



Segelanweisungen zum S-Cup 2025

Nautic Club Austria



Steirischer Segelverband



Regatta Nr.: OeSV 17975
Veranstalter: Nautic Club Austria (NCA)
Revier: Kroatien Punat
Registrierung: Samstag 25.10.25 von 18:00 bis 19:30 Uhr im (vor in2theBar). Zur Registrierung ist das vollständig ausgefüllte Registrierungsformular mitzubringen (es liegen dort noch Leerformulare auf).

[NP] Regeln, die nicht Grund für einen Protest von einem Boot sind. Dies ändert Regel 60.2

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

1. Regeln

Die Regatta unterliegt den Regeln wie sie in den aktuellen „Wettfahrtregeln Segeln 2025-2028“ (WRS) festgelegt sind, der Ausschreibung, diesen allgemeinen Segelanweisungen und den jeweiligen ergänzenden Segelanweisungen.

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

Es gelangt Appendix UF gemäß Anhang UF zur Anwendung.

Ergänzung zu WRS 41 „Hilfe von außen“:

(e) Hilfe um aus dem Wasser zu kommen und an Bord des Bootes zurückzukommen für ein überbordgegangenes Crewmitglied sofern die Rückkehr an Bord im Nahbereich der Aufnahme der Person aus dem Wasser passiert.

WRS 70 sowie WRS 61.4 (b) (1), (2), (3) und (5) finden keine Anwendung.

2. Mitteilungen für die Teilnehmer

S-Cup 2025 Info
WhatsApp-Gruppe



Mitteilungen an die Teilnehmer werden am Noticeboard veröffentlicht. Notice Board sind explizit als solche markierte Nachrichten in der Whatsappgruppe S-Cup25 Info. Beitreten kann man der Gruppe über den QR Code oder über den Link (https://chat.whatsapp.com/Ekuez6yXj5PB7i6AjqrQ4N?mode=ems_share_t)

3. Änderungen der Segelanweisungen

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

4. Code of Conduct [DP]

Die Anwesenheit des Skippers ist bei folgenden Gelegenheiten verpflichtend:

- Erstes Briefing
- Briefing am Montag und Dienstag
- Siegerehrung

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

5. Zeitplan

Der Zeitpunkt für das erste Ankündigungssignal am zweiten und dritten Wettfahrttag wird am jeweiligen Vorabend bis spätestens bis 20:00 Uhr am Noticeboard Whatsappgruppe S-Cup25 Info kundgemacht.

6. Signale

6.1. Signale an Land

Signale am Land werden am Startschiff im Hafen gesetzt und darüber unverbindlich in der Whatsappgruppe S-Cup25 Info informiert.

Wenn die Flagge „AP“ an Land gesetzt ist, erfolgt das nächste Ankündigungssignal frühestens 10 Minuten nach Niederholen von AP an Land. Es ist keinem Schiff erlaubt abzulegen, wenn Flagge AP an Land gesetzt ist. Dies ändert Wettfahrtsignal AP. [DP]

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. [DP]

6.2. Signale am Wasser

Flagge „ORANGE“

Wird die Flagge „ORANGE“ gesetzt so erfolgt nach ca 10 Minuten das Startsignal.

Kursflagge

Die Kursflagge ist eine einfärbige Flagge entsprechend der Farbe der ersten Luv Bahnmarke.

Flagge „D“

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

Flagge „G“

Wird Flagge „G“ vor oder mit dem Ankündigungssignal angezeigt, ist die Verwendung des Gennakers untersagt. Nach dem Startsignal kann das Wettfahrtkomitee an einer Bahnmarke durch Zeigen der Flagge „G“ mit wiederholten Schallsignalen die Verwendung des Gennakers untersagen. Wenn Flagge „G“ gezeigt wurde, kann das Wettfahrtkomitee an einer Bahnmarke durch Zeigen der Flagge „R“ mit wiederholten Schallsignalen anzeigen, dass der Gennaker ab der jeweiligen Bahnmarke wieder verwendet werden darf. [DP]

Flagge „Y“

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

Flagge „X“

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

7. Wechsel- und Repairzone

Die Wechsel- und Repairzone wird in der Steuerleutebesprechung bekannt gegeben.

