024
1.17.5	Während des Wettkampfes können laufend Resultate bekannt gegeben werden.	
1.17.6	Am Schluss des Wettkampfes gibt die TK eine vollständige und detaillierte Rangliste heraus.	

- 1.17.7 Das Rangverlesen wird an EPW von der TK, an der SM vom OK in Zusammenarbeit mit der TK oder der VL und an übrigen Wettkämpfen vom OK durchgeführt.
- 1.17.8 Vor und während dem Rangverlesen dürfen keine Ranglisten verkauft werden.
- 1.17.9 Die Sektionen absolvieren die Wettkämpfe gemäss Zeitplan, erfüllen wenn notwendig Hilfsdienste und nehmen am Rangverlesen teil.
- 1.17.10 Das Ressort Wettkampf des OK hat folgende Aufgaben:
- a) Bereitstellen und Unterhalten des Materials, der Einrichtungen und des Geländes;
 - b) Einsatz des Hilfspersonals inkl. Übungserklärungen;
 - c) Betreuen der Kampfrichter (Unterkunft und Verpflegung);
 - d) Verwaltung des Materials für die Kampfrichter;
 - e) Einrichten von Rechnungsbüro und Posten A0 gemäss Angaben TK;
 - f) Organisieren und Betreiben verschiedener Dienste, wie Rettungsdienst, Übermittlungsdienst, Kurierdienst usw.;
 - g) Bereitstellen der Infrastruktur für das Rangverlesen.
- 1.17.11 Das Rechnungsbüro ermittelt laufend die Resultate aufgrund der Notenblätter.

1.18 Verbandskurse

- 1.18.1 Sektionen, welche einen separaten Verbandskurs (Kampfrichtergrundkurs, Fahrchefkurs, usw.) durchführen, werden finanziell und materiell unterstützt. Der Verband übernimmt folgende Kosten:
- Wettkampfmateriale;
 - Verpflegung der Kursteilnehmer und des durchführenden Vereins.
- 1.18.2 Werden die entsprechenden Kurse extra durchgeführt, erhält der Verein eine pauschale Entschädigung von Fr. 500.--.
- 1.18.3 Wird er Kurs parallel zu einem Wettfahren durchgeführt, wird nur die Verpflegung übernommen.

PFK 2014

Ergänzungen

2.2 Bedingungen zur Teilnahme am Einzelwettfahren

2.2.1 Alle Teilnehmer des Einzelwettfahrens im Alter von 18 bis 42 Jahren müssen auch beim Sektionswettfahren teilnehmen. Die Sektionen dürfen höchstens je drei Weidlingsfahrer bzw. Bootfahrer – über alle Gruppen – im Alter von 18 bis 42 Jahren befreien. Andernfalls erhält die Sektion Abzüge gemäss Ziffer 2.3.1.

PFK 2018

2.3 Spezielle Abzüge

2.3.1 Für Minderbeteiligung im Sektionswettfahren gemäss den Abschnitten 2.1 und 2.2 gelten folgende Abzüge (betrifft es beide Abschnitte, so gilt der höhere Abzug):

- 1 Mitglied	1/2	Pkt
- 2 Mitglieder	1	Pkt
- 3 Mitglieder	1 1/2	Pkt
- 4 Mitglieder	2	Pkt
- usw.		

2.3.2 Die Punkte werden am Sektionsresultat direkt abgezogen.

2.4 Spezialpreise

2.4.1 Die Reglemente für Spezialauszeichnungen sind als Anhang 6 diesem Reglement beigefügt.

2.5 Beschwerdemöglichkeiten

2.5.1 Allfällige Beschwerden werden schriftlich oder mündlich durch den Fahrchef oder dessen Stellvertreter an einer Audienzstunde der TK zum Entscheid vorgetragen.

2.6 Finanzielles

2.6.1 Der VL ist das Budget über die gesamten Einnahmen und Ausgaben zur Kenntnis zuzustellen.

2.6.2 Jungpontoniere der Kat. I müssen keine ganze Festkarte lösen.

2.6.3 Die Auslagen für den Instruktionkurs an EPW gehen zu Lasten des Verbandes. Die Abrechnung dieses Kurses erfolgt durch die VL.

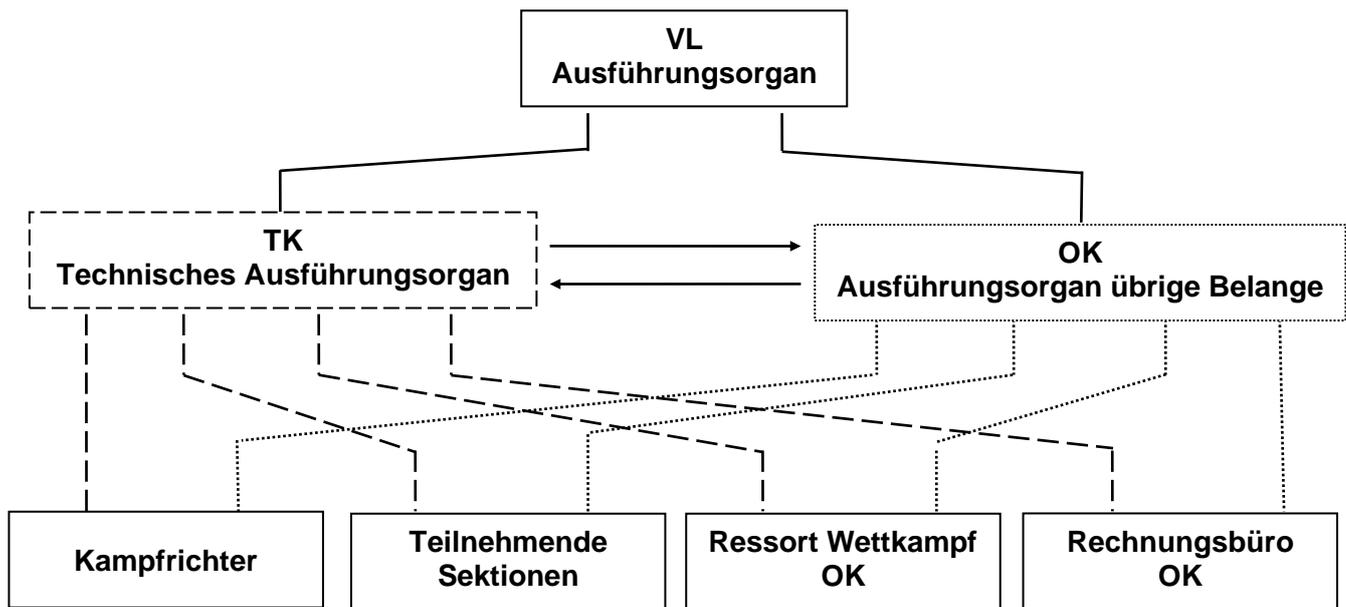
2.7 Planung, Organisation und Durchführung

- 2.7.1 Die VL hat das Recht, der wettkampfdurchführenden Sektion zusätzliche besondere Bedingungen zu stellen. Deshalb müssen der VL die folgenden Dokumente zur Genehmigung vorgelegt werden:
- Terminliste, Organisationsstatut und Festführer
 - Die Prüfung der wettkampftechnischen Punkte wird dabei der TK übertragen.
- 2.7.2 Das OK und die TK verfassen je einen Schlussbericht zu Händen der VL bis spätestens drei Monate nach dem Wettkampf.

2.8 Festlegung der Wettkampfparcours und der Erläuterungen

- 2.8.1 Nach der provisorischen Genehmigung der Wettkampfunterlagen durch die TK sorgt das Ressort Wettkampf des OK für die zur Drucklegung notwendige Detailausarbeitung.
- 2.8.2 Die Abnahme der Wettkampfparcours und Erläuterungen durch die TK erfolgt im Vorjahr des Wettfahrens möglichst zum gleichen Zeitpunkt.
- 2.8.3 Die TK führt spätestens zwei Monate vor dem Wettkampf einen Instruktionkurs durch.
- 2.8.4 Teilnehmer dieses Kurses können Kampfrichter, Fahrchefs oder Gruppenchefs sein. Die TK legt von Fall zu Fall die Teilnehmer am Instruktionkurs fest.
- 2.8.5 Der Instruktionkurs dient der Information sowie der kritischen Überprüfung der Wettkampfparcours und der Erläuterungen.
- 2.8.6 Die am Instruktionkurs von der TK genehmigten Erläuterungen werden im Festführer publiziert.
- 2.8.7 Die definitive Genehmigung der Wettkampfparcours und der Erläuterungen erfolgt am Vorabend des Wettfahrens durch das Kampfgericht.

2.9 Organisationsschema während des Wettkampfes



Legende

- Aufsicht
- - - - - Wettkampftechnische Unterstellung
- übrige Belange

3 EINZELWETTFAHREN

Ergänzungen

3.1 Allgemeines und Antreten

- 3.1.1 Die Sektion besammelt sich zur festgelegten Zeit auf dem vorgeschriebenen Platz zur Übungserklärung.
- 3.1.2 Bei allfälligen Unklarheiten über die Übungsanlage kann vom Kampfgericht eine Ergänzung als Anhang zur Übungserklärung erfolgen.
- 3.1.3 Anschliessend werden durch den zuständigen Funktionär die Startnummern verteilt.
- 3.1.4 Nach dem Eintreten wird die Ausrüstung genau kontrolliert, und wenn nötig, noch vor der Meldung des Steuermannes, ergänzt.
- 3.1.5 Unsportliches Verhalten, fahren mit falschem Fahrgeschirr, unkorrektes Tenue, ersetzen von defektem oder verlorenem Fahrgeschirr während dem Wettkampf und Verstösse gegen das Wettkampfbreglement, werden vom Kampfrichter oder dem Funktionär dem zuständigen TK Mitglied (mündlich oder per Notenblatt) mitgeteilt. Die TK trifft anschliessend Sanktionen.

Die Sanktionen betreffen:

- | | |
|--|----------|
| - Unsportliches Verhalten gegenüber Kampfrichtern pro Mal | 1 Punkt |
| - Unkorrektes Tenue | 1 Punkt |
| - Fahren mit falschem Fahrgeschirr | 4 Punkte |
| - Ersetzen von defektem oder verlorenem Fahrgeschirr während dem Wettkampf | 4 Punkte |
| - Übrige nicht festgelegte Verstösse gegen das Wettkampfbreglement werden fallweise durch das Kampfgericht sanktioniert (Punktabzug bis Disqualifikation). | |

3.2 Ausrüstung der Schiffe

- 3.2.1 Die Schiffsausrüstung wird ausschliesslich vom Wettkampforganisator bereitgestellt. In den Schiffen darf an Wettfahren nur das hierfür bestimmte Fahrgeschirr verwendet werden.

Verlorenes und defektes Fahrgeschirr darf während des Einzelwettfahrens nicht ersetzt werden.

3.2.2 Ausrüstung Übersetzboot

Die Ausrüstung für das Übersetzboot setzt sich wie folgt zusammen:

- 3 Boots - Ruder
- 3 Boots - Stachel
- 4 Ruderstricke
- 1 Sasse
- 1 Spanntau

Es ist nicht erlaubt im Übersetzboot Weidlings-Ruder oder -Stachel zu verwenden.

3.2.3 Ausrüstung Weidling

Die Ausrüstung für den Weidling setzt sich wie folgt zusammen:

- 3 Weidlings - Ruder
- 3 Weidlings - Stachel
- 4 Ruderstricke
- 1 Sasse
- 1 Spanntau

Es ist nicht erlaubt im Weidling Boots-Ruder oder -Stachel zu verwenden.

3.2.4 Das Spanntau muss aus Sicherheitsgründen am Schiff, am dafür vorgesehenen uferseitigen Ring festgemacht und hinter dem vorderen Joch sauber aufgeschossen deponiert sein (Ort ist freigestellt).

3.2.5 Die Schiffsordnung ist freigestellt und wird nicht sanktioniert. Die Position des Fahrgeschirrs kann zu jeder Zeit des Wettkampfes frei gewählt werden, Ruder müssen vorne rechts, (Steuerbord) und hinten links (Backbord) in den Ruderstrick eingezogen sein.

3.3 Bereitstellen der Schiffe

3.3.1 Das Schiff wird beim Posten A zur Anmeldung bereitgestellt. Die Fahrer setzen die Stachel.

Der Steuermann meldet Startnummer, Name und Vorname der Fahrer.

3.3.2 Dann erfolgt die Kontrolle der Ausrüstung durch den Kampfrichter. Bei unvollständiger Ausrüstung erfolgt eine Aufforderung durch den Kampfrichter. Wird der Aufforderung innerhalb des Startintervalls nicht nachgekommen, macht der Kampfrichter eine Meldung an die TK.

3.3.3 Die Anmeldung erfolgt ohne Beurteilung.

3.4 Stachelfahrt

3.4.1 Der Start und das Ende der Stachelfahrt wird durch eine Markierung (Jalon) gekennzeichnet. Beim Start muss sich das Schiff innerhalb der Startzone befinden.

Der Start erfolgt fliegend.

Kommando: Achtung Marsch wird vom Steuermann gegeben.

Das Kurzfassen der Stachel ist erlaubt.

Beurteilung: Zeitnote - 10 Punkte

3.5 Abfahrt bei einer Stange

3.5.1 Die abgesteckte Abweisrichtung soll möglichst nahe unterfahren werden.

3.5.2 Es muss kein Kommando "Breit" und Ruder erfolgen!

Strömungs- oder geländebedingt kann die Anzahl Stachelstösse nach dem Hornstoss begrenzt werden.

3.5.3 **Beurteilung:**

Distanznote 3 - 10 Punkte

Bewertung 10 Punkte

Fehler:

Anprallen an die Abfahrtsmarkierung 1 - 4 Punkte

Absichtliches Abstossen mit dem Körper oder dem Fahrgeschirr an der Stange 1 - 4 Punkte

Der Messpunkt für die Distanzermittlung liegt in der Mitte des äussersten Feldes. Als senkrechte Markierung des Distanzmasses für die Note 10 dient ein befestigter Lappen.

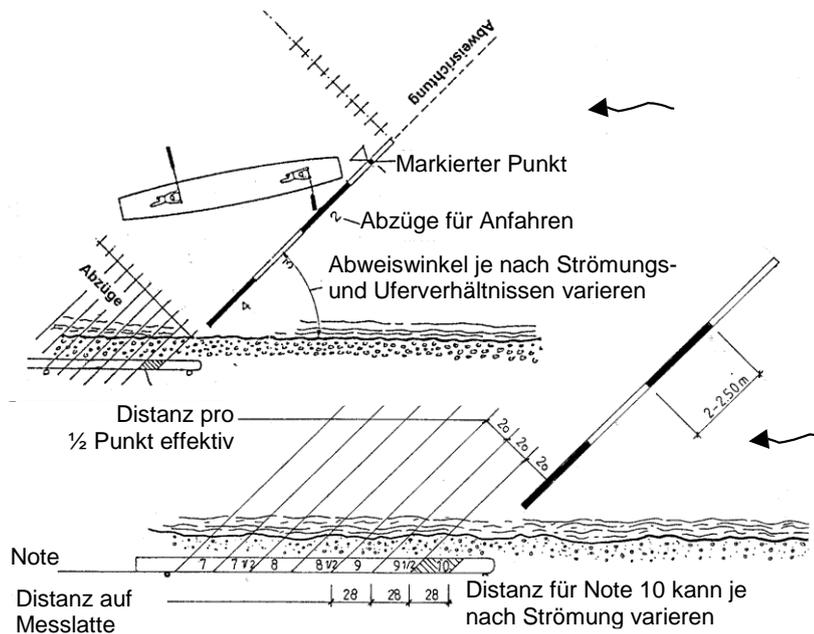
3.5.4 Akustisches Signal mit Hupe/Horn, auch nach dem Signal sind Abzüge für das Anprallen möglich.

3.5.5 Kurzfassen des Stachels ist gestattet. Seitliches Anprallen wird nur im Bereich vor der Schnürlatte sanktioniert.

3.5.6 Anprallen mit dem Fahrgeschirr wird nicht bestraft.

3.5.7 Die Länge der Abfahrtsmarkierung muss 8 - 10 Meter betragen. (Länge der Bewertungsfelder 2 - 2.5 m).

3.5.8 Um ein Überfahren der Abweismarkierung zu verhindern, kann bei extremen Wasserverhältnissen die Abfahrtsmarkierung verlängert werden.



3.6 Abfahrt unterhalb eines markierten Felsens

- 3.6.1 Der Felsen ist durch ein festes Hindernis zu markieren, wie zum Beispiel bestehende Brückenpfeiler, Pfahljoch, Pfahl oder Alupontons usw.
- 3.6.2 Der Punkt der Abfahrt ist freigestellt.
Der „Distanzlappen“ für Note 10 muss durchsichtig sein und darf die "Felsecke" nicht zudecken.
- 3.6.3 Die Distanz pro halbe Note beträgt 40 cm nach Skizze.
- 3.6.4 Die Stellung und die Distanz des Schiffes wird vom Felsen aus mittels einer Videokamera beurteilt.
- Die Messung erfolgt in dem Moment, in dem die obere Jochecke die Messlatte passiert. Das Touchieren des «Distanzlappens» mit oberer oder unterer Jochecke ergibt die Note 10.
 - Der Transporteur muss trotz Videokamerabeurteilung gemäss Skizze angebracht werden.
 - Die Stellung des Schiffes wird beurteilt.
 - Auch nach der Messung sind Abzüge für das Anprallen möglich

PFK 2013

Ergänzungen

3.6.5 Der Anprallpunkt am Felsen zählt.

Beurteilung:

Distanznote 3 - 10 Punkte

Bewertung 10 Punkte

Fehler:

Schlechte Stellung des Schiffes 1 - 4 Punkte

Anfahren des Felsens gem Skizze 1 - 3 Punkte
(Anfahren wird pro Mal bestraft, kumulieren ist möglich)

Absichtliches Abstossen mit dem Körper 1 - 3 Punkte

Anprallen mit dem Fahrgeschirr wird nicht sanktioniert.

Anprallen wird nur im Bereich vor der Schnürplatte sanktioniert.

