



# Segelanweisungen zum SCup 2018

Nautic Club Austria



Steirischer Segelverband



<b>Regatta Nr.:</b>	OeSV 7876
<b>Veranstalter:</b>	Nautic Club Austria (NCA) zusammen mit JK Jadro Koper
<b>Schiedsgericht:</b>	Vorsitzender David Bartol, 1. Beisitz Stanko Uzmah, 2. Beisitz Laurent Kolly
<b>Revier:</b>	Izola, Golf von Triest
<b>Registrierung:</b>	Sonntag, 02.09.2018 ab 18:00 Uhr in der Hangar Bar. Zur Registrierung ist das vollständig ausgefüllte Registrierungsformular mitzubringen. Es erfolgt die Ausgabe der Unterlagen.

## 1 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 den Wettfahrtregeln Segeln 2017-2020 zur Anwendung – siehe Anhang Q dieser Segelanweisung.

## 2 Mitteilungen für die Teilnehmer

Mitteilungen für die Teilnehmer werden an der offiziellen Tafel für Bekanntmachungen ausgehängt, die sich bei der Hangar Bar befindet. Alternativer Standort möglich (z.B.: Startschiff, Zollmole)

## 3 Änderungen der Segelanweisungen

Änderungen der Segelanweisungen werden spätestens 60 Minuten vor dem Ankündigungssignal der Wettfahrt bekannt gegeben, ab der sie gelten.

## 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.



## 5 Zeitplan

5.1 Trainingsmöglichkeiten: Alle Teilnehmer haben ab Samstag die Möglichkeit auf den Regattabooten zu trainieren.

### 5.2 Pairing-Listen

Die Pairing-Liste enthält die Zuteilung von anonymisierten Teamplatzhaltern zu Wettfahrten und Flights. Die Pairing-Liste enthält zwei Schemata an Flights: Standardschema mit zwei Wettfahrten je Flight a sechs Booten bzw. Teams sowie ein Ausweichschema mit drei Wettfahrten je Flight a vier Booten bzw. Teams. Die Pairing-Liste wird vor der Auslosung veröffentlicht. Zu Beginn des ersten Briefings erfolgt die Zulosung der gemeldeten Teams zu den anonymisierten Teamplatzhaltern der Pairing-Liste.

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 Montag 03.09.2018 um 08:00 Uhr in der Hangar Bar statt. Es gibt täglich ein Briefing. Das Ankündigungssignal für die erste Wettfahrt ist Montag um ca. 09:20 Uhr. Die weiteren Wettfahrten werden direkt im Anschluss mit Bootswechsel und Crewwechsel gemäß der Pairing-Liste auf dem Wasser oder am Eventboot durchgeführt.

### 5.5 Taktikcomputer

Auf den Booten darf nichts montiert werden, was nicht zur Ausstattung des Veranstalters gehört. GPS-Signal empfangende Uhren und derlei sind nicht verboten. Dem Grunde nach sollen alle Teams dieselben Möglichkeiten haben; da manche Teams aufgrund des Bootswechsels weniger Vorbereitungszeit haben als Andere soll möglichst kein Unterschied zufolge technischer Hilfsmittel gegeben sein. Wir wünschen uns einen fairen Umgang im Sinne der Regel 2 der Wettfahrtregeln.

### 5.6 Eventboot

Es ist geplant, dass das Eventboot auch gleichzeitig das Startboot ist. Damit möchten wir gewährleisten, dass alle nicht-wettfahrenden Teams möglichst nah am Geschehen sind und auch die Teamwechsel schnell von statten gehen. Änderungen behält sich der Veranstalter vor.

## 6 Klassenflagge

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

## 7 Bahn

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

7.2 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“.



## 8 Start

- 8.1 Die Startlinie wird gebildet durch einen Mast mit oranger Flagge auf dem Startboot und einer roten Boje.
- 8.2 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 der Flagge „P“ mit einem Schallsignal
  - 1 Minute vor dem Startsignal: Niederholen der Flagge „P“ mit einem Schallsignal
  - Startsignal: Niederholen der Klassenflagge mit einem Schallsignal
- 8.3 Boote, die später als 3 Minuten nach ihrem Startsignal starten, werden ohne Verhandlung als DNS gewertet. (Änderung WR A4)

## 9 Ziel

Die Ziellinie entspricht der Startlinie.

## 10 Strafsystem, Proteste und Anträge auf Wiedergutmachung

- 10.1 Es wird ein Direct Judging System gemäß Addendum Q, wie in Anhang Q dargestellt, angewendet.
- 10.2 Die Entscheidungen des Schiedsgerichts sind gemäß WRS 70.5(b) endgültig. Eine Berufung gegen eine solche Entscheidung ist nicht zulässig.
- 10.3 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.

