

Regionalliga Süd Yacht Club Velden 20. bis 22. Mai 2022



Allgemeine Segelanweisungen

[NP] Regeln, die nicht Grund für einen Protest von einem Boot sind. Dies ändert Regel 60.1(a)

[DP] Regeln für die Strafen im Ermessen des Protestkomitees liegen.

1. Regeln

- 1.1. Die Regatta unterliegt den Regeln wie sie in den aktuellen „Wettfahrtregeln Segeln 2021 bis 2024“ (WRS) festgelegt sind, der Ausschreibung, diesen allgemeinen Segelanweisungen und den jeweiligen ergänzenden Segelanweisungen.
- 1.2. Es gelten die in Anhang B dieser Allgemeinen Segelanweisung beschriebenen Regeln zur Handhabung der Boote.
- 1.3. Es gelangt Addendum Q gemäß Anhang Q zur Anwendung.
- 1.4. Die „Covid-19 Sicherheitsmaßnahmen und -regeln des OeSV“ in der jeweils gültigen Fassung (<https://www.segelverband.at/de/covid-19-infos-regeln>) sind von allen Veranstaltern und Teilnehmern einzuhalten und haben den Rang einer Regel im Sinne der Definitionen „Regeln“ der WRS. [DP]

2. Mitteilungen für die Teilnehmer

- 2.1. Mitteilungen an die Teilnehmer werden am Schwarzen Brett veröffentlicht

3. Änderungen der Segelanweisungen

- 3.1. Änderungen der allgemeinen Segelanweisungen und/oder der ergänzenden Segelanweisungen werden spätestens 30 Minuten vor dem Ankündigungssignal der ersten Wettfahrt des Tages bekannt gegeben.
- 3.2. Betreffen die Änderungen das Programm, so werden sie spätestens bis 20.00 Uhr am Vortag bekannt gegeben.

4. Signale

4.1. Signale an Land

- 4.1.1. Signale am Land werden am offiziellen Flaggenmast des durchführenden Vereins gesetzt.
- 4.1.2. Wenn die Flagge „AP“ an Land gesetzt, erfolgt das nächste Ankündigungssignal frühestens 5 Minuten nach Niederholen von AP an Land. Es ist keinem Schiff erlaubt abzulegen, wenn Flagge AP an Land gesetzt ist. Dies ändert Wettfahrtsignal AP.
- 4.1.3. Wird Flagge „Y“ an Land gesetzt, gilt Regel 40 während der gesamten Zeit auf dem Wasser, ausgenommen, um kurze Änderungen an der Kleidung vorzunehmen. Das ändert die Präambel zu Teil 4. Nichtbefolgen kann zur Disqualifikation führen, das ändert WRS 1.2.



4.2. Signale am Wasser

4.2.1. Flagge „AP“

Flagge AP am Wasser bedeutet, ergänzend zu Wettfahrtsignal AP, dass die Boote das Vorsegel zu bergen haben und erst wieder bei Streichen von AP das Vorsegel gesetzt werden darf.

Um unmittelbar drohende Gefahr von Schiff und /oder Mannschaft abzuwenden, und /oder die Manövrierfähigkeit (wieder) herzustellen sowie wenn AP mit „A“ oder „H“ gesetzt ist, ist das Setzen der Fock erlaubt.

Dies ergänzt WRS Wettfahrtsignal AP.

4.2.2. Klassenflagge

Die Klassenflagge ist eine weiße Flagge mit dem Sunbeam Logo.

4.2.3. Flagge „T“

Wird Flagge „T“ mit einem Schallsignal gesetzt beginnt die Trainingszeit am Wasser. Wird Flagge „T“ mit einem Schallsignal gestrichen, endet die Trainingszeit.

4.2.4. Flagge „D“

Wird Flagge „D“ beim Zieleinlauf gesetzt, erfolgt der Crewwechsel an Land.

4.2.5. Flagge „E“

Wird Flagge „E“ vor dem Ankündigungssignal angezeigt, ist das Großsegel zu reffen.

4.2.6. Flagge „W“

4.2.6.1. Wird Flagge „W“ vor oder mit dem Ankündigungssignal angezeigt, ist die Verwendung des Gennakers untersagt.

4.2.6.2. Nach dem Startsignal kann das Wettfahrtskomitee an einer Bahnmarke durch Zeigen der Flagge „W“ mit wiederholten Schallsignalen die Verwendung des Gennakers untersagen.