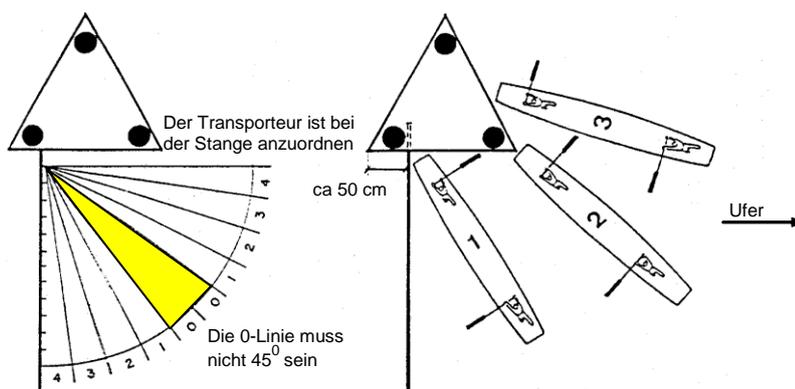
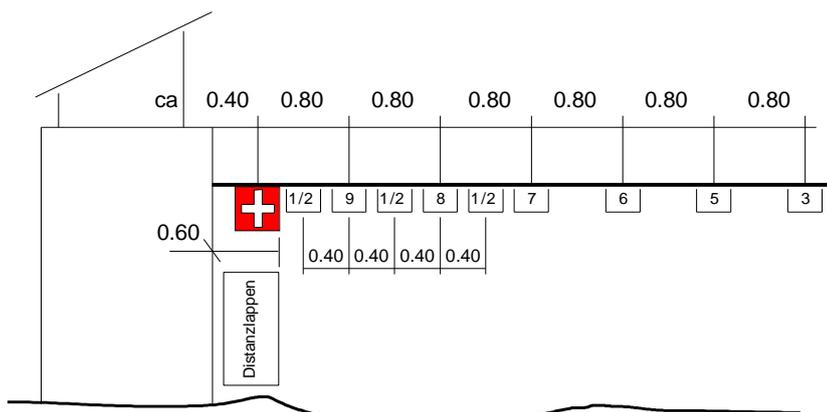
PFK 2018

PFK 2018

PFK 2013

3.6.6 Man darf nötigenfalls bremsen oder retourrudern

3.6.7 Der Transporteur muss direkt bei der Stange angebracht werden.
Die Stange sollte in der Regel ca. 40 - max. 50 cm von der wasserseitigen Kante des Felsens nach innen angebracht werden.



Ergänzungen

3.7 Umfahren eines markierten Felsens

- 3.7.1 Der Felsen ist durch ein festes Hindernis zu markieren, wie zum Beispiel bestehende Brückenpfeiler, Pfahljoch, Pfahl oder Alupontons etc.
- 3.7.2 Der „Distanzlappen“ für Note 10 muss durchsichtig sein und darf die "Felsecke" nicht zudecken.
- 3.7.3 Die Distanz pro halbe Note beträgt 40 cm nach Skizze.
- 3.7.4 Die Stellung und die Distanz des Schiffes wird vom Felsen aus mittels einer Videokamera beurteilt.
- Messung erfolgt in dem Moment, in dem die obere Jochecke die Messlatte passiert. Das Touchieren des «Distanzlappens» mit oberer oder unterer Jochecke ergibt die Note 10.
 - Der Transporteur muss trotz Videokamerabeurteilung gemäss Skizze angebracht werden.
 - Die Stellung des Schiffes wird beurteilt.
 - Auch nach der Messung sind Abzüge für das Anprallen möglich.
- 3.7.5 Der Anprallpunkt am Felsen zählt.
- Beurteilung:**
- | | |
|-------------|---------------|
| Distanznote | 3 - 10 Punkte |
| Bewertung | 10 Punkte |
- Fehler:**
- | | |
|--|--------------|
| Schlechte Stellung des Schiffes | 1 - 4 Punkte |
| Anfahren des Felsens gem. Skizze
(Anfahren wird pro Mal bestraft, kumulieren ist möglich) | 1 - 3 Punkte |
| Absichtliches Abstossen mit dem Körper | 1 - 3 Punkte |
- Anprallen mit dem Fahrgeschirr wird nicht sanktioniert.
- Anprallen wird nur im Bereich vor der Schnürlatte sanktioniert.
- 3.7.6 Man darf nötigenfalls bremsen oder retourrudern.
- 3.7.7 Der Transporteur muss direkt bei der Stange angebracht werden. Die Stange sollte in der Regel ca. 40 - max. 50 cm von der wasserseitigen Kante des Felsens nach innen angebracht werden.

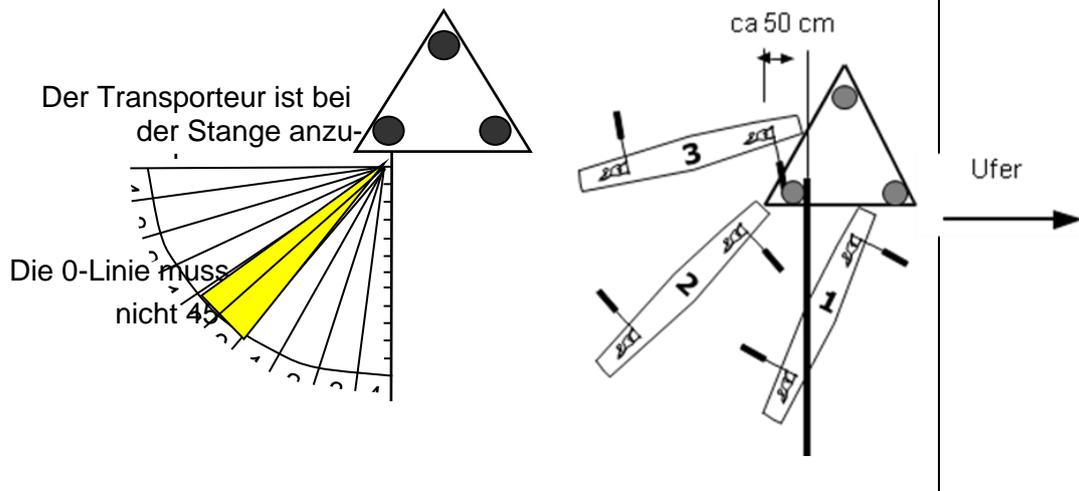
PFK 2013

PFK 2018

PFK 2018

PFK 2013

Skizze Messlatte analog Abfahrt unterhalb eines markierten Felsens



3.9 Landung auf höchstes Ziel

- 3.9.1 Das Schiff ist so zu steuern, dass es mit dem Vorderteil flussaufwärts gerichtet, ohne Aufprallen am Ufer anlegt. Die Landung hat in Parallelstellung zu erfolgen. Massgebend für die Ziellandung ist immer die landseitige vordere Joch-Ecke des Schiffes.
- 3.9.2 Nachdem der 1. Stachel im Wasser ist, darf sich das Schiff im Maximum 1/2 Punkt zu Gunsten der Zielnote verschieben; verschlechtert sich jedoch die Höhe, so gilt der tiefste Wert als Zielnote
- 3.9.3 Wenn immer möglich ist eine Landung innerhalb einer Zeitstrecke anzuordnen.
- 3.9.4 Das Schiff gilt als gelandet, wird taxiert und die Zeitmessung endet, sobald es von beiden Fahrern mit beiden Stacheln festgehalten wird und sich in der Höhe nicht mehr verschiebt.
- 3.9.5 Die Landung wird gemäss Skizze ausgesteckt. Die Distanzen können je nach Strömung und Flussbreite gleichmässig vergrössert oder verkleinert werden. Der Kampfrichter trägt auf dem Notenblatt das Ziel in Meter und Note ein.
- 3.9.6 Die Landungsstrecke ist nebst den abgesteckten Noten mit einer Metereinteilung zu versehen, damit eine allfällig notwendige Verschiebung der Noten (z.B. bei Eintreten von Hochwasser) im Rechnungsbüro vorgenommen werden kann. Die Kampfrichter tragen das erreichte Ziel in Metern auf 10 cm genau und Note ein; die Noten werden anhand einer Tabelle vom Rechnungsbüro in dezimalen ermittelt.
- 3.9.7 **Beurteilung:**

Zielnote	5 - 15 Punkte
Bewertung	10 Punkte
Toleranz im Maximum innerhalb der Beurteilungszone	2 Punkte

Bei der Beurteilungszone handelt es sich um einen Parallelen Bereich vor der Ziellandung. Die Breite der Beurteilungszone wird vor Ort in Zusammenarbeit mit der TK festgelegt.

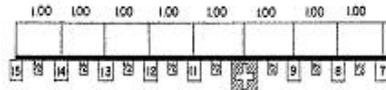
Fehler:

Landen zu weit vom Ufer 1 m Distanz wird toleriert	1 Punkt
Schrägstellung des Schiffes Heck maximal 2 m weiter weg als Vorderteil wird toleriert	1 Punkt
Anprallen mit dem Schiff, berühren mit dem Körper	1 Punkt
Unstatthafes Hinaufrudern	1 - 10 Punkte
Ruder nicht im Schiff (pro Ruder 1 Punkt) (bewertet wird, wenn die Landung abgeschlossen ist)	1 – 2 Punkte

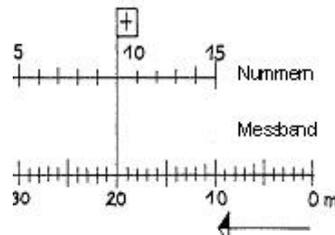
PFK 2022

Seitliches Anprallen wird nur im Bereich vor der Schnürlatte und über der Wasserlinie sanktioniert.

Anprallen mit dem Fahrgeschirr wird nicht bestraft.



PFK 2022



PFK 2022

3.10 Einfahren in die Brückenlinie

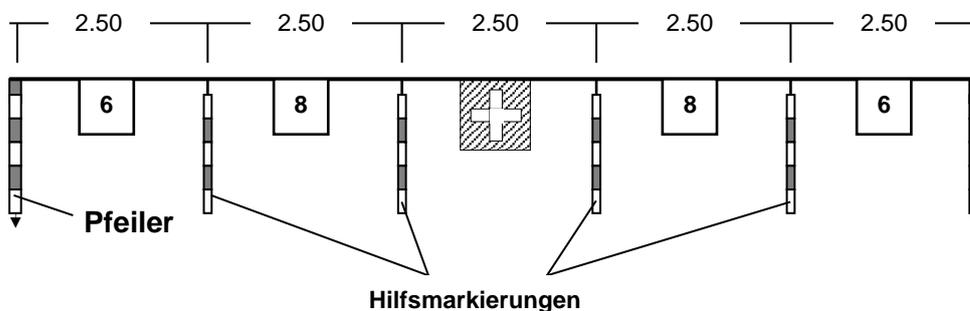
- 3.10.1 Beim Einfahren soll das Schiff in die Richtung der Strömung gestellt werden und durch die Brückenlinie treiben.
- 3.10.2 Für die Beurteilung der Zielnote ist das Heck massgebend.
- 3.10.3 Die Brückenlinie wird durch aufgehängte Pfeiler, Hilfsmarkierungen und Nummern gemäss Skizze ausgesteckt.
- 3.10.4 Wenn die Hilfsmarkierung mit dem Heck berührt wird, zählt die nächst niedrigere Zielnote.
- 3.10.5 Seitliches Streifen bzw. Touchieren der Hilfsmarkierung oder der Pfeiler, sowie das Anfassen derselben mit der Hand ergibt pro Markierung einen Abzug.
- 3.10.6 Berührung der Pfeiler mit dem Heck oder Pfeiler im Schiff gibt Gesamtnote 0.
- 3.10.7 Das Berühren mit dem Fahrgeschirr wird sanktioniert.
- 3.10.8 **Beurteilung:**
 - Zielnote 10/8/6 oder 0 Punkte
 - Bewertung 10 Punkte

Ergänzungen

Fehler:

Seitliches Berühren (auch mehrmaliges) der Hilfsmarkierung oder seitliches Touchieren des Pfeilers (pro Hilfsmarkierung oder Pfeiler)	1 Punkt
Anfassen der Hilfsmarkierung oder Pfeiler mit der Hand	2 Punkte
Pro Hilfsmarkierung im Schiff (in diesem Fall wird die Berührung mit der Hand nicht sanktioniert.)	2 Punkte
Berührung der Pfeiler mit dem Heck oder Pfeiler im Schiff	20 Punkte

3.10.9 Das Ausstecken erfolgt gemäss Skizze.



3.10.10 Masse der Hilfsmarkierungen und Pfeiler: Länge 250 cm, Durchmesser 9 cm

3.10.11 Die Distanz zwischen Pfeiler / Hilfsmarkierung und der Wasseroberfläche beträgt im Maximum 30 cm.

3.10.12 Stabilisatoren aus Ketten sind zwingend anzubringen.

3.10.13 Die Stabilisatoren sind Bestandteil der Hilfsmarkierung und werden daher mit bewertet.

3.11 Durchfahrt

3.11.1 Für die Beurteilung der Zielnote ist das Joch massgebend.

3.11.2 Die Durchfahrt wird durch aufgehängte Pfeiler, Hilfsmarkierungen und Nummern gemäss Skizze ausgesteckt.

3.11.3 Wenn bei der Durchfahrt mit dem Joch die Hilfsmarkierung berührt wird, zählt die nächst niedrigere Zielnote.

3.11.4 Seitliches Streifen bzw. Touchieren der Hilfsmarkierung oder des Pfeilers ergibt pro Markierung einen Punkt Abzug.

3.11.5 Berührung der Pfeiler mit dem Joch oder Pfeiler im Schiff gibt Gesamtnote 0.

3.11.6 Das Berühren mit dem Fahrgeschirr wird sanktioniert.

3.11.7 **Beurteilung:**

Zielnote 10/8/6 oder 0 Punkte

Bewertung 10 Punkte

Fehler:

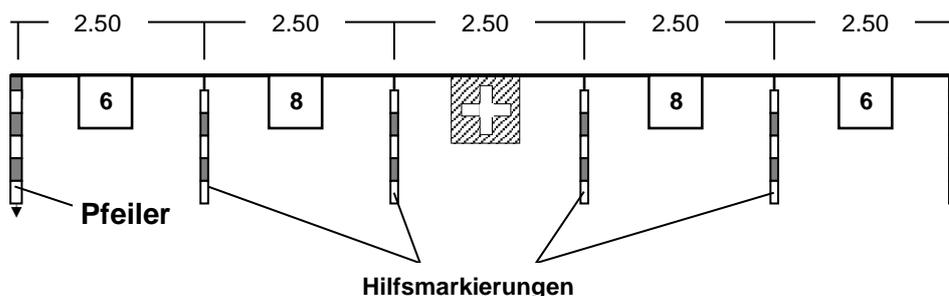
Seitliches Berühren (auch mehrmaliges) der Hilfsmarkierung oder seitliches Touchieren des Pfeilers (pro Hilfsmarkierung oder Pfeiler) 1 Punkt

Anfassen der Hilfsmarkierung oder Pfeiler mit der Hand 2 Punkte

Pro Hilfsmarkierung im Schiff (in diesem Fall wird die Berührung mit der Hand nicht sanktioniert.) 2 Punkte

Berührung der Pfeiler mit dem Joch oder Pfeiler im Schiff 20 Punkte

3.11.8 Das Ausstecken erfolgt gemäss Skizze wie beim Einfahren.



3.11.9 Masse der Hilfsmarkierungen und Pfeiler: Länge 250 cm, Durchmesser 9 cm.

3.11.10 Die Distanz zwischen Pfeiler / Hilfsmarkierung und der Wasseroberfläche beträgt im Maximum 30 cm.

3.11.11 Stabilisatoren aus Ketten sind zwingend anzubringen.

3.11.12 Die Stabilisatoren sind Bestandteil der Hilfsmarkierung und werden daher mit bewertet.

3.12 Zeitnote

3.12.1 Zur Berechnung der Zeitnote wird von der TK oder Wettkampfrichter eine Bestzeit festgelegt, welche die voraussichtlich kürzeste Zeit für das Durchfahren der in Betracht kommenden Strecke darstellt.

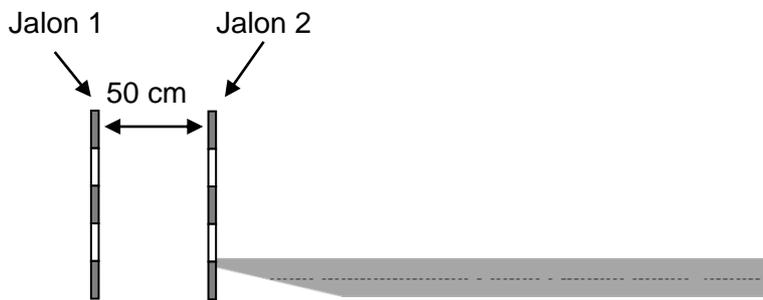
3.12.2 Diese Bestzeit kann zum Voraus, bei Beginn des Fahrens oder erst nachdem einige Sektionen gefahren sind, festgelegt werden.

3.12.3 Das Wettkampfprogramm errechnet die Abstufung pro Punkt Abzug in der Zeitnote automatisch.

Zeit für Note 0 = 3 Mal Bestzeit.

- 3.12.4 Die Umrechnung erfolgt auf 1/10 Punkt genau und wird bei der Ermittlung der Gesamtpunktzahl für die Rangliste berücksichtigt werden.
- 3.12.5 Wird eine kürzere Zeit gefahren als die Bestzeit, so wird die Umrechnungsskala in gleichen Intervallen nach oben fortgesetzt, es werden in solchen Fällen also höhere Noten als 10 erreicht.
- 3.12.6 Die Zeitmessung erfolgt mittels eines elektronischen Zeitmesssystems. Das Zeitmesssystem wird von der IG Zeitmessung betreut und an den jeweiligen Wettfahrten instruiert.
- 3.12.7 Das Kommando "Achtung Marsch" ist durch den Steuermann selbst zu geben und nicht durch den Kampfrichter oder Zeitnehmer. Letzterer gibt nur den Start frei. Der Start erfolgt in einer Zeitstrecke (fliegender Start). Beim fliegenden Start für Überfahrten darf die Distanz zwischen Jalon 1 und 2 max. 50 cm betragen.

PFK 2014



3.13. Berechnung der Rangordnung

- 3.13.1 Für jedes Fahrerpaar werden die Noten zusammengezählt. Die Einordnung in die Rangliste wird nach den so ermittelten Punktzahlen vorgenommen. Bei gleicher Punktzahl werden die Fahrerpaare anhand der kürzeren Gesamtzeit geordnet aufgeführt.

Doppelstarter mit Kranzauszeichnung werden am Schluss der Kranzränge, die übrigen Doppelstarter am Schluss der Rangliste rangiert.

4 SEKTIONSWETTFAHREN

Grundsätzlich sind alle Bestimmungen des Einzelwettfahrens im Sektionswettfahren sinngemäß gültig.

Ergänzungen

4.1 Allgemeines und Antreten

- 4.1.1 Beim Sektionswettfahren werden die Sektionen als Ganzes und die einzelnen Fahrtrupps beurteilt.
- 4.1.2 Ein Fahrtrupp besteht aus vier Personen, nämlich aus zwei Steuerleuten und zwei Vorderfahrern.
- Frauenpaare absolvieren das Sektionswettfahren grundsätzlich im Weidling. Sie können jedoch auch im Boot fahren
- 4.1.3 Das Fahren wird pro Sektion in der kleinstmöglichen Anzahl Gruppen durchgeführt, wobei mindestens drei und höchstens fünf Schiffe eine Gruppe bilden.
- Von dieser Regelung kann zugunsten einer reinen Weidlingsgruppe mit mindestens drei Weidlingen abgewichen werden
- 4.1.4 Der Fahrchef darf mitfahren.
- 4.1.5 Während derjenigen Ablösung, in der ein Fahrchef fährt, führt sein Stellvertreter die Sektion.
- 4.1.6 Weitere Gruppen dürfen von einem Stellvertreter geführt werden.
- 4.1.7 Im ersten Schiff einer Gruppe befinden sich immer fünf Personen.
- 4.1.8 Die Wettkampfübung besteht in der Regel aus:
- einer Vorbereitungsphase (ohne Bewertung);
 - der Anmeldung;
 - dem ersten Durchgang;
 - einer Zwischenbesprechung;
 - dem zweiten Durchgang;
 - der Abmeldung.
- 4.1.9 Die Fahrerwechsel sind so vorgegeben, dass jedes Fahrerpaar jede Wettkampfphase einmal absolviert.
- 4.1.10 Beim Bereitstellen der Gruppe, beim Aufschliessen während der Übung, sowie vor dem Abmelden werden die Schiffe so gestaffelt, dass das Joch des nachfolgenden Schiffes zwischen der 3. und 4. Schnürlatten-Befestigung des Vorangehenden ist.
- 4.1.11 Beim Anhalten oder Landen während der Wettkampfübung kommandiert der Steuermann "Halt". Die überzähligen Fahrer bleiben sitzen. Sobald jedoch der Fahrchef für die ganze Gruppe oder der Steuermann für das einzelne Schiff, den Befehl "Spanntauhalter austreten!" erteilt, so steht auch der überzählige Fahrer mit dem Spanntauhalter auf und nimmt die Stellung ein wie bei der Anmeldung.

