Segelanweisung

Region West 2016
Sorpesee, Segelclub Sorpesee Iserlohn (SCSI)
Langscheid Sundern
04.-05. Juni 2016

Stand: 28.05.2016

Allgemeines

Veranstalter: Segelclub Sorpesee Iserlohn e.V. (SCSI), Langscheid Sundern

Junioren Segel-Liga

Region West, SCSI Sorpesee, Langscheid Sundern

Samstag bis Sonntag, 04. - 05. Mai in Konstanz

Wettfahrtleitung: Reiner Heinings
Wettfahrtleitung: Klaus Schölch, Andreas Kemper, Thomas Dunkel
Schiedsrichterobmann: Joachim Hellmich

Regattaformat: Fleet Race
Wettfahrtgebiet: Wettfahrtgebiet ist der Sorpesee, vor dem SCSI am Clubhaus des SCSI

1. Regeln

1.1. Die Regatta unterliegt den Regeln wie sie in den „Wettfahrtregeln Segeln“ festgelegt sind, mit Ausnahme von Klassenregeln

1.2. Es gelten die in Anhang B dieser Segelanweisung beschriebenen Regeln zur Handhabung der Boote, die den Status von Klassenregeln haben.

1.3. Es gelten die Regelungen der Freizeitordnung für den Sorpesee des Ruhrverbandes.

2. Mitteilungen für die Teilnehmer

Mitteilungen für die Teilnehmer werden an der offiziellen Tafel für Bekanntmachungen ausgehängt. Diese befindet sich am Clubhaus des SCSI.

3. Änderungen der Segelanweisung

Änderungen der Segelanweisungen werden spätestens 90 Minuten vor dem Ankündigungssignal der Wettfahrt ausgehängt, ab der sie gelten.

4. Ergänzung zu den Signalen

4.1. Signale an Land werden am Flaggenmast des Clubs gesetzt.

4.2. Wenn die Flagge AP an Land gesetzt wird, erfolgt das nächste Ankündigungssignal frühestens 20 Minuten nach Niederholen von AP an Land. Dies ändert Wettfahrtsignal AP.

4.3. Wird Flagge D am Startschiff gesetzt, erfolgt der Crew-Wechsel an Land.

5. Einteilung von Gruppen und Booten, Ausfall

5.1. Die Einteilung/Ziehung der Gruppen und Boote wird im Voraus ausgelost. Die Reihenfolge und Anzahl der Wettfahrten erfolgt gemäß der Pairing-Liste. Die Pairing-Liste inkl. der Auslosung der Teilnehmer zur Liste wird am Freitag abend vor der Regatta veröffentlicht. Sie kann bei einem Nichtantreten von Mannschaften oder Ausfall von Booten ggf. geändert werden.

5.2. Wenn das Bahnmanagement ein Boot nicht innerhalb einer angemessenen Zeit freigeben kann, kann die Wettfahrtleitung eine Wettfahrt auch ohne dieses Boot starten. Das zum Boot zugehörige Team erhält dann für diese Wettfahrt als Wiedergutmachung den Durchschnittswert aus allen anderen Wertungen der Regatta gemäß WR A10(a).

6. Zeitplan

6.1. Das Regattabüro hat folgende Öffnungszeiten:

1. Freitag, ab 18.00 Uhr bis 21.00 Uhr
2. Am 1. Wettfahrttag: von 08:00 – 13:30 Uhr und 17:00 – 19:00 Uhr
3. Am 2. Wettfahrttag: von 08:00 – 13:30 Uhr und 15:00 – 17:30 Uhr

6.2. Trainingsmöglichkeiten

Alle Teilnehmer haben am 1. Wettfahrttag vor der jeweils ersten Wettfahrt die Möglichkeit auf den Regattabooten zu trainieren. Die Trainingszeit beträgt 20 Minuten.

6.3. Am 1. Wettfahrttag findet um 09.00 Uhr eine Steuermannsbesprechung am Flaggenmast des SCSI beim statt. Weitere Steuermannsbesprechungen gemäß Aushang.