## 11 Sollzeit und Zeitlimits

- 11.1 Die Sollzeit (Target-Time) für das erste Schiff beträgt 20 Minuten. Das nicht Einhalten der Sollzeit ist kein Grund für einen Antrag auf Wiedergutmachung. Das ändert WRS 62.1(a).
- 11.2 Das Zeitlimit für das erste Boot beträgt 30 Minuten.
- 11.3 Boote, die nicht innerhalb von 10 Minuten, nachdem das erste Boot die Bahnabgesegelt 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.

## 12 Wertungen

- 12.1 Zur Gültigkeit einer Regatta müssen mindestens 3 gültige Wettfahrten pro Team in der Wertung sein.
- 12.2 Das Low-Point-System gem. WRS Anhang A kommt zur Anwendung.
- 12.3 Die Möglichkeit eines Streichresultats entfällt.
- 12.4 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.



## 13 Code of Conduct

- 13.1 Die Anwesenheit des Schiffsführers ist bei folgenden Gelegenheiten verpflichtend: • Registrierung • Jedes Briefing • Siegerehrung • Allfällige Medientermine.
- 13.2 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.

## 14 Ersetzen der Ausrüstung

- 14.1 Das Ersetzen von beschädigter oder verlorener Ausrüstung darf ausschließlich durch das Bootsmanagement vorgenommen werden.
- 14.2 Vor dem Ankündigungssignal, innerhalb von zwei Minuten nach dem Zieldurchgang oder innerhalb von fünf Minuten nach der Übernahme eines Bootes – was auch immer später ist - kann eine Mannschaft um Startverschiebung ansuchen, um einen Schaden oder ein Gebrechen an ihrem Boot, ihren Segeln oder eine Verletzung eines Mannschaftsmitglieds mit einer grünen, auf jedem Boot installierten Flagge, zu melden. Fehlt diese grüne Flagge, muss anderweitig klar und deutlich Signal gegeben werden. Die Mannschaft hat so bald wie möglich ins Lee des Startschiffes zu kommen und dort zu bleiben, außer das Bootsmanagement entscheidet anderweitig.
- 14.3 Die Regattaleitung entscheidet über zugestandene Reparaturzeiten, Änderungen des Programms oder lässt Flights ohne das betreffende Boot starten.
- 14.4 Jedes Team, das einen Schaden am Boot oder an den Segeln hatte, muss ein Schadensprotokoll ausfüllen, sobald es an Land zurückgekehrt ist.

## 15 Kautio und Selbstbehalt

- 15.1 Die Kautio von € 400,- ist vor Betreten des Bootes durch jede Crew bei den Veranstaltern zu hinterlegen und gilt je Schadensfall.
- 15.2 Nach einem Schadensfall ist die Kautio durch die schuldhafte Crew neuerlich zu entrichten, bevor an der Regatta weiter teilgenommen werden kann.
- 15.3 Der Selbstbehalt beträgt € 200,-.

## 16 Crewwechsel

- 16.1 Jedes Team muss sich rechtzeitig am Wechselort bereithalten. Letzter Zeitpunkt ist 5 min nach dem vorhergegangenen Start.
- 16.2 Nach Zieldurchgang erfolgt der Wechsel mit eingeholter Fock und stehendem Großsegel. Den Anweisungen des Fahrers des Shuttlebootes ist Folge zu leisten.

## 17 Team-Boote und Coach-Boote

Team-Boote und Coach-Boote sind nicht zugelassen.

## 18 Werbung

- 18.1 Auf den Booten darf nichts montiert werden; daher ist ein Anbringen von Werbung während den Wettfahrten nicht gestattet. Werbung an festgemachten Booten in Form von Flaggen darf in Rücksprache mit dem Veranstalter erfolgen.