- 4.1.12 Der Fahrerwechsel während der Fahrt erfolgt (als Bestandteil einer einzelnen Übungsphase) auf das Kommando des Steuermannes "Achtung - Fahrerwechsel!" und ist rasch und ohne Lärm auf dem kürzesten Wege auszuführen. Fahrerwechsel für die gesamte Gruppe ist durch den Fahrchef zu kommandieren.
- 4.1.13 Ablösungen, die nicht fahren, sitzen in der Mitte links und rechts auf der Sitzbank (Boot) resp. auf der Schnürlatte (Weidling).
- 4.1.14 Weisungen und Erläuterungen aller Art erteilt der Fahrchef während der Vorbereitungsphase bzw. der Zwischenbesprechung. Im Laufe der übrigen Wettkampfphasen darf der Fahrchef ausser den gemäss Wettkampfanlage vorgegebenen Kommandos, keine Anweisungen geben.
- 4.1.15 **Fehler:**
Für Unterlassen des Fahrerwechsels erfolgt ein Abzug von 4 Punkten pro Schiff.

4.2 Vorbereitungsphase

- 4.2.1 Jede Gruppe/Sektion soll sich optimal auf den Wettkampf vorbereiten können.
- 4.2.2 Das für den Wettkampf nötige Material sowie ein Plan der Wettkampfstrecke steht in einem für die Vorbereitung vorgesehenen Geländeabschnitt zur freien Verfügung.
- 4.2.3 Die Vorbereitungsphase ist zeitlich so anzusetzen, dass die Gruppe 15 Minuten für das Kontrollieren/Komplettieren der Ausrüstung hat und ihr zudem genügend Zeit für die Verschiebung zum Posten "Anmeldung" bleibt.
- 4.2.4 Die technischen Erläuterungen, das Erklären der Übung und die sportmedizinischen Vorbereitungen sind vorher innerhalb der Sektion durchzuführen.

4.3 Anmeldung

- 4.3.1 Der Fahrchef meldet seine Gruppe/Sektion zur festgelegten Zeit dem Kampfrichter beim Posten A.
- Schiffe gestaffelt
 - Fahrtrupp (erste Ablösung) Stachel eingesetzt
 - zweite Ablösung Ruhnstellung Mitte Schiff, Steuermann hinten, Vorderfahrer vorn
 - Fahrchef am Ufer
 - Fahrchef ... meldet Gruppe ... der Sektion ... zum Wettkampf bereit
- 4.3.2 Der Kampfrichter kontrolliert die Ausrüstung und gibt, wenn es der Wettkampfverlauf erlaubt, dem Fahrchef den Start frei.
- 4.3.3 Der Fahrchef befiehlt die Abfahrt des ersten Schiffes und steigt vor dessen Abfahrt in dieses Schiff ein.

4.3.4 Der Steuermann befiehlt hierauf "Achtung Marsch". Auf "Achtung" sitzt das zweite Fahrerpaar ab.

4.3.5 **Bewertung:**

Gruppe 10 Punkte

Fehler:

a) Gruppe 1/2 - 2 Punkte
 nicht Einhalten der Meldezeit durch
 verschulden der Gruppe
 (bis 3 Min 1/2 Pkt bis 6 Min 1 Pkt usw.)

b) Einzelne Schiffe
 Fehlende Ausrüstung (pro Fehler) 1/2 Punkt
 Mangelhafte Staffellung 1 Punkt
 Falsches Fahrgeschirr 4 Punkte

4.4 Technische Wettkampfphasen

4.4.1 Für die Beurteilung der einzelnen Fahrtrupps sind die Bestimmungen vom Einzelfahren anzuwenden.

4.4.2 Gemeinsame Stachelfahrt

4.4.2.1 Die Schiffe haben die befohlene Distanz von 4.5 m einzuhalten.

4.4.2.1 Der Takt wird durch den Fahrchef oder dessen Stellvertreter mit Zeichengebung im ersten Schiff vorgegeben.

4.4.2.3 **Bewertung:**

Gruppe 10 Punkte

Fehler pro Schiff:

Nichteinhalten der Distanz 1/2 - 2 Punkte

(+/- 0.5 m 0 Punkt)

(+/- 1.0 m 1/2 Punkt)

(+/- 1.5 m 1 Punkt)

usw.

4.4.2.4 Abweichung vom Takt 1/2 - 2 Punkte

(1 x nicht im Takt 0 Punkt)

(2 x nicht im Takt 1/2 Punkt)

(3 x nicht im Takt 1 Punkt)

usw.

4.4.3 Abfahrt und Überfahrt in Linie

4.4.3.1 Abfahrt in Linie

Zur Abfahrt in Linie werden die Schiffe bei den entsprechenden Markierungen bereitgestellt. Auf das erste Zeichen des Fahrchefs Bereitstellen/Bereitmeldung erfolgt das Parallelstellen zum Ufer sowie die Bereitmeldung durch die Steuerleute "5. Schiff bereit", "4. Schiff bereit", usw.

4.4.3.2 Auf das zweite Zeichen des Fahrchefs Abfahrt stossen alle Schiffe gleichzeitig vom Ufer ab.

4.4.3.3 Ein Stachelstoss geradeaus ist erlaubt.

4.4.3.4 Bewertung:

Gruppe Abfahrt und Überfahrt Total 10 Punkte

Fehler pro Schiff bei der Abfahrt:

Unterlassung der Bereitmeldung 1/2 Punkt

Unterlassung der Parallelstellung zum Ufer vor der Abfahrt 1 Punkt

4.4.3.5 Überfahrt in Linie

Der Takt für die Ruderschläge wird im ersten Schiff durch den Fahrchef oder dessen Stellvertreter mit Zeichengebung vorgegeben. Schiffe, die aus der Richtung fallen, versuchen die Linie unter Einhaltung des Taktes wiederherzustellen. Zurufe oder Zeichen von Schiff zu Schiff sind nicht erlaubt.

Der Takt und die Distanz werden auf der ganzen Übersetzstrecke bewertet.

Für die Überfahrt und Landung in Linie wird eine Maximalzeit festgelegt, welche nicht überschritten werden darf. Die Maximalzeit beginnt mit dem Abstossen der Schiffe und endet sobald das letzte Schiff gelandet ist. Bei Überschreitung der Maximalzeit wird ein Abzug auf das Gruppenresultat vorgenommen gem 4.4.3.8

PFK 2017
PFK 2018
PFK 2017

4.4.3.6 Bewertung:

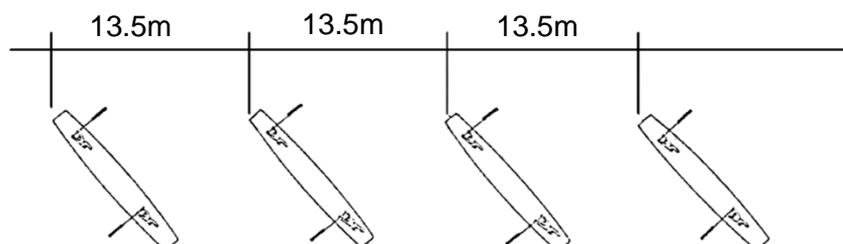
Fehler pro Schiff bei der Linienfahrt

Abweichung von der Linie (Distanz) 1 - 3 Punkte

(pro 1/2 Schiffslänge = 4.5 m 1 Punkt)

(pro 1 Schiffslänge = 9 m 2 Punkte)

(pro 1 1/2 Schiffslänge = 13.5 m 3 Punkte)

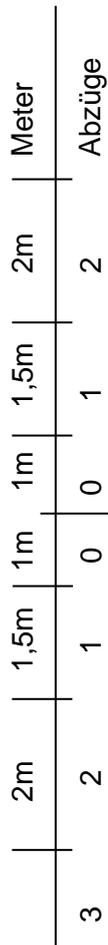


			Ergänzungen
4.4.3.7	Abweichen vom Takt (1 Ruderschlag 0 Pkt) (2 Ruderschläge ½ Pkt) (3 Ruderschläge 1 Pkt) usw.	½ – 3 Punkte	
4.4.3.8	Überschreitung der Maximalzeit Fünf % oder kleiner 5 % Grösser 5 %	½ - 1 Punkt ½ Punkt 1 Punkt	PFK 2017
4.4.4. Landung in Linie			
4.4.4.1	Die Schiffe landen möglichst gleichzeitig in der vorgegebenen Distanz, sie werden durch die Fahrtrupps so lange festgehalten, bis der Kampfrichter die Weiterfahrt anordnet. Nachdem beim ersten gelandeten Schiff der Stachel im Wasser ist, dürfen die übrigen Schiffe maximal 2 Ruderschläge ohne Abzug ausführen. 2 Ruderschläge ohne Abzug Jeder weiterer Ruderschlag hat einen Abzug von ½ Punkt auf das Schiff zur Folge.		PFK 2017

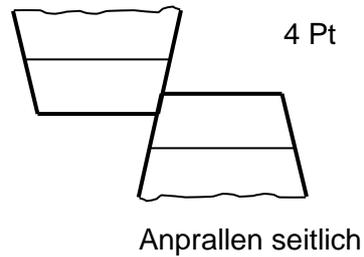
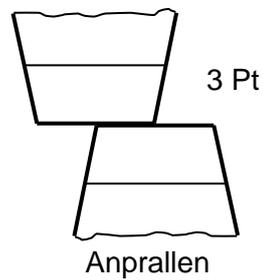
Bewertung: Sektion/Gruppe 10 Punkte

Fehler pro Schiff:

- Bewertung der Landung der einzelnen Schiffe gemäss Einzelwettfahren
- Nichteinhalten der Distanz (13.5 m von Joch zu Joch) gemäss Pfisterband 1 - 4 Punkte
- Unrichtiges Verhalten nach der Landung
 - ausgleichen der Distanz 2 Punkte
 - aufschliessen ohne Befehl 2 Punkte
 - 2 Ruderschläge 0 Punkte
 - Jeder weitere Ruderschlag 0.5 Punkt



Soll-Lage des nachfolgenden Schiffes



PFK 2017

4.5 Zwischenbesprechung

- 4.5.1 Nach dem ersten Durchgang stehen dem Fahrchef maximal drei Minuten für eine geordnete Zwischenbesprechung zur Verfügung
- Schiffe gestaffelt
 - Die Fahrer können sich frei bewegen
 - Der Fahrchef leitet die Besprechung
 - Gebrochenes und verlorenes Fahrgeschirr kann ersetzt werden

Sanktionen: (Abzug an der Sektionsnote)

Überschreitung der Zeitlimite	1/2 - 2 Punkte
bis 1 Minute	1/2 Punkt
bis 2 Minuten	1 Punkt
usw.	

4.6 Abmeldung

- 4.6.1 Beim Festmachplatz wird angehalten und aufgeschlossen. Die Steuerleute kommandieren "Halt - Spanntauhalter austreten!". Auf das Kommando "Spanntauhalter austreten!" steht auch der überzählige Steuermann mit dem Spanntauhalter auf und nimmt Ruhnstellung ein wie beim Anmelden. Der Spanntauhalter geht an Land und hält das Schiff am kurzgefassten Spanntau. Der Vorderfahrer legt den Stachel in das Schiff. Der Steuermann drückt das Heck vom Land weg und legt den Stachel erst ein, sobald das nachfolgende Schiff aufgeschlossen hat. Nach dem Ablegen des Fahrgeschirrs wird die Ruhnstellung eingenommen.

- 4.6.2 Sobald alle Schiffe aufgeschlossen haben, befiehlt der Fahrchef "Festmachen". Die Schiffe werden mit dem Mastwurf (ohne Sicherung, gleich welcher Richtung) festgemacht. Anschliessend gilt für alle wieder Ruhnstellung.

- 4.6.3 Auf Anweisung des Kampfrichters meldet der Fahrchef die Gruppe ab. Sektion/Gruppe ebenfalls in Ruhnstellung. "Fahrchef ... meldet Gruppe ... der Sektion ab."

4.6.4 **Bewertung:**

Gruppe 10 Punkte

Fehler pro Schiff:

Festmachen ohne Befehl 1/2 Punkt

Falsche oder unkorrekte Knoten 1 Punkt

Mangelhalte Staffelung beim Festmachen 1 Punkt

4.7 Berechnung der Rangordnung

- 4.7.1 Die Gruppenresultate werden durch Zusammenzählen aller Gruppennoten ermittelt. Dort, wo die einzelnen Fahrtrupps beurteilt werden, sind zunächst die Gruppennoten als Mittel der Fahrtruppennoten zu berechnen.
- 4.7.2 Das Sektionsresultat wird ermittelt, indem jedes Gruppenresultat mit der Anzahl Schiffe der betreffenden Gruppe multipliziert, die auf dieser Weise errechnete Punktzahl aller Gruppen addiert und dann durch die Anzahl Schiffe der ganzen Sektion wieder dividiert werden.
- 4.7.3 Zur Aufstellung der Rangliste werden die Resultate auf 1/1000 Punkte genau errechnet. Bei Punktgleichheit wird die mit mehr Schiffen gestartete Sektion zuerst rangiert.
- 4.7.4 Beispiel für die Berechnung des Sektionsresultats mit dem Zuschlag für Jungpontoniere, Frauen und Senioren ab dem 60. Altersjahr.

Formel:

(Jungpontoniere+Frauen+Senioren) x Punkte : Schiffe pro Gruppe

z. Bsp. $(2 \text{ JP} + 2 \text{ F} + 2 \text{ S}) \times 2 \text{ Pkt} = 12 \text{ Pkt} : 3 \text{ Schiffe} = 4 \text{ Pkt}$

5 SPEZIALWETTKÄMPFE

5.1 Schnüren Allgemeines

- 5.1.1 Es werden 2 Wettkämpfe durchgeführt.
- A Einzelwettkampf in Seilverbindungen
- B Gruppenwettkampf bestehend aus dem Auf- und Abbau eines Objektes.
- 5.1.2 Die Gruppen verrichten ihre Arbeit unter Leitung und nach den Weisungen ihres Chefs.
- 5.1.3 Die Reihenfolge der Knoten und Bündel ist freigestellt.
- 5.1.4 Die Bundstellen sind gekennzeichnet.
- 5.1.5 Das markierte Feld darf nicht verlassen werden. Es darf nur das Material verwendet werden, welches beim Start im Materialdepot deponiert war.
- 5.1.6 Die Seilenden bei Knoten müssen min 25 cm und bei Bündeln zwischen 20 bis 120 cm sein.
- 5.1.7 Bei der Länge der Seilenden wird die Verstärkungsschleife mitgemessen.

5.1.8 Tenuevorschriften

- 5.1.8.1 Gemäss Kapitel 1.9

5.1.9 Sanktionen

- Unsportliches Verhalten gegenüber Kampfrichtern pro Mal 60 Sek.
- Übrige nicht festgelegte Verstösse gegen das Wettkampfbreglement werden fallweise durch das Wettkampfbreglement sanktioniert (Zeitzuschlag bis Disqualifikation)

PFK 2018

5.2 Seilverbindungen als Einzelprüfung

- 5.2.1 Jeder Teilnehmer hat die Knoten und Bündel einzeln in einer zu messenden Zeit auszuführen. Der Wettkampf beginnt auf das Kommando "Achtung - los!" des Kampfrichters. Nach Fertigstellung sämtlicher Knoten und Bündel **meldet der Wettkämpfer dem Kampfrichter "fertig!"**.
- Nach Meldung "fertig" darf an den Knoten und Bündeln nichts mehr geändert werden. Hierauf werden die Knoten und Bündel durch die Kampfrichter kontrolliert. Die Zeit wird gemessen vom Kommando "los" bis zur Meldung "fertig".
- 5.2.2 Der Einzelwettkampf darf vom gleichen Wettkämpfer nur einmal bestritten werden.
- 5.2.3 Es darf nur das zur Verfügung gestellte Material verwendet werden.

- 5.2.4 Die Einzelwettkämpfer haben sektionsweise anzutreten.
- 5.2.5 Der Einzelwettkampf kann von jedem Aktivmitglied und Jungpontonier des SPSV absolviert werden.
- 5.2.6 Die Zuteilung der Anlage wird durch den Kampfrichter vorgenommen.
Jeder Wettkämpfer wird mit einer Startnummer versehen.
- 5.2.7 Die Ordnung im Materialdepot ist frei (Schnürleinen aufgeschossen). Die Schnürleinen werden so aufgeschossen, dass zwischen dem längsten- und dem kürzesten Ende die Differenz nicht mehr als 15 cm beträgt. Bei der oberen Schlaufe müssen min. 4 Finger Platz haben.

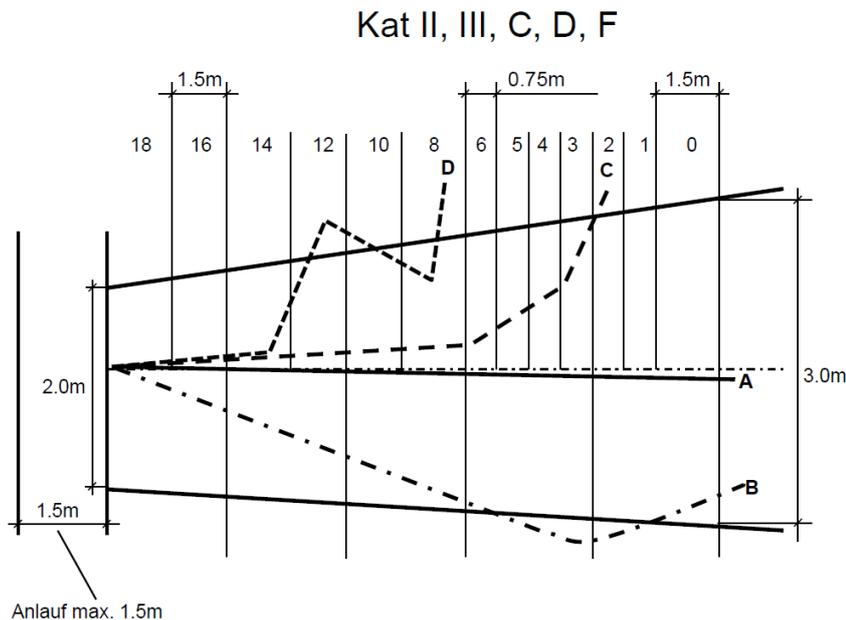
Die äussersten Schlaufen der Knoten dürfen max. 20 cm auseinander liegen.

