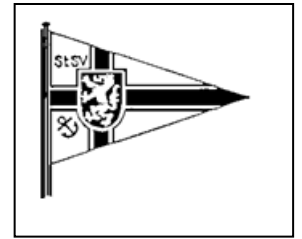


Segelanweisungen 2017 LL Steiermark



Regeln

1.1. Die Regatta unterliegt den Regeln wie sie in den „Wettfahrtregeln Segeln 2017-2020“ festgelegt sind.

1.2. Es gelten die in Anhang B dieser Segelanweisung beschriebenen Regeln zur Handhabung der Boote.

1.3. Es gelangt Addendum Q gemäß Anhang Q zur Anwendung.

2. Mitteilungen für die Teilnehmer

Mitteilungen für die Teilnehmer werden an der offiziellen Tafel für Bekanntmachungen ausgehängt, die sich im, oder am Clubhaus befinden.

3. Änderungen der Segelanweisungen

Änderungen der Segelanweisungen werden spätestens 30 Minuten vor dem Ankündigungssignal der Wettfahrt bekannt gegeben, ab der sie gelten.

Änderungen der Segelanweisungen, die mündlich am Wasser kommuniziert werden, treten sofort in Kraft.

4. Signale

4.1. Signale an Land werden am offiziellen Flaggenmast gesetzt.

4.2. Wenn die Flagge AP an Land gesetzt wird, erfolgt das nächste Ankündigungssignal frühestens 15 Minuten nach Niederholen von AP an Land. Dies ändert Wettfahrtsignal AP.

4.3. 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.

4.4. Wird auf dem Startschiff Flagge W gesetzt, ist die Verwendung des Gennakers untersagt.

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

5. Zeitplan

5.1. Trainingsmöglichkeiten

Alle Teilnehmer haben am Freitag die Möglichkeit auf den Regattabooten zu trainieren. Die Trainingszeiten werden vorab nach Anmeldung vor Ort beim Check-In an die Teilnehmer vergeben. Die Wettfahrtleitung kann die Trainingszeiten z.B. aufgrund der herrschenden Wetterbedingungen verkürzen oder verschieben, wobei die Reihenfolge der Trainingszeiten bestehen bleiben kann. Änderungen werden vor Ort bekannt gegeben.

5.2. Pairing-Listen

Die Reihenfolge und Anzahl der Wettfahrten erfolgt gemäß der Pairing-Liste. Die Pairing-Liste wird vor der Auslosung veröffentlicht. Sie kann bei einem Nichtantreten von Mannschaften oder Ausfall von Booten von der Wettfahrtleitung geändert werden.

5.3. Ausfall von Booten

Wenn die Wettfahrtleitung ein Boot nicht innerhalb einer angemessenen Zeit freigeben kann, kann die Wettfahrtleitung die Wettfahrt auch ohne dieses Boot starten. Die Wettfahrtleitung entscheidet über das weitere Vorgehen.

5.4. Briefing

Das erste Briefing findet am Samstag um 09:00 Uhr statt.

Samstags nach dem Einlaufen findet ein Debriefing mit Wettfahrtleitung und Umpires statt.

Das Ankündigungssignal für die erste Wettfahrt ist Samstag um 10:00 Uhr. Die weiteren Wettfahrten werden direkt im Anschluss mit Boot und Crewwechsel gemäß der Pairing- Liste auf dem Wasser oder am Wechselsteg durchgeführt.

Die Zeit für das erste Ankündigungssignal am zweiten Wettfahrttag ist 09:00 Uhr. Die letzte Möglichkeit für das Ankündigungssignal eines neuen Flights ist Sonntag um 14.30 Uhr, die letzte Möglichkeit für ein Ankündigungssignal ist Sonntag um 15:00 Uhr.

6. Klassenflagge

Als Klassenflagge wird die Abbildung der Fahne des Bundeslandes Steiermark gezeigt.

7. Wettfahrtgebiet Das Wettfahrtgebiet ist der Grundlsee.

8. Bahn

8.1. Anhang A zeigt die Bahn einschließlich der Reihenfolge, in der die Bahnmarken abzusegeln sind und die Seite, auf der sie zu passieren sind.

8.2. Regel 32 ist ersetzt durch: „Nach dem Startsignal kann die Wettfahrtleitung eine Wettfahrt abkürzen oder abbrechen wegen jeglichen Grundes, nachdem der Chief Umpire die Entscheidung bestätigt hat“.

9. Bahnmarken

9.1. Die Bahnmarken 1, 2a und 2b sind rote, zylinderförmige Bojen, sie können aus technischen Gründen kurzfristig geändert werden.