## Anhang A Bahn und Kurs

Es sind entsprechend Abbildung 1 zwei Varianten der Bahn vorgesehen. In beiden Fällen gilt:

- 1a und 1b sind backbord liegen zu lassen
- Das Gate wird durch 2a und 2b gebildet, wobei 2a steuerbord, 2b backbord liegen zu lassen ist

Der Kurs ist in beiden Fällen wie folgt abzufahren:

Start => 1 => 1a => 2a/2b => 1 => 1a => Ziel

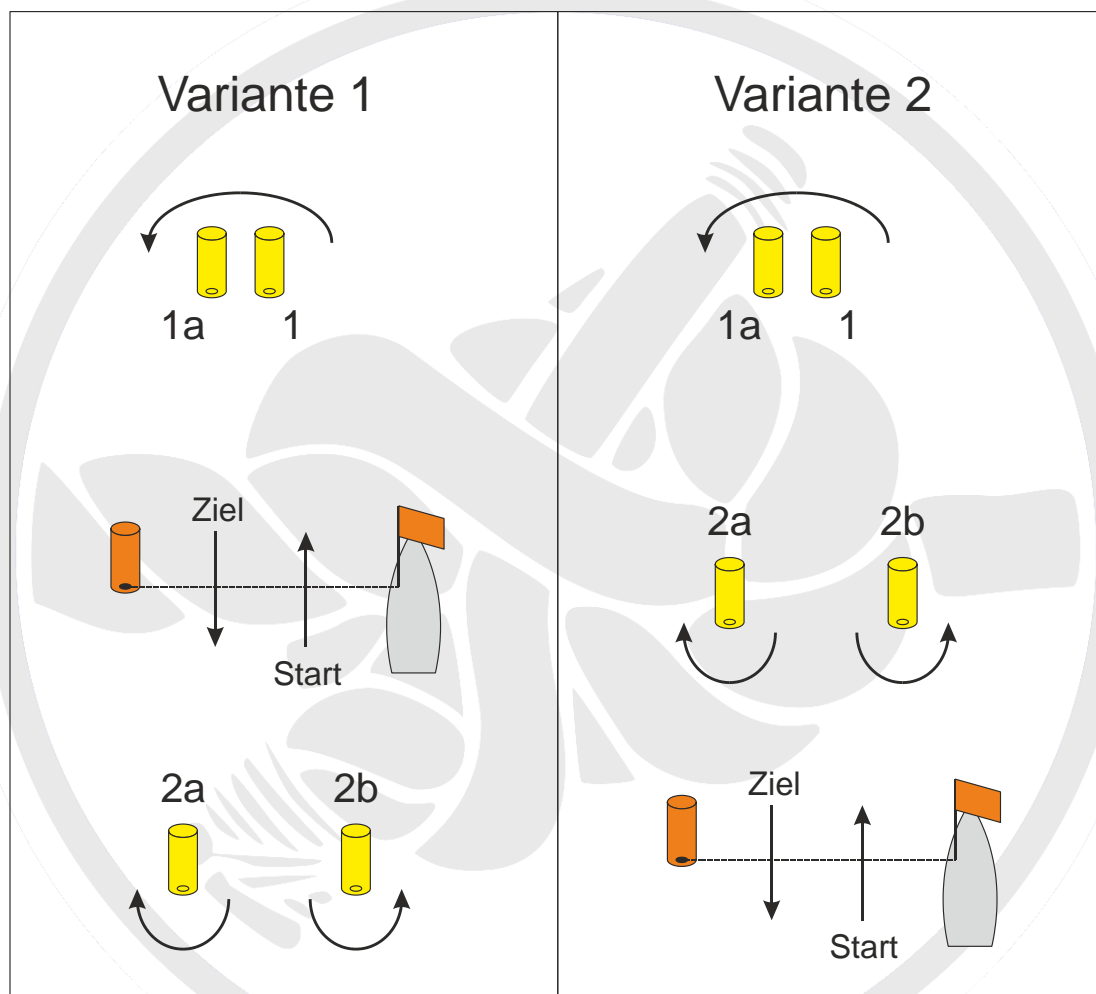


Abbildung 1 Varianten der Bahnen für den SCup 2018



## Anhang B Regeln zur Handhabung der Boote

- B.1 Allgemeine Unterschiede in den Booten trotz aller Maßnahmen zur Angleichung sind kein Grund für eine Wiedergutmachung, dies ändert WR62.
- B.2 Verbotene Maßnahmen (Ausnahmen nur im Notfall oder auf Anweisung durch Wettfahrtleitung bzw. Bahnschiedsrichter)
  - B.2.1 Das Segeln in einer Weise, die einen ernsthaften Schaden oder Verletzung verursachen könnte. (Siehe auch WR 14)
  - B.2.2 Jegliche Veränderungen und Anbringung von Zusatzteilen, soweit diese nicht übergeben wurden.
  - B.2.3 Der Gebrauch der Ausrüstung anders als für den eigentlichen Bestimmungszweck.
  - B.2.4 Der Austausch von Ausrüstungsgegenständen. Ausnahme: Schäden. Hier darf der Austausch ausschließlich durch das Bootsmanagement vorgenommen werden.
  - B.2.5 Verlagerung der Ausrüstung vom normalen Stauplatz, außer wenn sie wie vorgesehen verwendet wird.
  - B.2.6 Beschriften von Segeln, Perforieren von Segeln, das Anbringen von Markierungen an Teilen des Bootes wie z.B. an Schoten oder Trimmleinen oder das Anbringen von zusätzlichen Windfäden in den Segeln.
  - B.2.7 Beschriftung des Bootsrumpfes einschließlich Cockpit.
- B.3 Übergabe der Boote
  - B.3.1 Die Übergabe eines Bootes an das nächste Team darf nur in Anwesenheit eines Bootsmanagers oder auf dem Wasser oder am Wechselsteg oder am Eventboot wie vorher vereinbart erfolgen.
  - B.3.2 Von den Teams erkannte Mängel oder Schäden sind einem Bootsmanager sofort anzuzeigen.
- B.4 Weitere Regeln
  - B.4.1 Mannschaftsposition
    - a. Ausreitgurte: Die Crew darf den Oberkörper incl. Gesäß unter Zuhilfenahme der Ausreitgurte nach Aussenbord verlagern.
    - b. Relingsleine: Die Crew darf mit einem oder beiden Beinen unterhalb der Relingsleine, diese zum Hängen nutzen, aber nicht auf den Relingsleinen oder dem Heckkorb stehen, sitzen oder liegen oder von außen hängen
    - c. Beim Wenden oder Halsen darf die Crew sich nicht am stehenden Gut oberhalb der Spanschlösser festhalten, um das Manöver zu unterstützen .