Das Deponieren der Rundhölzer ist frei

- 5.2.8 Zur Ausführung kommen die nachfolgenden Knoten und Bündel:
Weberknoten - Gerader Knoten - Schifferknoten - Mastwurf - Anker-
tauknoten - Maurerknoten - Fuhrmannsknoten - Schertauknoten,
Parallelbund – Gerüstbund,
Seilwerfen (ausserhalb der Zeitmessung).

5.2.9 Spanntau-Wurfanlage

PFK 2015/2018

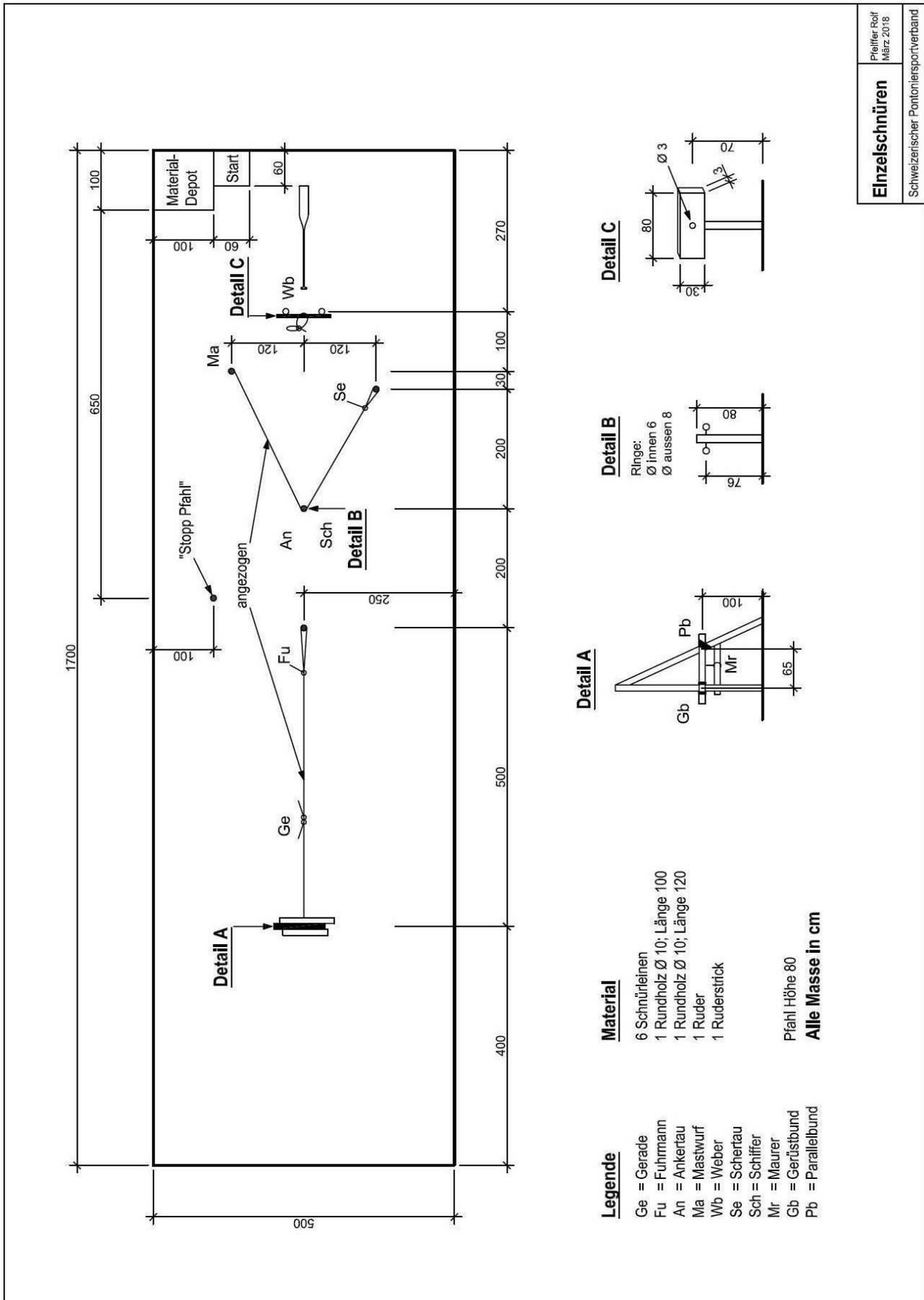


5.2.10 Beispiel der Bewertung

Wurf	A	Zuschlag	=	0 Sekunden
Wurf	B	Zuschlag	=	0 Sekunden
Wurf	C	Zuschlag	=	2 Sekunden
Wurf	D	Zuschlag	=	8 Sekunden

		Ergänzungen
5.2.11	Der Anlauf beim Spanntau-Werfen ist auf 1,5 m beschränkt. Die Höhe der Abwurfbegrenzung beträgt 30 cm.	
5.2.12	Das Einzelschnüren der Kat. I wird ohne Spanntauwerfen durchgeführt.	PFK 2013
5.2.13	Bewertung und Rangierung	
	Es wird in folgenden Kategorien gestartet:	PFK 2018
- Kat. I	bis 14. Altersjahr (Jahrgang)	
- Kat. FII	vom 15. bis 17. Altersjahr (Jahrgang)	PFK 2024
- Kat. II	vom 15. bis 17. Altersjahr (Jahrgang)	
- Kat. FIII	vom 18. bis 20. Altersjahr (Jahrgang)	PFK 2024
- Kat. III	vom 18. bis 20. Altersjahr (Jahrgang)	
- Kat. F Frauen	vom 21. Altersjahr an (Jahrgang)	PFK 2024
- Kat. C Aktivmitglieder	vom 21. bis 42 Altersjahr (Jahrgang)	PFK 2016
- Kat. D Senioren	vom 43. Altersjahr an (Jahrgang)	
	Für die einheitliche Beurteilung gibt es im Anhang 2 ein "Beurteilungsblatt für den Einzelparcours".	
	Pro Fehler wird ein Zeitzuschlag zur Gesamtzeit hinzugerechnet.	
5.2.14	Sieger im Einzelschnüren ist derjenige Wettkämpfer, der die tiefste Gesamtzeit erreicht (Ausnahme; wenn Finalläufe durchgeführt werden).	
5.2.15	Auszeichnungen werden gemäss Punkt 1.12.2 abgegeben.	

Einzelschnürparcours



Einzelschnüren
 Pfeiffer Boef
 März 2018
 Schweizerischer Pontoniersportverband

Beurteilungsblatt Einzelschnüren

Beurteilungsblatt Einzelparcours Schnürwettkampf

Sektion:	Kategorie:
Name:	Vorname:
Startnummer:	

Allgemeiner Teil <small>(ausfüllen durch Kampfrichter)</small>	Zuschlag	Allgemeines	Seilwerfen	Weber	Mastwurf	Ankertau	Schiffer	Schertau	Fuhrmann	Gerader	Maurer	Gerüstbund	Parallelbund
Unkorrektes Tenue	24	.....										
Übertreten, Abstützen nach vorne oder Spanntau loslassen (Kat. II - D)	40		.....									
Zu grosser Anlauf	4		.....									
Übrige Zuschläge gemäss Skizze	1 - 18		.....									
Mangelhaft aufgeschossene Schnürleine (pro Fehler = 4 Sek.)	4 - 24	.....										
Knoten in Schnürleine (pro Schnürleine = 4 Sek.)	4 - 24	.....										
Keine Meldung fertig (Zeit gestoppt)	4	.....										
Nichtausführen eines Knotens (keine zusätzliche Zuschläge bei spezif. Teil)	30												
Nichtausführen eines Bundes (keine zusätzliche Zuschläge bei spezif. Teil)	60												
Verlassen des Arbeitsfeldes od. zurückholen von Material (pro Mal = 8 Sek.)	8 - 40	.....										
Nicht plankonforme Ausführung (pro Mal = 10 Sek)	10 - 30	.....										
Summe allgemeiner Teil		.....	max.40	max.30	max.30	max.30	max.30	max.30	max.30	max.30	max.30	max.60	max.60

Kampfrichter:

Zusammenfassung	Allgemeines	Seilwerfen	Weber	Mastwurf	Ankertau	Schiffer	Schertau	Fuhrmann	Gerader	Maurer	Gerüstbund	Parallelbund
Zuschlag allgemeiner Teil											
Zuschlag spezifischer Teil (Übertrag von Rückseite)											
Total der Zuschläge										

Parcourszeit: **Zuschläge:** **Totalzeit:** _____

Rechnungsbüro

ausgerechnet: kontrolliert: eingesehen:

Spezifischer Teil	Zuschlag	Allgemeines	Seilwerfen	Weber	Mastwurf	Ankertau	Schiffer	Schertau	Fuhrmann	Gerade	Maurer	Gerüstbund	Parallelbund
(ausfüllen durch Kampfrichter)													
Knoten verwechselt	20			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bund verwechselt	40			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Massfehler bei Seilende: Knoten < 25cm; Bund < 20cm /> 120cm	8			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mangelhaft angezogen: Knoten = 4 Sek; Bund = 8 Sek.	4 od. 8			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zweiter Umgang falsch gefahren	16			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Seil überfahren	4			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schnürleine nicht gespannt (min. 50 cm ab Boden) pro 10 cm = 4 Sek.	4 - 20			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Verstärkung nicht auf der Schlaufe	16			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Seilende nicht gegen Schlaufe	4			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ruder nicht eingezogen	8			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2-tes Nasenband verkehrt	8			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Nur ein Nasenband	16			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Überfahren, Nasenband aber richtig	4			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mit Nasenband nur ein Seil gefasst	8			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Weniger als 3 Klemmpunkte auf Holz	8			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Knoten nicht ab Boden (min 10 cm)	8			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Holz fällt heraus	16			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Windungen um falsches Seil	20			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schlaufe nicht ganz durchgezogen	4			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Seilenden nicht auf gleicher Seite	16			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Knoten verdreht	8			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schlaufe nur einmal gedreht	8			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schlaufe nicht angezogen	4			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Nur Schlaufe gefasst	4			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ring falsch	16			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Massfehler bei Markierung (Toleranz 1/2 Holzdurchmesser)	8			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schlaufe belastet	12			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schlaufe lose	4			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Nicht am festen Teil angeschlauft	8			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Holz nicht in Schlaufe gelegt	8			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Falsch gefahren (beim PB von der Schlaufe nach oben geschnürt, analog GB)	8			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Nicht oben-aussen-oben-aussen geschnürt, (pro Umgang = 4 Sek.)	4 - 16			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Windungen mehr als 1 cm auseinander (pro Mal = 2 Sek.)	2 - 10			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Seil überfahren (pro Mal = 2 Sek.)	2 - 10			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bei der Anschlaffung unterzogen	4			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Unterzugsschl. nur einfach unterzogen	8			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Unterzugsschlaufe nicht angezogen (kein Klemmpunkt)	4			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
ganze Verstärkung fehlt oder falsch	16			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Verstärkungsende verdreht	2			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keine Verstärkungsschlaufe	4			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Verstärkungsschlaufe herausgefallen (Klemmpunkt vorhanden) oder von falscher Seite gefahren	2			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Nicht parallel zur Schlaufe unterzogen	8			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Summe spezifischer Teil				max.40	max.40	max.40	max.40	max.40	max.40	max.40	max.40	max.60	max.60

5.3 Auf- und Abbau eines Objektes als Gruppenarbeit (Steg 23 & JP-Objekt)

- 5.3.1 Die Gruppe besteht aus vier Wettkämpfern. Die JP-Gruppe besteht aus drei Wettkämpfern (JP-Objekt). Ein Wettkämpfer amtiert als Gruppenchef. Das Austauschen von Wettkämpfern während des Wettkampfes ist nicht gestattet.
- Es gibt pro Sektion nur einen Doppelstarter.
- 5.3.2 Das Arbeitsfeld beträgt 8 x 8 m. Der Standort für die Startlinie und das Seildepot sind am vorgegebenen Ort zu kennzeichnen, siehe Anhang
- Materialdepot allgemein:
Das Materialdepot kann innerhalb des Arbeitsfeldes frei gewählt werden. Die Schnürleinen müssen korrekt zu zwei 10er Bündeln und zwei einzelnen Schnürleinen aufgeschossen sein. Der Standort des Seilwerkes ist durch ein 1x1m grosses Materialfeld bei der Startlinie vorgegeben.
- Spezielles zum Materialdepot vor Aufbau:
Sämtliches Material muss links und rechts, parallel zu den Holzbrettern liegen. Abstand zwischen den Hölzern ist max eine Rundholzbreite (10cm). Die Rundhölzer dürfen nicht aufeinander liegen. Die Holzbretter dürfen übereinander liegen. Die Rundhölzer dürfen nicht über die Enden der Bretter hinausragen. Beim JP-Objekt sind die Kanthölzer nicht Teil des Objekts, sondern sind nur Auflagen für dieses.
- Spezielles zum Materialdepot nach Abbau:
Das Schnürholz muss nebeneinander der Länge nach geordnet und ausgerichtet deponiert sein. Die Bretter befinden sich links oder rechts vom Schnürholz und dürfen übereinanderliegen. Die Schnürleinen (2x 10er Bund, 2 lose) müssen im Seilwerkdepot analog zum Start deponiert werden. Beim JP-Objekt müssen die Kanthölzer nicht im Materialdepot deponiert werden.
- 5.3.3 Der Gruppenchef besammelt seine Gruppe auf ein Glied (inkl Gruppenchef) innerhalb des Arbeitsfeldes auf der markierten Startlinie für den Auf- und Abbau und meldet sie (in Ruhnstellung) dem betreffenden Kampfrichter. Nach der Meldung kann er seiner Gruppe noch allfällig notwendige Weisungen geben. Nach der Anmeldung darf die Linie nicht mehr verlassen werden. Der Wettkampf beginnt auf das Kommando "**Achtung - los!**" des Gruppenchefs und endet auf die Meldung "**fertig!**" an den Kampfrichter. Der Standort bei der Meldung "fertig" am Ende des Aufbaus ist für die ganze Gruppe stehend auf den Brettern (Belastungsprobe), und beim Abbau auf einem Glied auf der eingezeichneten Startlinie innerhalb des Arbeitsfeldes.
- 5.3.4 Der Arbeitsvorgang ist freigestellt, das notwendige Material ist vorbereitet. Sämtliche Bundstellen sind gekennzeichnet. Veränderungen am Material oder das Anbringen von zusätzlichen Markierungen sind untersagt. Material, das ausserhalb der Arbeitsfläche liegt, gilt als verloren. Das Verlassen des Arbeitsfeldes ist untersagt.
- 5.3.5 Vor dem Abbau des Objektes ist der Gruppenchef über die hauptsächlichen Fehler durch den Kampfrichter zu orientieren.

5.3.6 Bewertung und Rangierung

Es wird in 2 Kategorien gestartet sofern mindestens 3 Jungfahrergruppen klassiert werden. Frauen werden nach dem Altersjahr eingerechnet.

- Jungfahrer bis 17. Altersjahr (Jahrgang) JP- Objekt
- Jungfahrer ab dem 18. Altersjahr, Aktive und Senioren

Es gibt keine Kat. F für die Gruppenrangierung.

5.3.7 Für die einheitliche Beurteilung gibt es im Anhang 3 je ein "Beurteilungsblatt Standard Aktive und JP – Schnürojekt".

Pro Fehler wird ein Zeitzuschlag zur Gesamtzeit hinzugerechnet.

5.3.8 Sieger im Schnüren ist die Gruppe, welche im Wettkampf die tiefste Gesamtzeit erreicht. (Ausnahme - bei Finalläufen oder Cupsystem).

5.3.9 Standard - Schnürojekt

5.3.9.1 Das jeweils aktuelle Standard – Schnürojekt ist auf der Homepage des SPSV verfügbar. Die JP haben ein eigenes Objekt.

PFK 2015

Beurteilungsblatt Gruppen - Schnürwettkampf JP

Sektion:

Gruppe:

Allgemeiner Teil <small>(ausfüllen durch Kampfrichter)</small>	Zuschlag	Allgemeines	Gerüstbund						Parallelbund			
			GB 1	GB 2	GB 2	GB 4	GB 5	GB 6	PB 1	PB 2	PB 3	PB 4
Unkorrektes Tenue	24											
Fluchen (pro Mal = 2 Sek.)	2 - 8											
Keine An- oder Fertigmeldung (pro Mal = 8 Sek.)	8 - 24											
Nichtausführen eines Bundes (keine zusätzliche Zuschläge bei spezifischen Teil)	60											
Verlassen des Arbeitsfeldes oder zurückholen von Material (pro Mal = 8 Sek.)	8 - 40											
Gesamteindruck des fertigen Objektes	8 - 120											
Nicht plankonforme Ausführung des Objektes (pro Fehler = 30 Sek., Belastungsprobe fehlt = 60 Sek.)	30 - 90											
Objekt zusammengebrochen	150											
Beim Anschlaufen mit Seilende nicht durch Schlaufe gefahren (pro Mal = 4 Sek.)	4 - 48											
Holz werfen (pro Mal = 2 Sek.) Brett fallenlassen (10 Sek.)	2 - 12											
Depotanordnung nicht eingehalten	10											
Mangelhaft aufgeschossene Schnürleinen nach Abbau (pro Schnürleine = 4 Sek.)	4 - 48											
Kein 10er Bund (Schnürleine nicht aufgeschossen = 30 Sek.)	8											
Material nicht geordnet (nur Abbau)	10											
Holz nicht der Länge nach ausgerichtet (nur Abbau) <small>Fluchttoleranz zum Brett 15cm</small>	10											
Holz übereinander (pro Holz)	10											
Summe allgemeiner Teil			max. 60	max. 60	max. 60	max. 60	max. 60	max. 60	max. 60	max. 60	max. 60	max. 60

Spezifischer Teil <small>(ausfüllen durch Kampfrichter)</small>	Zuschlag	Allgemeines	Gerüstbund						Parallelbund			
			GB 1	GB 2	GB 3	GB 4	GB 5	GB 6	PB 1	PB 2	PB 3	PB 4
Bund verwechselt	30											
Massfehler bei Seilende: < 20 cm oder > 120 cm	8											
Knoten in Schnürleine	4											
Massfehler bei Markierung (Toleranz 1/2 Holzdurchmesser)	8											
Schlaufe belastet	12											
Schlaufe lose	4											
Nicht am festen Teil angeschlauft	8											
Holz nicht in Schlaufe gelegt	8											
Falsch gefahren (beim PB von der Schlaufe nach oben geschnürt, analog GB)	8											
Nicht oben/aussen-aussen- oben/aussen-aussen geschnürt, (pro Umgang = 4 Sek.)	4 - 16											
Windungen mehr als 1 cm auseinander (pro Mal = 2 Sek.)	2 - 10											
Mangelhaft angezogen	8											
Seil überfahren (pro Mal = 2 Sek.)	2 - 10											
Bei der Anschlaffung unterzogen	4											
Verstärkungsschlaufe nur einfach unterzogen	8											
Verstärkungsschlaufe nicht angezogen (kein Klemmpunkt)	4											
Verstärkung falsch oder keine	16											
Verstärkungsende verdreht	4											
Verstärkungsschlaufe herausgefallen (Klemmpunkt)	2											
Nicht parallel zur Schlaufe unterzogen	8											
Summe spezifischer Teil			max. 60	max. 60	max. 60	max. 60	max. 60	max. 60	max. 60	max. 60	max. 60	max. 60

Kampfrichter:

Zusammenfassung	Allgemeines	Gerüstbund						Parallelbund				
		Pos 1/3-1	Pos 1/3-2	Pos 2/3-1	Pos 2/3-2	Pos 1/3-3	Pos 1/3-4	Pos 1/3-1	Pos 1/2-1	Pos 1/2-2	Pos 1/3-2	
Zuschlag allgemeiner Teil (Übertrag von Vorderseite)												
Zuschlag spezifischer Teil												
Total der Zuschläge												

Aufbauzeit: Abbauezit: Zuschläge: Totalzeit:

Rechnungsbüro

ausgerechnet: kontrolliert: eingesehen:

5.4 Bootfährenbau

5.4.1 Allgemeines

- 5.4.1.1 Die Gruppe besteht aus einem Chef und 8 Wettkämpfern. Der Chef darf nicht im Fahrtrupp eingeteilt sein (sicherstellen der Führungsaufgaben). Es darf nur ein Wettkämpfer (gleich welcher Funktion) Doppelstarter sein. Wenn 2 Sektionen für eine Gruppe zu wenig Wettkämpfer haben, können diese eine gemischte Gruppe bilden. Das Tenue muss aber einheitlich sein. Es dürfen während dem Wettkampf keine Wettkämpfer ausgetauscht werden, auch unfallbedingt nicht.
- 5.4.1.2 Die Gruppe arbeitet nach den Anweisungen ihres Chefs. Ausser den Kommandos und Meldungen dürfen die Wettkämpfer während dem Wettkampf und der Probefahrt nicht reden.
- 5.4.1.3 Der Sicherheit ist grösste Aufmerksamkeit zu schenken. Verstösse werden geahndet. Kampfrichter können in besonders gefährlichen Situationen, den Wettkampf abbrechen und die Gruppe disqualifizieren. In unverschuldeten Fällen, kann die Gruppe den entsprechenden Wettkampfteil wiederholen.
- 5.4.1.4 Das Bootsfährenbau-Material und das Fahrgeschirr müssen sorgfältig behandelt werden, ausser dem Seilwerk dürfen keine Gegenstände herumgeworfen werden. Verstösse werden geahndet.

