

## Segelanweisungen Liga in the City 2020

Version 2.1, 18.8.2020

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.
  - 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.
3. Änderungen der Segelanweisungen  
Änderungen der Segelanweisungen werden spätestens 30 Minuten vor dem Ankündigungssignal der Wettfahrt bekannt gegeben, ab der sie gelten. Betreffen die Änderungen das Programm, so werden sie spätestens bis 30 Minuten nach Sonnenuntergang am Vortag bekannt gegeben.
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 WRS 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. Verwendung des Gennakers
    - 4.4.1. Wird Flagge W vor oder mit dem Ankündigungssignal angezeigt, ist die Verwendung des Gennakers untersagt.
    - 4.4.2. Nach dem Startsignal kann das Wettfahrtkomitee an einer Bahnmarke durch Zeigen der Flagge W mit wiederholten Schallsignalen die Verwendung des Gennakers untersagen.
    - 4.4.3. Wenn Flagge W gezeigt wurde, kann das Wettfahrtkomitee an einer Bahnmarke durch Zeigen der Flagge R mit wiederholten Schallsignalen anzeigen, dass der Gennaker wiederverwendet werden darf.
  - 4.5. Wird Flagge E vor dem Ankündigungssignal angezeigt, ist das Großsegel zu reffen.
5. Zeitplan
  - 5.1. Pairing-Listen  
Die Reihenfolge und Anzahl der Wettfahrten erfolgt gemäß der Pairing-Liste. Die Pairing-Liste kann bei einem Nichtantreten von Mannschaften oder Ausfall von Booten vom Regattamanagement geändert werden.
  - 5.2. Ausfall von Schiffen  
Wenn das Bootsmanagement ein Boot nicht innerhalb einer angemessenen Zeit freigeben kann, kann das Regattamanagement die Wettfahrt auch ohne dieses Boot starten. Das Regattamanagement entscheidet über das weitere Vorgehen.

5.3. Briefings

Das erste Briefing findet am Samstag, um 11.00 Uhr statt.

Das Ankündigungssignal für die erste Wettfahrt ist Samstag 12.00 Uhr. Die weiteren Wettfahrten werden direkt im Anschluss mit Boot und Crewwechsel gemäß der Pairing- Liste auf dem Wasser oder am Wechselsteg durchgeführt.

Samstags, 30 min nach dem Einlaufen bieten die Umpires ein für die Teams freiwilliges Debriefing an.

Die Zeit für das erste Ankündigungssignal am Sonntag ist 10.00 Uhr.

Die letzte Möglichkeit für ein Ankündigungssignal ist Sonntag um 16.00 Uhr.

6. Klassenflagge

Die Klassenflagge ist eine boats2sail Flagge

7. Wettfahrtgebiet

Das Wettfahrtgebiet ist Neue Donau (nördlich der Reichsbrücke).

8. Bahn

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

8.2. WRS 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 gelbe Tetraeder Bojen.

9.2. Die Start- und Zielbahnmarken sind die leeseitige Kante des Flosses vor dem Event Container und eine rote Zylinder Boje.

10. Start

Spätestens fünf Minuten vor dem geplanten Startsignal wird die Flight-Nummer an der Tafel am Ufer angezeigt und die orange Flagge gesetzt.

10.1. WRS 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 |

- 10.2. Boote, die später als 3 Minuten nach ihrem Startsignal starten, werden ohne Verhandlung als DNS gewertet. (Änderung WRS A4)
11. Ziel  
Die Ziellinie wird durch die windabgewandte Kante des Flosses vor dem Eventcontainer und einer roten Zylinder 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 dieser Segelanweisung dargestellt, angewendet.
  - 12.2. Die Entscheidungen des Protestkomitees 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 Protestkomitee sich die Möglichkeit vor, Anträge auf Wiedergutmachung im Sinne der WRS 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 20 Minuten.
  - 13.3. 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 WRS 35, A4 und A5.
14. Wertungen
  - 14.1. Zur Gültigkeit einer Regatta müssen mindestens 2 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 A8.2. Dieses System der Punktgleichheit wird auch auf das Ergebnis in der Endtabelle angewendet.
  - 14.5. Verstößt ein Team während einer Wettfahrt gegen die Crewanzahl von 4 Personen oder erscheint ein Team nicht rechtzeitig am Wechselsteg gem. Segelanweisung Punkt 17.2, so wird dieses Team in dieser Wettfahrt ohne Anhörung am letzten Platz 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.
15. Code of Conduct