8. Kurs und Bahnmarken

Anhang A zeigt die Bahn einschließlich der Reihenfolge, in der die Bahnmarken zu passieren sind. Die Bahnmarke 1 ist immer Backbord liegen zu lassen.

- Die luvwärtigen Bahnmarken (1) sind aufblasbare zylinderförmige Bojen
- Stb seitig (Flagge „GRÜN“)
- Bb seitig (Flagge „ROT“)
- Wenn eine Bahnmarke in Luv fehlt ist die verbleibende Bahnmarke, Backbord zu runden.
- Die leewärtigen Bahnmarken (2p/2s) sind orange aufblasbare Bojen.
- Die Start- und Zielbahnmarke ist eine orange aufblasbare Boje und die orange Flagge auf dem Start/ Zielschiff.

Wenn eine Bahnmarke im Gate (2p/2s) fehlt ist die verbleibende Bahnmarke, Backbord zu runden.

Wenn Roboterbojen zur Anwendung kommen, so sind alle Bojen in Orange oder Gelb. Siehe dazu Anhang A.

9. Start

Die Startlinie wird durch den Peilstab mit der orangen Flagge am Startschiff der Wettfahrtleitung und einer Bahnmarke (Pinend) festgelegt. Siehe dazu Anhang A.

Wenn Roboterbojen zur Anwendung kommen, so kann eine Roboterboje in der Nähe des Startschiffes vorhanden sein. Diese ist NICHT zu beachten.

Regel 26 ist wie folgt geändert:

Zeit	Bedeutung	Signalisierung
3 Min. vor dem Startsignal	Ankündigungssignal	Setzen der jeweiligen Farbe GRÜN oder ROT der Bahnmarke 1 mit einem Schallsignal
2 Min. vor dem Startsignal	Vorbereitungssignal	Setzen der Flagge „P“ mit einem Schallsignal
1 Min. vor dem Startsignal	Minutensignal	Streichen der Flagge „P“ mit einem Schallsignal
Startsignal	Startsignal	Streichen der jeweiligen Farbe GRÜN oder ROT der Bahnmarke 1 mit einem Schallsignal

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

10. Bahnmarkenänderung

Wenn Flagge oder Tafel „C“ gemeinsam mit einer farbigen Flagge oder Tafel und wiederholten Schallsignalen beim Gate gezeigt wird, wird die Position der Bahnmarke 1 geändert. Die neue Bahnmarke 1 entspricht der Farbe der gezeigten Flagge oder Tafel (grün/rot, plus/minus). Dies ändert RRS 33.

11. Sicherheit

Alle Teilnehmer müssen immer während jeder Wettfahrt ein nach ISO-Norm 12402-5 (oder gleichwertig) zertifiziertes Auftriebsmittel mitführen. Dies ändert WRS 40. Bei Sturmwarnung (oder Vorwarnstufe) ist den gesetzlichen Bestimmungen Folge zu leisten.

12. Aufgabe

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

13. Ziel

Die Ziellinie wird gebildet durch 1 orange Boje und den Peilstab mit der orangen Flagge am Start/Ziel Schiff.

Wenn Roboterbojen zur Anwendung kommen, so wird die Ziellinie durch eine Roboterboje und den Peilstab mit der orange Flagge am Zielschiff gebildet. Siehe dazu Anhang A.

14. Zeitlimit

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). Das Wettfahrtkomitee soll sicherstellen, dass eine Wettfahrtmindestzeit von 12 Minuten eingehalten wird. Das Nichteinhalten der Wettfahrtmindestzeit ist kein Grund für einen Antrag auf Wiedergutmachung. Das ändert WRS 62.1(a).