4.2.6.3. Wenn Flagge „W“ gezeigt wurde, kann das Wettfahrtskomitee an einer Bahnmarke durch Zeigen der Flagge „R“ mit wiederholten Schallsignalen anzeigen, dass der Gennaker wieder verwendet werden darf.

4.2.7. Flagge „Y“

Setzen von Flagge „Y“ am Startschiff bedeutet: alle Steuerleute und Besatzungsmitglieder müssen Schwimmwesten tragen; Flagge „Y“ wird spätestens mit dem Ankündigungssignal gesetzt, die Nichtbeachtung kann mit Disqualifikation geahndet werden. Das ergänzt WRS 1.2.

4.2.8. Flagge „X“

Flagge „X“ wird spätestens 3 Minuten nach dem Start gestrichen. Dies ändert WRS 29.1. (Einzelrückruf)

5. Wechsel- und Repairzone

5.1. Die Wechsel- und Repairzone ist im Anhang E dargestellt.



6. Wettfahrten und Wettfahrtbahn

- 6.1. Anhang A zeigt den die Bahn für Kurs L und LF einschließlich der Reihenfolge, in der die Bahnmarken zu passieren und die Seite, auf der diese zu lassen ist.
- 6.2. KURS LF bedeutet von 4s/4p geht es zum Ziel welches Backbord oder Steuerbord zum Kurs liegen kann.
- 6.3. Die Ergänzenden Segelanweisungen können die Lage des Ziels bei Kurs LF noch genauer definieren. [NP]
- 6.4. Der zu segelnde Kurs wird an beiden Seiten des Startschiffes, mittels Tafeln, angezeigt.
Kurs L wird durch eine Weiße Tafel mit einem schwarzen „L“ angezeigt.
Kurs LF wird durch eine Weiße Tafel mit einem schwarzen „LF“ angezeigt.
- 6.5. Wenn das Gate (4s/4p) durch eine Ersatzbahnmarke ersetzt wird, ist diese Backbord zu runden.

7. Start

- 7.1. Die Startlinie wird durch den Peilstab, auf dem die orange Flagge gesetzt ist und einer Bahnmarke festgelegt.
- 7.2. Regel 26 ist wie folgt geändert

Zeit	Bedeutung	Signalisation
3 Min. vor dem Startsignal	Ankündigungssignal	Setzen der Klassenflagge mit einem Schallsignal
2 Min. vor dem Startsignal	Vorbereitungssignal	Setzen Flagge „P“ mit einem Schallsignal
1 Min. vor dem Startsignal	Minutensignal	Streichen Flagge „P“ mit einem Schallsignal
Startsignal	Startsignal	Streichen der Klassenflagge mit einem Schallsignal

- 7.3. Boote, die später als 3 Minuten nach ihrem Startsignal starten, werden ohne Verhandlung als DNS gewertet. (Änderung WR A4 und A5)

8. Bahnabkürzung

- 8.1. Die Bahn wird nicht abgekürzt.

9. Sicherheit

- 9.1. Bei Sturmwarnung (oder Vorwarnstufe) ist den gesetzlichen Bestimmungen Folge zu leisten.
- 9.2. Alle Teilnehmer müssen während der Wettfahrt ein nach ISO-Norm 12402-5 (oder gleichwertig) zertifiziertes Auftriebsmittel mitführen. Dies ändert WRS 40.
- 9.3. Die Teilnehmer sind verpflichtet, die jeweils geltenden Bestimmungen bezüglich COVID-19 einzuhalten. [DP]



10. Aufgabe

Boote die eine Wettfahrt aufgeben, müssen dies unverzüglich dem Wettfahrtskomitee oder den Umpires bekannt geben. Ein Verstoß kann in einer Protestanhörung bestraft werden.

11. Ziel

Die Ziellinie wird gebildet durch einen Mast mit oranger Flagge und einer Bahnmarke.

