

Wettfahrtregeln ...

Seit dem 01.04.1997 gelten die neuen Wettfahrtregeln (WR), die die Internationalen Wettsegelbestimmungen (IWB) abgelöst haben. Die Wettfahrtregeln sind in sieben Abschnitte unterteilt und werden durch die Anhänge von A (Wertung) bis Q (Internationale Jury) ergänzt. Zusätzlich werden in einem Anhang die wichtigsten Fachausdrücke (zum Beispiel: Überlappung) definiert. Wem dies immer noch nicht reicht, blättert in den 'Cases' nach. In diesen "Interpretations of the International Yacht Racing Rules" werden strittige Fälle der Nationalen Verbände von dem "International Judges Sub-Committee" entschieden und mit einer Urteilsbegründung veröffentlicht.

Nach einigen Jahren Regattasegeln mit den neuen Regeln hat sich gezeigt, dass die Änderungen nicht ins Gewicht fallen. Aber insgesamt ist das Ziel der neuen Regeln, klarer und verständlicher zu sein, erreicht worden.



.... eine Serie in Raumschots

Raumschots ist das Magazin für Hobiesegler. Raumschots erscheint 4 x im Jahr und informiert auf 250 Seiten über alles rund um das Segeln mit einem Hobie Cat. Mitglieder der Deutschen Hobie Cat Klassenvereinigung erhalten das Magazin kostenlos.

In Raumschots werden die wichtigen Wettfahrtregeln anhand von typischen Regattasituationen erläutert. Die Serie über Wettfahrtregeln wird von Bernd Aberle gestaltet. Er segelt seit vielen Jahren Regatten mit einem Hobie 16 und ist Mitglied im Ausbildungsteam für Wettfahrtsleiter und Schiedsrichter im Landesseglerverband NRW.

[i Dt. Hobie Cat Klassenvereinigung](#)

[✉ B. Aberle](#)



Der geregelte Start

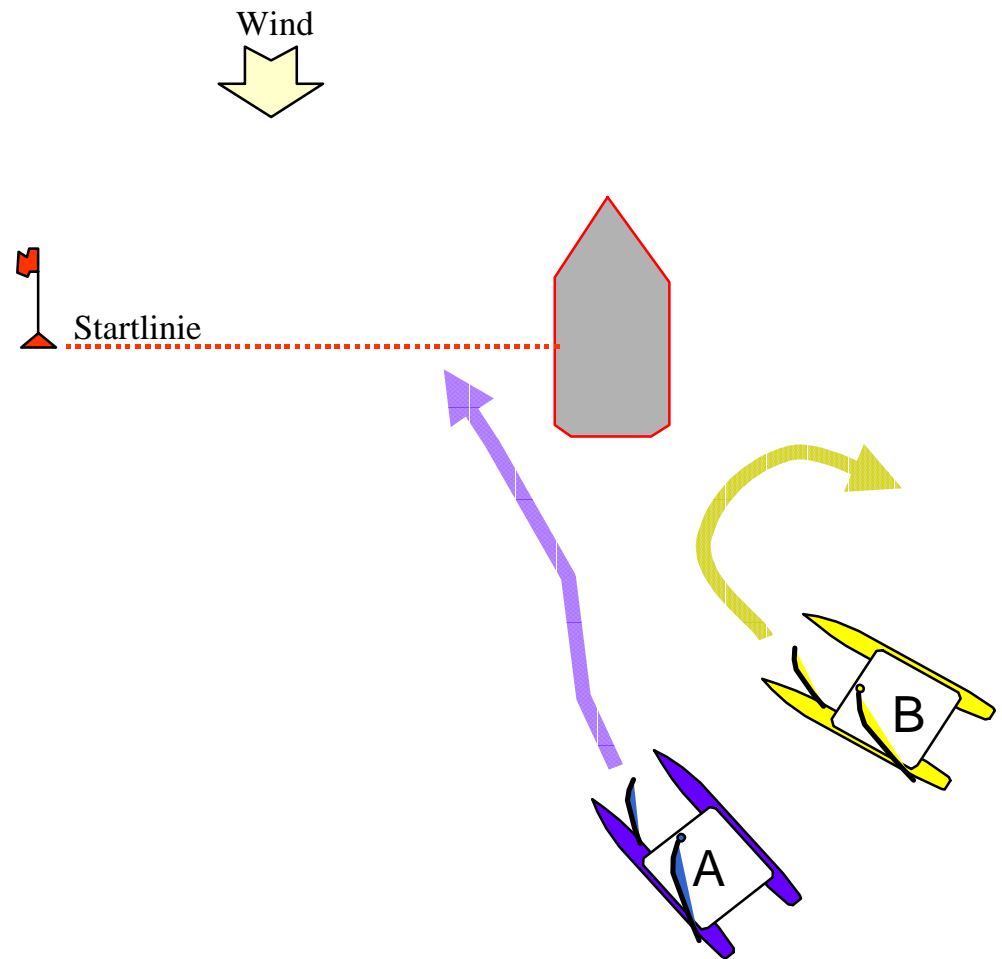
Fall 1 - Am Startschiff

Unmittelbar vor dem Startschuss nähern sich Boot A und Boot B der Startlinie. A beginnt langsam zu luvieren und lässt Boot B keinen Raum zum sicheren Passieren des Startschiffes. B verlangt Raum, wendet aber im letzten Augenblick, um eine Kollision mit dem Startschiff zu vermeiden. Anschließend protestiert Boot B gegen Boot A:

Wie entscheidet das Schiedsgericht?

- 1) Boot A ist auszuschließen, da Boot A für Boot B keinen Raum an einem Hindernis/ Bahnmarke gegeben hat.
- 2) Boot A ist auszuschließen, da Boot A beim Anluven höher als Hoch-am-Wind gesegelt ist.
- 3) Keiner ist auszuschließen
Boot A und Boot B haben sich entsprechend den Wettfahrtregeln verhalten.

? Die Lösung zu diesem Fall



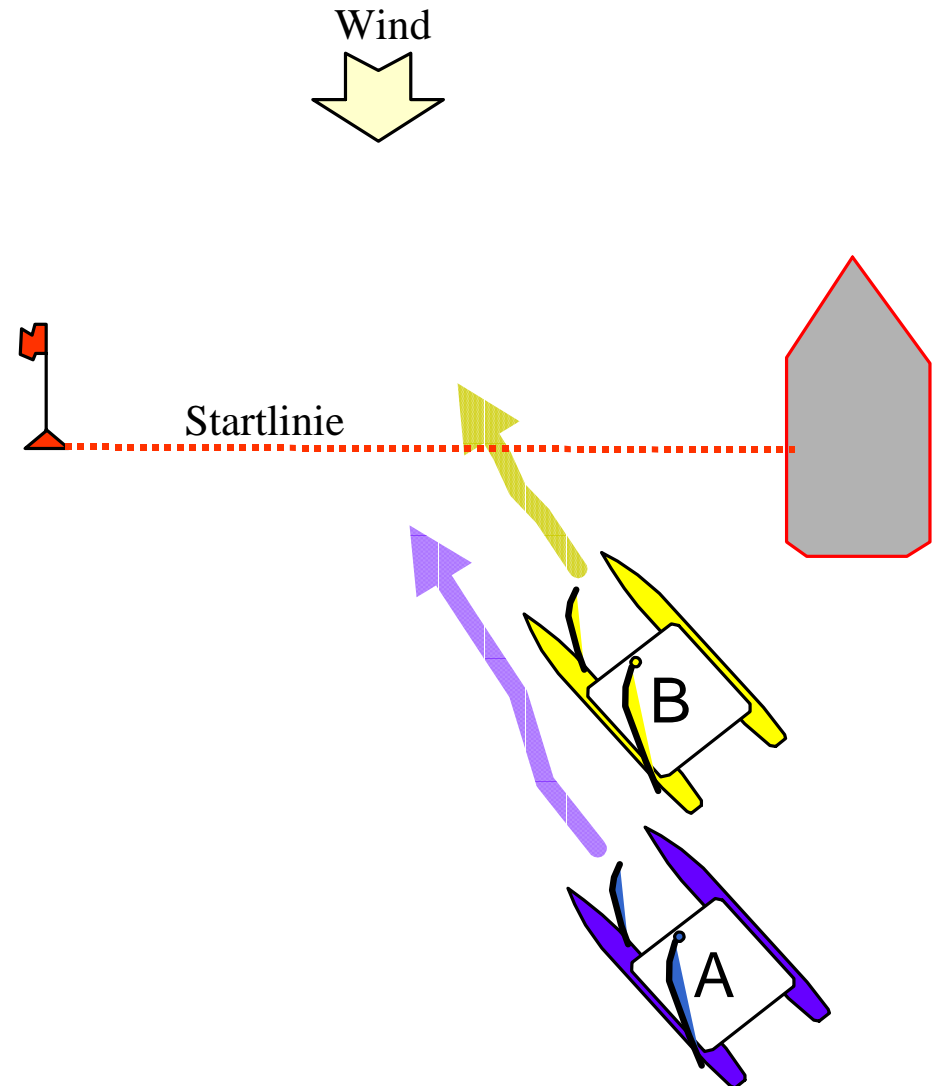
Der geregelte Start

Fall 2 - Auf der Startlinie

Boot A und Boot B haben im zweiten Lauf entschieden in der Mitte zu starten. Wieder beginnt Boot A ca. 20 sec vor dem Start zu Luven und zwingt Boot B zu einem Frühstart. Anschließend protestiert Boot B gegen Boot A.

- 1) Boot A ist auszuschließen, da keine richtige Überlappung mit Boot B bestand.
- 2) Boot A ist auszuschließen, da Boot A beim Anluven höher als Hoch-am-Wind gesegelt ist.
- 3) Boot B ist auszuschließen, da sich Boot B nach dem Frühstart nicht durch Rückkehr hinter die Startlinie entlastet hat.

? Die Lösung zu diesem Fall



Vorm Winde verweht

In dieser Raumschotsausgabe geht es um die Wettfahrtregeln für die Vorwindstrecke und somit auch um die geheimnisvolle Regel 17 (Überholen in Lee), die im letzten Sommer häufiger zu Diskussionen geführt hat.