- 15.1. Die Anwesenheit des Skippers ist bei folgenden Gelegenheiten verpflichtend:
  - Erstes Briefing
  - 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. 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 zwei 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. Das Regattamanagement entscheidet über zugestandene Reparaturzeiten, Änderungen des Programms oder lässt Flights ohne das betreffende Boot starten.
  - 16.4. Jedes Team, das einen Schaden am Schiff oder an den Segeln hatte, muss ein Schadensprotokoll beim Scoring ausfüllen, sobald es an Land zurückgekehrt ist.
17. Crewwechsel
  - 17.1. Jeder Skipper hat vor dem Betreten des Shuttle-Stegs die SeglerInnen-Liste für die nächste Wettfahrt beim Scoring abzugeben. Jeder Skipper ist dafür verantwortlich, dass die Crewanzahl zu jedem Zeitpunkt eingehalten wird.
  - 17.2. Jedes Team muss sich rechtzeitig am Shuttle-Steg zum Wechsel bereithalten. Letzter Zeitpunkt ist der vorhergehende Start.
  - 17.3. Nach Zieldurchgang erfolgt der Wechsel mit eingeholter Fock und stehendem Großsegel. Den Anweisungen des Fahrers des Shuttleboots ist Folge zu leisten.
18. Offizielle Schiffe  
Offizielle Schiffe sind wie folgt gekennzeichnet:
  - Schiedsrichterboote: „J“
  - 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.
  - 19.2. Der Veranstalter kann jedem Boot ein VHF-Funkgeräte auf einer voreingestellten Frequenz zur Verfügung stellen. Das Wettfahrtskomitee und die Schiedsrichter können diesen Kanal verwenden, um

Informationen an die Teilnehmer weiter zu geben. Fehler und Unterlassungen im Rahmen dieser Kommunikationsmethode sind kein Grund für Wiedergutmachung. Dies ändert WRS 62.1(a).

20. Team-Boote und Coach-Boote

Team-Boote und Coach-Boote sind nicht zugelassen.

21. Werbung

21.1. Werbemöglichkeiten der Teams an den Booten wird noch bekanntgegeben.

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. **Jeder teilnehmende Segler hat selbst für sein entsprechendes Auftriebsmittel (Rettungsweste) zu sorgen.**

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

**1. Regattamanagement / Offizielle**

Organisation: Roland Regnemer, Markus Hiebeler

Wettfahrtleitung: Markus Schwarz

Schiedsgericht: Markus Hiebeler

## Anhang D Schadensprotokoll

|               |       |
|---------------|-------|
| BOOTS NUMMER: | CLUB: |
| FLIGHT:       | RACE: |
| SCHADSTELLE:  |       |



(zutreffendes Einkreisen)

**BESCHREIBUNG DES SCHADENS:**

**URSACHE DES SCHADENS:**  
(wenn bekannt)

**DATUM:**

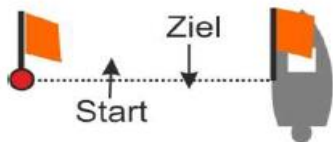
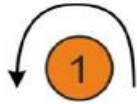
**UNTERSCHIFT:**

**SCHADENSNUMMER:**

## Anhang A - Darstellung der Bahn

Bahn: Start – 1 – 2a/2b – 1 – Ziel

!



## Anhang B – Regeln zur Handhabung der Schiffe

1. Allgemeines  
Unterschiede in den Booten trotz aller Maßnahmen zur Angleichung sind kein Grund für eine Wiedergutmachung, dies ändert WRS 62.
2. Verbotene Maßnahmen Um unmittelbaren Schaden oder Verletzung abzuwenden, sind folgende Punkte untersagt (Ausnahmen nur im Notfall oder auf Anweisung durch Wettfahrtleitung bzw. Bahnschiedsrichter)
  - 2.1. Das Segeln in einer Weise, die einen ernsthaften Schaden oder Verletzung verursachen könnte (Siehe auch WRS 14).
  - 2.2. Jegliche Veränderungen und Anbringung von Zusatzteilen, soweit diese nicht übergeben wurden.
  - 2.3. Der Gebrauch der Ausrüstung anders als für den eigentlichen Bestimmungszweck.
  - 2.4. Der Austausch von Ausrüstungsgegenständen. Ausnahme: Schäden. Hier darf der Austausch ausschließlich durch das Bootsmanagement vorgenommen werden.
  - 2.5. Verlagerung der Ausrüstung vom normalen Stauplatz, außer wenn sie wie vorgesehen verwendet wird.
  - 2.6. Beschriften von Segeln, Perforieren von Segeln oder das Anbringen von zusätzlichen Windfäden in den Segeln.
  - 2.7. Beschriftung des Bootsrumfdes einschließlich Cockpit.
3. Übergabe der Boote
  - 3.1. 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.
  - 3.2. Vor Übergabe eines Bootes an das nächste Team muss durch die Crew der Originalzustand wiederhergestellt werden.
  - 3.3. Von den Teams erkannte Mängel oder Schäden sind einem Bootsmanager sofort anzuzeigen.
4. Weitere Regeln
  - 4.1. Mannschaftsposition
    - (a) Die Crew muss sich immer innerhalb der Bordkanten befinden.
    - (b) Beim Wenden oder Halsen darf die Crew sich nicht am stehenden Gut oberhalb der Spanschlösser 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
  - 4.2. 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 Bahnmarke 1 mit dem Bug passiert wurde.
  - 4.3. Wanten und Vorstag  
Wanten und Vorstag dürfen während der ganzen Zeit auf dem Wasser nicht verstellt werden.
  - 4.4. Flaggen  
Der Veranstalter übergibt beim ersten Briefing an jedes Team eine Protestflagge (rot) und eine Reparaturflagge (grün/weiß). Beide Flaggen sind vor der Siegerehrung zurückzugeben.