6.4. Das Ankündigungssignal für die erste Wettfahrt ist am ersten Wettfahrttag unter Berücksichtigung von 6.3. frühestens um 09.45 Uhr vorgesehen.

Die weiteren Wettfahrten werden direkt im Anschluß mit Boot und Crewwechsel gemäß der Pairing-Liste auf dem Wasser oder am Wechselsteg durchgeführt.

6.5. Die Zeit für das erste Ankündigungssignal am zweiten wird durch die Wettfahrtleitung am Vortag nach Ende der Wettfahrten bis spätestens 22:00 Uhr an der Tafel für

Bekanntmachungen bekannt gegeben.

6.6. Am letzten Wettfahrttag erfolgt kein Ankündigungssignal nach 17:00 Uhr.

6.7. Es ist beabsichtigt die Serie mit einem abgeschlossenen Flight zu schließen. Es liegt im Ermessen der Wettfahrtleitung zu beurteilen, ob der Start eines letzten Flights im Sinne von Punkt 6.6. noch realisierbar erscheint.

7. Klassenflagge

J70-Klassenflagge

8. Bahn

Anlage A zeigt die Bahn einschließlich der Reihenfolge, in der die Bahnmarken zu passieren sind und die Seite, auf der sie zu lassen sind.

Falls eine Bahnmarke eines Gates fehlt, so ist die verbleibende Bahnmarke an Backbord liegen zu lassen (gegen den Uhrzeigersinn).

9. Bahnmarken

9.1. Die Bahnmarken 1, 2a und 2b sind Bojen, deren Farbe und Form an der Tafel für Bekanntmachungen angegeben wird.

9.2. Die Start- und Zielbahnmarken sind ein Boot der Wettfahrtleitung oder eine Boje mit orangefarbener Flagge gemäß Anhang A

10. Start

10.1. Die Startlinie befindet sich zwischen einem Mast oder Stab mit orangefarbener Flagge auf den Startbahnmarken.

10.2. Regel 26 ist wie folgt geändert

3 Minuten vor dem Startsignal: Ankündigungssignal durch Setzen der Klassenflagge mit einem Schallsignal

2 Minuten vor dem Startsignal: Vorbereitungssignal durch Setzen Flagge „P“ mit einem Schallsignal

1 Minute vor dem Startsignal: Niederholen Flagge „P“ mit einem Schallsignal

Startsignal: Niederholen Klassenflagge mit einem Schallsignal

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

11. Änderung des nächsten Bahnschenkels

WR 33 ist geändert in:

Wird am Gate Flagge „C“ zusammen mit einer Farbflagge mit wiederholten Schallsignalen gezeigt,

so hat sich die Position der Bahnmarke 1 geändert und es ist zur Bahnmarke 1 mit dieser Farbe (oder entsprechend farbiger Banderole) zu segeln.

12. Bahnabkürzung

Die Bahn wird nicht abgekürzt

13. Ziel

Die Ziellinie befindet sich zwischen einem Mast oder Stab mit orangefarbener Flagge auf den Zielbahnmarken.

14. Strafsystem, Proteste und Anträge auf Wiedergutmachung

14.1. Es wird mit Bahnschiedsrichtern gesegelt, wie in Anhang Q dieser Segelanweisung beschrieben.
Die Entscheidungen des Schiedsgerichtes sind gemäß WR 70.5 (b) endgültig.

14.2. Es können keine Proteste von einem Boot gegen folgende Punkte der Segelanweisung eingereicht werden:
17.1
19

15. Sollzeit und Zeitlimits

15.1. Die Sollzeit (Target-Time) beträgt 15 Minuten. Das Nicht-Einhalten der Sollzeit ist kein Grund für einen Antrag auf Wiedergutmachung. Das ändert WR 62.1(a).