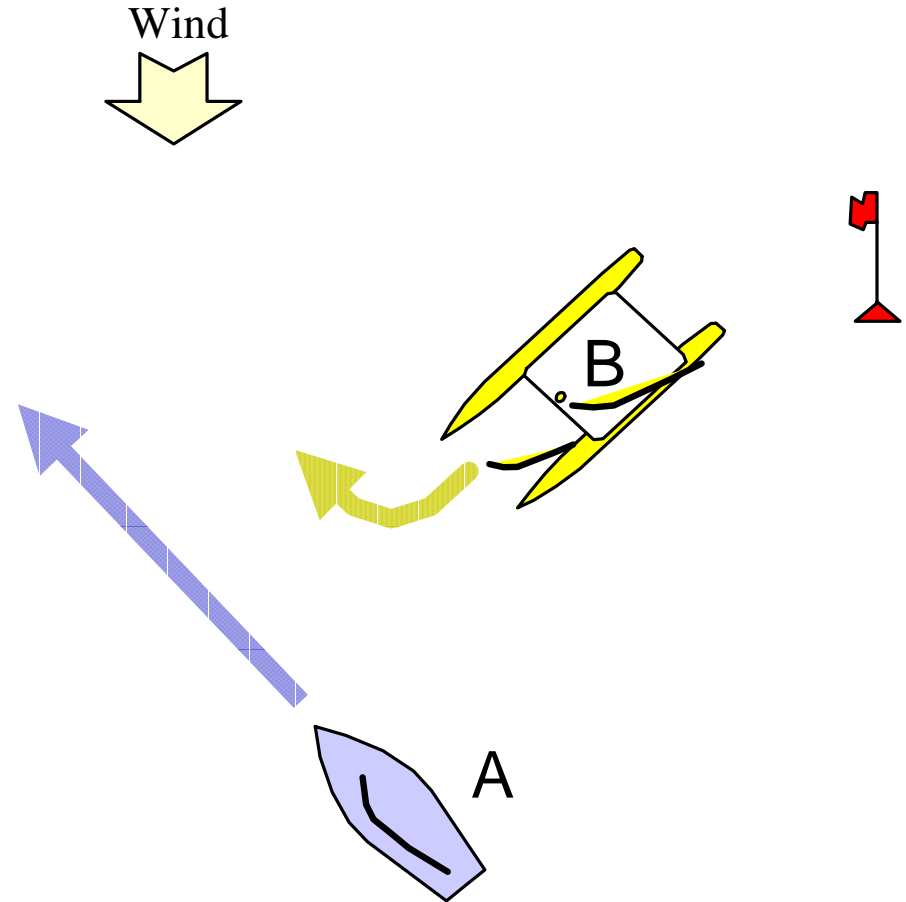
Fall 3 - Kreuz trifft Raum

Boot A auf dem Weg nach Luv trifft Boot B, das die Luvtonne schon gerundet hat. Boot A verlangt Raum.

Wer ist ausweichpflichtig?

- 1) Boot A, da Boot A nicht an der Regatta teilnimmt.
- 2) Boot B, da A Leeboot ist.

? Die Lösung zu diesem Fall



Vorm Winde verweht

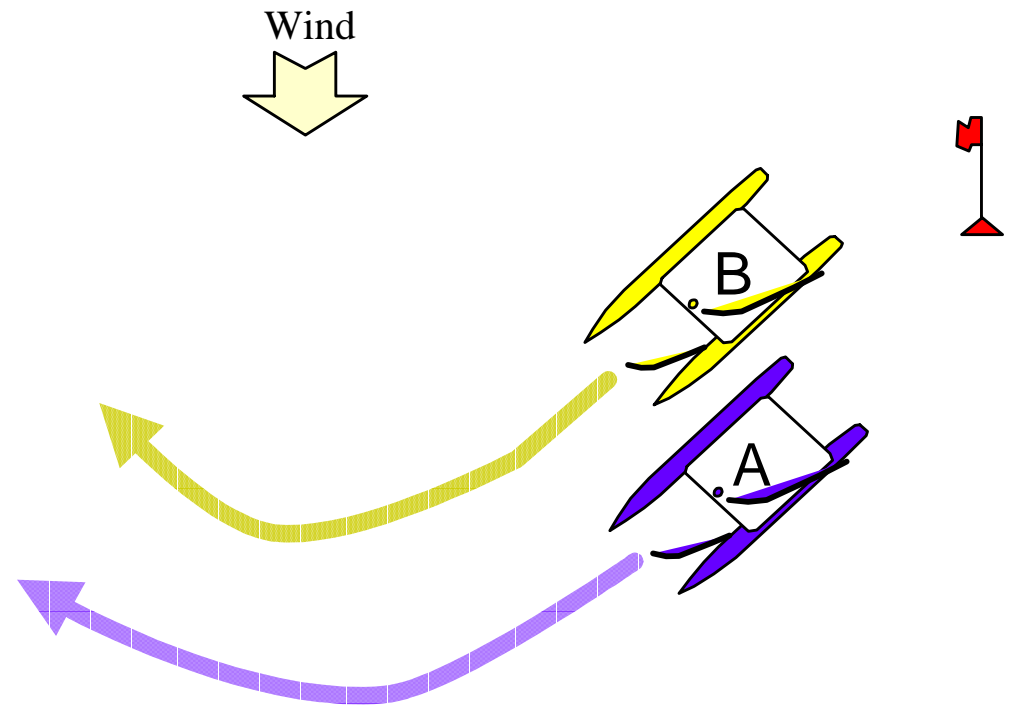
Fall 4 - Hier kommt keiner vorbei

Auf dem Weg zur Raumtonne versucht Boot B, Boot A in Luv zu überholen. Boot A ruft: "Raum; hier kommt keiner vorbei" und luvt langsam aber stetig bis fast in den Wind. Boot B weicht nur sehr zögerlich aus. Es kommt zu einer Berührung. Beide protestieren.

Wie entscheidet das Schiedsgericht?

- 1) Boot B ist auszuschließen, da Boot B gegenüber Boot A nicht genügend Raum gegeben hat.
- 2) Boot A ist auszuschließen, da Boot A nicht den direkten Weg zur Raumtonne gesegelt ist.
- 3) Boot A ist auszuschließen, da Boot A bis fast in den Wind angeluvt ist.

? Die Lösung zu diesem Fall



Vorm Winde verweht

Fall 5 - Hinten durch

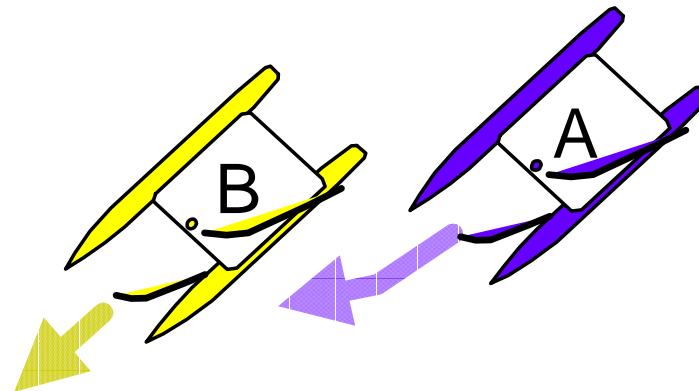
Auf dem Weg zur Raumtonne versucht Boot A, Boot B in Lee zu überholen. Boot A stellt eine Überlappung zu Boot B her und luvt langsam an.

Boot B weicht nicht aus. Es kommt zu einer Berührung. Boot B protestiert.

Wie entscheidet das Schiedsgericht?

- 1) Boot A ist auszuschließen, da keine richtige Überlappung mit Boot B bestand.
- 2) Boot A ist auszuschließen, da Boot A höher als der direkte Weg zur Raumtonne angeluvt hat.
- 3) Boot B ist auszuschließen, da Boot A als Leeboot Vorfahrt hat.

? Die Lösung zu diesem Fall



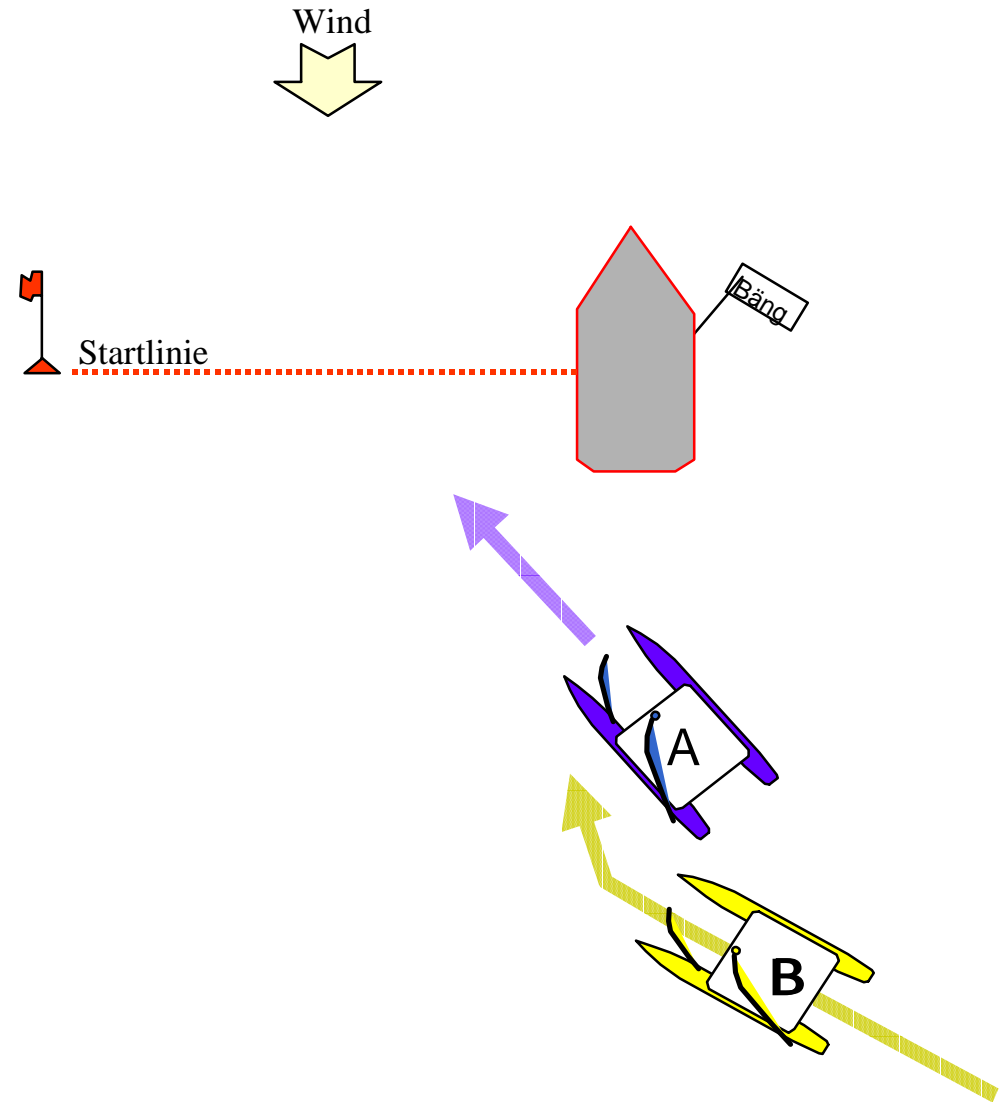
Vorm Winde verweht

Fall 6 - Auf der Startlinie

Boot A und Boot B nähern sich der Startlinie. Nach dem Startschuss stellt Boot B eine Überlappung in Lee her und versucht durch Anluven Boot A am Passieren des Startschiffes zu hindern. Es kommt zu einer Berührung. Wer ist auszuschließen?