Das Zeitlimit für das erste Boot beträgt 20 Minuten.

Boote, die nicht innerhalb von 10 Minuten, nachdem das erste Boot die Bahn abgesegelt hat und durchs Ziel gegangen sind, durchs Ziel gehen, werden ohne Verhandlung als 'nicht durchs Ziel gegangen (DNF)' gewertet. Das ändert WRS 35, A4 und A5.

15. Crewwechsel [DP]

Jedes Team muss sich rechtzeitig am CrewBaseBoat zum Wechsel bereithalten.

Die Boote müssen sich unmittelbar nach ihrem Zieldurchgang in die Wechselzone, gemäß Punkt 6, begeben und dort warten. Der Wechsel erfolgt mit eingerollten/geborgenen Vorsegel und stehendem Großsegel.

Um unmittelbar drohende Gefahr von Schiff und /oder Mannschaft abzuwenden, und /oder die Manövrierfähigkeit (wieder) herzustellen, ist das Ausrollen des Vorsegels erlaubt.

Jedes Team hat dafür zu sorgen, dass zumindest ein Teammitglied, über einen entsprechenden Befähigungsnachweis verfügt, um alleine das Regattaboot manövrieren zu können.

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

16. Technischer Defekt und Schaden

Wenn ein Boot einen technischen Defekt oder ein verletztes Teammitglied hat, muss es spätestens nach Zieldurchgang Flagge „LIMA“ setzen, um das Repairteam/Wettfahrtkomitee auf sich aufmerksam zu machen. [DP]

Das betroffene Boot muss sich, unmittelbar nach Zieldurchgang, in die Repairzone gem. SI Pkt. 6 begeben, außer das Repairteam / Wettfahrtkomitee gibt ihm andere Anweisungen. [DP]

Wenn eine Crew nach Wechsel und vor dem Ankündigungssignal einen technischen Defekt feststellt, muss sie diesen sofort, jedoch vor dem Vorbereitungssignal, dem Repairteam / Wettfahrtkomitee mittels Flagge „GRÜN“ mitteilen. [NP]

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

Die Flagge „Rot“ (Protestflagge) ist Teil des persönlichen Equipments der Teilnehmer. Das Fehlen einer roten Flagge ist kein Grund für das Setzen von Flagge „GRÜN“ (Repair). [NP]

Jedes Team, das einen größeren Schaden am Schiff oder Segel hatte und mittels Flagge „GRÜN“ anzeigte, muss unmittelbar nach Rückkehr an Land eine Schadenmeldung im Race Office, verfassen. [NP]

Wenn das Bootsmanagement ein Boot nicht innerhalb einer angemessenen Zeit freigeben kann, kann das Regattamanagement (Wettfahrtsleiter und Chief Umpire) beschließen, die Wettfahrt auch ohne dieses Boot zu starten. In diesem Fall erhält die Crew einen Durchschnitt aus ihren anderen gefahrenen Ergebnissen für das Race in dem sie nicht teilnehmen konnten. [NP]

17. Strafsystem, Proteste und Anträge auf Wiedergutmachung

Es wird ein Direct Judging System gemäß Appendix UF, wie in Anhang UF dargestellt, angewendet. Die Entscheidungen des Schiedsgerichts sind gemäß WRS 70.5(b) endgültig. Eine Berufung gegen eine solche Entscheidung ist nicht zulässig.

Das Schiedsgericht kann bei Kenntnisnahme von Berührungen zweier Boote mit oder ohne Schäden Strafpunkte an die beteiligten Crews verteilen, wobei eine Berührung ohne Schaden mit einem Punkt, eine Berührung mit Schaden mit mindestens zwei Punkten an den/die durch die Umpire festgestellten Verursacher für die gegenständliche Wettfahrt zu ahnden ist. Die Punktestrafen werden bei Schäden durch das Schiedsgericht am Ende des Tages für den Regattatag durchgeführt. Am letzten Regattatag werden etwaige Punktestrafen noch vor der Preisverleihung durchgeführt damit sie in die Endwertung eingehen können.