15.2. Das Zeitlimit für das erste Boot beträgt 20 Minuten

15.3. Boote, die nicht innerhalb von 5 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 WR 35, A4 und A5.

16. Wertung

16.1. Zur Gültigkeit einer Regatta müssen mindestens 3 gültige Wettfahrten pro Team in der Wertung sein.

16.2. Die Wertung eines Teilnehmers in den Vorläufen ist die Summe seiner Einzelwertungen nach dem Low-Point-System der WR ohne Streicher.
Platz 1: 1 Punkt
Platz 2: 2 Punkte
Platz 3: 3 Punkte
u.s.w.

Platz 6: 6 Punkte

OCS, DNS, DNF, DSQ, ...: 7 Punkte

16.3. Haben die Teams trotz der Regelung zu 6.6 und 6.7 unterschiedliche Anzahl von Wettfahrten, so werden den Teams mit der geringeren Anzahl von Wettfahrten für die fehlenden Wettfahrten Punkte zugeteilt, die dem Durchschnitt aller ihrer Wertungen gemäß WR A10(a) entspricht.

17. Sicherheitsanweisung

17.1. Alle Teilnehmer müssen während der Wettfahrt grundsätzlich ein nach DIN EN 393 oder ISO DIN EN ISO 12402-5 zertifiziertes persönliche Auftriebsmittel tragen.

17.2. Ein Boot, das die Wettfahrt aufgibt muß unverzüglich die Wettfahrtleitung darüber informieren.

18. Ersetzen von Besatzung und Ausrüstung

18.1. Die Crew darf nur in begründeten Ausnahmefällen und nach Genehmigung durch die DSBL Regatta-Organisation geändert werden.

18.2. Das Ersetzen von beschädigter oder verlorener Ausrüstung darf ausschließlich durch das Bootsmanagement vorgenommen werden.

19. Crewwechsel

19.1. Jede Crew muß sich rechtzeitig am Shuttle-Steg zum Wechsel bereithalten. Letzter Zeitpunkt ist der vorhergehende Start.

19.2. Für den Fall des Wechsels auf dem Wasser: Nach Zieldurchgang erfolgt der Wechsel mit eingerollter Fock und stehendem Großsegel. Die Crew legt an dem jeweiligen Shuttleboot an und übergibt das Boot der nachfolgenden Mannschaft.

19.3. Nach dem Wechsel hat die nachfolgende Crew ca. 2 Minuten Zeit und Gelegenheit das Boot auf ordnungsgemäßen Zustand zu überprüfen. Spätere Reklamationen gelten nicht und führen ggf. nicht zu einer Startverschiebung.

20. Funktionsboote

Funktionsboote sind wie folgt durch weiße Flaggen mit Buchstaben gekennzeichnet:

Boote der Wettfahrtleitung: „RC“

Schiedsrichterboote: „JURY“

21. Elektronische Geräte

Eine Crew darf während der Wettfahrt weder über Funk senden noch Funkinformationen empfangen, die nicht allen Crews zur Verfügung stehen. Hilfsmittel zur Navigation sind nicht gestattet. Ausgenommen sind Uhren ohne Navigationsfunktionen.

22. Team-Boote und Coach-Boote

Team-Boote und Coach-Boote sind NICHT ZULÄSSIG.

23. Technischer Defekt und Schaden

23.1. Wenn ein Boot einen technischen Defekt hat, muß es spätestens direkt nach Zieldurchgang Flagge E setzen, um den Repair-Service auf sich aufmerksam zu machen.

23.2. Im Falle eines Schadens ist unmittelbar nach der Rückkehr an Land ein Schadensprotokoll gemäß Anhang D im Race-Office auszufüllen.

Anhänge

Anhang A: Bahn

Anhang B: Regeln zur Handhabung der Boote

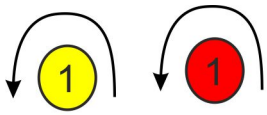
Anhang C: Werbung

Anhang D: Schadensprotokoll

Anhang E: Technische Ausfälle

Anhang Q: Segeln mit Bahnschiedsrichtern

Anhang A: Bahn



Bahnmarke 1 liegt von der Startlinie gesehen gegen den Wind.