- 1) Boot A, da Boot B anluven darf, ohne Rücksicht auf das Startschiff nehmen zu müssen.
- 2) Boot B, da Boot B als Leeüberholer nicht höher als den richtigen Kurs (hier zur Luvtonne) segeln darf.

? Die Lösung zu diesem Fall



An der Luvtonne

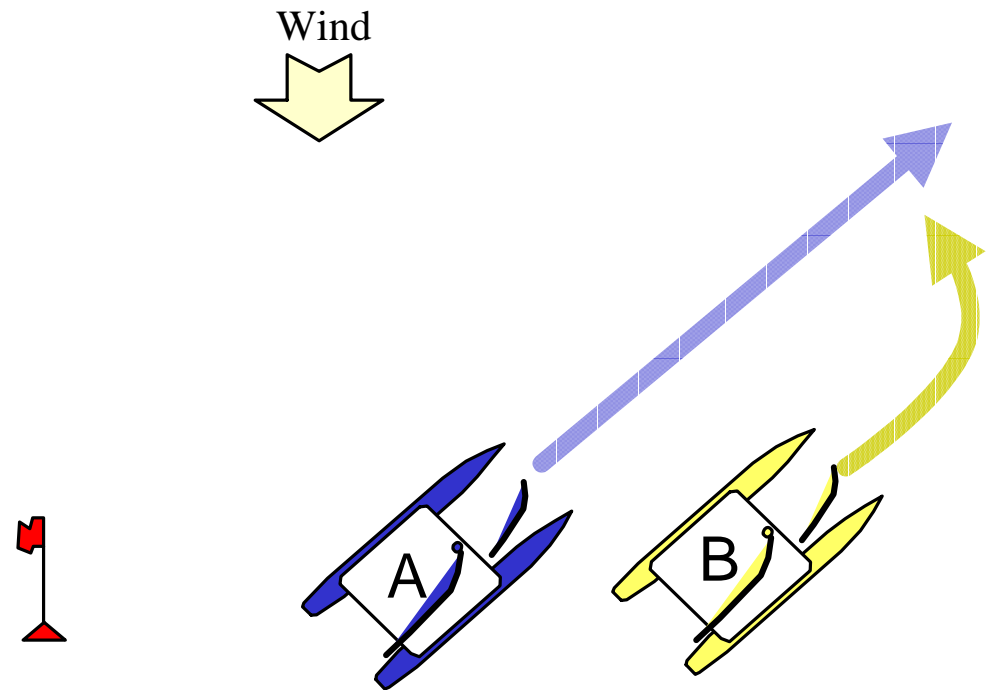
In dieser Raumschotsausgabe geht es um Wettfahrtregeln an der Luvtonne. Von besonderem Interesse ist die Situation für Boote mit Wind von Backbord, die an der Tonne wenden müssen.

Fall 7 - Komm fahr mit

Boot A auf dem Weg nach Luv segelt über die Tonne hinaus. Boot B verlangt von Boot A Raum für eine Wende, da beide Boote die Tonne anliegen können. Muss Boot A wenden?

- 1) Boot A muss bald möglichst wenden.
- 2) Boot A darf in dieser Situation bis nach Grönland und weiter segeln.

? Die Lösung zu diesem Fall



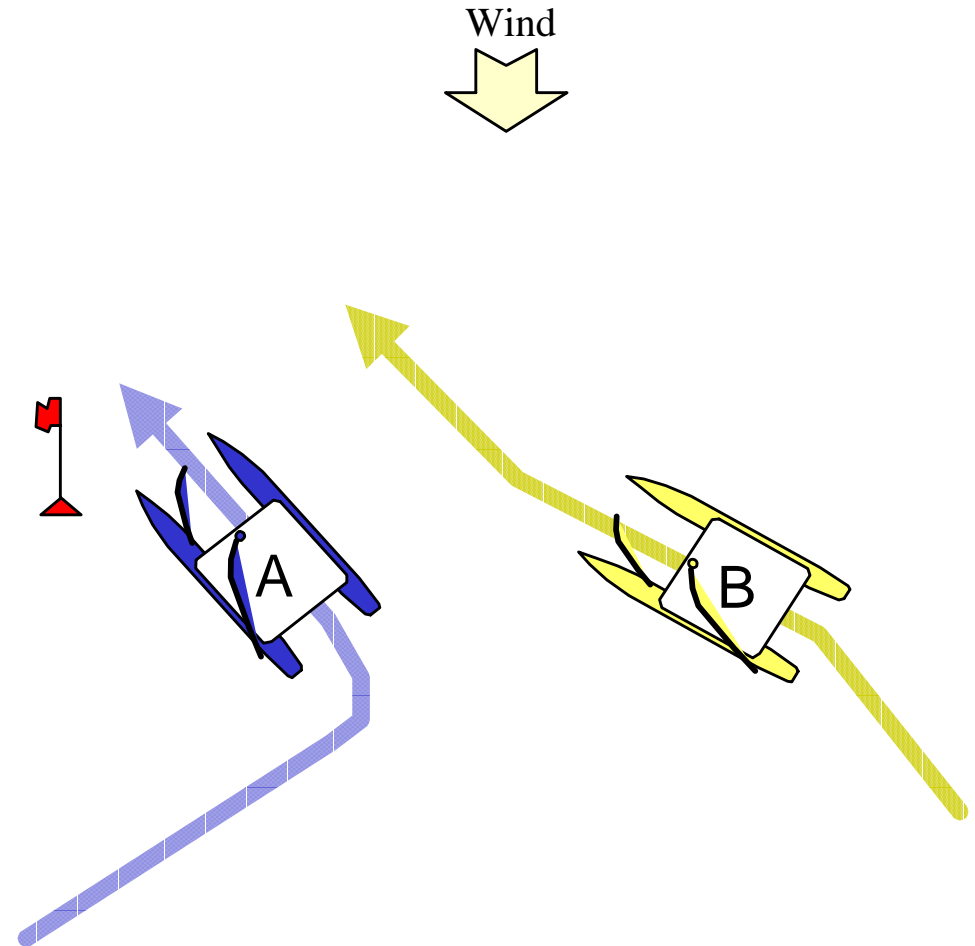
An der Luvtonne

Fall 8 - Lass mich rein

Ca. 50 m vor der Luvtonne ist Boot B abgefallen um die Tonne möglichst eng zu runden. Boot A wendet unmittelbar neben der Tonne. Boot B muss anluven um Boot A zu passieren. Hat Boot B in einer Protestverhandlung eine Chance?

- 1) Boot A ist auszuschließen, da Boot A nach der Wende noch keine Fahrt aufgenommen hat.
- 2) Boot B verliert den Protest, da Boot A als Innenlieger an der Tonne Vorfahrt hat.
- 3) Boot A, denn Boot A darf Boot B nicht am Passieren der Tonne hindern oder zwingen höher als Hoch-am- Wind zu segeln.
- 4) Boot B verliert den Protest, da Boot A die Wende beendet hatte und Boot B nicht am Passieren der Tonne gehindert wurde.