5.4.2 Wettkampfgelände

- 5.4.2.1 Die Einbaubreite muss künstlich verkürzt werden (Joch mit Bühne), wenn der Einbau mit Ruderkraft nicht möglich oder zumutbar ist (in der Regel nicht über 100 m Flussbreite).
- 5.4.2.2 Der Windenverankerungsplatz muss folgende Bedingungen erfüllen:
- Betonkieskoffer von 2 x 2 m; Material Betonkies 0 – 16 (bei Bedarf muss der Koffer verdichtet werden);
 - Winkel zwischen der Waagrechten und dem Fährseil muss kleiner als 30° sein;
 - Winkel von Seilumlenkung über Zweibein muss grösser als 135° sein;
 - hinter der Verankerung muss der abgesperrte Raum mindestens 2 Meter sein.
- 5.4.2.3 Der Pausenraum muss beschriftet sein.
- 5.4.2.4 Der Anbindepfahl beim Startufer muss markiert sein.

- 5.4.2.5 Die jenseitige Verankerung muss folgende Bedingungen erfüllen:
- Markierung muss derart hoch angebracht sein, dass mit einem Durchhang von ca. 1/25 der Flussbreite, der tiefste Seilpunkt mindestens 2 m beträgt;
 - Markierung für die Seilbefestigung muss 40 cm breit sein;
 - Markierung für Fehler „Seilüberkreuzung“ ist eine senkrechte Linie in der Verankerungsmitte, unterstrom der Verankerung;
 - die obere Markierungslinie darf nicht höher als 1.8 m über dem Podest (ev. Boden) sein;
 - Markierung muss ohne Leiter (ev. mit Treppe) leicht erreichbar sein;
 - Markierung muss von Fährseilwinde aus sichtbar sein;

5.4.3. Tenuevorschriften

- 5.4.3.1 Hohe Schuhe, Ordonnanz-Überkleiderhosen, Rettungsweste korrekt angezogen (wird durch Veranstalter abgegeben). Oberteil muss einheitlich sein (Vereinsleibchen, Tricothemd oder Ordonnanz-Überkleidbluse).

Ein Sponsorenhinweis darf maximal eine Fläche von 30 cm² aufweisen.

Arbeitshandschuhe dürfen individuell getragen werden.

Während der Pause wird das Tenue nicht bewertet.

5.4.4 Besammlung / Zeitmessung

- 5.4.4.1 Die Wettkämpfer besammeln sich auf einer am Boden markierten Linie. Der Chef steht gegenüber der Gruppe ebenfalls auf einer am Boden markierten Linie.
- 5.4.4.2 Die Besammlungsformation zur Begrüssung und Verabschiedung, Start "Ein- und Ausbau" sowie, Stopp nach "Ein- und Ausbau" ist gleich ("Ruhstellung" auf markierten Linien).
- 5.4.4.3 Beim Wettkampfbeginn begrüsst und informiert der Kampfrichter die Gruppe.
- 5.4.4.4 Der Wettkampfstart zum Ein- sowie Ausbau wird, nachdem der Kampfrichter die Startfreigabe erteilt hat, durch den Chef gegeben. Zwischen der Startfreigabe und dem Startkommando "**Achtung los**" kann der Chef noch Anweisungen erteilen. Fehlstarts werden geahndet.
- 5.4.4.5 Die Zeit wird durch die Kampfrichter gestoppt, sobald sich alle Wettkämpfer auf den entsprechenden Markierungen befinden und der Chef das Schlusskommando "**Fertig**" erteilt hat.
- 5.4.4.6 Die Verabschiedung erfolgt durch den Kampfrichter. Er gibt dabei der Gruppe die Zeiten und die Zuschläge bekannt.

5.4.5 Bootsfährenbaumaterial

- 5.4.5.1 Die Materialliste ist im Anhang 1 abgedruckt.

5.4.6 Materialdepot für den Einbau

- 5.4.6.1 Übersetzboot mit Spanntau an definierten und markierten Pfahl festgemacht. Es kommen folgende Knoten zur Anwendung:
- Schiffseitig > Schifferknoten
 - Pfahlseitig > Mastwurf (gleich welcher Richtung), Seilende am Boden aufgeschossen.
- 5.4.6.2 Das Materialdepot wird innerhalb eines markierten Feldes von 5.5 m x 5.5 m erstellt. Beim Start befindet sich ausser dem Übersetzboot, Spanntau und den Rettungswesten, das gesamte benötigte Material im Depot. Der Rettungsball wird nach der Pause im Materialdepot deponiert (fakultativ). Das Material darf nicht über die Markierung herausragen. Es darf nur das durch den Veranstalter bereitgestellte und vom Kampfgericht genehmigte Material verwendet werden.
- 5.4.6.3 Grundsätzlich muss das Material einzeln nebeneinander und das Seilwerk aufgeschossen bereitgelegt werden.
- Ausnahmen:
- Ruder und Stachel dürfen paarweise übereinanderliegen;
 - Ruderstricke dürfen auf oder unter dem Fahrgeschirr liegen (zusammenbinden von je einem Ruder + Stachel mit Mastwurf erlaubt);
 - Lederhandschuhe dürfen paarweise übereinander liegen.
- 5.4.6.4 Die Fährseilwinde wird nachfolgend bereitgestellt (Foto 1):
- Spannhebel muss in vorgesehene Vorrichtung gesteckt werden;
 - Kurbel muss mit Griff gegen Winde in die Kurbelwelle gesteckt werden;
 - Fährseil muss in die Halterung gelegt und leicht festgeklemmt werden;
 - das Einhängen der Klinkenfeder ist freigestellt.
- 5.4.6.5 Damit keine Zeitvorteile durch unkorrekte Materialbereitstellung erzielt werden können, gelten folgende Präzisierungen:
- Fährseilrolle Verschlussstück eingelegt und Flügelschrauben leicht angezogen;
 - Fährseilklemme Halbschalen geschlossen, Schrauben eingelegt und von Hand leicht angezogen;
 - Schraubenschäkel Muttern von Hand leicht angezogen;
 - Steckbolzenschäkel Bolzen korrekt eingehängt.

5.4.7 Wettkampfvorbereitung

- 5.4.7.1 Ca. 30 Min vor der Startzeit kann die Gruppe aus dem Materialpool des Veranstalters, das Fahrgeschirr und das Bootfahrbau-Material aussuchen und bereitstellen. Das Seil der Seilwinde darf zur Kontrolle abgerollt werden.
- 5.4.7.2 Der Windenstandort wird durch einen Kampfrichter mit einem steckbaren Blechrondell Durchmesser 6 cm markiert. Die Wettkämpfer dürfen keine weiteren Markierungen auf dem Wettkampfgelände anbringen.

5.4.8 Einbau

5.4.8.1 Die Winde darf nicht ins Boot genommen werden.

5.4.8.2 Der Landtrupp führt in der ersten Einbauphase folgendes aus:

- befestigt den Schraubenschäkel (Foto 2) an der Verankerungsschiene (Schraubenkopf unterhalb der Verankerungsschiene);
- trägt die Schlägel, die Verankerung, die Fährseilwinde und das Zweibein inkl. Sicherung zu den jeweiligen Einsatzorten;
- platziert die Winde über der Markierung und beginnen sofort mit dem Seilabrollen (Seiltrommelklinke muss mit Zugfeder gesichert sein);
- montiert die Seilstruppen und Steckbolzenschäkel (Foto 2);
- spannt und richtet die Verankerungsschiene so, dass diese zur Verankerung am gegenüberliegenden Ufer fluchtet (Toleranz 3% der Distanz zwischen Verankerungsschiene und Verankerungsstamm, siehe Zeichnung 1);
- schlägt auf jeder Seite der Verankerungsschienen, unter Einhalten eines Sicherheitsabstandes von 50 cm zu weiteren Personen, je eine Nadel bündig ein (welche sind freigestellt!). Der Einsatz eines 2-ten Schlägels ist nur gestattet, wenn die Nadeln beim hintersten und vordersten Loch der Verankerungsschiene eingeschlagen werden. Rundumschläge mit dem Schlägel sind generell nicht erlaubt;
- sobald 2 Nadeln (eine pro Seite) ganz eingeschlagen sind, melden sie (Verankerungstrupp oder Chef) dies, durch das Kommando "**Abfahren**";
- stellt mit Windenbremse sicher, dass während der Überfahrt nicht zu viel Seil abrollt;
- schlägt unter Einhalten eines Sicherheitsabstandes von 50 cm zu weiteren Personen die restlichen Nadeln ein. Der Einsatz des 2-ten Schlägels beim Einschlagen der mittleren 4 sowie bei den gegenüberliegenden Nadeln ist nicht gestattet (leichtes Anschlagen erlaubt);
- befestigt das Giertau mit einem Schifferknoten an die Fährseilrolle;
- montiert die Fährseilrolle mit der Öffnung nach unten (Foto 3), wasserwärts des Zweibeines, an das Fährseil;
- erstellt am anderen Giertauende ein Giertauknoten (Foto 4 + 5) und sichert das Giertau gegen das Wegrollen;
- legt die Klinke in die Seiltrommel ein, sobald das Boot am gegenüberliegenden Ufer landet.

- 5.4.8.3 Der Fahrtrupp führt in der ersten Einbauphase folgendes aus:
- nimmt beim Materialdepot das Fahrgeschirr und rüstet das Boot (2 Vorderfahrer plus Steuermann) aus;
 - bindet das Boot los und stachelt nach;
 - schießt die notwendige Seilreserve auf;
 - befestigt das Fährseil an der landwärtsseitigen Schnürlatte (Foto 6);
 - hält mit dem korrekt angezogenen Lederhandschuh die Seilschleife, wobei die Seilschleife keine Hand umschlingen darf (Foto 6);
 - es darf kein zusätzliches Seil in das Boot genommen werden;
 - der Steuermann kommandiert "**Breit**", sobald das Fährseil korrekt befestigt und mit dem Lederhandschuh gehalten und vom Landtrupp das Kommando "**Abfahren**" erfolgt ist;
 - während der Überfahrt darf das Fährseil nicht über das Heck gelegt werden;
 - übersetzt mit 2 Vorderfahrern an das gegenüberliegende Ufer, sodass sie möglichst nahe an der Verankerung landen können;
 - löst die Seilschleife an der Schnürlatte, sobald das Fährseil am Gegenufer an der Verankerung korrekt befestigt ist;
- 5.4.8.4 Der Fahrtrupp führt in der zweiten Einbauphase folgendes aus:
- hält das Boot am Ufer fest;
 - befestigt innerhalb der Markierung das Fährseil. Das Seil wird 2 Mal von oberstrom um den Verankerungsstamm gewickelt ohne, dass der Sauschwanz auf Zug belastet und das Seil überkreuzt wird (Foto 7);
 - erteilt den Befehl "**Ziehen**";
 - lässt auf den Befehl „Ziehen“ die Seilschleife los, sodass sich das Fährseil von der Schnürlatte lösen kann; übersetzt ohne das Fährseil zu überfahren an das diesseitige Ufer zurück;
 - befestigt mit einem Mastwurf (gleich welcher Richtung) das Boot am markierten Anbindepfahl (Mastwurf muss auf Boden sein);
 - schießt das Spanntauende am Boden auf;
 - erstellt die Schiffsordnung (Foto 8 + 9);
 - hilft bei Bedarf dem Landtrupp bei seinen Arbeiten;
 - steht nach erfolgtem Einbau in die Besammlungsformation ein.

- 5.4.8.5 Der Landtrupp führt in der zweiten Einbauphase folgendes aus:
- zieht nach dem Kommando "Ziehen" das Fährseil aus dem Wasser (Seilführung beim Aufrollen mit korrekt angezogenem Lederhandschuh);
 - stellt das Zweibein so auf, dass der Winkel zwischen den beiden Schenkel kleiner als 90° ist, das Fährseil im Grundriss nicht umgelenkt wird, das Zweibein senkrecht steht (Toleranz zum Senkel gegen das Wasser = 0%, gegen die Winde = 5%), das Zweibein rechtwinklig zum Fährseil steht (Toleranz zum rechten Winkel = 5%), das Fährseil in der Flussmitte min. 2 m über dem Wasser hängt (das Zweibein darf nicht mit dem Schlägel gerichtet werden) (Zeichnung 1);
 - schlägt durch eine Person (ablösen erlaubt, übrige Personen halten einen Sicherheitsabstand von 50 cm ein) auf der Innenseite des Zweibeines, nahe an den Füßen, je einen Ordonnanzpfahl ein, wobei die Eisenspitze inkl. ganze Seitenlachen nicht mehr sichtbar sein darf und die Pfahlköpfe min 10 cm über die Zweibeinschenkel vorstehen müssen (Foto 10). Rundumschläge mit dem Schlägel sind nicht erlaubt;
 - sichert mit je einem Parallelbund (Foto 10) die Zweibeinfüsse an den Ordonnanzpfählen;
 - befestigen die Seilklemme am Fährseil, sodass die Seilstruppen nicht überkreuzt sind und das Fährseil in der Seilnute liegt;
 - entlastet die Seiltrommel, Seildurchhang zwischen Trommel und Seilklemme min 10 cm;
 - legt die Klinke bei der Seiltrommel ein (Zugfeder nicht eingehängt)
 - erstellt ein ordentliches Materialdepot im Seildreieck zwischen Verankerungsschiene und Winde (nur Lederhandschuhe dürfen paarweise übereinander liegen);
 - stehen nach erfolgtem Einbau in die Besammlungsformation ein (Alle).

5.4.9. Probefahrt

- 5.4.9.1 Unmittelbar nach dem Einbau ordnet der Kampfrichter die Probefahrt an. Die Besatzung für die Probefahrt besteht mindestens aus dem Steuermann, einem Vorderfahrer und dem „Sauschwanzmann“.

Es werden folgende Tätigkeiten ausgeführt:

- Windenwart geht zur Verankerung und kontrolliert diese während der ganzen Probefahrt;
- Steuermann + „Sauschwanzmann“ besteigen zusammen mit einem Kampfrichter das Boot und hängen das Giertau vom wasserseitigen Gierhacken zum landseitigen Gierhacken um;
- Spanntauhalter löst das Spanntau und steigt ins Boot
- Besatzung giert zum jenseitigen Ufer
- übrige Wettkämpfer bleiben während der ganzen Probefahrt in der Besammlungsformation stehen

- 5.4.9.1 Damit die Fähre auf ihre Funktionstüchtigkeit überprüft werden kann, gelten für die Überfahrt folgende Einschränkungen:
- Stachel darf nur zur Abfahrt und Landung verwendet werden;
 - Vorderfahrer darf das Ruder nur auf Anweisung des Kampfrichters einsetzen.
- 5.4.9.1 Am gegenüberliegenden Ufer steigen der Spanntauhalter, der "Sauschwanzmann" und der Kampfrichter aus.
- Der Kampfrichter kontrolliert die Verankerung und zeigt dem "Sauschwanzmann" allfällige Fehler.
- 5.4.9.1 Nach der Rückkehr von der Probefahrt werden folgende Tätigkeiten ausgeführt:
- Boot mit einem Mastwurf (gleich welcher Richtung) am Festmachpfahl befestigen und Spanntauende am Boden aufschliessen;
 - Giertau an den wasserseitigen Gierhaken umhängen;
 - Schiffsordnung erstellen;
 - Besatzung und Windenwart kehren in die Besammlungsformation zurück;
 - Chef meldet "**Probefahrt ausgeführt**".
- 5.4.9.1 Die Probefahrt erfolgt ausserhalb der Zeitmessung.
- 5.4.9.1 Der Kampfrichter entlässt die Gruppe in den Pausenraum und bewertet anschliessend die Arbeit. Die Schiffsordnung inkl. Spann- und Giertau werden vor und nach der Probefahrt bewertet.
- 5.4.10 Pause**
- 5.4.10.1 Der Pausenraum darf durch die Wettkämpfer nicht verlassen und durch Zuschauer nicht betreten werden.
- 5.4.10.2 Am Ende der Pause orientiert der Kampfrichter den Chef über die Fehler. Anschliessend kann die Gruppe unter Aufsicht des Kampfrichters defektes Fahrgeschirr auswechseln und den Rettungsball in das Materialdepot legen.
- 5.4.11 Ausbau**
- 5.4.11.1 Der Landtrupp führt in der ersten Ausbauphase folgendes aus:
- spannt das Seil und demontiert die Fährseilklemme sowie die angrenzenden Seilstruppen;
 - löst bei den Zweibeinfüssen die Parallelbünde und entfernt die beiden Ordonnanzpfähle;
 - hält sich mit min 2 Personen auf das Kommando "An das Zweibein" bereit, dieses abzulegen.