12. Zeitlimit

- 12.1. Die Sollzeit (Target-Time) für das erste Schiff beträgt 15 Minuten. Das Nichteinhalten der Sollzeit ist kein Grund für einen Antrag auf Wiedergutmachung. Das ändert WRS 62.1(a).
- 12.2. Das Wettfahrtskomitee soll sicherstellen, dass eine Wettfahrtsmindestzeit von 10 Minuten eingehalten wird. Das Nichteinhalten der Wettfahrtsmindestzeit ist kein Grund für einen Antrag auf Wiedergutmachung. Das ändert WRS 62.1(a).
- 12.3. Das Zeitlimit für das erste Boot beträgt 20 Minuten.
- 12.4. Boote, die nicht innerhalb von 10 Minuten, nachdem das erste Boot die Bahn abgesegelt hat und durchs Ziel gegangen ist, durchs Ziel gehen, werden ohne Verhandlung als 'nicht durchs Ziel gegangen (DNF)' gewertet. Das ändert WRS 35, A4 und A5.

13. Strafsystem, Proteste und Anträge auf Wiedergutmachung

- 13.1. Es wird ein Direct Judging System gemäß Addendum Q, wie in Anhang Q dargestellt, angewendet.
- 13.2. Die Entscheidungen des Schiedsgerichts sind gemäß WRS 70.5(b) endgültig. Eine Berufung gegen eine solche Entscheidung ist nicht zulässig.
- 13.3. Ungeachtet der Vorschriften in Anhang Q (Addendum Q) behält das Schiedsgericht sich die Möglichkeit vor, Anträge auf Wiedergutmachung im Sinne der Regel 62.1(a), (b) und (d) stellen zu können, wenn es für die Fairness des Wettbewerbs von unabdingbarer Notwendigkeit ist.

14. Wertungen

- 14.1. Zur Gültigkeit einer Regatta müssen mindestens 3 gültige Wettfahrten pro Team in der Wertung sein.
- 14.2. Das Low-Point-System gem. WRS Anhang A kommt zur Anwendung.
- 14.3. Die Möglichkeit eines Streichresultats entfällt.
- 14.4. Bei Punktgleichheit gilt zunächst WRS A8.1. Bleibt auch dann noch Gleichstand, wird dieser durch den direkten Vergleich zwischen den betreffenden Teilnehmern gelöst. Bleibt auch dann noch Gleichstand wird dieser durch den letzten direkten Vergleich zwischen den betreffenden Teilnehmern gelöst. Dies ändert WRS A8. Dieses System der Punktgleichheit wird auch auf das Ergebnis in der Endtabelle angewendet.
- 14.5. Verstößt ein Team während einer Wettfahrt gegen die Crewanzahl gem. Punkt 6.5. der Ausschreibung oder erscheint ein Team nicht rechtzeitig am Wechselsteg gem. Segelanweisung Punkt 16, so wird dieses Team in dieser Wettfahrt ohne Verhandlung DNC gewertet, während



alle anderen Teams dem Zieleinlauf ohne dieses Team entsprechend gewertet werden. Dies ändert WRS 60, 61, 62, 63, 64, 90.3, Anhang A.

- 14.6. Im Fall, dass ein Team aufgrund der Nichtfreigabe seines ihm zugedachten Bootes durch das Bootsmanagement an einem Race nicht teilnehmen kann, erhält es die Durchschnittspunkte, gerundet auf die erste Nachkommastelle, von seinen Ergebnissen bei dem jeweiligen Event.

15. Code of Conduct [DP]

15.1. Die Anwesenheit des Skippers ist bei folgenden Gelegenheiten verpflichtend:

- Erstes Briefing
- Briefing am Samstag und Sonntag
- Siegerehrung
- Allfällige Medientermine, die mindestens 2 Stunden vorher bekannt gegeben werden

15.2. Die Teilnehmer haben allen sinnvollen Anweisungen von Offiziellen Folge zu leisten, die zu Verfügung gestellten Materialien mit Sorgfalt zu benutzen und vor unnötigen Schaden zu bewahren.

16. Technischer Defekt und Schaden

16.1. Wenn ein Boot einen Technischen Defekt oder ein verletztes Teammitglied hat, muss es spätestens nach Zieldurchgang Flagge grün/weiß setzen, um das Repairboot / Wettfahrtkomitee auf sich aufmerksam zu machen. [DP]

16.1. Das betroffene Boot muss sich, unmittelbar nach Zieldurchgang, in die Repairzone gem. SI Anhang E begeben, außer das Repairboot / Wettfahrtkomitee gibt ihm andere Anweisungen. [DP]