? Die Lösung zu diesem Fall



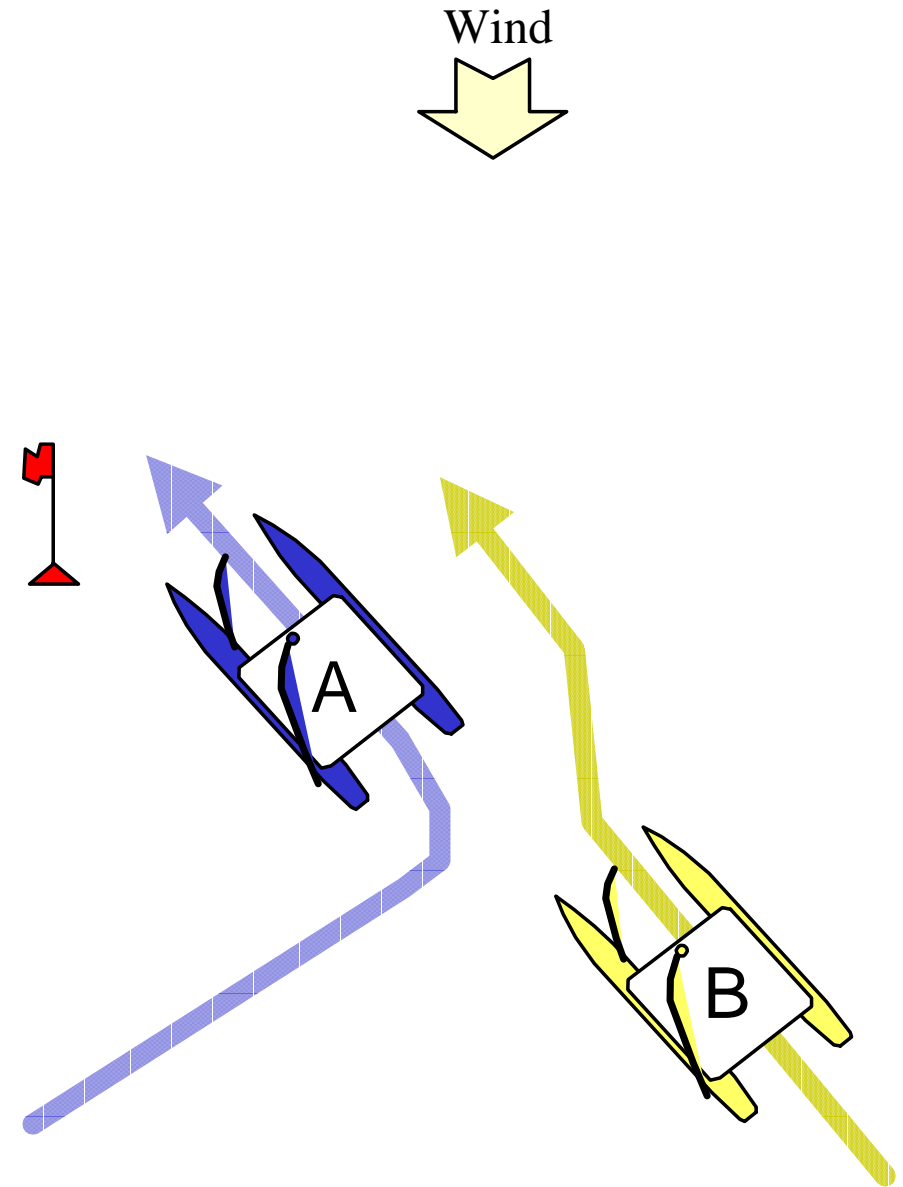
An der Luvtonne

Fall 9 - Voll rein

Boot A wendet an der Luvtonne vor der Nase von Boot B. Boot B kann nach einem "Beinah-Aufsschießer" die Tonne passieren. Hat Boot B in einer Protestverhandlung eine Chance?

- 1) Boot A ist auszuschließen, da A nach der Wende noch keine Fahrt aufgenommen hat.
- 2) Boot B verliert den Protest, da Boot A als Innenlieger an der Tonne Vorfahrt hat.
- 3) Boot A verliert den Protest, da Boot B zwar nicht am Passieren der Tonne gehindert wurde, aber höher als Hoch-am-Wind segeln musste, um Boot A auszuweichen.
- 4) Boot B verliert den Protest, da A die Wende beendet hatte und Boot B nicht am Passieren der Tonne gehindert wurde.

? Die Lösung zu diesem Fall



An der Luvtonne

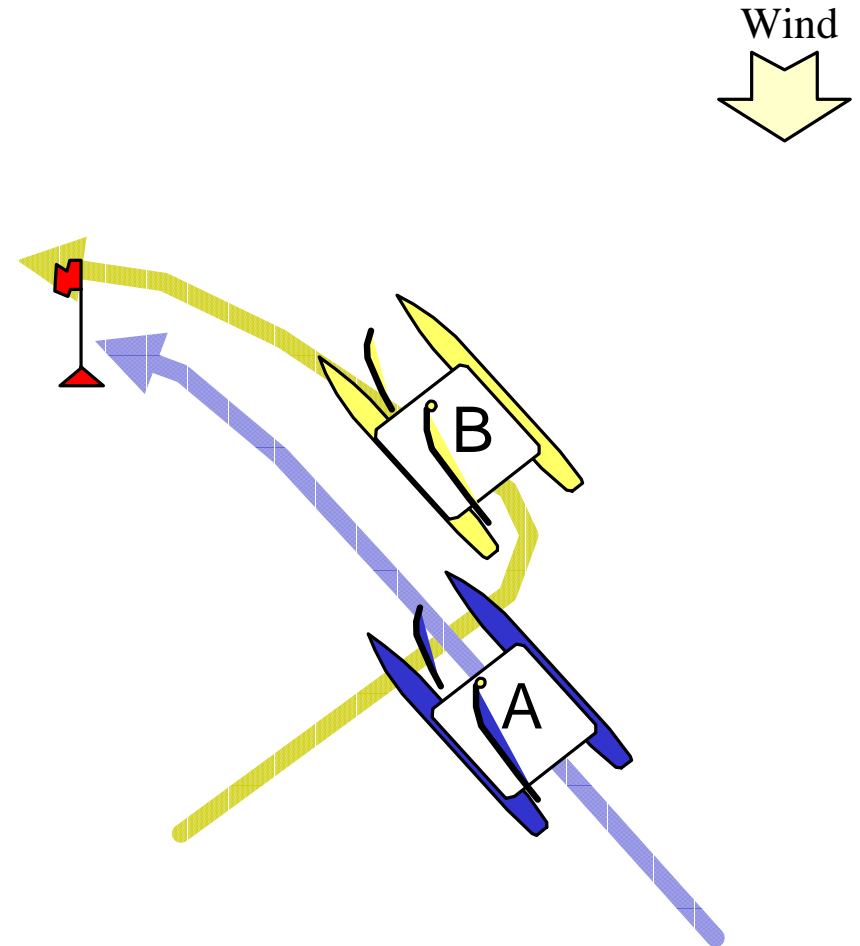
Fall 10 - Hinten durch

Boot B wendet unterhalb von Boot A innerhalb des Zweilängenkreises. Kurz nach Ende der Wende stellt Boot A eine Innenüberlappung her und verlangt Raum. Boot B fährt so knapp an der Bahnmarke vorbei, dass es zwischen A und B und zwischen A und der Bahnmarke zu einer Berührung kommt. A und B protestieren.

Wer ist auszuschließen?

- 1) A, da Boot A bei Erreichen des Zwei-Längen-Kreises klar achteraus lag.
- 2) B da B Luvboot und außenliegendes Boot ist.
- 3) A, da Boot A die Tonne und das außenliegende Boot berührt hat.
- 4) Beide

? Die Lösung zu diesem Fall



Lösung zum Fall 1

Am Startschiff

Richtig ist Antwort 3

Dabei gelten u.a. die folgenden Wettfahrtregeln:

Regel 11 und 16: Boot A darf anluven, muss aber dabei Boot B die Möglichkeit zum Ausweichen geben.

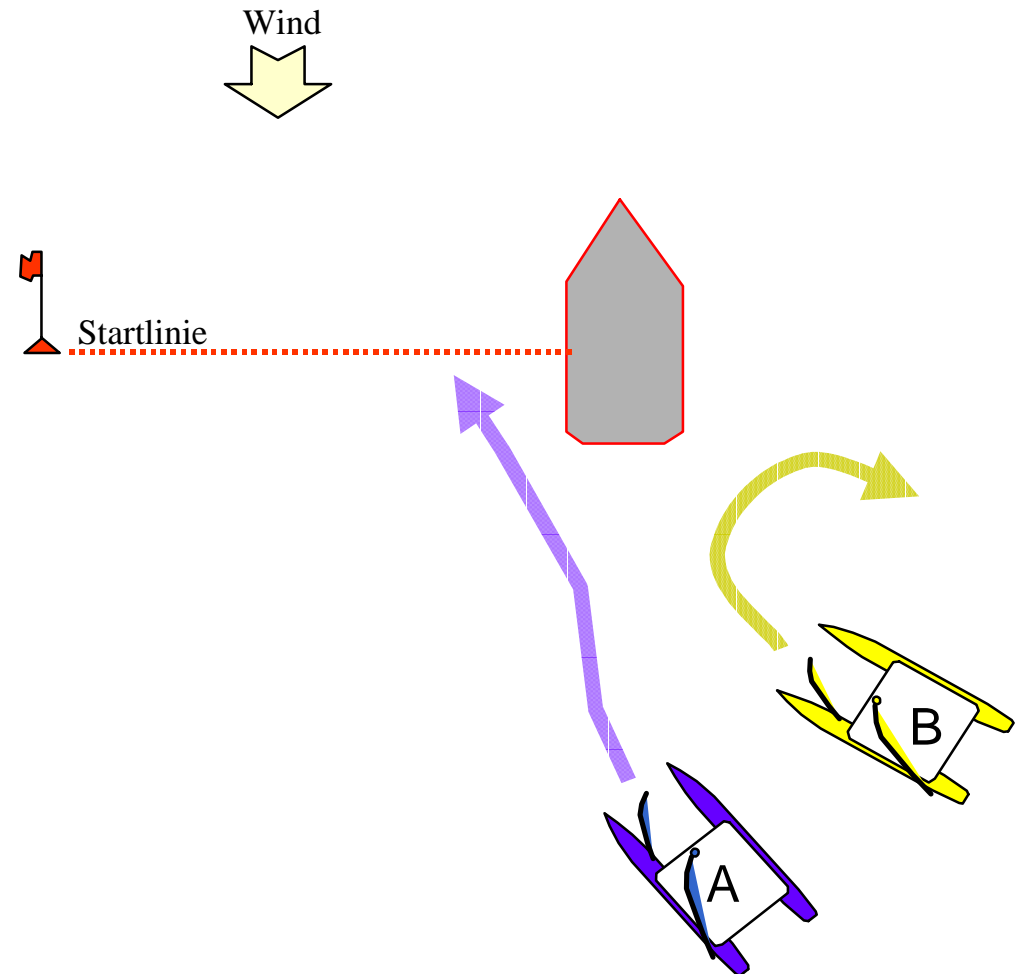
Regel 18.1: Startbahnmarken sind weder Hindernis noch Bahnmarke und geben somit dem Innenlieger keine Rechte.

