

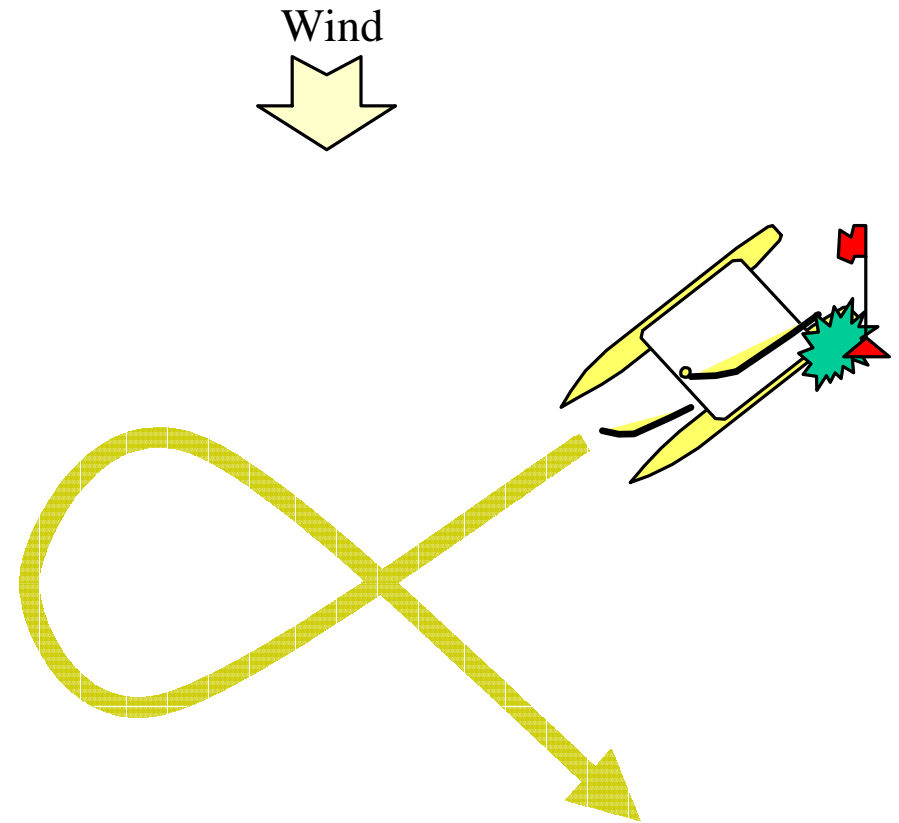
Hoppla die Tonne

Fall 12 – Hoppla die Tonne

Der Segler Rudi Rumms berührt die Raumtonne und kringelt unmittelbar nach dem Vorfall. Hat er sich richtig entlastet?

- 1) Ja, er hat sein Fahrwasser gekreuzt und somit einen 360° er gesegelt.
- 2) Nein, ein Entlastungskringel besteht aus einer Wende und einer Halse.

? Die Lösung zu diesem Fall

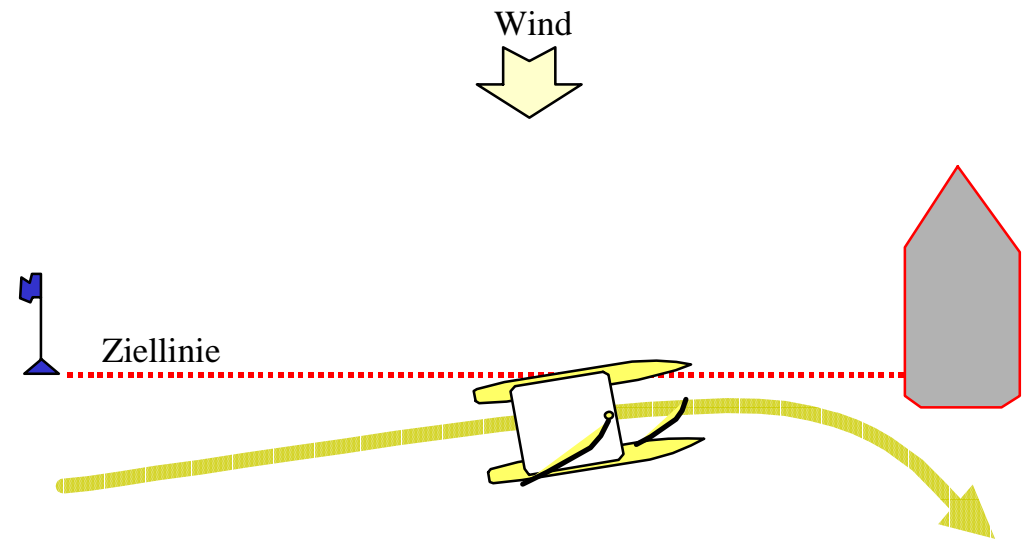


Fall 13 – Touch down

Segler Karl Knapp kann nach dem Berühren der Ziellinie das Zielschiff wegen Strom nicht mehr in Luv passieren. Er fällt ab und fährt nach Hause. Wird er gewertet?