16.2. Wenn eine Crew nach Wechsel und vor dem Ankündigung Signal einen technischen Defekt feststellt, welcher nicht von der vorangegangenen Crew mittels grün / weiß angezeigt wurde, muss sie diesen sofort, jedoch vor dem Ankündigungssignal, dem Repairboot / Wettfahrtkomitee mittels Flagge grün / weiß mitteilen. [NP]

16.3. Das Ersetzen von beschädigter oder verlorener Ausrüstung darf ausschließlich durch das Bootsmanagement vorgenommen werden. [DP,NP]

16.4. Jedes Team, das einen Schaden am Schiff oder Segel hatte und mittels Flagge grün / weiß anzeigte, muss unmittelbar nach Rückkehr an Land ein Schadensprotokoll gem. Anhang, erhältlich im Race Office, ausfüllen. [NP]

16.5. Wenn das Bootsmanagement ein Boot nicht innerhalb einer angemessenen Zeit freigeben kann, kann das Regattamanagement beschließen, die Wettfahrt auch ohne dieses Boot starten. Im Fall, dass ein Team aufgrund der Nichtfreigabe seines ihm zugedachten Bootes durch das Bootsmanagement an einem Race nicht teilnehmen kann, erhält es die Durchschnittspunkte, gerundet auf die erste Nachkommastelle, von seinen Ergebnissen bei dem jeweiligen Event/Regatta.

17. Crewwechsel [DP]

17.1. Jedes Team muss sich rechtzeitig am Shuttle-Steg zum Wechsel bereithalten. Letzter Zeitpunkt ist der vorhergehende Start. [NP]

17.2. Nach Zieldurchgang erfolgt der Wechsel mit geborgener Fock und stehendem Großsegel.



17.3. Die Boote müssen sich unmittelbar nach ihrem Zieldurchgang in die Wechselzone, gemäß Anhang E, begeben und dort die Fock bergen.

17.3.1. Um unmittelbar drohende Gefahr von Schiff und /oder Mannschaft abzuwenden, und /oder die Manövrierfähigkeit (wieder) herzustellen, ist das Setzen der Fock erlaubt.

17.3.2. Jedes Team hat dafür zu sorgen, dass zumindest ein bei dem entsprechenden Event anwesendes und segelndes Teammitglied, über ein Schiffsführerpatent Seen und Flüsse 10m oder höherwertig verfügt, um als Wechselbootfahrer agieren zu können. Vom Veranstalter werden aufgrund der COVID-19 Situationen keine Wechselbootfahrer bestellt. [NP]

17.4. Die Ergänzenden SI können den Vorgang des Crewwechsels noch genauer beschreiben. [NP]

18. Offizielle Schiffe [NP]

18.1. Offizielle Schiffe können wie folgt gekennzeichnet werden:

- Schiedsrichterboote: „UMPIRE“
- Wettfahrtkomitee: „RC“
- Presseboote: „PRESS“
- Repairservice „REPAIR“

18.2. Eine gesonderte Kennzeichnung der Wechselboote / Shuttleboote kann in den ergänzenden SI beschrieben sein.

19. Elektronische Geräte

19.1. Ein Team darf während der Wettfahrt weder über Funk senden, noch Funkinformationen empfangen, die nicht allen Teams zur Verfügung stehen. Geräte zum Empfang von GPS-Daten sowie digitale und analoge Kompass sowie Uhren sind erlaubt.

19.2. Jedes Schiff kann ein vom Veranstalter zur Verfügung gestelltes Funkgerät auf einer voreingestellten Frequenz erhalten. [NP]

19.3. Die Wettfahrtleitung und die Schiedsrichter können diesen Kanal verwenden, um Informationen an die Teilnehmer weiter zu geben. [NP]

20. Team-Boote und Coach-Boote [NP]

Team-Boote und Coach-Boote sind nicht zugelassen.

21. Werbung

21.1. Werbung an den Booten durch die Teilnehmer ist im Anhang C beschrieben.

21.2. Werbung auf der Kleidung der Teilnehmer und auf ihrer persönlichen Ausrüstung steht den Teilnehmern offen.

22. Beweiserhebung

Weder Bildbeweise in jeglicher Form, noch Trackingbeweise sind für eine Protestverhandlung zugelassen.

Die Entscheidungen des Race Committees sowie der Umpire sind reine Tatsachenentscheidungen und auch als solche anzuerkennen.