Dazu ein Zitat von Bryan Willis (engl. Regelpapst) zu der Situation von Boot B: *don't get caught in this Situation.*

① Siehe auch Wettfahrtregeln 1997 - 2000:
R 11, R 16

② Siehe auch Definitionen nach WR:
Raum, Überlappung

③ Kommentar zu diesem Fall



Lösung zum Fall 2

Auf der Startlinie

Richtig ist Antwort 3

Dabei gelten die folgenden Wettfahrtregeln:

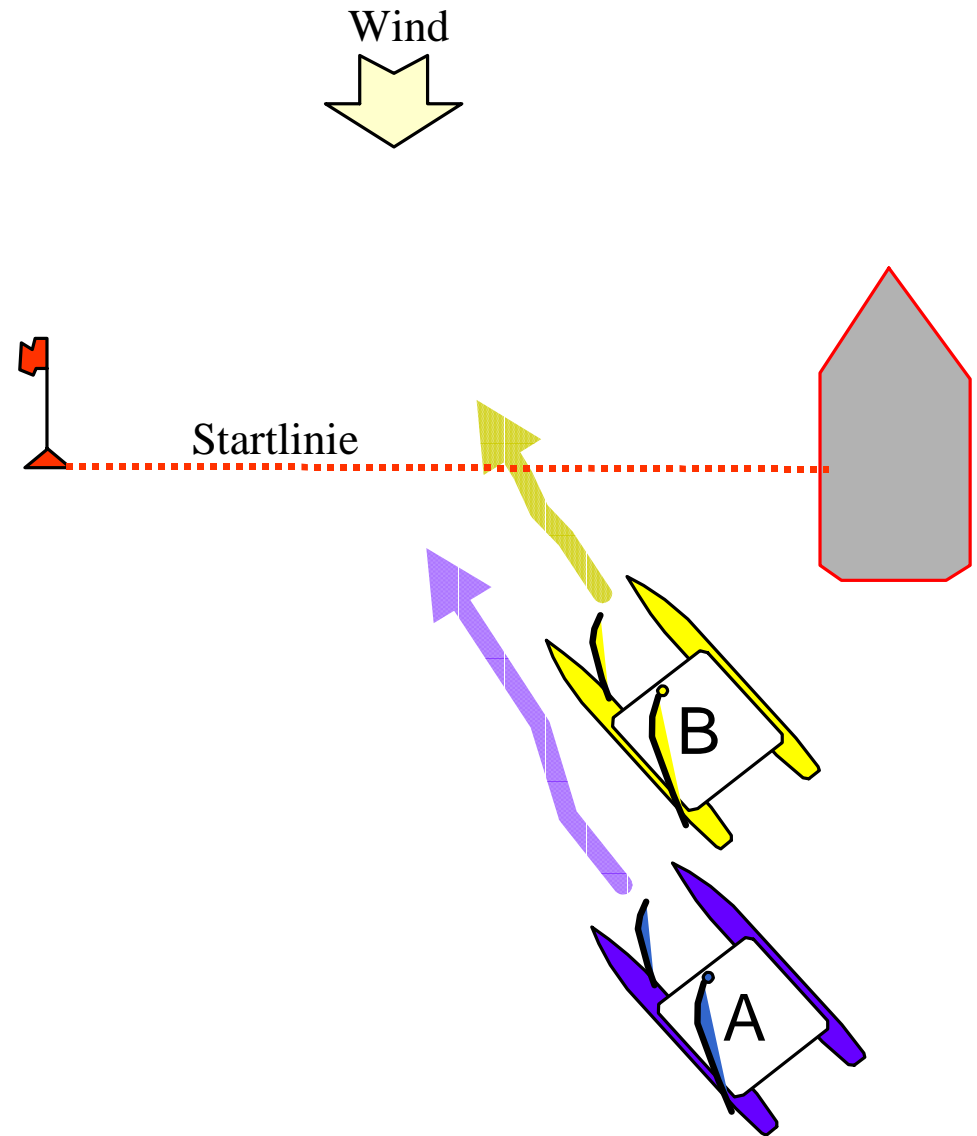
Regel 11 und 16:

Boot A darf anluven, muss aber dabei Boot B die Möglichkeit zum Ausweichen geben. Die Überlappung besteht im Gegensatz zu den früheren Regeln, wenn sich die Bugspitze von Boot A über einer Linie querab zu der Ruderanlage von Boot B befindet.

① Siehe auch Wettfahrtregeln 1997 - 2000:
R 11, R 16

② Siehe auch Definitionen nach WR:
Raum, Überlappung

③ Siehe auch Kommentar zu diesem Fall



Kommentar von B. Aberle:

Die beiden Beispiele zeigen, dass die schwierigen Mast-quer-ab-Situationen und die Unterscheidung zwischen Situationen vor dem Start und Start entfallen. Dadurch liegen praktisch alle Rechte beim Leeboot. Erst durch die Definition wird klar, dass das Luvboot stets ausreichen Platz zum Leeboot halten muss, wenn es nicht eine Disqualifikation riskieren will. Es ist aber nicht so, dass das Leeboot wie früher nach Belieben luvten kann, sondern es wird durch Regel 16 eingeschränkt.



Lösung zum Fall 3

Kreuz trifft Raum

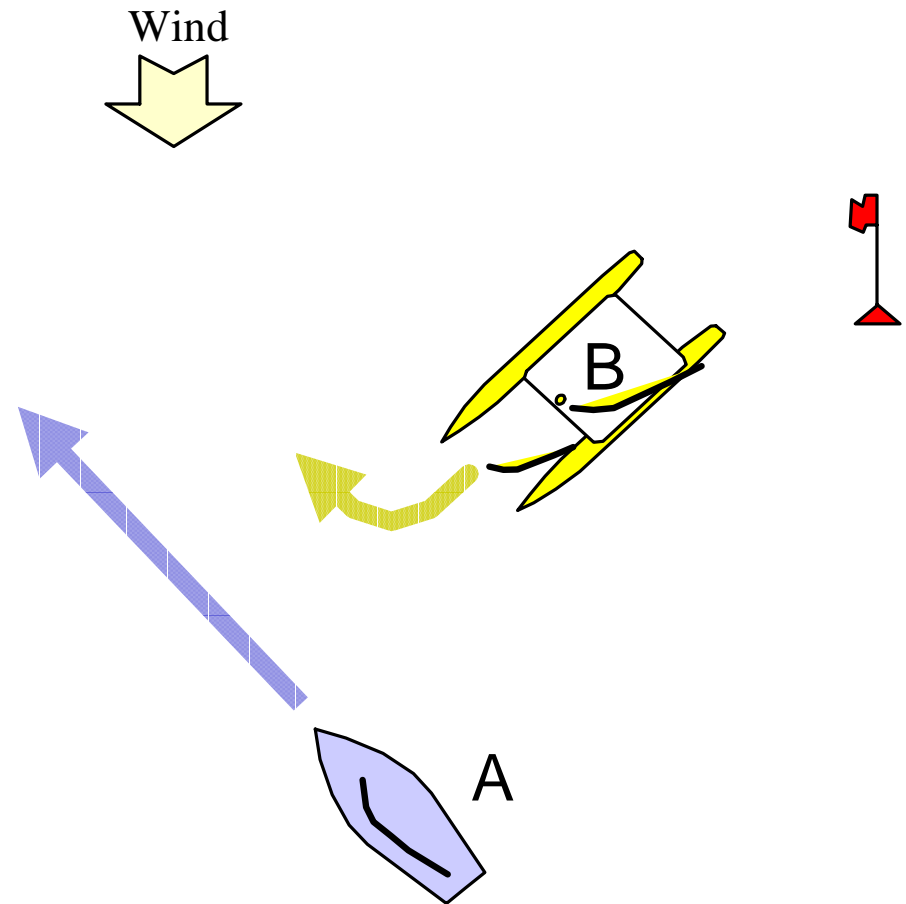
Richtig ist Antwort 2

Boot B muss ausweichen, da Regel 11 (Lee vor Luv) für alle Fahrzeuge gilt.

Das gilt auch, wenn die Boot nicht an der Regatta teilnehmen. Selbst Boote mit nur einem Rumpf, sogenannte "Halbschiffe", haben zuweilen Wegerecht.

① Siehe auch Wettfahrtregeln 1997 - 2000:
R 11, R 12, R 16

② Siehe auch Definitionen nach WR:
Raum



Lösung zum Fall 4

Hier kommt keiner vorbei

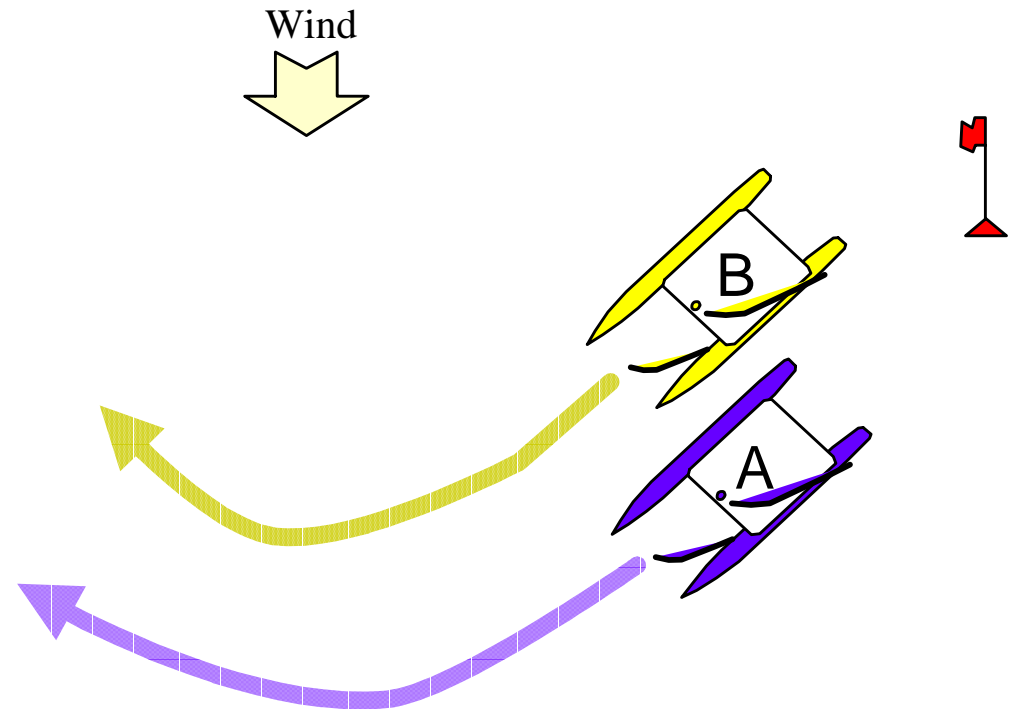
Richtig ist Antwort 1

Boot B ist auszuschließen. Es gilt Regel 11 (Lee vor Luv).
Boot A darf bis zum dem Beginn einer Wende anluven.
Nach Regel 13 beginnt eine Wende, wenn das Boot durch
den Wind gegangen ist.