Die Farbe der zu rundenden Bahnmarke 1 wird spätestens mit dem Ankündigungssignal am Startschiff durch eine gleichfarbige Flagge angezeigt.

Bahnmarke 1 ist Backbord zu runden,

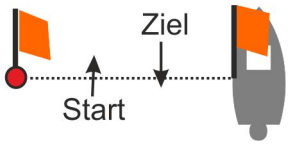
Die Bahnmarken 2a und 2b sind ein Tor.

Reihenfolge:

Start – 1 – 2a/2b – 1 -- Ziel

Reihenfolge in Verbindung mit Tafel „L“ am Startschiff:

Start – 1 – 2a/2b – 1 – 2a/b -- Ziel



Form und Farbe der Bahnmarken sind von dieser Zeichnung unabhängig, Bei Start- und Ziellinie kann die äußere Begrenzung auch ein Schlauchboot mit orangefarbener Flagge sein

Anhang B:

Regeln zur Handhabung der Boote

B1 Allgemeines

Unterschiede in den Booten trotz aller Maßnahmen zur Angleichung sind kein Grund für eine Wiedergutmachung, dies ändert WR62.

B2 Verbotene Maßnahmen

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

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

(b) Einbinden, Zusammenhalten oder Bergen (Herunternehmen) der Fock

(c) Jegliche Veränderungen und Anbringung von Zusatzteilen, soweit diese nicht übergeben wurden.

(d) Der Gebrauch der Ausrüstung anders als für den eigentlichen Bestimmungszweck.

(e) Der Austausch von Ausrüstungsgegenständen. Ausnahme: Schäden. Hier darf der Austausch ausschließlich durch das Bootsmanagement vorgenommen werden.

(f) Verlagerung der Ausrüstung vom normalen Stauplatz, außer wenn sie wie vorgesehen verwendet wird.

(g) Beschriften von Segeln, Boot oder gestellter Ausrüstung, perforieren von Segeln oder das Anbringen von zusätzlichen Windfäden in den Segeln.

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 Mannschaftsposition

(a) Die Crew darf nicht am stehenden Gut hängen, schieben oder ziehen um Gewicht außenbords zu verlagern oder Manöver zu unterstützen. Ausgenommen sind die

Relingsleinen, sofern an diesen nicht von außen gehangen wird.

(b) Die Crew darf nicht auf den Relingsleinen stehen, sitzen oder liegen, außer auf dem Heck-Korb, solange sich kein Bein außenbords befindet.

B4.2 Bugspriet

Das 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. An der Bahnmarke 1 darf der Bugspriet erst ausgefahren werden, wenn der Bug die Luv-Bahnmarke zum Runden in Luv passiert hat.

B4.3 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.

B4.4 Wird am Startschiff spätestens mit dem Ankündigungssignal der Wettfahrt die Signalflagge „W“ gezeigt, so bedeutet dieses, dass das Setzen des Gennakers in der Wettfahrt verboten ist.

B4.5 Regel 42.3(c) ist geändert, so dass das Pumpen mit der Gennakerschot und Großschot keinerlei Einschränkungen unterliegt.

Anhang C:

Werbung:

Regelung gilt nicht für die Deutsche Junioren Segel-Liga

Anhang D:

Schadensprotokoll

Anmerkung Wenn Sie einen Schaden am Boot bei dessen Übernahme erkennen, informieren Sie bitte die Wettfahrtleitung bevor Sie die Wettfahrt beginnen. Wettfahrt beginnen.	
Boots-Nummer	
Verantwortlicher Schiffsführer	
Datum und Zeit	
Beschreibung des Schadens	
Ursache des Schadens	

Nur für die Wettfahrtleitung

Schadensprotokoll erhalten (Datum und Zeit)	
Wurde die Reparatur zufriedenstellend durchgeführt	Ja/Nein
Geschätzte Reparaturkosten in !	
Kommentare	

Achtung:

Jeder Schiffsführer ist verpflichtet im Falle eines Schadens einen vollständigen Schadensbericht an die Wettfahrtleitung zu übergeben, wann immer er einen Schaden oder einen Verlust feststellt.