9.2. Die Start- und Zielbahnmarken sind ein Boot der Wettfahrtleitung und eine gelbe zylinderförmige Boje

10. Start

10.1. Die Startlinie wird gebildet durch einen Mast mit oranger Flagge auf dem Startboot und einer gelben Boje.

10.2. Fünf Minuten vor dem geplanten Startsignal wird die Flight-Nummer am Startboot angezeigt und die orange Flagge gesetzt.

Zeit Bedeutung

5 Min. Flagge Orange keine zeitlich genaue Einhaltung.

3 min Setzen der Klassenflagge mit einem Schallsignal.

2 min. Vorbereitungssignal Setzen Flagge „P“ mit einem Schallsignal

1 min. Streichen Flagge „P“ mit einem Schallsignal

Startsignal Streichen der Klassenflagge mit einem Schallsignal

10.3. Regel 26 ist wie folgt geändert

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

11. Ziel

Die Ziellinie wird gebildet durch einen Mast mit oranger Flagge auf dem Boot der Wettfahrtleitung und einer gelben Boje

12. Strafsystem Proteste und Anträge auf Wiedergutmachung Dies ändert Punkt 11 der Ausschreibung.

12.1. Es wird ein Direct Judging System gemäß Addendum Q, wie in Anhang Q dargestellt, angewendet.

12.2. Die Entscheidungen des Schiedsgerichts sind gemäß WRS 70.5(b) endgültig. Eine Berufung gegen eine solche Entscheidung ist nicht zulässig.

12.3. 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.

13. Zeitlimits

13.1. Die Sollzeit (Target-Time) für das erste Schiff beträgt 15 Minuten. Das nicht Einhalten der Sollzeit ist kein Grund für einen Antrag auf Wiedergutmachung. Das ändert WRS 62.1(a).

13.2. Das Zeitlimit für das erste Boot beträgt 25 Minuten.

13.3. 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.

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 WR 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 WR A 8. Dieses System der Punktgleichheit wird auch auf das Ergebnis in der Endtabelle angewendet.

15. Code of Conduct

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

- Erstes Briefing
- Briefing am Samstagabend
- Siegerehrung
- Allfällige Medientermine.

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

16. Ersetzen der Ausrüstung

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

16.2. Vor dem Ankündigungssignal, innerhalb von zwei Minuten nach dem Zieldurchgang oder innerhalb von fünf Minuten nach der Übernahme eines Schiffes – was auch immer später ist - kann eine Mannschaft die Flagge „GRÜN/WEISS“ setzen, um einen Schaden oder ein Gebrechen an ihrem Schiff, ihren Segeln oder eine Verletzung eines Mannschaftsmitglieds zu signalisieren und eine Startverschiebung zu verlangen. Sie hat so bald wie möglich ins Lee des Startschiffes zu kommen und dort zu bleiben, außer das Bootsmanagement entscheidet anderweitig.

16.3. Die Regattaleitung entscheidet über zugestandene Reparaturzeiten, Änderungen des Programms oder lässt Flights ohne das betreffende Boot starten.

16.4. Jedes Team, das einen Schaden am Boot oder an den Segeln hatte, muss ein Schadensprotokoll beim Scoring ausfüllen, sobald es an Land zurückgekehrt ist.

17. Crewwechsel

17.1. Jedes Team muss sich rechtzeitig am Wechsel-Steg bereithalten. Letzter Zeitpunkt ist 5 min nach dem vorhergegangenen Start.

17.2. Nach Zieldurchgang erfolgt der Wechsel mit eingeholter Fock und stehendem Großsegel. Den Anweisungen des Fahrers des Shuttleboots ist Folge zu leisten.

18. Offizielle Boote

Offizielle Boote sind wie folgt gekennzeichnet:

- Schiedsrichterboote: „JURY“
- Presseboote: „Presse“

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.

20. Team-Boote und Coach-Boote

Team-Boote und Coach-Boote sind nicht zugelassen.

21. Werbung

21.1. Werbung an den Booten durch die Teilnehmer ist auf die Flagge am Heckkorb beschränkt und muss Anhang C entsprechen.

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

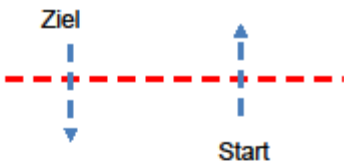
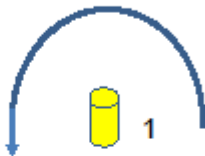
22. Sicherheit

22.1. Alle Teilnehmer müssen während der Wettfahrt ein nach ISO-Norm 12402-5 (oder gleichwertig) zertifiziertes Auftriebsmittel mitführen. Dies ändert WRS 40.