23. Regattamanagement / Offizielle

Organisation: Gerhard Mauch

|

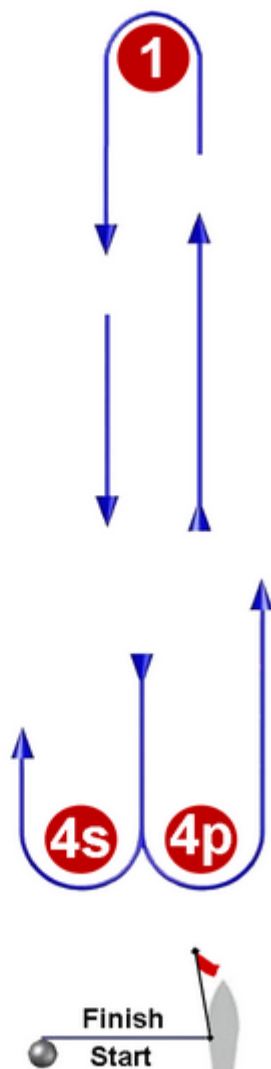
24. Bootsmanagement

Daniel Neidhardt.



Anhang A KURSSKIZZEN und REIHENFOLGE

L



START- 1 - 4s/4p – 1- Finish



Anhang B – Regeln zur Handhabung der Schiffe [DP]

B1 Allgemeines

Unterschiede in den Booten trotz aller Maßnahmen zur Angleichung sind kein Grund für eine Wiedergutmachung, dies ändert WRS 62.

B2 Verbotene Maßnahmen

Um unmittelbaren Schaden oder Verletzung abzuwenden, sind folgende Punkte untersagt (Ausnahmen nur im Notfall oder auf Anweisung durch Wettfahrtleitung bzw. Bahnschiedsrichter)

B2.1 Das Segeln in einer Weise, die einen ernsthaften Schaden oder Verletzung verursachen könnte. (Siehe auch WRS 14)

B2.2 Jegliche Veränderungen und Anbringung von Zusatzteilen, soweit diese nicht übergeben wurden.

B2.3 Der Gebrauch der Ausrüstung anders als für den eigentlichen Bestimmungszweck.

B2.4 Der Austausch von Ausrüstungsgegenständen. Ausnahme: Schäden. Hier darf der Austausch ausschließlich durch das Bootsmanagement vorgenommen werden.

B2.5 Verlagerung der Ausrüstung vom normalen Stauplatz, außer wenn sie wie vorgesehen verwendet wird.

B2.6 Beschriften von Segeln, Perforieren von Segeln oder das Anbringen von zusätzlichen Windfäden in den Segeln.

B2.7 Beschriftung des Bootsrumpfes einschließlich Cockpit.

B3 Übergabe der Boote

B3.1 Die Übergabe eines Bootes an das nächste Team darf nur in Anwesenheit eines Bootsmanagers oder auf dem Wasser oder am Wechselsteg wie vorher vereinbart erfolgen.

B3.2 Vor Übergabe eines Bootes an das nächste Team muss durch die Crew der Originalzustand wieder hergestellt werden.

B3.3 Von den Teams erkannte Mängel oder Schäden sind einem Bootsmanager sofort anzuzeigen.

B4 Weitere Regeln





B4.1 Bugspriet

Der Bugspriet muss gänzlich eingezogen sein, außer wenn der Gennaker gesetzt wird, gesetzt ist oder geborgen wird und muss bei der ersten vernünftigerweise möglichen Gelegenheit nach dem Bergen des Gennakers eingeholt werden. Auf keinen Fall darf der Bugspriet gesetzt werden, bevor die Bahnmarke 1 mit dem Bug passiert wurde.

B4.1.1. Der Bugspriet darf nur mit den dafür vorgesehenen Leinen bedient werden.

B4.2 Wanten und Vorstag

Wanten und Vorstag dürfen während der ganzen Zeit auf dem Wasser nicht verstellt werden. Das Achterstag darf während der Wettfahrt verstellt werden.