Anhang E:

Technische Ausfälle bei Bereitstellung der Boote durch den Veranstalter

E1 Wenn ein Boot einen technischen Ausfall im Wettfahrtgebiet hat, kann es eine Änderung der Wertung beantragen, indem es bei der ersten zumutbaren Gelegenheit nach dem technischen Ausfall Flagge Echo zeigt und stehen lässt, bis dies von der Wettfahrtleitung oder einem Bahnschiedsrichter bestätigt wird. Wenn möglich, sollte es die Wettfahrt fortsetzen.

E2 Das Schiedsgericht muss den Antrag auf Änderung der Wertung in Übereinstimmung mit den Regeln E3 und E4 entscheiden. Es kann Beweise auf jede ihr angemessen erscheinende Art aufnehmen und ihre Entscheidung mündlich mitteilen.

E3 Entscheidet das Schiedsgericht, dass die Wertung eines Bootes wesentlich beeinträchtigt wurde und der technische Ausfall nicht auf ein Verschulden der Besatzung zurückzuführen war und dass eine verhältnismäßig sachkundige Besatzung den technischen Ausfall unter den gegebenen Umständen nicht hätte vermeiden können, muss sie eine Entscheidung so gerecht wie möglich treffen. Das kann sein: Dem Boot eine Wertung gemäß WRA10(a) zu geben oder, falls die Zieldurchgangsposition des Bootes absehbar war, ihm die dieser Position entsprechenden Punkte zuzuweisen. Ist die Position des Bootes zum Zeitpunkt des technischen Ausfalls zweifelhaft, so ist zu Ungunsten des Bootes zu entscheiden.

E4 Ein technischer Ausfall infolge schadhaften gestellten Materials oder aufgrund eines Regelverstoßes durch einen Konkurrenten ist in der Regel nicht als Verschulden der Besatzung anzusehen, während es ein technischer Ausfall infolge Nachlässigkeit, Kenterung oder fehlerhafter Bedienung ist. Das Durchrutschen einer Klemme, das Brechen des Pinnenauslegers oder das Öffnen eines Schäkels im Sichtbereich, gelten nicht als technischer Ausfall auf Grund schadhaft gestellten Materials. Bestehen Zweifel am Verschulden der Besatzung, muss zugunsten des Bootes entschieden werden.

Anhang Q:

Fleet-Race mit Bahnschiedsrichtern

Diese Segelanweisung ändert die Definition richtiger Kurs und die Regeln 20, 28.2, 44, 60, 61, 62,63, 64.1, 65, 66, 70, 78.3.

Q1 Änderungen der Wettfahrtregeln

Weitere Änderungen der Wettfahrtregeln sind in Q2, Q3, Q4, und Q5 beschrieben

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

(a) Ergänze zur Definition "richtiger Kurs": Ein Boot, das eine Strafe ausführt oder manövriert um eine Strafe auszuführen, segelt keinen richtigen Kurs

(b) Wenn Regel 20 gilt, sind folgende Armzeichen zusätzlich zu den Zurufen notwendig: 1. Für „Raum zum Wenden" Wiederholtes und deutliches Zeigen nach Luv; und

2.Für „Wenden Sie": Wiederholtes und deutlich sichtbares Zeigen auf das andere Boot und Winken mit dem Arm nach Luv.

Q1.2 Änderungen zu Regeln, die Proteste, Anträge auf Wiedergutmachungen, Strafen und Entlastung betreffen

(a) Der erste Satz von Regel 44.1 wird ersetzt durch: „Ein Boot kann eine Halbe-Drehung-Strafe gemäß Q.1.2(b) annehmen, wenn es möglicherweise während der Wettfahrt gegen eine Regel von Teil 2 (außer Regel 14, wenn es Schaden oder Verletzung verursacht hat) oder Regel 31 oder 42 oder eine in Anhang B4.1 bzw. B4.2 dieser Segelanweisung beschriebene Regel verstoßen hat.