  - B.4.2 Der Bugspriet muss gänzlich eingezogen sein, außer wenn der Gennaker gesetzt wird, gesetzt ist oder geborgen wird und muss bei der ersten vernünftigerweise möglichen Gelegenheit nach dem Bergen des Gennakers eingeholt werden. Auf keinen Fall darf der Bugspriet gesetzt werden, bevor der Bug nicht eine gedachte Linie > 90° zum wahren Wind an der Bahnmarke 1a passiert hat.
  - B.4.3 Wanten und Vorstag dürfen während der ganzen Zeit auf dem Wasser nicht verstellt werden.
  - B.4.4 Die Position des Kiels darf nicht verändert werden.



## Anhang Q – ADDENDUM Q

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

### Q.1 ÄNDERUNGEN DER WETTFAHRTREGELN SEGELN.

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

#### Q.1.1 Änderungen der Definitionen und der Regeln von Teil 2 und Teil 4

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

#### Q.1.2 Änderungen zu den Regeln bezüglich Proteste, Anträge auf Wiedergutmachung, Strafen und Entlastung

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

### Q.2 PROTESTE UND ANTRÄGE AUF WIEDERGUTMACHUNG VON BOOTEN

Q.2.1 Ein Boot kann während einer Wettfahrt gegen ein anderes Boot protestieren wegen eines Verstoßes gegen eine Regel aus Teil 2 (ausgenommen Regel 14) oder gegen Regel 31 oder 42; allerdings kann ein Boot nur wegen eines Verstoßes gegen eine Regel aus Teil 2 protestieren, wenn sie in den Vorfall verwickelt war. Um zu protestieren, muss es „Protest“ rufen und deutlich sichtbar eine rote Flagge zeigen. Beides muss bei der ersten zumutbaren Gelegenheit geschehen. Es muss die Flagge herunternehmen bevor oder bei der ersten zumutbaren Gelegenheit, nachdem das in dem Vorfall betroffene Boot eine freiwillige Strafe angenommen hat oder nach der Entscheidung durch einen der Bahnschiedsrichter.

Q.2.2 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 EinDrehung- Strafe gemäß Regel 44.2 anerkennen. Wenn ein Boot, gegen das protestiert wurde, keine Strafe freiwillig annimmt, wird der Bahnschiedsrichter entscheiden, ob ein Boot zu bestrafen ist oder nicht und diese Entscheidung gemäß Q3.1 anzeigen.

Q.2.3 Ein Boot, das beabsichtigt

- (a) gegen ein anderes Boot nach einer anderen Regel als der Anweisung Q3.2 oder Q4.2(a) oder den in Q2.1 genannten Regeln zu protestieren, oder,
- (b) gegen ein Boot nach Regel 14 zu protestieren, wenn die Berührung Schaden oder Verletzung verursacht hat, oder

- (c) Wiedergutmachung zu beantragen muss dies der Wettfahrtleitung, vor oder während Flagge B gesetzt ist, mitteilen. Dasselbe Zeitlimit gilt für Proteste nach Q5.4. Das Schiedsgericht kann diese Frist verlängern, wenn dafür gute Gründe vorliegen.