Anhang C Werbung

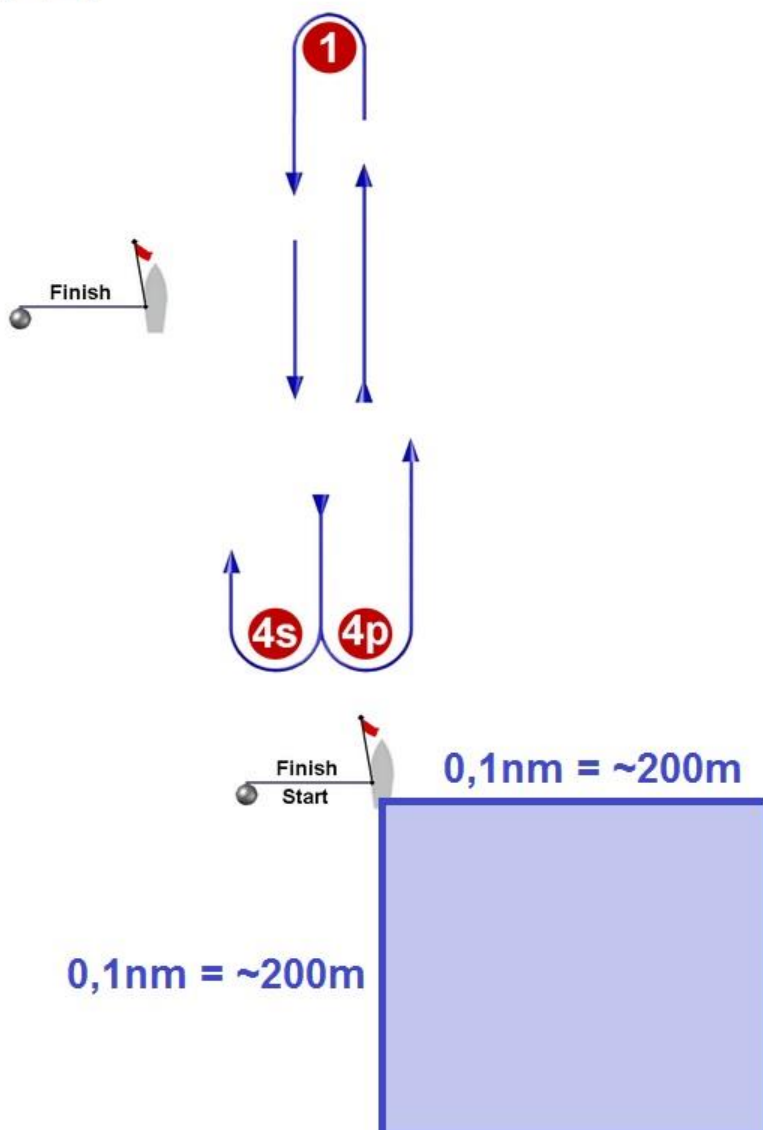
Den an der Regionalliga Süd teilnehmenden Vereinen stehen folgende Werbemöglichkeiten im Rahmen der Rennen zur Verfügung:

- Werbung auf der Bekleidung der Teams



Anhang E Wechsel- und Repairzone

L / LF





Anhang Q – ADDENDUM Q

Diese Segelanweisungen ändern die Definition Richtiger Kurs und die Regeln 20, 28.2, 44, 60, 61, 62, 63, 64.1, 65, 66, 70 und 78.3.

Q1 ÄNDERUNGEN DER WETTFAHRTREGELN SEGELN

Weitere Änderungen sind in Q2, Q3, Q4 und Q5.

Q1.1 Änderungen der Definitionen und der Regeln von Teil 2 und Teil 4

- (a) Ergänze zur Definition Richtiger Kurs: „Ein Boot, das eine Strafdrehung ausführt oder manövriert, um eine Strafdrehung auszuführen, segelt nicht einen Richtigen Kurs“.
- (b) Wenn Regel 20 gilt, sind die folgenden Armzeichen zusätzlich zu den Zurufen notwendig:
 - (1) Für „Raum zum Wenden“: wiederholtes und deutliches Zeigen nach Luv; und
 - (2) Für „Wenden Sie“: wiederholtes und deutliches Zeigen auf das andere Boot und nach Luv.