## 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.*

1. **ÄNDERUNGEN DER WETTFAHRTREGELN SEGELN**  
Weitere Änderungen sind in Q2, Q3, Q4 und Q5.
  - 1.1. 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.
  - 1.2. 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.
2. **PROTESTE UND ANTRÄGE AUF WIEDERGUTMACHUNG VON BOOTEN**
  - 2.1. 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.
  - 2.2. 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.
  - 2.3. Nach dem Zieldurchgang informiert das Wettfahrtkomitee 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 -

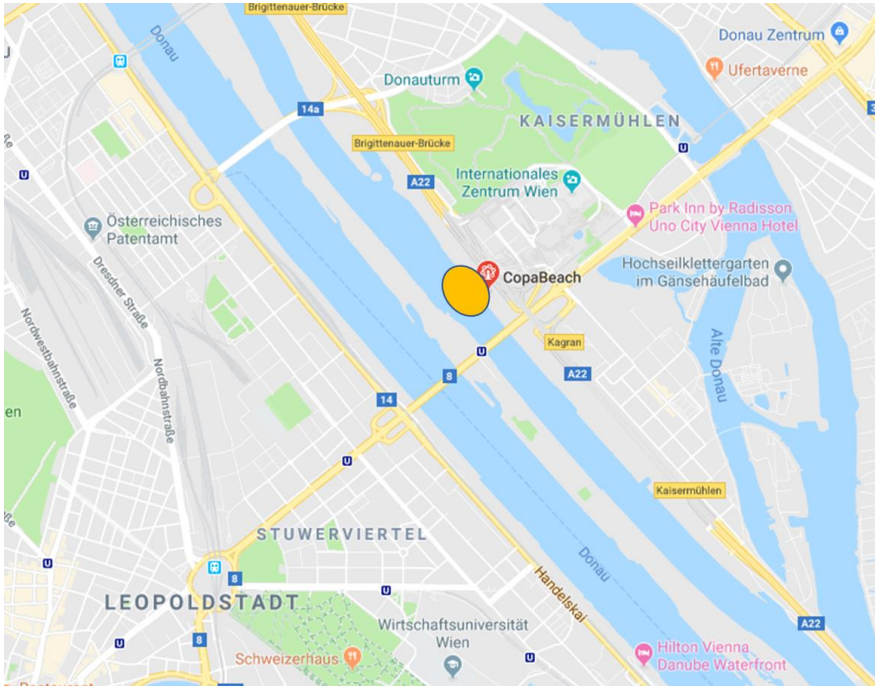
setzt die Wettfahrtleitung Flagge B mit einem langen Schallsignal. Flagge B wird nach zwei Minuten mit einem Schallsignal gestrichen. Sollte das Wettfahrtkomitee Änderungen in der Wertung vornehmen während Flagge B gesetzt ist, wird es Flagge L mit einem Schallsignal setzen. Flagge B wird ab diesem Zeitpunkt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

- 2.4. 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 beantragenmuss 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.
- 2.5. Das Wettfahrtkomitee informiert unverzüglich das Protestkomitee über jeden Protest oder jeden Antrag auf Wiedergutmachung, der nach Q2.4 einging.
3. **SIGNALE DER BAHNSCHIEDSRICHTER UND STRAFEN DURCH DIE SCHIEDSRICHTER**
  - 3.1. 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.
  - 3.2.
    - (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.
4. **STRAFEN UND PROTESTE, DIE VON BAHNSCHIEDSRICHTERN INITIERT WURDEN; RUNDEN UND PASSIEREN VON BAHNMARKEN**
  - 4.1. 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.

- 4.2. 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 Verein 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.
  - 4.3. 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.
5. PROTESTE; WIEDERGUTMACHUNG UND WIEDERAUFNAHME; BERUFUNGEN; WEITERESCHRITTE
- 5.1. Keinerlei Vorgehen gegen die Handlungen und Unterlassungen von Schiedsrichtern sind zulässig.
  - 5.2. 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.“
  - 5.3. (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.
  - 5.4. Das Wettfahrtkomitee kann nicht gegen ein Boot protestieren.
  - 5.5. 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.

## Die Location:



## Parkmöglichkeiten:

Wir empfehlen die Parkgarage

### **Garage Reichsbrücke:**

Adresse: 1220 Wien, Wagramerstraße 2

Öffnungszeiten: Mo bis So 00.00-24.00 Uhr

die erste Stunde € 1,00

Tagesmaximum € 5,00