- 1) Ja, er hat die Linie berührt und somit die Wettfahrt beendet.
- 2) Nein, er muss die Linie überqueren und darf nicht mehr auf die Bahnseite zurückfallen.

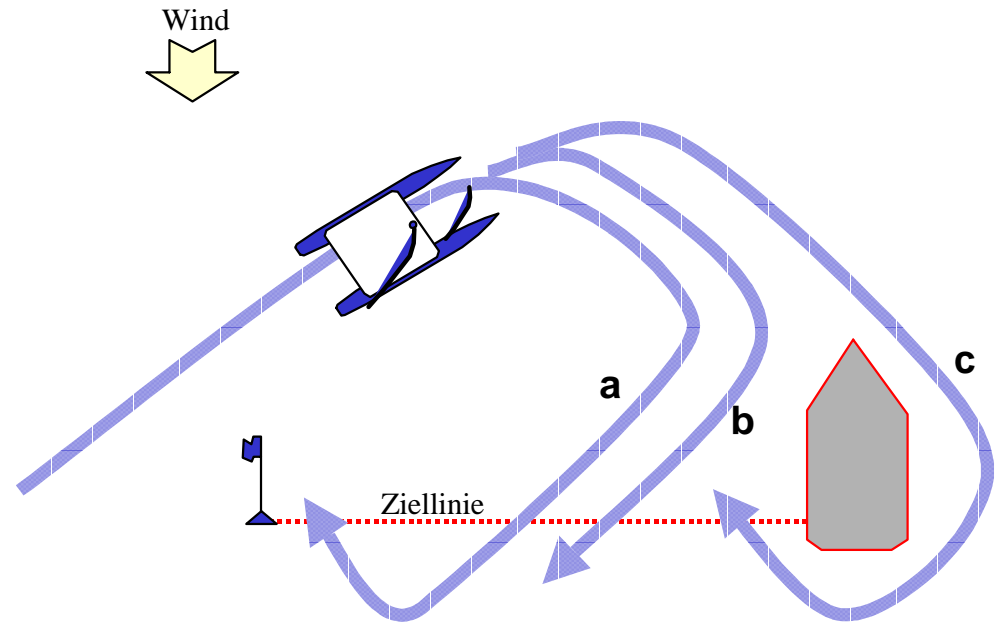
? Die Lösung zu diesem Fall



Fall 14 – Endlich am Ziel

Der Segler K. Oth merkt auf Höhe der Ziellinie, dass er nach einer Bahnverkürzung sofort in das Ziel fahren sollte. Welchen Weg muss er nehmen, damit er die Wettfahrt ordnungsgemäß beendet?

- 1) Weg a, dann segelt er von der Bahnseite in das Ziel.
- 2) Weg b, er muss nur die Ziellinie überqueren.
- 3) Weg c, er segelt dann von der Bahnseite in das Ziel.



? Die Lösung zu diesem Fall

An der Leetonne

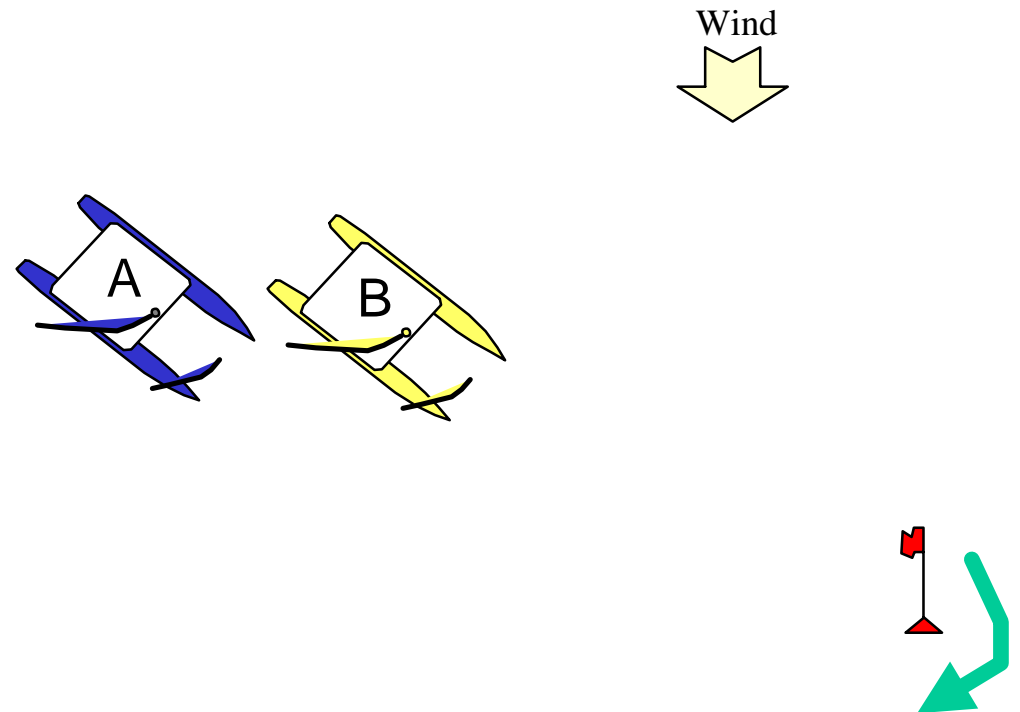
Heute geht es um die Wettfahrtregeln an der Leetonne. Die richtige Position an dieser Tonne ist häufig entscheidend für die nächste Kreuz. Die Regeln nach Eintritt in den Zwei-Längenkreis heben zum Teil die elementaren Ausweichregeln auf.