22.2. Ein Boot, das die Wettfahrt aufgibt, muss unverzüglich das Wettfahrtkomitee darüber informieren.

Anhang A - Darstellung der Bahn

Kurs :: Start – 1 – 2a/b– 1- Ziel



Anhang B – Regeln zur Handhabung der Schiffe

B1 Allgemeine Unterschiede in den Booten trotz aller Maßnahmen zur Angleichung sind kein Grund für eine Wiedergutmachung, dies ändert WR62.

B2 Verbotene Maßnahmen (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 WR 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 Von den Teams erkannte Mängel oder Schäden sind einem Bootsmanager sofort anzuzeigen.

B4 Weitere Regeln

B4.1 Mannschaftsposition

(a) Die Crew darf den Oberkörper incl Gesäß unter Zuhilfenahme der Ausreitgurte nach Aussenbord verlagern.

(b) Beim Wenden oder Halsen darf die Crew sich nicht am stehenden Gut oberhalb der Spannschlösser festhalten, um das Manöver zu unterstützen.

(c) Beim Wenden oder Halsen darf die Crew sich nicht an den Fallen entlang des Mastes festhalten, um das Manöver zu unterstützen

B4.2 Bugsprit

Der Bugsprit 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 Bugsprit gesetzt werden, bevor der Bug nicht eine gedachte Linie $> 90^\circ$ zum wahren Wind an der Bahnmarke 1 passiert hat.

B4.3 Wanten und Vorstag Wanten und Vorstag dürfen während der ganzen Zeit auf dem Wasser nicht verstellt werden.

B4.4 Schwert

Die Position des Schwertes darf verändert werden.

Anhang Q – ADDENDUM Q

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

Q1 ÄNDERUNGEN DER WETTFAHRTREGELN SEGELN

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

Q1.1 Änderungen der Definitionen und der WRS 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 keinen Richtigen Kurs“. ☒

(b) Wenn WRS 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, die Proteste, Anträge auf Wiedergutmachung, Strafen und Entlastung betreffen

(a) Der erste Satz von WRS 44.1 wird ersetzt durch: „Ein Boot kann eine Ein-Drehung-Strafe in Übereinstimmung mit WRS 44.2 ☒ annehmen, wenn es während einer Wettfahrt möglicherweise eine Regel von Teil 2 (ausgenommen WRS 14, wenn es Schaden oder eine Verletzung verursacht hat) oder WRS 31 oder WRS 42 verletzt hat.“ ☒

(b) WRS 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 WRS 61.1(a) und die gesamte WRS 61.1(a)(2) sind gestrichen. ☒

(d) WRS 62.1(a), (b) und (d) sind bis auf die Ausnahme in SI 12.3 gestrichen.

(e) WRS 64.1(a) ist geändert, sodass die Bahnschiedsrichter ein Boot ohne Verhandlung entlasten können. Diese Regel hat Vorrang vor jeder dazu im Widerspruch stehenden Regel in diesem Anhang. ☒

(f) WRS P1 bis P4 gelten nicht.

Q2 PROTESTE UND ANTRÄGE AUF WIEDERGUTMACHUNG VON BOOTEN

Q2.1 Während der Wettfahrt darf ein Boot gegen ein anderes Boot wegen Verstoßes gegen eine Regel des Teils 2 (außer WRS 14) oder WRS 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 rote Flagge 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 Protestanhörung. Ein Boot, das in den Vorfall verwickelt war, kann einen Regelverstoß durch Annahme einer Ein-Drehung- Strafe gemäß WRS 44.2 anerkennen. Der Bahnschiedsrichter kann ein Boot bestrafen, das eine Regel verletzt hat und nicht entlastet wurde, es sei denn, das betroffene Boot hat eine freiwillige Strafe angenommen.

Q2.3 Nach dem Zieldurchgang informiert das Wettfahrtskomitee die Teilnehmer über ihr Ergebnis. Nach dem Zieldurchgang des letzten Schiffes oder nach Ablauf der Frist gemäß SI 13.3 – was auch immer früher ist - setzt die Wettfahrtleitung Flagge B mit einem langen Schallsignal. Flagge B wird nach zwei Minuten mit

einem Schallsignal gestrichen. Sollte das Wettfahrtkomitee Änderungen in der Wertung vornehmen während Flagge B gesetzt ist, wird es Flagge L mit einem Schallsignal setzen. Flagge B wird ab diesem Zeitpunkt mindestens weitere zwei Minuten gezeigt.