Davon ungeachtet muss das Team welches einen Schaden verursacht hat, seine Kautionsleistung nach Aufforderung durch die Veranstalter wieder auffüllen.

18. Beweiserhebung

Weder Bildbeweise in jeglicher Form, noch Trackingbeweise sind für eine Protestanhörung zugelassen. Die Entscheidungen des Race Committees sowie der Umpire sind reine Tatsachenentscheidungen und als solche anzuerkennen.

19. Elektronische Geräte

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.

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

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

20. Wertungen

Das Low-Point-System gem. WRS Anhang A kommt zur Anwendung.

Zur Gültigkeit der Regatta müssen mindestens drei gültige Wettfahrten pro Crew in der Wertung vorhanden sein.

Die Regatta startet am 26.10. mit Qualifikationswettfahrten. Der letzte Flight an Qualifikationswettfahrten wird um 11:30 am 27.10. gestartet. Danach wird die Flotte in eine Silber- und eine Goldflotte geteilt. Sollten zu diesem Zeitpunkt drei oder weniger gültige Qualifikations-Flights in der Wertung sein, werden diese 4 Qualifikations-Flights vor der Teilung gefahren und gewertet. Die Teilung erfolgt nach der Wertung nach allen Qualifikationswettfahrten in 2 gleich große Flotten. Bei einer ungeraden Anzahl von Teams ist die Silberflotte um ein Team größer als die Goldflotte. Die Punkte aus den Qualifikationswettfahrten werden in die Silber- und Goldflotte mitgenommen. Nach der Teilung in Gold und Silberflotte fahren die Flotten abwechselnd 2 Wettfahrten, beginnend mit einer Wettfahrt der Silberflotte.

Die Wertung einer Crew in der Regatta ist die Summe ihrer Einzelwertungen nach dem Low-Point System der Wettfahrtregeln (WRS Anhang A).

Die Gesamtwertung nach allen Wettfahrten erfolgt wie folgt: alle Teams der Goldflotte vor allen Teams der Silberflotte.

Bei Punktgleichheit in der jeweiligen Flotte 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.

Verstößt ein Team während einer Wettfahrt gegen die Crewanzahl gem. der Ausschreibung oder erscheint ein Team nicht rechtzeitig am Wechselsteg gem. SI, 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.

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.

Der Titel ‚Steirischer Landesmeister Hochsee‘ wird nur vergeben, wenn mindestens 4 gültige Flights durchgeführt werden und mindestens drei Crews die Voraussetzungen für die Teilnahme an der Steirischen Landesmeisterschaft erbringen. Um in der Akademischen Wertung gewertet zu werden müssen mind. 75% der Crew (inkl. Skipper) an einer Universität oder (Fach-) Hochschule (gültiger Studierendenausweis) studieren, oder Absolventinnen und Absolventen von Universitäten oder (Fach-) Hochschulen sein.

21. Offizielle Schiffe [NP]

Offizielle Schiffe können wie folgt gekennzeichnet sein:

Schiedsrichterboote: „UMPIRE“

Wettfahrtkomitee: „RC“

Repairservice „REPAIR“

Eine gesonderte Kennzeichnung der Wechselboote / Shuttleboote kann am Noticeboard kundgemacht werden.

22. Regattamanagement / Offizielle

Organisation: Nautic Club Austria, Robert Muhr,

Head of Repair: Ivan Ivankovic

Race Officer: Klaus Vrečer

Chief Umpire: Laurent Kolly

23. Bootsmanagement

Die zuständigen Personen für das Bootsmanagement werden auf dem Noticeboard kundgemacht.