- 5.4.11.2 Der Fahrtrupp führt in der ersten Ausbauphase folgendes aus:
- nimmt bei Bedarf den Rettungsball vom Materialdepot (fakultativ)
 - löst das Schiff und sichert das Giertau gegen das Wegrollen
 - übersetzt ans Gegenufer ohne das Fährseil zu überfahren (Anzahl Personen im Fahrtrupp ist frei).
- 5.4.11.3 Der Fahrtrupp führt in der zweiten Ausbauphase folgendes aus:
- kommandiert "**Lösen**" sobald der "Sauschwanzmann" den "Sauschwanz" zum Lösen bereit hat;
 - hängt den "Sauschwanz" aus, sobald das Seil entlastet ist und kommandiert "**Ziehen**";
 - übersetzt an das diesseitige Ufer zurück;
 - befestigt das Boot mit einem Mastwurf (gleich welcher Richtung) am markierten Anbindepfahl und schießt das Spanntauende am Boden auf;
 - rüstet das Boot ab und deponiert alles Fahrgeschirr im Materialdepot;
 - hilft bei Bedarf dem Landtrupp;
 - steht nach erfolgtem Ausbau in die Besammlungsformation ein.
- 5.4.11.4 Der Landtrupp führt in der zweiten Ausbauphase folgendes aus:
- löst mit Schlägel und Spannhebel die Klinke der Fährseiltrommel. Der Spannhebel wird von der Windenaussenseite angesetzt (Foto 11). Das Halten des Spannhebels durch eine Zweitperson ist erlaubt;
 - legt das Zweibein auf das Kommando "**Zweibein ab**" (Chef oder Windenwart) auf den Boden (fallen lassen ist nicht erlaubt);
 - rollt das Fährseil auf (Seilführung mit korrekt angezogenen Lederhandschuhen);
 - warnt mit dem Kommando "**Sauschwanz**" die Kollegen sobald der Sauschwanz an Land ist;
 - löst die restlichen Seilstruppen und den Steckbolzenschäkel erst, wenn sich der "Sauschwanz" an Land befindet;
 - deponiert alles Material exkl. Verankerung und Schraubenschäkel im Materialdepot;
 - hilft bei Bedarf dem Fahrtrupp;
 - steht nach erfolgtem Ausbau in die Besammlungsformation ein.
- 5.4.11.5 Das Ausreissen der Windenverankerung erfolgt mit geeigneten Mittel ausserhalb der Zeit und ohne Beurteilung.

5.4.12 Kommandos

5.4.12.1 Aus Organisations- und Sicherheitsgründen werden folgende Kommandos zwingend verlangt:

	Kommando	Kommandogeber
Einbau	- Achtung los	Chef
	- Abfahren	Verankerungstrupp oder Chef
	- Breit	Steuermann
	- Ziehen	Sauschwanzmann
	- Fertig	Chef
Probefahrt	- Probefahrt ausgeführt	Chef
Ausbau	- Achtung los	Chef
	- An das Zweibein	Chef
	- Lösen	Sauschwanzmann
	- Zweibein ab	Chef oder Windenwart
	- Ziehen	Sauschwanzmann
	- Sauschwanz	Chef oder Mannschaft
	- Fertig	Chef

Alle Wettkämpfer können weitere Kommandos erteilen.

5.4.13 Materialdepot nach Ausbau

5.4.13.1 Gegenüber dem Einbau gelten folgende Änderungen:

- Verankerungsschiene, Verankerungsnadeln und Schraubenschäkel werden nicht im Materialdepot deponiert;
- gleiches Material inklusive Fahrgeschirr muss nebeneinander und ausgerichtet deponiert sein;
- Lederhandschuhe dürfen paarweise übereinander liegen.
- Das Windenseil muss so aufgerollt sein, dass ein Wiedereinsatz möglich ist. Das Material muss nicht gereinigt werden.

5.4.14 Bewertung und Rangierung

5.4.14.1 Für die einheitliche Beurteilung gibt es im Anhang 5 ein Beurteilungsblatt "Bootfahrenbau".

Nicht festgelegte Verstösse gegen das Wettkampffreglement werden fallweise durch das Kampfgericht sanktioniert (2 Sekunden bis zur Disqualifikation).

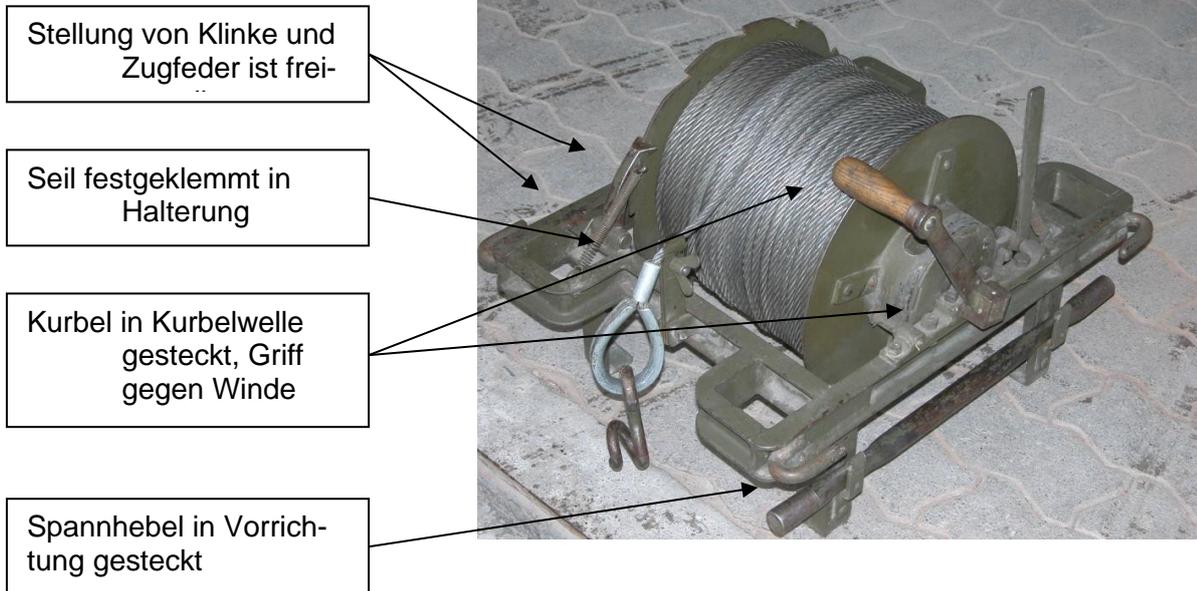
Pro Fehler wird ein Zeitzuschlag der Gesamtzeit hinzugerechnet.

5.4.14.2 Sieger im Bootfahrenbau ist die Gruppe, welche die tiefste Gesamtzeit erreicht.

5.4.15 Details zum Bootsfährenbau

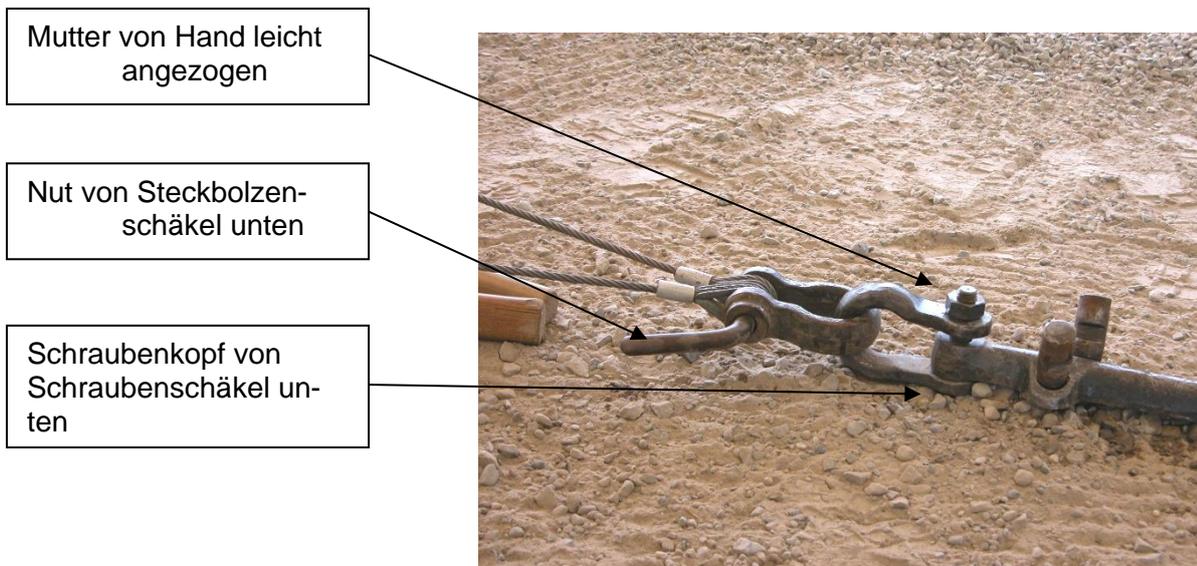
5.4.15.1 *Bereitstellung der Fährseilwinde*

Foto 1 (Artikel 5.4.6.4)



5.4.15.2 *Befestigung von Schrauben- und Steckbolzenschäkel an Verankerungsschiene*

Foto 2 (Artikel 5.4.8.2)



5.4.15.3 **Montage der Fährseilrolle am Fährseil**
(Artikel 5.4.8.2)

Foto 3

Flügelmutter nach oben

Öffnung der Fährseilrolle nach unten

Schifferknoten



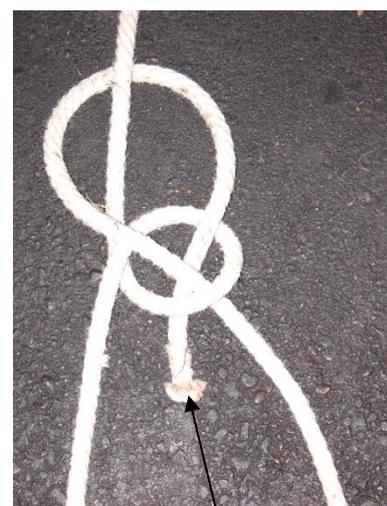
5.4.15.4 **Giertauknoten für Befestigung Giertau an Giertauhaken**
(Artikel 5.4.8.2)

Foto 4
Foto 5



1

2



3

Seilende min. 25 cm

Beginn wie Schertauknoten, anstelle der Schlaufe wird nur das Ende einfach durchgezogen

5.4.15.5 **Fährseilbefestigung am Boot für Überfahrt**

Foto 6 (Artikel 5.4.8.3)

Mit doppeltem Fährseil von oben zwischen Schnürlatte und Bordwand einfahren und gegen vorne unterziehen

Befestigungsort innerhalb der landwärtigen Schnürlatte ist frei

Seil mit korrekt angezogenem Lederhandschuh halten



5.4.15.6 **Befestigung des Fährseils am Verankerungsstamm**

Foto 7 (Artikel 5.4.8.4)

Markierung für Befestigung des Fährseils, Distanz = 40 cm

Toleranz für Belastung des Sauschwanzes auf Zug wird markiert. Ist ca. $\frac{1}{3}$ des Stammdurchmesser

Umwicklung des Verankerungsstamms von oberstrom

Markierung für Fehler Seilüberkreuzung (in Stammmitte)



← Flussrichtung

5.4.15.7 **Schiffsordnung nach Einbau und Probefahrt**

Foto 8 (Artikel 5.4.8.4)

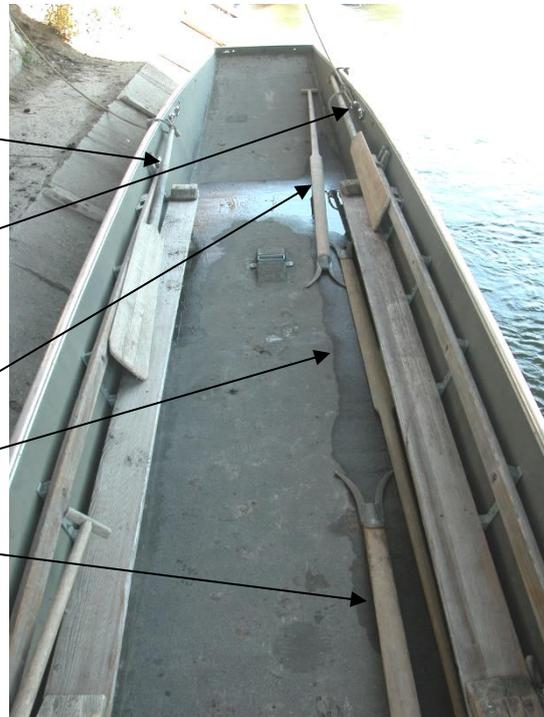
Foto 9

Befestigung rechtes Ufer

Reserveruder eingezogen

Spanntau an Giertauhaken wasserwärts befestigt

Lage Stachel, Reservestachel, Reserveruderstrick und Sasse sind frei



Befestigung linkes Ufer

Spanntau an Giertauhaken wasserwärts befestigt

Reserveruder eingezogen

Lage Stachel, Reservestachel, Reserveruderstrick und Sasse sind frei



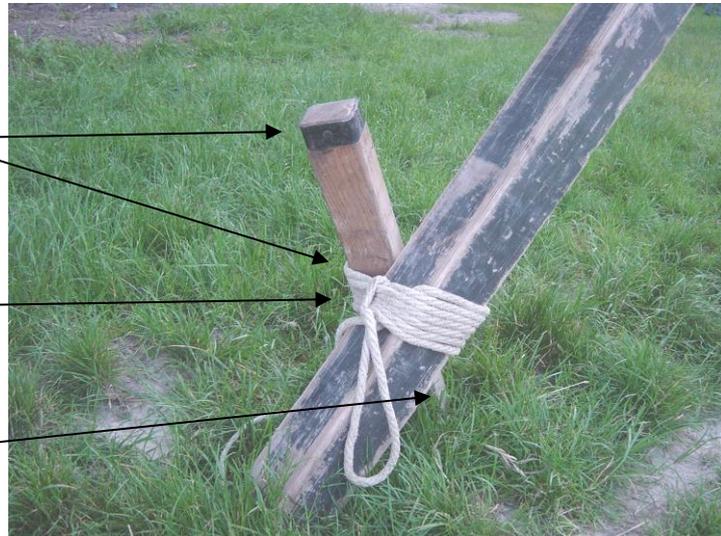
5.4.15.8 **Sicherung des Zweibeins**

Foto 10 (Artikel 5.4.8.5)

Distanz Zweibein zu Kopf von Ordonnanzpfahl min 10 cm

Parallelbund, Anschlaufung an Ordonnanzpfahl

Eisenfuss inkl. **seitliche** Laschen muss ganz in Boden eingeschlagen sein



5.4.15.9 **Lösen der Klinke für Ausbau,**

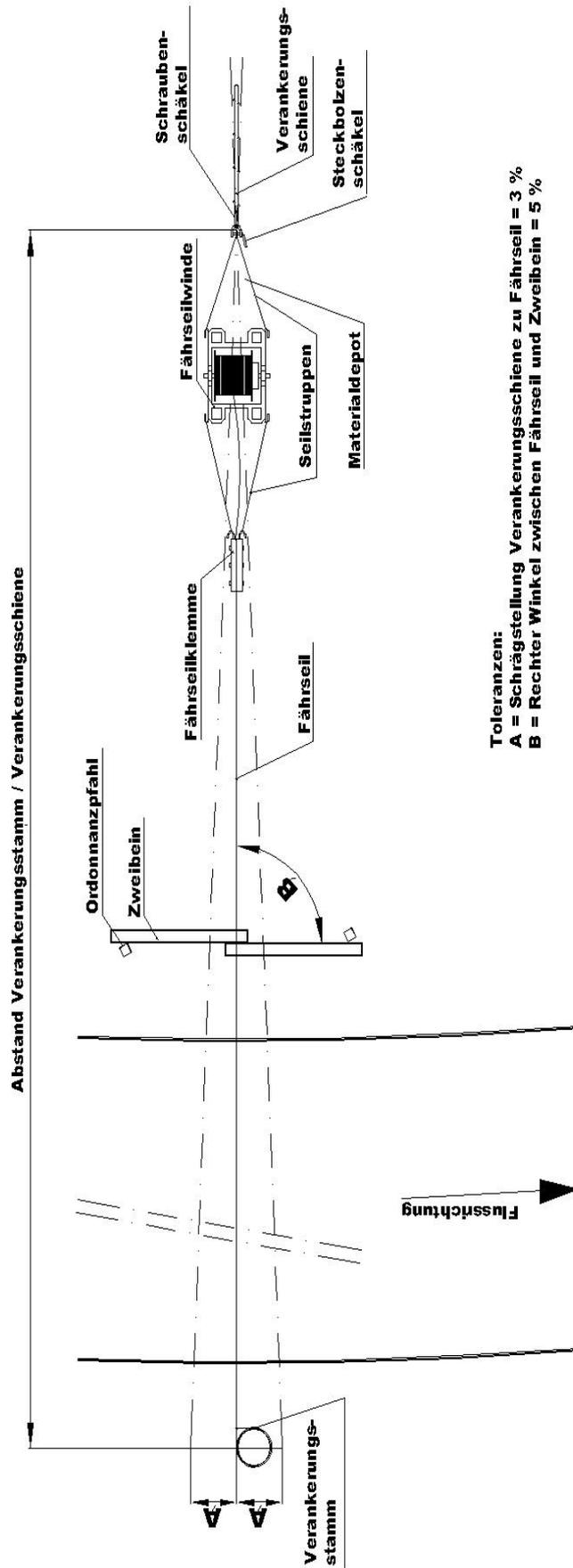
Foto 11 (Artikel 5.4.11.4)

Ansetzen des Spannhelers von ausserhalb der Winde an Klinke

Klinkenfeder eingehängt



5.4.15.10 **Prinzipskizze Einbauplatz**



Toleranzen:
A = Schrägstellung Verankerungsschiene zu Fährseil = 3 %
B = Rechter Winkel zwischen Fährseil und Zweibein = 5 %

Ergänzungen

5.4.16 Materialliste Bootfährenbau

- 1 Übersetzboot
- 1 Spanntau; Länge ca. 15 m
- 9 Rettungswesten 90
- 3 Ruder
- 3 Stachel
- 5 Ruderstricke
- 1 Sasse
- 1 Giertau; Länge = 30 m; Seildurchmesser 20 mm
- 1 Fährseilrolle
- 1 Fährseilwinde mit an Füßen befestigter Holzplatte (Dicke ca. 6 cm)
- 1 Kurbel zu Winde
- 1 Spannhebel zu Winde
- 1 Fährseil-Klemme
- 1 Steckschlüssel als Kurbel
- 4 Seilstruppen mit Kauschen, Länge = 1.05 m
- 1 Verankerungsschiene
- 8 Verankerungsnadeln
- 1 Schraubenschäkel
- 1 Steckbolzenschäkel
- 2 Schlägel
- 2 Ordonnanzpfähle
- 2 Schnürleinen
- 1 Zweibein, Länge = 5m; Holzdicke = 10 cm
- 1 Paar Lederhandschuhe
- 1 Rettungsball (freiwillig)