① Siehe auch Wettfahrtregeln 1997 - 2000:
R 11, R 16, R 17

② Siehe auch Definitionen nach WR:
Richtiger Kurs, Überlappung

③ Siehe auch Kommentar zu diesem Fall



Lösung zum Fall 5

Hinten durch

Richtig ist Antwort 2

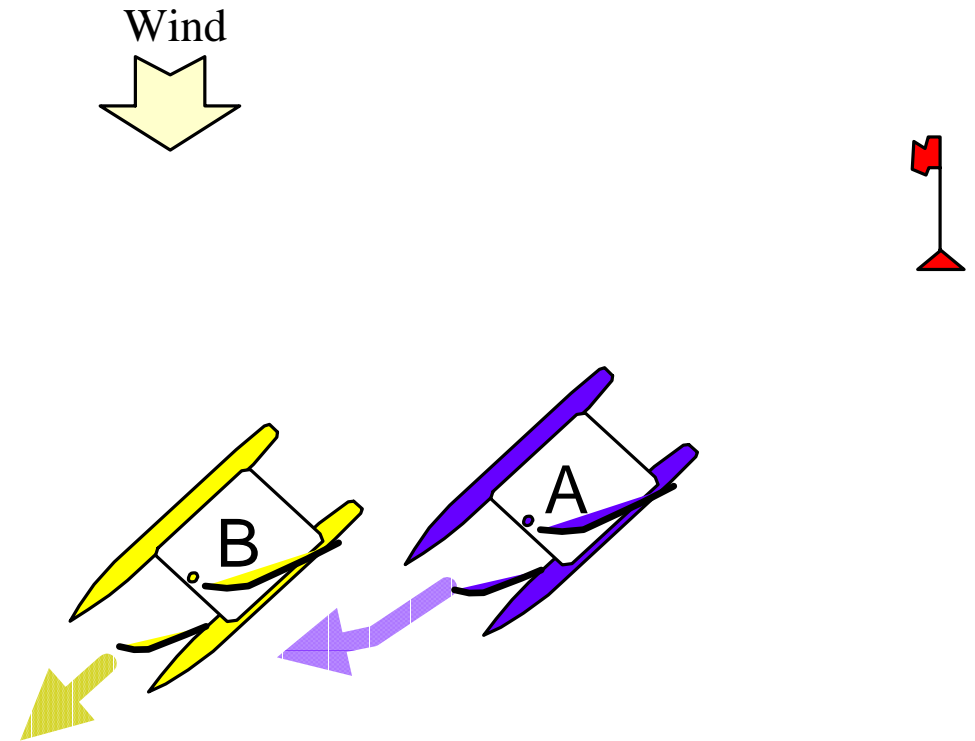
Boot A ist auszuschließen. Nach Regel 17.1 darf ein Leeüberholer, solange die Überlappung besteht, nicht höher als seinen richtigen Kurs segeln.

Durch Regel 17.2 ist das Luvboot verpflichtet nicht tiefer als seinen richtigen Kurs zu segeln.

① Siehe auch Wettfahrtregeln 1997 - 2000:
R 11, R 12, R 17

② Siehe auch Definitionen nach WR:
Klar achteraus-voraus, Richtiger Kurs, Raum, Überlappung

③ Siehe auch Kommentar zu diesem Fall



Lösung zum Fall 6

Auf der Startlinie

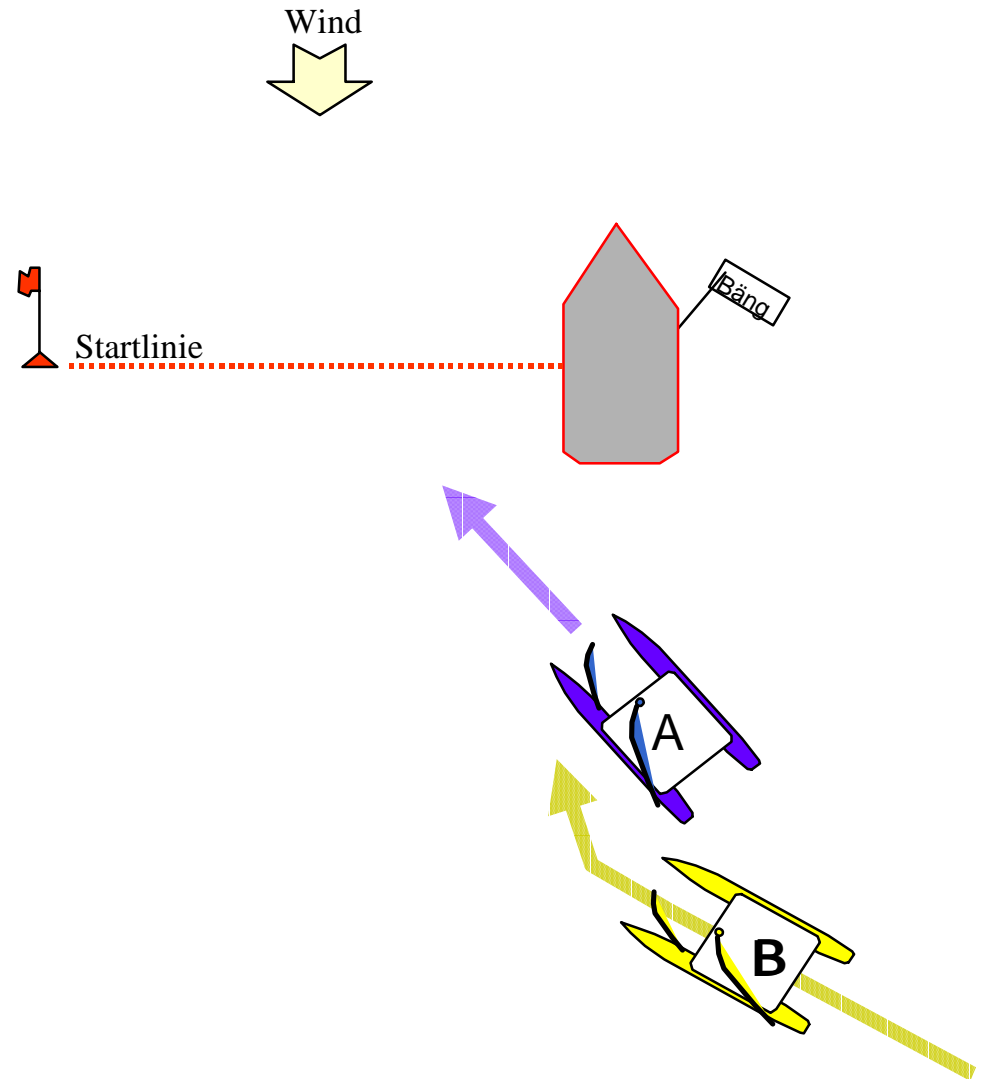
Richtig ist Antwort 2

Boot B ist auszuschließen. Da Boot B die Überlappung erst nach dem Startschuss hergestellt hat, gilt Regel 17.1. Im Unterschied zum Fall 1 (vgl. Raumschots 1/98) hat das Leeboot die Überlappung erst nach dem Startschuss und in Lee hergestellt. Erst wenn beides gilt, dann kommt Wettfahrregel 17 zum tragen.

① Siehe auch Wettfahrregeln 1997 - 2000:
R 11, R 12, R 17

① Siehe auch Definitionen nach WR:
Raum, Richtiger Kurs, Überlappung

① Siehe auch Kommentar zu diesem Fall

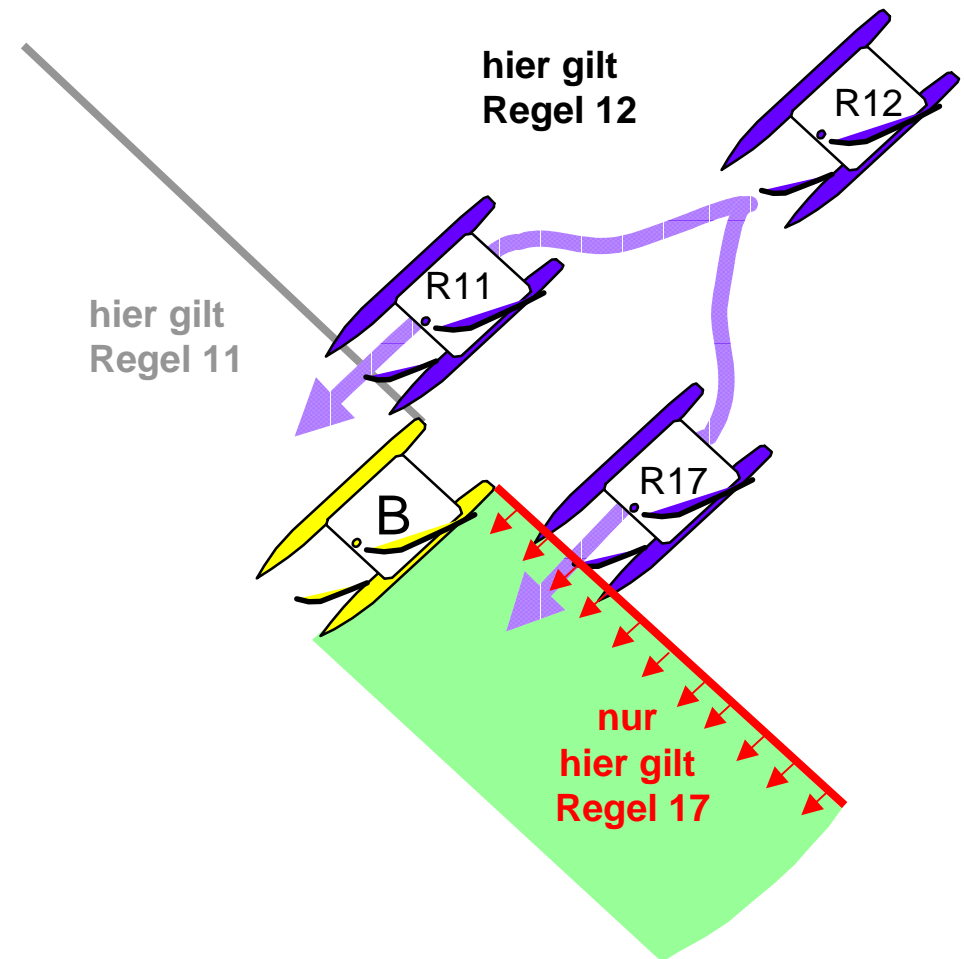


Kommentar von B. Aberle

Durch die Regel 17 wird verhindert, dass ein Leeüberholer schon bei geringer Überlappung als Leeboot das Luvboot kontrollieren kann.