(b) Eine Halbe-Drehung-Strafe ist wie folgt auszuführen: Vor dem Start und auf einem Schenkel zu einer Luv-Bahnmarke, muß es halsen und so bald wie vernünftigerweise möglich auf einen Amwind-Kurs luven. Auf einem Schenkel zu einer Lee-Bahnmarke oder der Ziellinie muß es wenden und so bald wie vernünftigerweise möglich auf einen Kurs tiefer als Halbwindkurs abfallen.

(c) Regel 60 ist ersetzt durch: Ein Boot kann gegen ein anderes Boot protestieren oder Wiedergutmachung beantragen, vorausgesetzt es beachtet dabei die Segelanweisungen Q2.1 und Q2.3.

(d) Der dritte Satz von Regel 61.1(a) und Regel 61.1(a)(2) sind gestrichen.

(e) Regel 62.1(a) und 62.1(b) ist beschränkt auf die in Anhang E beschriebenen Fälle, Regel 62.1(d) ist gestrichen.

(f) Regel 64.1(a) ist geändert, so daß die Bahnschiedsrichter ein Boot ohne Verhandlung entlasten können. Diese Regel hat Vorrang vor jeder dazu im Widerspruch stehenden Regel dieses Anhangs.

Q2 Proteste und Anträge auf Wiedergutmachung durch ein Boot

Q2.1 Während der Wettfahrt darf ein Boot gegen ein anderes Boot wegen Verstoßes gegen eine Regel des Teils 2 (außer Regel 14) oder Regel 31 oder 42 protestieren, jedoch darf es gegen einen Verstoß nach einer Regel des Teils 2 nur protestieren, wenn es in den Vorfall verwickelt ist. Um zu protestieren muß es „Protest" rufen und deutlich sichtbar eine Flagge Y zeigen. Beides muß bei der ersten zumutbaren Gelegenheit erfolgen. Es soll 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 Halbe-Drehung-Strafe gemäß Q1.2(b) 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 spätestens 2 Minuten nach Zieldurchgang des letzten Bootes am Zielschiff mitteilen. Dasselbe Zeitlimit gilt für Proteste nach Segelanweisung 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 Q2.3 einging.

Q2.5 Der Vertreter der Crew, die protestiert bzw. Wiedergutmachung beantragt muß sich nach dem Bootswechsel im Shuttleboot zu einer Verhandlung auf dem Wasser bereithalten.

Q3 Durch Bahnschiedsrichter gegebene Signale und Strafen

Q3.1 Ein Bahnschiedsrichter signalisiert eine Entscheidung folgendermaßen:

(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.

(d) Eine gelbe Flagge zusammen mit einem langen Schallsignal bedeutet: „Eine Verwarnung wegen Verstoßes gegen die Segelanweisung B4.1 oder B4.2 wird ausgesprochen“. Der Bahnschiedsrichter wird durch Zuruf oder deutliches Zeigen jedes von der Verwarnung betroffene Boot identifizieren.

Q3.2 (a) Ein Boot, das nach Segelanweisung Q3.1(b) bestraft wurde, muß eine Ein-Drehung-Strafe gemäß Regel 44.2 ausführen.

(c) Ein Boot das nach Segelanweisung Q3.1(c) disqualifiziert wurde, muß unverzüglich das Bahngebiet verlassen.

(d) Ein Boot, das ein zweites Mal innerhalb der Regatta eine Verwarnung nach Q3.1(d) erhielt, muß eine Eine-Drehung-Strafe gemäß Regel 44.2 ausführen. Tut es das nicht, wird es in dieser Wettfahrt disqualifiziert. Wenn ein Boot nach einer Verwarnung gemäß Segelanweisung Q3.1(d) eine Eine-Drehung-Strafe ausführt oder disqualifiziert wird, sind alle bisherigen Verwarnungen gestrichen.