Beurteilungsblatt Bootfährenbau

Sektion:		Gruppe:	Fehler- kategorie	Anzahl Fehler	Max. Zuschlag	Zuschlag
Gr. Chef:		Startzeit:				
Allgemeines	1	Reden	2		16	
	2	Nicht genannte leichte Verstösse gegen die Sicherheit	8		32	
	3	Nicht genannte grobe Verstösse gegen die Sicherheit	16		64	
	4	Nicht genannte unsachgemässe Materialbehandlung	8		32	
Tenue	5	Unkorrektes Tenue: Uneinheitliches Oberteil, keine hohen Schuhe, keine einheitliche Hosen (lang)	4		36	
	6	Rettungsweste unkorrekt angezogen	8		72	
	7	Keine Rettungsweste	16		144	
Wettkampf- vorbereitung	8	Anbringen von Hilfsmarkierungen (jeglicher Art)	24		24	
	9	Anbringen von Terrainveränderungen (jeglicher Art)	24		24	
Materialdepot vor Einbau	10	Schnürfehler: Falscher Schiffer-, Mastwurfknoten; Mastwurf nicht auf Boden, Spanntau nicht oder mangelhaft aufgeschossen nicht in Ringen	4		16	
	11	Spanntau an falschen Pfahl befestigt (Markiert)	8		8	
	12	Falsche Materialanordnung: Über Markierung, übereinander (erlaubt = Fahrgeschirr, Ruderstricke, Lederhandschuhe)	2		16	
	13	Unkorrekte Materialbereitstellung: Seilklemme (pro Muttern), Fährseilrolle, Steckbolzen-, Schraubenschäkel, Giertau	2		20	
Einbau	14	Unkorrekte Seilwindenbereitstellung: Spannhebel nicht in Halterung, Kurbel nicht gegen Winde, Seilbefestigung nicht eingehängt und befestigt, (Stellung von Kilnke und Zugfeder ist freigestellt)	2		6	
	15	Kdo-Fehler (kein, falsches oder ausführen ohne Kdo, Kdo durch falsche Person): Fehlstart, Achtung los, Abfahren, Breit, Ziehen, Fertig	4		24	
	16	Unkorrekter Fahrtrupp (Steuermann + 2 Vorderfahrer), Chef im Schiff	16		32	
	17	Boot zu früh weggefahren: Pro Verankerungsschienenseite keine Nadel eingeschlagen, Schlaufe nicht korrekt unterzogen, Schlaufe nicht mit angezogenen Lederhandschuh gehalten	32		96	
	18	Fährseilschlaufe umschlingt Hand	16		16	
	19	Fährseil nach erfolgter Befestigung abgelassen oder nachgezogen	16		16	
	20	Fährseil während Überfahrt über dem Heck	8		8	
	21	Überfahren des Fährseils	32		32	
	22	Rundschlag mit Schlägel	32		64	
	23	Einsatz des 2-ten Schlägels beim Einschlagen der mittleren 4 Verankerungsnadeln (leichtes Anschlagen erlaubt)	32		96	
	24	Gleichzeitiges Einschlagen eines Ordonnanzpfahls mit 2 Schlägel	32		64	
	25	Körperteil einer Zweitperson beim Einschlagen von Ordonnanzpfählen oder Nadeln in Gefahrenzone (50 cm)	16		64	
	26	Seilführung beim Seilaufrollen ohne angezogenen Lederhandschuh	8		8	
	27	Unsachgemässe Materialbehandlung: Zweibeinrichten mit Schlägel, Material herumwerfen	8		32	
Verankerung Gegenufer	28	Sauschwanz nicht innerhalb Markierung	16		16	
	29	Fährseil überkreuzt oder Umschlingung von unterstrom	16		32	
	30	Verankerungsstamm mit Seil nur einfach umschlingt	32		32	
	31	Seilumschlingungen ausserhalb der Markierung	16		16	

			Fehler- kategorie	Anzahl Fehler	Max. Zuschlag	Zuschlag
Fähre	32	Unkorrekte Schiffsordnung: Ruder, Stachel, Ruderstricke, Sasse	2		16	
	33	Fehlendes Material	8		24	
	34	Schnürfehler: Mastwurf-, Giertau- Weberknoten; Spanntau mangelhaft aufgeschossen, Mastwurf nicht auf Boden	4		24	
	35	Spanntau nicht aufgeschossen oder an falschen Pfahl befestigt	8		16	
	36	Giertau am Boot falsch (korrekt = wasserseitig oberstrom) oder nicht angehängt	8		8	
	37	Öffnung der Fährseilrolle nach oben	16		16	
Seilwinde inkl. Verankerung	38	Schlechte Stellung: Winde nicht über Rondell, Verankerungsschiene schräg (3%)	8		16	
	39	Keine Entlastung der Seiltrommel oder Klinke nicht eingerastet	32		32	
	40	Durchhang der Seilentlastung < 10 cm	8		8	
	41	Materialdepot unkorrekt: Über Markierung, übereinander (Leder-handschuhe erlaubt)	4		16	
	42	Falsche Befestigung von Bolzenschäkel und Schraubenschäkel	16		32	
	43	Muttern von Schraubenschäkel nicht angezogen	2		2	
	44	Nadeln nicht ganz eingeschlagen (Toleranz 1 cm)	4		24	
	45	Seilstruppen überkreuzt	8		8	
Fährseil inkl. Klemme	46	Seildurchhang < als 2 m über Wasser	32		32	
	47	Knoten im Fährseil	64		64	
	48	Seilklemme nicht montiert	64		64	
	49	Muttern von Seilklemme nicht angezogen (pro Muttern)	8		48	
	50	Fährseil nicht in Klemmennute	32		32	
Zweibein inkl. Sicherung	51	Winkel zwischen Zweibeinschenkel > 90°	16		16	
	52	Zweibein im Grundriss nicht rechtwinklig zu Fährseil > 5%	8		8	
	53	Schlechte Fährseilflucht zwischen Verankerungen und Zweibein	8		8	
	54	Zweibein nicht im Senkel: Gegen Wasser > 0%, gegen Winde > 5%	8		8	
	55	Ordonnanzpfähle unkorrekt eingeschlagen: Eisenfuss sichtbar, Kopfüberstand < 10 cm, falsche Seite von Zweibeinschenkel	4		24	
	56	Fehlender Parallelbund	32		64	
	57	Grober Fehler beim Parallelbund: Falsch angeschlauft, Massfehler beim Seilende (< 20 cm od. > 1.20 cm), Schlaufe belastet, mangelhaft angezogen	12		48	
	58	Kleiner Fehler bei Parallelbund: Knoten in Schnürleine, Schlaufe lose, Windungsabstand (> 1 cm), Seil überfahren, Schlaufenabstand zu Bund weniger als 2cm	2		8	
Probefahrt	59	Kdo-Fehler (kein oder falsches Kdo, Kdo durch falsche Person): Probefahrt ausgeführt	4		4	
	60	Windenwart während der Über- und Rückfahrt nicht bei der Fährseilwinde	16		16	
	61	Unvollständige Besatzung (3 Pers.)	16		16	
	62	Unkorrekte Besammlungsformation: Während Probefahrt, bei Fertigmeldung	4		16	
	63	Fährbetrieb nicht ausführbar	128		128	
	64	Giertauknoten nach Regelement Ende 25cm	8		8	
	65	Unerlaubtes gieren unter Mithilfe des Vorderfahrers	8		16	
	66	Schnürfehler: Falscher Mastwurf, Spanntau nicht oder mangelhaft aufgeschossen nicht in Ringen, Mastwurf nicht auf Boden	4		12	
	67	Spanntau an falschen Pfahl befestigt	8		8	
	68	Giertau/Spanntau/Ziehleine am Boot falsch (korrekt = wasserseitig) oder nicht angehängt, vorderer Haken	8		8	

		Fehler- kategorie	Anzahl Fehler	Max. Zuschlag	Zuschlag
Pause	69	Unerlaubtes Verlassen des Pausenraumes oder nicht alle Personen im Pausenraum	4	16	
	70	Unerlaubter Materialaustausch	8	16	
Ausbau	71	Kdo-Fehler (kein falsches oder ausführen ohne Kdo, Kdo durch falsche Person): Fehlstart, Achtung los, An das Zweibein, Lösen, Zweibein ab, Ziehen, Sauschwanz, Fertig	4	32	
	72	Überfahren des Fährseils	32	32	
	73	Klinke beim Lösen der Fährseilklemme nicht eingelegt	16	16	
	74	Seilführung beim Aufrollen ohne angezogenen Lederhandschuh	8	8	
	75	Seilstruppen gelöst bevor Sauschwanz an Land ist	16	16	
	76	Zweibein (unkontrolliert) fallenlassen	32	32	
	77	Unsachgemässe Materialbehandlung: Lösen der Klinke auf Innenseite (bei Zugfeder), Material herumwerfen (exkl. Seilwerk)	8	32	
	78	Schnürfehler: Falscher Schiffer- oder Mastwurfknoten, Mastwurf nicht auf Boden, Spanntau mangelhaft aufgeschossen nicht in Ringen	4	8	
Materialdepot nach Ausbau	79	Spanntau nicht aufgeschossen oder an falschen Pfahl befestigt	8	16	
	80	Falsche Anordnung: Material über Markierung, gleiches Material nicht beisammen, Material schlecht ausgerichtet	2	16	
	81	Fehlendes Material	8	32	
	82	Material übereinander: Ruder, Stachel, Ruderstricke, Pfähle, Giertau, Zweibein, Schlägel kein Material darf aneinander bzw. übereinander liegen	2	20	
	83	Material unkorrekt deponiert: Seilklemme (pro Muttern), Fährseilrolle, Steckbolzenschäkel, Giertau, Seilwinde (Spannhebel, Kurbel, Seilbefestigung)	2	24	
	84	Wiedereinsatz der Winde nicht möglich	16	16	
Bemerkungen					
Kampfrichter:			Total Zuschläge:	.....
			Einbauzeit:	.....
			Ausbauzeit:	.....
			Gesamtzeit:	.....
Rechnungsbüro:					
ausgerechnet: kontrolliert: eingesehen:					

		Ergänzungen
5.5	Schwimmen	
5.5.1	<p>Das Schwimmen wird als Einzelwettkampf durchgeführt. Die Teilnehmer haben eine bestimmte Strecke zu durchschwimmen, wobei die Stilart freigestellt ist.</p> <p>Die Rangfolge wird aufgrund der Zeitmessung ermittelt.</p> <p>Die zu durchschwimmende Strecke beträgt ca. 200 m.</p> <p>Für die Kat I beträgt die zu durchschwimmende Strecke 100 m.</p> <p>Es wird in folgenden Kategorien geschwommen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kat. I bis 14. Altersjahr (Jahrgang) - Kat. FII vom 15. - 17. Altersjahr (Jahrgang) - Kat. II vom 15. - 17. Altersjahr (Jahrgang) - Kat. FIII vom 18. - 20. Altersjahr (Jahrgang) - Kat. III vom 18. - 20. Altersjahr (Jahrgang) - Kat. F Frauen vom 21. Altersjahr an (Jahrgang) - Kat. C Aktivmitglieder vom 21. - 42. Altersjahr (Jahrgang) - Kat. D Senioren vom 43. Altersjahr an (Jahrgang) 	<p>PFK 2012</p> <p>PFK 2024</p> <p>PFK 2024</p> <p>PFK 2024</p> <p>PFK 2016</p>
5.5.2	Sieger im Schwimmen ist, derjenige Wettkämpfer, der pro Kategorie die schnellste Zeit erreicht hat.	
5.5.3	Auszeichnungen werden gemäss Punkt 1.12.2 abgegeben.	

Reglemente Spezialpreise

Für die Wettkämpfe wurden im Laufe der Jahre von verschiedenen Freunden und Gönnern Spezial- und Wanderpreise gestiftet. Sie sind Symbole der Verbundenheit und Tradition, die im eidgenössischen Wettkampf immer wieder Ansporn geben.

Neben dem Wettkampf um einen ehrenvollen Platz in den Ranglisten aller Disziplinen wird an den Eidgenössischen Pontonierwettfahren um folgende Spezialpreise gekämpft:

Pontonier - Ehrenpreis

Geschichte

Dieser Preis soll das Andenken an folgende verdienstvolle Pontonierkameraden weiterleben lassen: Lt Gottfried Müller, Aarberg; Oberst Karl Schibli, Aarau; Oberstlt Albert Schneider, Aarau; Oberstlt Küenzi, Bern; Oberst Hans Rubli, Zug sowie weitere Pontonierkameraden und Gönner.

Reglement

Die Erträge des Fonds dienen zur Deckung der Kosten für die Verleihung des "Pontonier-Ehrenpreises", ab 2007 in Form einer "Pontonier Ehrenmedaille"

Verleihung der Ehrenmedaille

- Die ordentliche Verleihung findet jeweils an Eidg. Pontonier-Wettfahren statt.
- Mit der Ehrenmedaille werden die Verdienste der Fahrchefs- und der Jungfahrleiter der am Eidg. Pontonier-Wettfahren teilnehmenden Sektionen ausgezeichnet.
- Mit der Ehrenmedaille können auch Mitglieder der Verbandsleitung des Schweizerischen Pontonier Sportverbandes (SPSV) oder Persönlichkeiten, die sich um das Pontonierwesen besonders verdient gemacht haben ausgezeichnet werden.
- Die Pontonier Ehrenmedaille soll sich von Kranzauszeichnungen und dem Veteranenabzeichen eindeutig unterscheiden.

Für den Pontonier-Ehrenpreis gibt es ein Stiftungs-Reglement, welches beim Veteranenobmann eingesehen werden kann.

Grambach - Becher

Geschichte

Gestiftet 1933 von Oberstlt Grambach, Zürich, erster Zentralpräsident des SPFV.

Reglement

- Er fällt derjenigen Gruppe zu, die im Sektionswettfahren das höchste Totalresultat erreicht, sofern deren Sektion nicht zugleich im ersten Rang steht.

Coupe Romande

Wanderpreis

Geschichte

Gestiftet 1946 vom damaligen Kampfgerichtspräsidenten Oberst Hans Müller.

Reglement

- Er fällt der im besten Rang stehenden welschen Sektion zu.

General – Guisan

Wanderpreis

Geschichte

Gestiftet 1943 vom Oberbefehlshaber der Armee, anlässlich des Eidgenössischen Pontonierwettfahrens in Schönenwerd.

Reglement

- Alle an einem eidg. Pontonierwettfahren teilnehmenden Fahrchefs gelten für den Wanderpreis angemeldet, sofern sie ebenfalls am letzten eidg. Pontonierwettfahren als Fahrchef tätig waren. Dies gilt unabhängig davon, ob ein Fahrchef als Wettkämpfer am Sektionswettfahren mitfährt und somit eine Doppelfunktion (Fahrchef/Wettkämpfer) ausübt oder nur als Fahrchef amtiert.
- Die Bewertung erfolgt aus der Sektionsnote des letzten eidg. Wettfahrens einfach gezählt, sowie aus der Sektionsnote des aktuellen Wettfahrens doppelt gezählt. Wer das höchste Total dieser drei Noten erreicht ist Gewinner.
- Jeder Fahrchef kann den Wanderpreis nur einmal gewinnen. Er behält ihn bis zum nächsten eidg. Wettfahren, zu welchem er ihn mitzubringen hat. Als Andenken erhält er eine Kopie der vorliegenden Urkunde, die von der Geschäftsleitung des SPSV abgegeben wird. Die Gewinner sind auf der Urkunde jeweils nachzutragen.
- Bei Punktgleichheit kann der Wanderpreis mehreren Fahrchefs für geteilte Zeitabschnitte zugesprochen werden. Die Zuteilung erfolgt nach Weisung der Geschäftsleitung.
- Die Geschäftsleitung wacht über die dem hohen Spender geziemende ehrenvolle Behandlung des Ehrenpreises und beschliesst über allfällige spätere Änderungen des Reglementes.

Amerikanerbecher

Wanderpreis

Geschichte

Gestiftet 1921 von Pontonieren in Amerika (Neuausgabe 1936).

Reglement

- Er fällt der derjenigen Sektion zu, deren sechs besten Fahrerpaare im Einzelfahren Boot die höchste Punktschme erreicht.
- Falls er dreimal nacheinander gewonnen wird, geht er in deren definitives Eigentum über.

Generationenpreis (ehemals Vater – Sohn Becher)

Geschichte

Gestiftet vom Seniorenclub Aarau.

Reglement

- Die Paare setzen sich aus zwei Personen innerhalb derselben Familie in direkter Linie zusammen. Sie dürfen jedoch nicht derselben Generation angehören.

Als Paare gelten die folgenden Kombinationen:

- | | | | | | |
|--------------|-----|---------|---------------|-----|---------|
| - Vater | und | Sohn | - Mutter | und | Sohn |
| - Vater | und | Tochter | - Mutter | und | Tochter |
| - Grossvater | und | Enkel | - Grossmutter | und | Enkel |
| - Grossvater | und | Enkelin | - Grossmutter | und | Enkelin |

- Die Paare müssen vor dem Wettkampf bekannt gegeben werden.
- Es ist nicht notwendig, dass die zwei Personen den Wettkampf im selben Schiff absolvieren.
- Die Rangfolge wird wie folgt ermittelt:
 - Es kommen die definitiven Resultate aus den Einzelwettfahren zur Anwendung.
 - Die beiden jeweiligen prozentualen Verhältnisse der erreichten, zu den maximal möglichen, Punktzahlen des entsprechenden Parcours (je nach Kategorie) werden addiert.
 - Haben zwei oder mehrere Paare bis zwei Stellen nach dem Komma die gleichen Prozentpunkte erreicht, so fällt der Preis demjenigen Paar mit der ältesten beteiligten Person zu.
- Der Preis wird für jedes Eidgenössische Pontonier-wettfahren neu gestiftet, geht also ins definitive Eigentum der Gewinner über und kann vom gleichen Paar wiederholt gewonnen werden.
- Sollten betreffend Zuteilung des Preises Unklarheiten entstehen, so entscheidet das Wettkampfgericht endgültig über die Auslegung der Zuteilung.

Sektions – Wanderpreis (Bridler – Becher)

Geschichte

Gestiftet 1939 von den Schweizerischen Genieoffizieren zur Erinnerung an Oberstkorps-kommandant O. Bridler.

Reglement

- Er fällt der rangersten Sektion im Sektionswettfahren zu.
- Falls ihn eine Sektion dreimal nacheinander gewinnt, geht er definitiv in deren Eigentum über.

Erinnerungsbecher an die Hochwasserkatastrophe in Liechtenstein

Wanderpreis

Geschichte

Gestiftet vom Fürsten von Liechtenstein.

Reglement

- Bleibt jeweils in Verwahrung bei der letzten festgebenden Sektion.

Becher der Regierung von Liechtenstein

Wanderpreis

Geschichte

Reglement

- Fällt derjenigen Sektion zu, deren zwei besten Fahrerpaare im Einzelfahren Weidling der Kategorie II und III die höchste Punktschme erreichen.

Preis des Lehrverbandes Genie/Rettung

Geschichte

Gestiftet vom Lehrverband Genie/Rettung.