Q1.2 Änderungen zu den Regeln bezüglich Proteste, Anträge auf Wiedergutmachung, Strafen und Entlastung

- (a) Der erste Satz von Regel 44.1 wird ersetzt durch: „Ein Boot kann eine Ein-Drehung-Strafe annehmen, wenn es während einer Wettfahrt möglicherweise eine Regel von Teil 2 (ausgenommen Regel 14, wenn es Schaden oder eine Verletzung verursacht hat) oder Regel 31 oder Regel 42 verletzt hat.“
- (b) Regel 60.1 wird ersetzt durch „Ein Boot kann gegen ein anderes Boot protestieren oder Wiedergutmachung beantragen, wenn es sich gemäß Q2.1 und Q2.4 verhält.“
- (c) Der dritte Satz der Regel 61.1(a) und die gesamte Regel 61.1(a)(2) sind gestrichen.
- (d) Regeln 62.1(a), (b) und (d) sind gestrichen.
- (e) Regel 64.1(a) ist geändert so, dass die Bahnschiedsrichter ein Schiff ohne Verhandlung entlasten können und diese Regel hat Vorrang gegenüber jeder anderen Regel in diesem Addendum, die ihr entgegensteht.
- (f) Regeln P1 bis P4 gelten nicht.

Q2 PROTESTE UND ANTRÄGE AUF WIEDERGUTMACHUNG VON BOOTEN

- Q2.1 Ein Boot kann während einer Wettfahrt gegen ein anderes Boot protestieren wegen eines Verstoßes gegen eine Regel aus Teil 2 (ausgenommen Regel 14) oder gegen Regel 31 oder 42; allerdings kann ein Boot nur wegen eines Verstoßes gegen eine Regel aus Teil 2 protestieren, wenn sie in den Vorfall verwickelt war. Um zu protestieren, sie muss „Protest“ rufen und deutlich sichtbar eine rote Flagge zeigen. Beides muss bei der ersten zumutbaren Gelegenheit geschehen. Es muss die Flagge herunternehmen bevor oder bei der ersten zumutbaren Gelegenheit, nachdem das in dem Vorfall betroffene Boot eine freiwillige Strafe angenommen hat oder nach der Entscheidung durch einen der Bahnschiedsrichter.
- Q2.2 Ein Boot, das wie in Q2.1 vorgesehen protestiert, hat kein Recht auf eine Protestverhandlung. Ein Boot, das in den Vorfall verwickelt war, kann einen Regelverstoß durch Annahme einer Ein-Drehung- Strafe gemäß Regel 44.2 anerkennen. Wenn ein Boot, gegen das protestiert wurde, keine Strafe freiwillig annimmt, wird der Bahnschiedsrichter entscheiden, ob ein Boot zu bestrafen ist oder nicht und diese Entscheidung gemäß Q3.1 anzeigen.



- Q2.3 Ein Boot, das beabsichtigt
- (a) gegen ein anderes Boot nach einer anderen Regel, als der Anweisung Q3.2 oder Q4.2(a) oder den in Q2.1 genannten Regeln zu protestieren, oder,
 - (b) gegen ein Boot nach Regel 14 zu protestieren, wenn die Berührung Schaden oder Verletzung verursacht hat, oder
 - (c) Wiedergutmachung zu beantragen muss dies der Wettfahrtleitung, vor oder während Flagge B gesetzt ist, mitteilen. Dasselbe Zeitlimit gilt für Proteste nach Q5.4 und Q5.5. Das Schiedsgericht kann diese Frist verlängern, wenn dafür gute Gründe vorliegen.
- Q2.4 Die Wettfahrtleitung informiert unverzüglich das Schiedsgericht über jeden Protest oder jeden Antrag auf Wiedergutmachung, der nach Q2.4 einging.

Q3 SIGNALE DER SCHIEDSRICHTER UND STRAFEN DURCH DIE SCHIEDSRICHTER

- Q3.1 Ein Schiedsrichter signalisiert eine Entscheidung wie folgt:
- (a) Eine grün-weiße Flagge zusammen mit einem langen Schallsignal bedeutet „keine Strafe“.
 - (b) Eine rote Flagge zusammen mit einem langen Schallsignal bedeutet: „Eine Strafe wird gegeben oder bleibt bestehen“. Der Bahnschiedsrichter wird durch Zuruf oder deutliches Zeigen jedes von der Strafe betroffene Boot identifizieren.
 - (c) Eine schwarze Flagge zusammen mit einem langen Schallsignal bedeutet: „Ein Boot ist disqualifiziert“. Der Bahnschiedsrichter wird durch Zuruf oder deutliches Zeigen das betroffene Boot identifizieren.
- Q3.2 (a) Ein Boot, das nach Q3.1(b) bestraft wurde, muss eine Ein-Drehung-Strafe gemäß Regel 44.2 annehmen.
- (b) Ein Boot, das nach Q3.1(c) disqualifiziert wurde, muss sofort die Regattabahn verlassen.