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

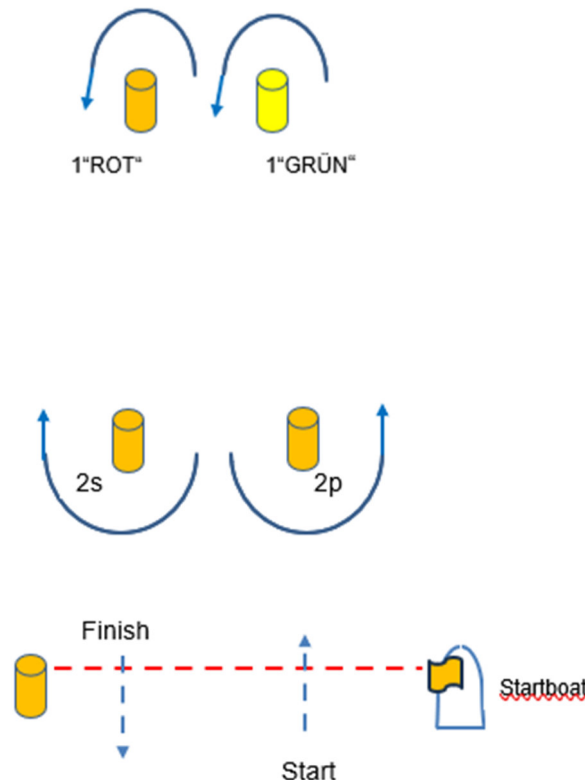
Team-Boote und Coach-Boote sind nicht zugelassen.

25. Werbung

Werbung auf der Kleidung der Teilnehmer steht den Teilnehmern offen.

ANHANG „A“ KURS

Kurs: Start – 1^{GRÜN} oder „ROT“ – 2s/p– 1^{GRÜN} oder „ROT“- Finish



Variante Roboterbojen:

10.2 Description of the Marks

- The **starting and finishing line marks** will be orange conical robotic buoy and orange flag on the startboat.
- Mark 1 (Luv Mark)** will be either an orange or a yellow conical robotic buoy.
- The **gate marks 2s and 2p** will be orange conical robotic buoys.

ANHANG „B“ Bootshandling

B1 General

Variations in the boats and their equipment despite all measures for equalization will not be grounds for redress. The technical committee can check the boats for any changes that are in breach of NoR, B2 or B6 on a random basis. If they find such a change, they will inform the PC.

PC may penalize the boat with one additional point without a hearing. This changes RRS 63, A5.1 and A5.2.

B2 Prohibited actions

In order to prevent damages and injuries:

B2.1 The following actions are prohibited unless in case of emergency or directed by RC or umpires:

- (a) Sailing in a manner that could cause serious damage or injury.
- (b) Tying in, binding or dropping the jib.
- (c) Any additions or alterations to the equipment supplied.
- (d) Use of equipment for a purpose other than that intended.
- (e) Moving equipment from its normal stowage position except when being used as intended.
- (f) Replacement of any equipment. Exception: damage. In this case, the replacement may be carried out only by the repair service.
- (g) Marking of sails, boat or arranged equipment, perforation of sails or attachment of further tell-tails to the sails.

B3 Handing over / leaving boats

B3.1 A boat may only be handed over to the following team in the presence of a race committee member, or afloat or at the changing area, as prearranged.

B3.2 Before handing over a boat to the next crew, the boat's original condition shall be restored by the crew.

B3.3 Before handing over a boat to the next crew, the crew sailing the boat shall report any damage or problem with the boat.

B3.4 Substitution of damaged or lost equipment and repairs may only be done by the repair service of the OA, or under their management.

B4 Crew positioning

B4.1 The crew shall not hang, push or pull on the standing rigging to promote the maneuver or to project weight outboards. It is allowed to use the mast or the companionway for promoting the maneuver.

B4.2 The cockpit lines may be used with the exception that hanging on to the cockpit lines from the outside is prohibited.

B4.3 The crew shall not stand, sit or lie on the cockpit lines or the pushpit.