Reglement

- Gestiftet vom Lehrverband Genie/Rettung für das beste Fahrerpaar im Weidling Kategorie III im Einzelfahren.

Reuss - Sektionen

Wanderpreis

Geschichte

Gestiftet von Ernst Bachmann, Zürich.

Reglement

- Fällt der besten Reuss – Sektion im Sektionsfahren zu.
- Nach dreimaligem Gewinn geht der Preis in den definitiven Besitz der entsprechenden Sektion über.

Rayonwettfahren der Rheinsektionen

Wanderpreis

Durchführung des Rayonwettfahrens

3.1 Termin

Das Rayonwettfahren wird alle 3 Jahre in der Regel im Jahr nach dem Eidgenössischen Wettfahren durchgeführt. Zwischen 2 Eidgenössischen darf nur ein Rayonwettfahren stattfinden. In den Jahren, in denen Eidgenössische Wettfahren stattfinden, dürfen keine Rayonwettfahren stattfinden.

3.2 Wettkampf

Ob ein Einzelwettfahren oder zusätzlich ein Sektionswettfahren durchgeführt wird, entscheidet die veranstaltende Sektion. Der Entscheid ist gleichzeitig mit dem Antrag zur Durchführung des Rayonwettfahrens dem Gremium zu Handen der Delegiertenversammlung bekannt zu geben.

3.3 Teilnahme anderer Sektionen

Wenn möglich sollen alle Wettkämpfer und Sektionen des SPSV zugelassen werden. Wenn es die Wettkampforganisation nicht erlaubt, ist es der veranstaltenden Sektion freigestellt, das Rayonwettfahren nicht für alle Sektionen auszuschreiben. Die Bekanntgabe hat analog wie bei Ziff. 3.2, zweiter Abschnitt, zu erfolgen.

4. Wettkampfbestimmungen

Das Wettkampffreglement des SPSV ist integrierender Bestandteil der vorliegenden Vereinbarung. Bei Widersprüchen der Vereinbarung zum Wettkampffreglement des SPSV gilt zuerst die Vereinbarung der Rheinsektionen. Im Falle von Streitigkeiten diesbezüglich, ist das Gremium der Rheinsektionen befugt, Entscheide zu treffen.

4.1 Auszeichnungen

Es ist ein Einzelwettfahren mit Sektionswertung oder ein Einzel- und Sektionswettfahren durchzuführen. Die Gastsektionen werden in der Rangliste aufgenommen. Die Rheinsektionen sind in dieser Liste nach Rang speziell zu bezeichnen. Die gastgebende Sektion startet ausser Konkurrenz und wird mit dem Goldlorbeer ausgezeichnet. Den Wanderpreis erhält die beste Rheinsektion.

Es werden Spezialpreise für die 3 besten Fahrerpaare der Rheinsektionen pro Jungpontonier-Kategorie gestiftet. Aus der Kasse der Vereinigung der Rheinsektionen werden dem jeweiligen Veranstalter des Rayonwettfahrens bis zu CHF 1'000.00 für Naturalpreise bezahlt.

4.2 Sektionswertung

- Jede teilnehmende Sektion wird auf der Rangliste aufgeführt;
- Für eine Rangierung muss die jeweilige Sektion mit mindestens der vorgegebenen Pflichtzahl zum Wettkampf antreten;
- Die angewendete Pflichtzahl ergibt sich gemäss den Berechnungen des SPSV per 31. März des Wettkampfjahres;
- Bei ungerader Anzahl Wettkämpfer wird diese abgerundet;
- Findet nur ein Einzelwettfahren statt, werden keine Jungfahrerzuschläge gemacht;
- Ein ausser Konkurrenz startendes Fahrerpaar wird nicht in die Sektionswertung aufgenommen.

5. Wanderpreis

Die Rheinsektionen stiften in Würdigung der sportlichen Leistung einen Wanderpreis.

5.1 Verleihung

Der Wanderpreis geht jeweils in die Obhut derjenigen Rheinsektion, die den ersten Rang der Rheinsektionen errungen hat. Jede Sektion welche den Wanderpreis gewinnt hat die Gravur auf ihre Kosten ausführen zu lassen.

5.2 Rückgabe des Wanderpreises

Der Wanderpreis ist der festgebenden Sektion mindestens vier Wochen vor dem Rayonwettfahren zu übergeben. Die jeweils besitzende Sektion haftet für die sorgfältige Behandlung des Wanderpreises.

5.3 Endgültiger Besitz

Der Wanderpreis geht endgültig in den Besitz derjenigen Sektion über, die ihn dreimal hintereinander oder viermal mit Unterbruch errungen hat.

5.4 Neuer Wanderpreis

Für die Beschaffung eines neuen Wanderpreises unterbreitet das Gremium der Delegiertenversammlung Vorschläge.

Rayonwettfahren der Reuss-, Limmat- und Linth-Sektionen

Wanderpreis

1 Begriff

Das Rayonwettfahren der Reuss-, Limmat- und Linth-Sektionen (RLL) wird von einer Sektion der obgenannten Flüsse durchgeführt. Es wird als Sektionsfahren durchgeführt und findet idealerweise alle drei Jahre, jeweils im Jahr vor dem Eidgenössischen statt.

Grundsätzlich wird aber jedes Wettfahren eines dieser Vereine als Rayonwettfahren ausgeschrieben, sofern es als Sektionsfahren durchgeführt wird und nicht zwei oder mehrere RLL-Wettfahren im selben Jahr stattfinden.

Wird ein Wettfahren als Einzelfahren durchgeführt, starten die 8 RLL-Sektionen vorgängig auf einem Sektionsparcours. Ein reines Einzelfahren wird nicht als Rayonwettfahren tituiert.

2 Zuteilung Rayonwettfahren

Finden im selben Jahr zwei oder mehrere Wettfahren statt, entscheiden die Präsidenten und Fahrchefs aller RLL-Vereine über die Zuteilung des Rayonwettfahrens.

3 Separate Rangliste

An einem Rayonwettfahren werden die RLL-Sektionen zusätzlich zur ordentlichen Rangliste in einer separaten Rangliste gewertet.

4 Reglement Sektionsfahren

Die Rangierung im Sektionsfahren erfolgt nach denselben Kriterien wie bei einem Eidgenössischen, gemäss aktuell gültigem Wettkampfbreglement.

Die durchführende Sektion wird normal klassiert und tritt nicht ausser Konkurrenz an.

5 Wanderpreis

Name: "Wanderpreis der Reuss-, Limmat- und Linth-Sektionen"

Art: Zinnbecher, oder ähnlich.

6 Erststiftung

Der erste Wanderpreis wird gemeinsam von allen RLL-Vereinen gestiftet.

7 Definitiver Gewinn

Der Wanderpreis geht definitiv in den Besitz jenes Vereines über, welcher

a) den Preis 4 x hintereinander oder

b) insgesamt 6 x gewinnt.

Der Gewinner stiftet daraufhin einen neuen Wanderpreis.

8 Reuss-Becher

Der seit langem bestehende Reuss-Becher wird nur noch an den Eidgenössischen Wettfahren an die beste Reuss-Sektion vergeben.

Findet das Eidgenössische auf der Reuss / Limmat / Linth statt, werden beide Becher separat vergeben.

Vereinbarung zwischen den oberen Aare – und Rhonesektionen des SPSV

Namensgebung: Kant. Bern. Sektionen

Aarwangen, Bern, Bex, Biel, Genf, Ligerz, Murgenthal, Solothurn, Thun, Wangen a. d. Aare, Worblaufen, Wynau

Zweck: die obengenannten Sektionen des SPSV, treffen die nachfolgenden Vereinbarungen über:

1. Allgemeine Weisungen
2. Durchführung des bernischen Rayonwettfahrens
3. Verleihung von vorhandenen Wanderpreisen
4. Durchführung von Zusammenkünften der Vertreter der Sektionen

1 ALLGEMEINE WEISUNGEN

1. Vereinbarung zwischen den Kant. Bern. Sektionen des SPSV
2. Wettkampffreglement des SPSV

Im Falle von Streitigkeiten bezüglich der nichtzutreffenden Artikel des Wettkampffreglements wird das OK des bern. Rayonwettfahrens befugt Entscheide zu treffen.

2 Durchführung des bernischen Rayonwettfahrens

- 2.1 Das bern. Rayonwettfahren ist alle 3 Jahre zu organisieren.
- 2.2 Die organisierende Sektion wählt einen passenden Namen z. Bsp. (Rayonwettfahren, kant. bern. Wettfahren usw.)
- 2.3 Am bern. Rayonwettfahren ist eine Sektions - und Einzelübung oder eine Einzelübung mit Sektionswertung durchzuführen.
- 2.4 Wenn es die Wettkampforganisation nicht erlaubt, ist es der festgebenden Sektion freigestellt, das bern. Rayonwettfahren nicht eidg. auszuschreiben. Die Gastsektionen werden in die Gesamtrangliste aufgenommen. Die Kant. Bern. Sektionen sind in dieser Liste nach Rang speziell zu bezeichnen. Vorhandene Wanderpreise werden nach dieser Rangliste den betreffenden Kant. Bern. Sektionen verliehen.
- 2.5 Die gastgebende Sektion wird wie alle andern mitrangiert und bekommt einen Goldkranz.
- 2.6 Sektionswertung
 - Es werden alle Sektionen rangiert
 - Gemäss den Berechnungen des SPSV per 31. März des Wettkampffjahres wird die Pflichtzahl festgelegt.
 - Findet nur ein Einzelwettfahren statt, werden keine Jungpontonier-, Frauen- und Seniorenschläge gemacht
 - Doppelstarter können nicht in die Sektionswertung aufgenommen werden
 - Die Sektionsnote aus dem Einzelfahren berechnet sich wie folgt: Summe der besten Schiffe (Anzahl gemäss Pflichtzahl, ohne Kategorie 1) geteilt durch die benötigte Anzahl Schiffe der Pflichtzahl
- 2.7 Die Kant. Bern. Sektionen bestreiten ihren Wettkampf in der Regel (Einzel und Sektion) jeweils am gleichen Tag.

3 Verleihung der vorhandenen Wanderpreise

Gemäss Bestimmungen des Spenders im Anhang

4 Durchführung von Zusammenkünften der Vertreter der Sektionen

- 4.1 Die alljährliche ordentliche Delegiertenversammlung muss mindestens 3 Wochen vor der Präsidenten- und Fahrchefkonferenz des SPSV stattfinden.
- 4.2 Die organisierende Sektion bzw. der Durchführungsort der DV wird bei jeder ordentlichen Zusammenkunft von den Anwesenden neu bestimmt. Die Gastgebende Sektion übernimmt das Tages-Präsidium sowie das Amt des Protokollführers.
- 4.3 In dringenden oder wichtigen Fällen kann durch die nominierte Sektion oder auf Verlangen von mindestens 3 Sektionen zu einer ausserordentlichen Zusammenkunft aufgeboden werden.
- 4.4 Jede Sektion stellt 2 Delegierte, in der Regel Präsident und Fahrchef oder deren Stellvertreter. Jede Sektion hat bei Beschlüssen 2 Stimmen.
- 4.5 Anträge z.H. der DV sind bis spätestens am 1. August an die aufbietende bzw. gastgebende Sektion einzureichen. Die Anträge sind mit der Einladung sowie der Traktandenliste möglichst 6 Wochen vor der Zusammenkunft den Sektionen zuzustellen.
- 4.6 Mitglieder aus unserer Region, die in der Verbands- oder Geschäftsleitung sind, werden als Gäste eingeladen. Ebenfalls der Sachbearbeiter des Amtes Vor- und Ausserdienstliche Ausbildung, Abteilung Genie.

Wanderpreis GMMB
Gestiftet für Jungpontoniere
anlässlich des Kantonal - Bernischen Pontonierwettfahren 1987 in Thun

Gewinner - Reglement

1 Berechtigung

Alle Sektionen die in der Vereinigung Obere Aare - und Rohnesektionen des SPSV zusammenschlossen sind.

2 Gewinner

Berechnet wird:

der Durchschnitt der Punktezahl aus
dem besten Jungfahrerpaar der Kategorie II
und

dem besten Jungfahrerpaar der Kategorie III, einer Sektion.

Hat eine Sektion nur Jungfahrer der Kategorie II oder III können die beiden besten Paare dieser Kategorie gerechnet werden.

Den Wanderpreis gewinnt die Sektion, deren Jungfahrer die höchste Punktezahl aus diesem Durchschnitt erreicht.

3 Weitergabe

Der Wanderpreis wird alle drei Jahre, anlässlich des Kantonal Bernischen - Pontonierwettfahren erneut zum Gewinn ausgeschrieben.

Wenn eine Sektion den Wanderpreis dreimal gewinnt, geht er in deren Besitz über.

Anhang: Verleihung der Wanderpreise

WANDERPREIS BERNISCHES RAYONWETTFAHREN

Bestimmungen

Für die Verleihung des Wanderpreises gestiftet von Rudolf Müller, Ehrenmitglied des PFV Worblaufen.

1 Verleihung

Der Wanderpreis wird am Bernischen Rayonwettfahren der bestplatzierten Sektion der oberen Aare- und Rhonesektionen des SPSV verliehen.

Bei gleicher Punktzahl entscheidet die bessere Zeitnote.

2 Besitz

Der Wanderpreis geht definitiv in den Besitz der Sektion über, die den Preis als Erste dreimal in Folge, oder fünfmal in unterbrochener Folge gewonnen hat.

3 Kontrolle

Der PFV Worblaufen führt eine Kontrolle über die Vergebung des Wanderpreises.

4 Allgemeines

Der Wanderpreis ist der durchführenden Sektion des nächsten bernischen Rayonwettfahrens vom Inhaber unaufgefordert zum Wettkampf zuzustellen.

Der Wanderpreis darf vom jeweiligen Inhaber mit Jahrzahl und Sektionsname an einer geeigneten Stelle graviert werden.

Änderungsverlauf

Wann	Pkt	Änderung
28.02.2011		Komplette Überarbeitung
10.11.2012, PFK	5.5.1	Reduktion Schwimmstrecke Kat. I auf 100m
10.11.2012, PFK	1.6.3	Videobeweise werden zugelassen
10.11.2012, PFK	1.11.3	Anpassung der Sperrfrist zum Befahren eines Wettkampfparkours
10.11.2012, PFK	2.1.9	Minderbeteiligung am Sektionswettfahren
09.11.2013, PFK	1.4.5.5	Präzisierung Doppelstarter
09.11.2013, PFK	3.6.4 / 3.7.4	Messung am Felsen mittels Videokamera
09.11.2013, PFK	3.6.5 / 3.7.5	"Sanktionieren" für der Schnürlatte
09.11.2013, PFK	5.2.12	Kat I kein Spanntauwerfen mehr
15.11.2014, PFK	1.14.6	Keine Festkarte für TK, Rechnungsbüro und KR
15.11.2014, PFK	1.14.7	Das Verbandswettkampfmateriale wird gratis zur Verfügung gestellt
15.11.2014, PFK	1.18	Neues Kapitel => Verbandskurse
15.11.2014, PFK	3.12.6	Neu Zeitmessung mittels Zeitmesssystem
14.11.2015, PFK	1.2.6	Anpassung Zeitpunkt Vergabe Eidg. u. Schweizer Meisterschaft
14.11.2015, PFK	1.12.2	Anpassung Kranzquote Kat. D Spezialwettkämpfe
14.11.2015, PFK	5.2.9	Spanntauwerfen, Halbierung der Abzüge
14.11.2015, PFK	5.3.9.1	Standard-Schnürobjekt als Zeichnung aus dem Wettkampffreglement entfernt
12.11.2016, PFK	2.1.2	Definition Pflichtzahl
12.11.2016, PFK	1.14.6	Keine Festkarte für TK, Mitarbeiter SPSV und KR
12.11.2016, PFK	5.2.13 5.5.1	Schaffung der Kat. F bei den Spezialwettkämpfen (Einzelschnüren, Schwimmen)
28.02.2017		Überarbeitung
12.04.2017	5.3.2 5.3.3	Präzisierung beim Abbau Belastungsprobe
18.11.2017, PFK	1.12.7	Abgabe T-Shirt für Kat. I
18.11.2017, PFK	2.1.9	Minderbeteiligung beim Sektionswettfahren
18.11.2017, PFK	4.4.3.5	Überfahrt in Linie
18.11.2017, PFK	4.4.3.8	Überschreitung Maximalzeit
18.11.2017, PFK	4.4.4.1	Landung in Linie
18.11.2017, PFK	5.4.1.3	Artikel "Zurufen" im Bootfährenbau, gestrichen
18.11.2017, PFK	Anhang 4	Beurteilungsblatt Bootfährenbau, "Zurufen", gestrichen

Wann	Pkt	Änderung
16.11.18	Anhang 5	Rayonwettfahren der Rheinsektionen => Pt. 4.2
17.11.18, PFK	1.4.7	Sektionswettfahren, Präzisierungen
17.11.18, PFK	2.2	Bedingungen zur Teilnahme am Einzelwettfahren am EPW, Präzisierung
17.11.18, PFK	3.6.5 / 3.7.5	Sanktionierung => "Absichtliches Abstossen mit dem Körper" – 1 -3 Punkte
17.11.18, PFK	4.4.3.5	Anpassung => Streichen des Textes (2/3 der festgelegten Maximalzeit)
17.11.18, PFK	5.1.9	Neues Kapitel => Sanktionen
17.11.18, PFK	5.2.9	Textliche Anpassung => ergänzt mit Kat F
17.11.18, PFK	5.2.13	Textliche Anpassung
17.11.18, PFK		Beurteilungsblatt Schnürobjekt => Präzisierungen
22.03.19	Anhang 5	Ergänzung mit den Reglementen der - Rayonwettfahren der Reuss-, Limmat- und Linth-Sektionen - Vereinbarung zwischen den oberen Aare- und Rohnesektionen des SPSV
19.11.22, PFK	3.8.5	Beurteilung Landung auf bestimmtes Ziel angepasst (5-10 Punkte).
19.11.22, PFK	3.8.6	Skizze Landung auf bestimmtes Ziel angepasst (Zielnote 10-7)
19.11.22, PFK	3.9.7	Beurteilung und Skizze Landung auf höchstes Ziel angepasst (5-15 Punkte bzw. Zielnote 15-7)
16.11.24, PFK	1.3.1	Einführung Kat FII und FIII (Anpassungen 1.3.3/4)
16.11.24, PFK	1.4.5.1/2/4	Einführung Kat FII und FIII
16.11.24, PFK	1.4.7.1/2	Einführung Kat FII und FIII
16.11.24, PFK	2.1.9	Wenn beide Sektionen die Pflichtzahl für eine eigene Gruppe nicht erreichen, werden auch beide Sektionen am Rangverlesen genannt und rangiert.
16.11.24, PFK	2.1.10	Erreichen zwei Sektionen mit ihren Mitgliedern nicht die benötigte Anzahl von drei Schiffen für das Sektionsfahren, dürfen diese nach Entscheid der TK mit Fahrern einer weiteren Sektion auffüllen (ein Doppelstart ist nicht möglich).
16.11.24, PFK	5.2.13	Einführung Kat FII und FIII
16.11.24, PFK	5.5.1	Einführung Kat FII und FIII