Für die Regattapraxis bedeutet dies, dass man weiterhin als Überholer in Luv oder wenn in Lee, dann mit genügend Abstand passieren sollte. Das überholte Boot kann wie bisher seine Position durch Abdeckung (bei Leeüberholern) oder durch Anluven (bei Luvbooten) verteidigen.

In der Skizze sieht man den Geltungsbereich für die Regel 17.1 und 17.2. Die Regel gilt also nur für Leeüberholer, solange eine Überlappung besteht.



Lösung zum Fall 7

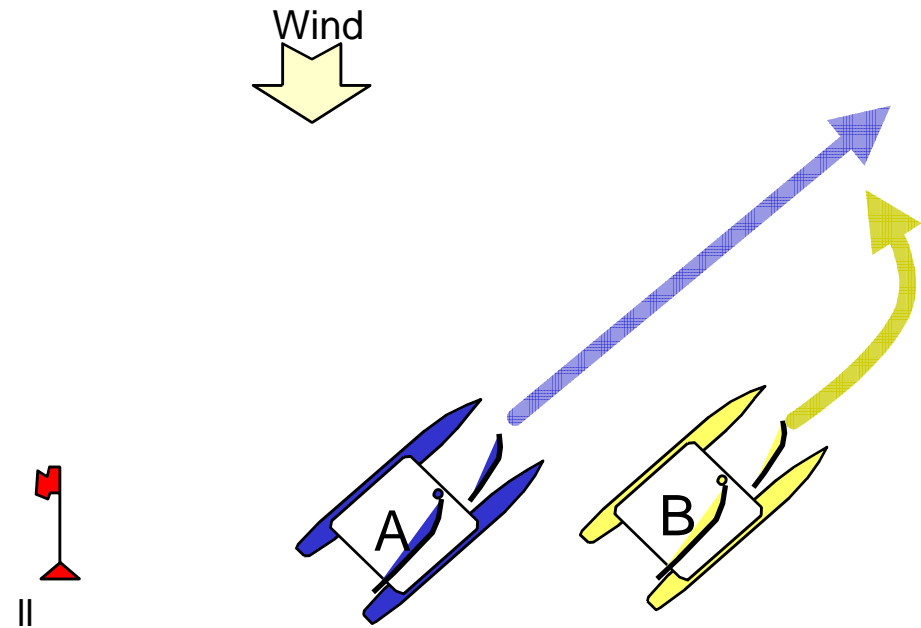
Komm fahr mit

Richtig ist Antwort 2

Boot A ist nicht verpflichtet zu wenden.
Aber als Gegenmaßnahme darf Boot B luvén bis zu dem
Beginn einer Wende und kann damit Boot A zum Handeln
zwingen.

① Siehe auch Wettfahrtregeln 1997 - 2000:
R 11, R 18.1

② Siehe auch Definitionen nach WR:
Richtiger Kurs, Überlappung



Lösung zum Fall 8

Lass mich rein

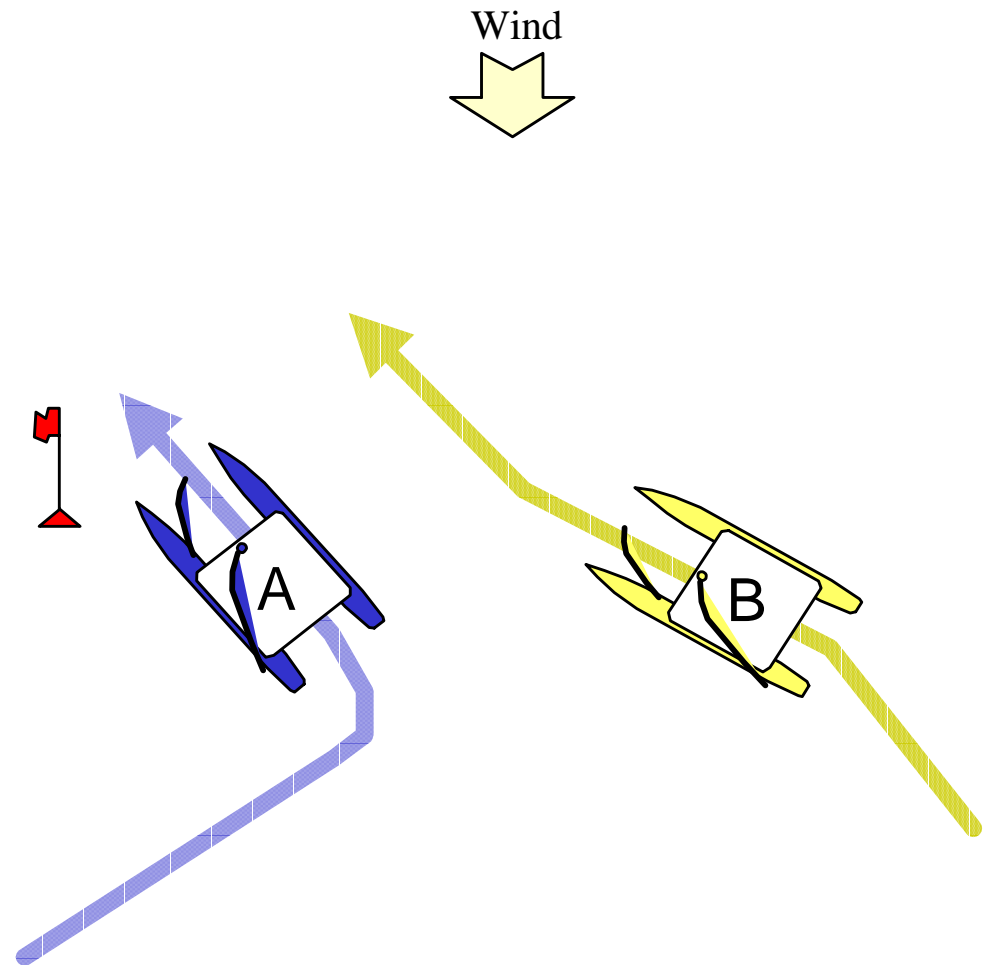
Richtig ist Antwort 4

Boot B wird die Protestverhandlung verlieren, wenn Boot B nicht nachweisen kann, dass es durch Boot A höher als Hoch-am-Wind segeln musste oder am Passieren der Tonne gehindert wurde.

① Siehe auch Wettfahrtregeln 1997 - 2000:
R 11, R 13, R 15, R 18, R 18.3

② Siehe auch Definitionen nach WR:
Raum, Zweilängen-Bereich, Überlappung

③ Siehe auch Kommentar zu diesem Fall



Lösung zum Fall 9

Voll rein

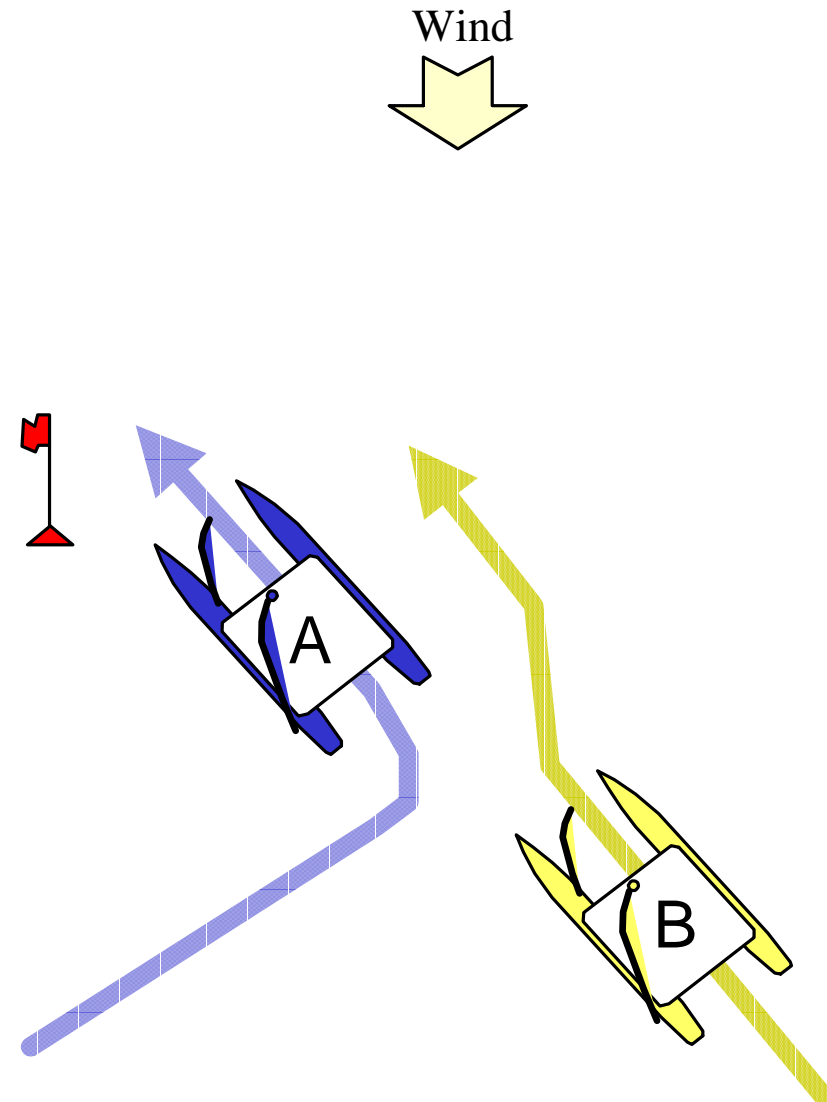
Richtig ist Antwort 3

Durch den Beinah-Aufschießer kann Boot B zeigen, dass B höher als Hoch-am-Wind segeln musste um eine Kollision zu vermeiden.

① Siehe auch Wettfahrtregeln 1997 - 2000:
R 11, R 13, R 15, R 18, R 18.3

② Siehe auch Definitionen nach WR:
Raum, Zweilängen-Bereich, Überlappung

③ Siehe auch Kommentar zu diesem Fall



Lösung zum Fall 10

Hinten durch

Richtig ist Antwort 2

Boot B ist auszuschließen. Nach Regel 18.3 b muss sich ein Boot nach einer Wende im Zwei-Längenkreis von anderen Booten freihalten.