Q2.4 Ein Boot, das beabsichtigt

(a) gegen ein anderes Boot nach einer anderen Regel, als der Anweisung Q3.2 oder WRS 28 oder den in Q2.1 genannten Regeln zu protestieren, oder ☒

(b) gegen ein Boot nach WRS 14 zu protestieren, wenn die Berührung Schaden oder Verletzung verursacht hat, oder ☒

(c) Wiedergutmachung zu beantragen

muss dies dem Wettfahrtkomitee, vor oder während Flagge B gesetzt ist, mitteilen. Dasselbe Zeitlimit gilt für Proteste nach Q5.5. Das Protestkomitee kann diese Frist verlängern, wenn dafür gute Gründe vorliegen.

Q2.5 Das Wettfahrtkomitee informiert unverzüglich das Protestkomitee über jeden Protest oder jeden Antrag auf Wiedergutmachung, der nach Q2.4 einging.

Q3 SIGNALE DER BAHNSCHIEDSRICHTER UND STRAFEN DURCH DIE SCHIEDSRICHTER

Q3.1 Ein Bahnschiedsrichter 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 BAHNSCHIEDSRICHTERN INITIERT WURDEN; RUNDEN UND PASSIEREN VON BAHNMARKEN

Q4.1 Wenn ein Boot

(a) WRS 31 verletzt und keine Strafe annimmt, ☒

(b) WRS 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) gegen SI 4.3, 4.4, 4.5, 22.1, B4.1 oder B4.2 verstößt,

(g) nicht Q3.2 entspricht oder keine Strafe annimmt, wenn dies von einem Bahnschiedsrichter gefordert wurde, kann ein Bahnschiedsrichter es ohne einen Protest durch ein anderes Boot bestrafen. Der Bahnschiedsrichter kann eine oder mehrere Ein-Drehung-Strafen gemäß WRS 44.2 verhängen, jede signalisiert gemäß Q3.1(b) oder es disqualifizieren gemäß Q3.1(c) oder über den Vorfall einen Bericht an das Protestkomitee weitergeben, das diesen Vorfall weiter behandeln kann. Wenn ein Boot dafür bestraft wird, dass es nach Q4.1(g) keine Strafe angenommen hat oder sie korrekt ausgeführt hat, so ist die ursprüngliche Strafe aufgehoben. ☒

Q4.2 Der letzte Satz der WRS 28.2 ist verändert wie folgt: Ein Boot darf 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. Ein Boot, das seinen Fehler nicht vor dem Runden bzw. Passieren der nächsten Bahnmarke oder dem Zieldurchgang korrigiert hat, ist nach Q3.1(c) zu disqualifizieren.

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 WRS 28 oder die in Q2.1 genannten Regeln verstoßen hat, kann das Protestkomitee informieren, um gemäß WRS 60.3 zu handeln. Wenn kein Schaden oder keine Verletzung vorliegen, wird er jedoch das Schiedsgericht nicht wegen eines Verstoßes gegen WRS14 informieren.

Q5 PROTESTE; WIEDERGUTMACHUNG UND WIEDERAUFNAHME; BERUFUNGEN; WEITERE SCHRITTE

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

Q5.2 Ein Boot darf eine Berufung nicht mit der Annahme begründen, dass eine Handlung, Unterlassung oder Entscheidung der Bahnschiedsrichter fehlerhaft war. Eine Protestpartei darf eine Berufung nicht auf Basis der Entscheidung des Protestkomitees begründen. In WRS 66 wird der dritte Satz geändert in „Eine Protestpartei kann eine Wiederaufnahme einer Anhörung nicht beantragen.“ ☒

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

(b) Das Protestkomitee 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 Protestkomitee 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.

(d) Wenn das Protestkomitee ein Boot in Übereinstimmung mit Q5.3 bestraft oder eine Standardstrafe zur Anwendung kommt, werden alle anderen Boote über die Änderung in der Wertung des bestraften Bootes informiert. ☒

Q5.4 Das Wettfahrtkomitee kann nicht gegen ein Boot protestieren.

Q5.5 Das Protestkomitee kann gegen ein Boot nach WRS 60.3 protestieren. Es wird aber nicht wegen eines Verstoßes gegen die Segelanweisungen Q3.2 und WRS 28, oder eine der in Q2.1 aufgeführten Regeln oder WRS 14, außer im Falle eines Schadens oder einer Verletzung, protestieren.