Q4 Durch Bahnschiedsrichter veranlaßte Strafen und Protest; Runden und Passieren von Bahnmarken

Q4.1 Wenn ein Boot

(a) gegen Regel 31 verstoßen hat und keine Strafe ausgeführt hat,
(b) gegen Regel 42 verstoßen hat,
(c) gegen die Regeln B4.1, B4.2 oder B4.4 des Anhangs dieser Segelanweisungen verstoßen hat,
(d) trotz Ausführung einer Strafe einen Vorteil erhalten hat,
(e) absichtlich gegen eine Regel verstoßen hat,
(f) einen Verstoß gegen das sportliche Verhalten begangen hat,
(g) Segelanweisung Q3.2 nicht befolgt hat oder eine Strafe nicht ausgeführt hat, wenn dies durch Bahnschiedsrichterentscheidung gefordert war,

kann ein Bahnschiedsrichter es ohne Protest durch ein anderes Boot bestrafen.

Der Bahnschiedsrichter kann eine oder mehrere Ein-Drehung-Strafen gemäß Regel 44.2 auferlegen und jede in Übereinstimmung mit Segelanweisung Q3.1(b) signalisieren, ein Boot gemäß Segelanweisung Q3.1(d) verwarnen oder es gemäß Segelanweisung Q3.1(c) disqualifizieren oder den Vorfall an das Schiedsgericht für evtl. weitere Maßnahmen melden. Wenn ein Boot gemäß Q4.1(g) für nicht ausführen oder falsch ausführen einer Strafe bestraft wird, ist die ursprüngliche Strafe gestrichen.

Q4.2 (a) Ein Boot darf eine Bahnmarke nicht auf der falschen Seite runden oder passieren. Wenn

es dies macht, darf es nur dann den Fehler in Übereinstimmung mit Regel 28.2 korrigieren, wenn es dies tut bevor es die nächste Bahnmarke rundet bzw. passiert hat oder durchs Ziel gegangen ist.

(b) Wenn ein Boot gegen Segelanweisung Q4.2(a) verstoßen hat und seinen Fehler nicht vor dem Runden bzw. Passieren der nächsten Bahnmarke oder dem Zieldurchgang korrigiert hat, kann ein Bahnschiedsrichter es gemäß Segelanweisung Q3.1(c) disqualifizieren.

Q4.3 Ein Bahnschiedsrichter, der entscheidet, dass aufgrund eigener Beobachtung oder aufgrund eines Berichts aus beliebiger Quelle, ein Boot gegen eine andere Regel, als die Segelanweisungen 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. Er soll jedoch das Schiedsgericht nicht wegen eines Verstoßes gegen Regel 14 informieren, wenn kein Schaden oder keine Verletzung vorliegen.

Q5 Proteste, Anträge auf Wiedergutmachung und Wiedereröffnung, Berufung, andere Vorgehensweisen

Q5.1 Keinerlei Vorgehen ist in Bezug auf eine Handlung oder Unterlassung der Wasserschiedsrichter zulässig.

Q5.2 Ein Boot darf einen Antrag auf Wiedergutmachung oder eine Berufung nicht mit der Annahme begründen, dass eine Handlung, Unterlassung oder Entscheidung der Bahnschiedsrichter oder des Schiedsgerichts fehlerhaft war. In Regel 66 wird der dritte Satz geändert in „Eine Protestpartei kann eine Wiederaufnahme einer Verhandlung nicht beantragen."

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

(b) Das Schiedsgericht kann in jeder ihm angemessen erscheinenden Weise Beweise aufnehmen und die Verhandlung in der Form durchführen, die es für geeignet hält und die von ihm getroffene Entscheidung mündlich verkünden.

(c) Wenn das Schiedsgericht entscheidet, dass ein Regelverstoß keine Auswirkung auf das Ergebnis der Wettfahrt hat, kann es eine Strafe in Form von Punkten oder Teilen von Punkten aussprechen oder eine andere Entscheidung treffen, die es für angemessen hält und die auch darin bestehen kann, dass es keine Strafe auferlegt.

Q5.4 Die Wettfahrtleitung darf nicht gegen ein Boot protestieren, außer aufgrund 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.