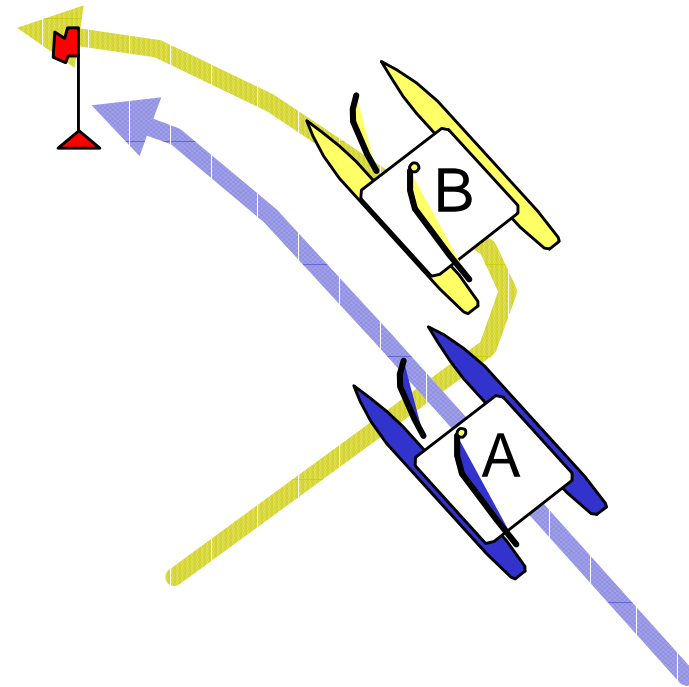
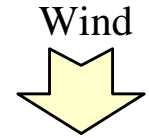
Richtig ist auch Antwort 4

Boot A muss aber nach der Berührung der Tonne einen Strafringel ausführen oder in der Protestverhandlung nachweisen, dass die Berührung der Tonne durch einen Regelverstoß eines anderen Bootes verursacht wurde.

① Siehe auch Wettfahrtregeln 1997 - 2000:
R 11, R 13, R 15, R 18, R 18.3

② Siehe auch Definitionen nach WR:
Raum, Zweilängen-Bereich, Überlappung

③ Siehe auch Kommentar zu diesem Fall



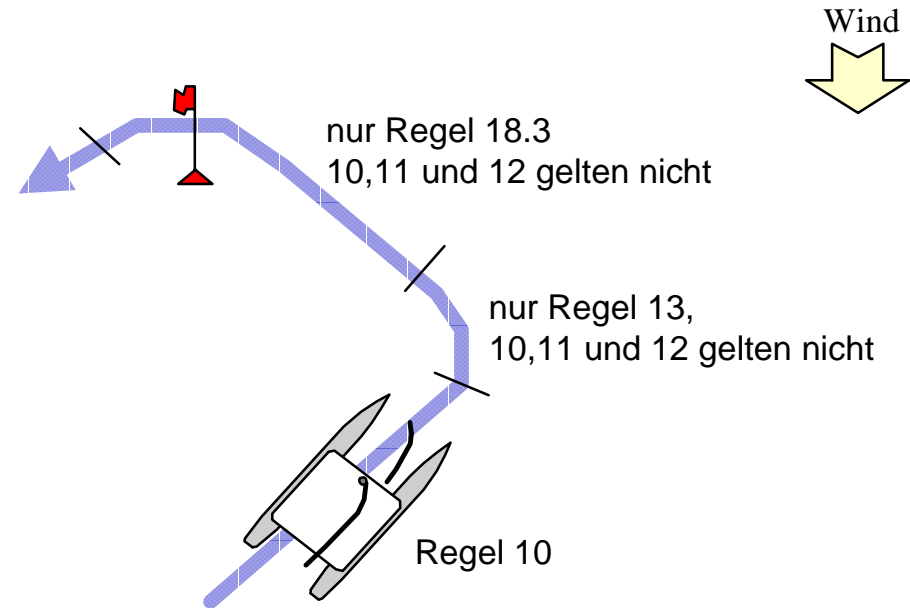
Kommentar von B. Aberle

Die Regeln stärken die Position der Boote die mit Wind von Steuerbord die Tonne anliegen.

Nach den Wettfahrtregeln ist es nicht verboten im Zweiländerkreis zu wenden. Aber dann darf ein Boot durch seine Wende ein anderes Boot

- a) nicht am Passieren der Tonne hindern,
- b) nicht zwingen höher als Hoch-am-Wind zu segeln
- c) und muss sich von anderen Booten freihalten.

Somit wird das Manöver: Wende an der Tonne für Katamarane, die nicht als Erste mit freiem Wind die Luvtonne erreichen zu einem großem Risiko.



Kommentar von B. Aberle

Die Regeln für das Runden der Bahnmarken (Regel 18) sollen das sichere Passieren und faires Segeln ermöglichen.

Bei Annäherung an eine Tonne auf Kursen, die nicht nach Luv führen, sollen Spurwechsel und sich kreuzende Kurse an der Tonne vermieden werden.

Entscheidend ist die Situation bei Eintritt in den Zwei-Längen-Kreis.

Als Grundregel für die Taktik gilt: Wer innen segelt, gewinnt die nächste Kreuz. Aber bei starken Gedränge an der Tonne kann es unter Umständen sinnvoll sein, die Tonne in einem größeren Bogen zu runden.

Wenn zwei oder mehr Boote gleichzeitig eine Leetonne erreichen, sollte schon im Vorfeld eindeutig Raum verlangt werden, damit auch die außenliegenden Boote rechtzeitig reagieren können.



Kommentar zum Protest II von B. Aberle

Wenn man die Disqualifikation als die Peitsche der Jury bezeichnen kann, ist die Wiedergutmachung das Zuckerbrot. Die Regeln 60 und 62 geben der Jury die Möglichkeiten die Zielposition eines oder mehrerer Teilnehmer nach dem Rennen zu verbessern. Eine Wiedergutmachung muss rechtzeitig mit einer plausiblen Begründung beantragt werden.

Proteste werden häufig wegen Formfehler abgeschmettert:

Deshalb stets:

- 1) Unverzüglich laut und vernehmlich "Protest" rufen. Andere Aussagen: "Du musst kringeln" etc. gelten nicht.*
- 2) Unverzüglich die Protestflagge zeigen*
- 3) Den Protest stets beim / nach dem Zieldurchgang am Zielschiff anmelden.*



Die abgebrochene Pinne wird keine Wiedergutmachung rechtfertigen....

Ein Kommentar von Ingo Delius

Zu dem Thema Sinn und Bedeutung eines Protests schreibt Ingo Delius aus der Sicht des Juristen:

Warum protestieren?

Die Regeln über einen Protest verfolgen mehrere Zwecke. Sie schaffen zunächst den äußeren Rahmen dafür, dass die übrigen Regeln - vor allem die Wegerechtsregeln der Wettsegelbestimmungen - nicht leerlaufen. Denn diese Regeln erhalten Gewicht häufig leider nicht durch sich selbst, sondern dadurch, dass ihre Verletzung unter Strafe gestellt wird. Die Regeln über Proteste dienen aber auch dazu, im Einzelfall überprüfen zu lassen, ob eine Regelverletzung vorliegt oder nicht. Dabei darf das Protestieren im "Normalfall" nicht als persönlicher Angriff gegen den/ die Protestgegner/-in verstanden werden.

Denn im "Normalfall" geben bloße Unsicherheiten über Sachverhalte auf dem Wasser oder über Regelauslegung Anlass, ein unabhängiges Gremium zu befragen, um Klarheit zu schaffen. Im "Ausnahmefall" sollte nämlich der Fall gelten, dass eine Regel offenkundig oder gar bewusst verletzt wurde. In diesem "Ausnahmefall" muss erwartet werden, dass der/ die Täter/-in sich unverzüglich auf dem Wasser entlastet. Tut er/ sie es nicht, gehören ihm/ihr "die Hammelbeine langgezogen".

Der "Ausnahmefall" kommt unter fairen Segler/-innen allerdings erst gar nicht vor das Schiedsgericht, eben weshalb er die Ausnahme bleiben sollte.

Damit der "Ausnahmefall" nicht zur Regel wird, ist es erforderlich, dass alle Segler an Land und auf dem Wasser Bereitschaft zeigen und besitzen zu protestieren. Von wem bekannt ist, dass er/ sie – aus falschem Verständnis von Sinn und Zweck der Protestierei oder aus anderen Gründen – nicht protestiert, wird Opfer derjenigen werden, die sich vor allem über die Wegerechtsregeln hinwegsetzen. Bereitschaft zu zeigen und zu besitzen zu protestieren, setzt nicht "bösen Willen", sondern die Kenntnis der Wettsegelbestimmungen und das Wissen darum voraus, dass es an den Seglern selbst ist, Einfluss darauf zu nehmen, dass die Regeln beachtet werden. Abends an der Theke sich über die eine oder andere ungesühnte Regelverletzung aufzuregen, ist ein Eingeständnis eigener Versäumnisse. Auf dem Wasser gehört die Protestfahne gezogen; an Land gehört der Vorgang vor das Schiedsgericht, wenn nicht der/ die Übeltäter/-in sich auf dem Wasser entlastet hat.

Erfolgt eine Entlastung auf dem Wasser, so ist eine Protestverhandlung nicht nötig, um die Voraussetzung dafür zu schaffen, dass gegebenenfalls zugefügte Schäden später bei der "gegnerischen" Haftpflichtversicherung reklamiert werden können. Der Protest würde ohnehin abgewiesen werden, eben weil eine Entlastung auf dem Wasser erfolgte. Andererseits sichert im anderen Falle, dass eine Protestverhandlung zur Disqualifikation des/ der Übeltäter/-in führt, ein Ergebnisprotokoll der Protestverhandlung nicht, dass gegebenenfalls zugefügte Schäden bei der "gegnerischen" Haftpflichtversicherung erfolgreich reklamiert werden könne. Das Schiedsgericht trifft keine zivilrechtlich erheblichen Entscheidungen. Dies bleibt im Streitfall ausschließlich den ordentlichen Zivilgerichten vorbehalten. So kann ein Zivilprozess anders als eine Protestverhandlung enden. Im Laufe des Zivilprozesses kann ein Ergebnisprotokoll der Protestverhandlung nur dazu dienen, den Sachvortrag des Geschädigten zu intensivieren und die Anforderungen an die Erheblichkeit der Einwendungen des Schädigers erhöhen. Ein Ergebnisprotokoll der Protestverhandlung ist im Zivilprozess nämlich kein Beweismittel.