B5 Bowsprit

B5.1 Having the bowsprit extended, except when in the process of setting, flying or taking down the gennaker is prohibited. The bowsprit shall be fully retracted at the first reasonable opportunity after taking down the gennaker. A boat that does not retract the bowsprit fully may be warned and given an opportunity to correct the error.

B5.2 Extending the bowsprit before getting on the new leg of the course, after entering the zone of a rounding mark without a gennaker set is prohibited.

B6 Shrouds and forestay

It is prohibited to adjust shroud and forestay tension at all times while afloat. Backstay tension may be adjusted while racing.



ANHANG „UF“

APPENDIX UF

UMPIRED FLEET RACING

S-Cup 2025 Edition

Version: October 2025

Umpired fleet races shall be sailed under The Racing Rules of Sailing as changed by this appendix. Races shall be umpired. The rule changes in UF1 have been approved by World Sailing under Regulation 28.1.5(b) on the condition that only the provided options are used. This appendix applies only when it is referred to in the Notice of Race and made available for all competitors.

UF1 CHANGES TO THE DEFINITIONS, THE RULES OF PART 1 AND 2, AND RULE 70 AND RULE 62

UF1.1 Add to the definition *Proper Course*: ‘A boat taking a penalty or manoeuvring to take a penalty is not sailing a *proper course*.’

UF1.2 Add new rule 7 to Part 1:

7 LAST POINT OF CERTAINTY

The umpires will assume that the state of a boat, or her relationship to another boat, has not changed, until they are certain that it has changed.’

UF1.3 Rule 14 is changed to:

14 AVOIDING CONTACT

14.1 If reasonably possible a boat shall

- (a) avoid contact with another boat,
- (b) not cause contact between boats, and
- (c) not cause contact between a boat and an object that should be avoided.

However, a right-of-way boat, or one sailing within the *room* or *mark-room* to which she is entitled, need not act to avoid contact until it is clear that the other boat is not *keeping clear* or giving *room* or *mark-room*.

14.2 When there is contact, or the umpires decide a boat has broken rule 14, they may, without a hearing, impose a scoring penalty on any boat involved in the incident. The minimum penalty to be applied in such a case is 1 point for a contact without damage or injury, 2 points for contact with damage or injury.

UF1.4 When rule 20 applies, the following arm signals are required in addition to the hails:

- (a) for *room* to tack, repeatedly and clearly pointing to windward; and
- (b) for ‘You tack’, repeatedly and clearly pointing at the other boat and waving the arm to windward.

UF1.5 Rule 70 is deleted.

UF1.6 Rules 61.4(b) (1), (2), (3) and (5) are deleted.

UF2 CHANGES TO OTHER RULES

UF2.1 Rule 28.2 is changed to:

28 SAILING THE COURSE

28.2. A boat may correct any errors in *sailing the course*, provided she has not rounded the next mark or crossed the finishing line to *finish*.

UF2.2 Rule 31 is changed to:

31 TOUCHING A MARK

While *racing*, neither the crew nor any part of a boat's hull shall touch a starting *mark* before *starting*, a *mark* that begins, bounds or ends the leg of the course on which she is sailing, or a finishing *mark* after *finishing*. In addition, while *racing*, a boat shall not touch a race committee vessel that is also a *mark*.

UF3 ON THE WATER PROTESTS AND PENALTIES

UF3.1 In this appendix, 'a penalty' will mean the following:

A One-Turn Penalty taken in accordance with rule 44.2.