Q4 STRAFEN UND PROTESTE; DIE VON SCHIEDSRICHTERN INITIERT WURDEN; RUNDEN UND PASSIEREN VON BAHNMARKEN

- Q4.1 Wenn ein Boot
- (a) Regel 31 verletzt und keine Strafe annimmt,
 - (b) Regel 42 verletzt,
 - (c) Einen Vorteil erlangt trotz Annahme eine Strafe,
 - (d) Willentlich eine Regel verletzt,
 - (e) Einen Verstoß gegen das sportlich faire Verhalten begeht,
 - (f) Nicht Q3.2 entspricht oder keine Strafe annimmt, wenn dies von einem Schiedsrichter gefordert wurde, kann ein Schiedsrichter es bestrafen ohne einen Protest von einem anderen Boot. Der Schiedsrichter kann eine oder mehrere Ein-Drehung-Strafen gemäß Regel 44.2 verhängen, jede signalisiert gemäß Q3.1(b) oder es disqualifizieren gemäß Q3.1(c) oder über den Vorfall einen Bericht an das Schiedsgericht weitergeben, das diesen Vorfall weiter behandeln kann. Wenn ein Boot dafür bestraft wird, dass es nach Q4.1(f) keine Strafe angenommen hat oder sie korrekt ausgeführt hat, so ist die ursprüngliche Strafe aufgehoben.
- Q4.2 (a) Ein Boot, das eine Bahnmarke auf der falschen Seite liegen lässt, muss seinen Fehler wie in Regel 28.2 gefordert korrigieren, bevor es die nächste Bahnmarke passiert oder rundet oder durchs Ziel geht.



(b) Wenn ein Boot Q4.2(a) verletzt und seinen Fehler nicht korrigiert, bevor sie die nächste Bahnmarke passiert oder rundet oder durchs Ziel geht, kann es ein Schiedsrichter nach Q3.1(c) bestrafen.

Q4.3 Ein Schiedsrichter, der entscheidet, dass auf Grund eigener Beobachtung oder auf Grund eines Berichts aus beliebiger Quelle, ein Boot gegen eine andere Regel, als Q3.2 oder Q4.2(a) oder die in Q2.1 genannten Regeln verstoßen hat, kann das Schiedsgericht informieren, um gemäß Regel 60.3 zu handeln. Wenn kein Schaden oder keine Verletzung vorliegen, wird er jedoch das Schiedsgericht nicht wegen eines Verstoßes gegen Regel 14 informieren.

Q5 PROTESTE; WIEDERGUTMACHUNG UND WIEDERAUFNAHME; BERUFUNGEN; WEITERE SCHRITTE

Q5.1 Keinerlei Schritte gegen die Handlungen und Unterlassungen von Schiedsrichtern sind zulässig.

Q5.2 Ein Boot kann keine Berufung wegen einer behaupteten fehlerhaften Handlung, Unterlassung oder Entscheidung der Schiedsrichter oder des Schiedsgerichts stellen. In Regel 66 ist der dritte Satz geändert in „Eine Partei einer Verhandlung kann nicht eine Wiederaufnahme beantragen“.

Q5.3 (a) Proteste und Anträge auf Wiedergutmachung bedürfen nicht der Schriftform.

(b) Das Schiedsgericht kann den Sachverhalt aufnehmen und die Verhandlung in jeder Art führen, die es als angebracht findet und kann die Entscheidung mündlich bekannt geben.

(c) Wenn das Schiedsgericht entscheidet, dass ein Regelverstoß keine Auswirkungen auf das Ergebnis einer Wettfahrt hat, kann es eine Strafe zuerkennen durch die Vergabe von Strafpunkten, von halben Strafpunkten oder durch jegliche andere Entscheidung, die es als am fairsten erachtet – was auch sein kann, keine Strafe zuzuweisen.

Q5.4 Die Wettfahrtleitung darf nicht gegen ein Boot protestieren, außer auf Grund eines Berichts gemäß Regel 43.1(c) oder 78.3.

Q5.5 Das Schiedsgericht kann gegen ein Boot nach Regel 60.3 protestieren. Es wird aber nicht wegen eines Verstoßes gegen die Segelanweisungen Q3.2 und Q4.2(a), oder eine der in Q2.1 aufgeführte Regeln oder Regel 14, außer im Falle eines Schadens oder einer Verletzung, protestieren.