Q.2.4 Die Wettfahrtleitung informiert unverzüglich das Schiedsgericht über jeden Protest oder jeden Antrag auf Wiedergutmachung, der nach Q2.3 einging.

### Q.3 SIGNALE DER SCHIEDSRICHTER UND STRAFEN DURCH DIE SCHIEDSRICHTER

Q.3.1 Ein Schiedsrichter signalisiert eine Entscheidung wie folgt:

- Eine grün-weiße Flagge zusammen mit einem langen Schallsignal bedeutet „keine Strafe“.
- 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.
- 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.

Q.3.2

- Ein Boot, das nach Q3.1(b) bestraft wurde, muss eine Ein-Drehung-Strafe gemäß Regel 44.2 annehmen.
- Ein Boot, das nach Q3.1(c) disqualifiziert wurde, muss sofort die Regattabahn verlassen.

### Q.4 STRAFEN UND PROTESTE, DIE VON SCHIEDSRICHTERN INITIIERT WURDEN; RUNDEN UND PASSIEREN VON BAHNMARKEN

Q.4.1 Wenn ein Boot

- Regel 31 verletzt und keine Strafe annimmt,
- Regel 42 verletzt,
- Einen Vorteil erlangt trotz Annahme einer Strafe,
- Willentlich eine Regel verletzt,
- Einen Verstoß gegen das sportlich faire Verhalten begeht,
- Nicht Q3.2 entspricht oder keine Strafe annimmt, wenn dies von einem Schiedsrichter gefordert wurde, kann ein Schiedsrichter es bestrafen ohne einen Protest von einem anderen Boot. Der Schiedsrichter kann eine oder mehrere Ein-Drehung-Strafen gemäß Regel 44.2 verhängen, jede signalisiert gemäß Q3.1(b) oder es disqualifizieren gemäß Q3.1(c) oder über den Vorfall einen Bericht an das Schiedsgericht weitergeben, das diesen Vorfall weiter behandeln kann. Wenn ein Boot dafür bestraft wird, dass es nach Q4.1(f) keine Strafe angenommen hat oder sie korrekt ausgeführt hat, so ist die ursprüngliche Strafe aufgehoben.

Q.4.2

- Ein Boot, das eine Bahnmarke auf der falschen Seite liegen lässt, muss seinen Fehler wie in Regel 28.2 gefordert korrigieren, bevor es die nächste Bahnmarke passiert oder rundet oder durchs Ziel geht.
- Wenn ein Boot Q4.2(a) verletzt und seinen Fehler nicht korrigiert, bevor sie die nächste Bahnmarke passiert oder rundet oder durchs Ziel geht, kann es ein Schiedsrichter nach Q3.1(c) bestrafen. Q.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 Q4.2(a) oder die in Q2.1 genannten Regeln verstoßen hat, kann das Schiedsgericht informieren, um gemäß Regel 60.3 zu handeln. Wenn kein





Schaden oder keine Verletzung vorliegen, wird er jedoch das Schiedsgericht nicht wegen eines Verstoßes gegen Regel 14 informieren.

## Q.5 PROTESTE; WIEDERGUTMACHUNG UND WIEDERAUFNAHME; BERUFUNGEN; WEITERE SCHRITTE

Q.5.1 Keinerlei Schritte gegen die Handlungen und Unterlassungen von Schiedsrichtern sind zulässig.

Q.5.2 Ein Boot kann keine Berufung wegen einer behaupteten fehlerhaften Handlung, Unterlassung oder Entscheidung der Schiedsrichter oder des Schiedsgerichts stellen. In Regel 66 ist der dritte Satz geändert in „Eine Partei einer Verhandlung kann nicht eine Wiederaufnahme beantragen“.

### Q.5.3

- a. Proteste und Anträge auf Wiedergutmachung bedürfen nicht der Schriftform.
- b. Das Schiedsgericht kann den Sachverhalt aufnehmen und die Verhandlung in jeder Art führen, die es als angebracht findet und kann die Entscheidung mündlich bekannt geben.
- c. Wenn das Schiedsgericht entscheidet, dass ein Regelverstoß keine Auswirkungen auf das Ergebnis einer Wettfahrt hat, kann es eine Strafe zuerkennen durch die Vergabe von Strafpunkten, von halben Strafpunkten oder durch jegliche andere Entscheidung, die es als am fairsten erachtet – was auch sein kann, keine Strafe zuzuweisen.

Q.5.4 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 aufgeführten Regeln oder Regel 14, außer im Falle eines Schadens oder einer Verletzung, protestieren.