UF3.2 The first sentence of rule 44.1 is changed to: 'A boat may take a penalty when, in an incident while *racing*, she may have broken one or more of the *rules* of Part 2 (except rule 14 when she has caused damage or injury), rule 31 or rule 42. However, when she may have broken a rule of Part 2 and rule 31 in the same incident, she need not take the penalty for breaking rule 31'

UF3.3 On the Water Protests by Boats and Penalties

- (a) While racing, a boat may protest another boat under a rule of Part 2 (except rule 14) or under rule 31 or rule 42; however, a boat may only protest under a rule of Part 2 for an incident in which she was involved. To do so she shall hail 'Protest' and conspicuously display a red flag at the first reasonable opportunity for each. She shall remove the flag before, or at the first reasonable opportunity after a boat involved in the incident has taken a penalty voluntarily or after an umpire's decision.
- (b) A boat that protests as provided in rule UF3.3(a) is not entitled to a hearing. Instead, a boat involved in the incident may acknowledge breaking a rule by voluntarily taking a penalty. An umpire may penalize any boat that broke a rule and was not exonerated, unless the boat took a penalty voluntarily.

UF3.4 Penalties and Protests Initiated by an Umpire

- (a) When a boat
 - (1) breaks rule 31 and does not take a penalty,
 - (2) breaks rule 42,

- (3) gains an advantage despite taking a penalty,
- (4) commits a breach of sportsmanship
- (5) breaks SI B4, B5
- (6) fails to comply with rule UF2.1 (rule 28.2) an umpire shall disqualify her under rule UF3.5(c),

an umpire may penalize her without a protest by another boat. The umpire may impose a penalty or more, each signaled in accordance with rule UF3.5(b), or disqualify her under rule UF3.5(c), or report the incident to the protest committee for further action. If a boat is penalized under rule UF3.4(a)(5) for not taking a penalty or taking a penalty incorrectly, the original penalty is cancelled.

- (b) An umpire who decides, based on his own observation or a report received from any source, that a boat may have broken a rule, other than rule UF3.6 or a rule listed in rule UF3.3(a), may inform the protest committee for its action under rule 60.3. However, he will not inform the protest committee of an alleged breach of rule 14 unless there is damage or injury.

UF3.5 Umpire Signals

An umpire will signal a decision as follows:

- (a) A green or green and white flag with one long sound means ‘No penalty.’
- (b) A red flag with one long sound means ‘a penalty is imposed or remains outstanding.’ The umpire will hail or signal to identify each such boat.
- (c) A black flag with one long sound means ‘A boat is disqualified.’ The umpire will hail or signal to identify the boat disqualified.

UF3.6 Imposed Penalties

- (a) A boat penalized under rule UF3.5(b) shall take a penalty.
- (b) A boat disqualified under rule UF3.5(c) shall promptly leave the course area.

UF4 RACE COMMITTEE ACTIONS

- UF4.1** After boats have finished, the race committee will inform competitors about the results on the official noticeboard.

UF5 PROTESTS; REQUESTS FOR REDRESS OR REOPENING; APPEALS; OTHER PROCEEDINGS

- UF5.1** No proceedings of any kind may be taken in relation to any action or non-action by an umpire.

UF5.8 Hearings

Except for a hearing under rule 69.2

- (a) Protests and requests for redress need not be in writing.
- (b) The protest committee may inform the protestee and schedule the hearing in any way it considers appropriate and may communicate this orally.

- (c) The protest committee may take evidence and conduct the hearing in any way it considers appropriate and may communicate its decision orally.
- (d) If the protest committee decides that a breach of a rule has had no effect on the outcome of the race, it may impose a scoring penalty of points or fraction of points or make any other arrangement it decides is fair, which may be to impose no penalty.
- (e) If the protest committee penalizes a boat in accordance with rule UF5.7 or if a standard penalty is applied, all other boats will be informed about the change of the penalized boat's score.

UF5.9 The race committee will not protest a boat.

UF5.10 The protest committee may protest a boat under rule 60.2. However, it will not protest a boat for breaking rule UF3.6, a rule listed in rule UF3.3(a), or rule 14 unless there is damage or injury.

UF5.11 The technical committee will only protest a boat under rule 60.2 when it decides that a boat or personal equipment does not comply with the class rules, rule 50, or the rules in the equipment regulations of the event, if such exist. In such a case, the technical committee shall protest.

UF5.12 Rule 63.7 is changed to 'A *party* to the hearing under this appendix may not request a reopening.'