Fall 15 - Innen vorbei

Boot A hat ca. 20 m vor der Tonne eine Überlappung in Lee zu Boot B hergestellt. Boot B weigert sich Boot A ausreichend Platz zum Passieren der Tonne zu lassen. Muss Boot B dem Boot A die Möglichkeit geben die Tonne in Innenposition zu passieren?

- 1) Wegen Regel 17 muss Boot B dem Leeüberholer A keinen Platz an der Tonne einräumen.
- 2) Wenn beim Eintritt in den Zwei-Längenkreis eine Überlappung besteht hat das innenliegende Boot (hier A) das Recht die Tonne auf Innenposition zu runden.

? Die Lösung zu diesem Fall



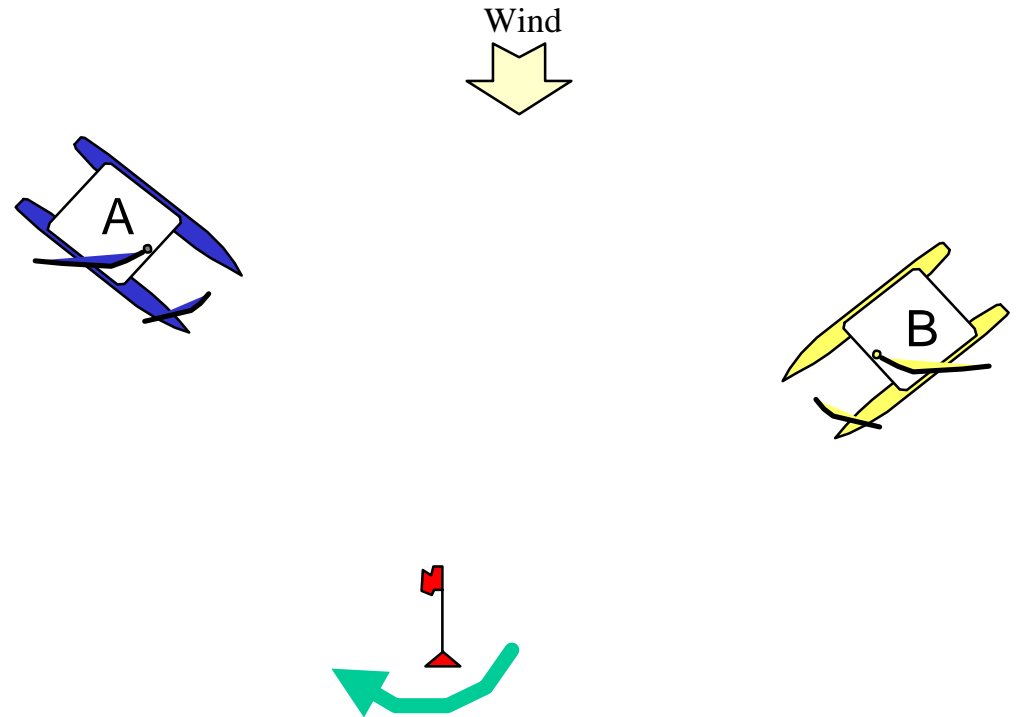
An der Leetonne

Fall 16 - Wo kommt denn der her?

Boot A und Boot B nähern sich auf unterschiedlichem Bug der Leetonne. Die Tonne ist an Steuerbord zu runden. Wer darf die Tonne innen runden?

- 1) Boot B nähert sich der Tonne mit Wind von Steuerbord und hat nach Regel 10 (Wind von unterschiedlichen Seiten) Vorfahrt und somit das Recht auf eine Innenposition.
- 2) Boot A hat bei Eintritt in den Zwei-Längenkreis eine Überlappung und somit das Recht auf Innenposition.
- 3) Boot A hat nach der Halse das Recht auf Innenposition.

? Die Lösung zu diesem Fall

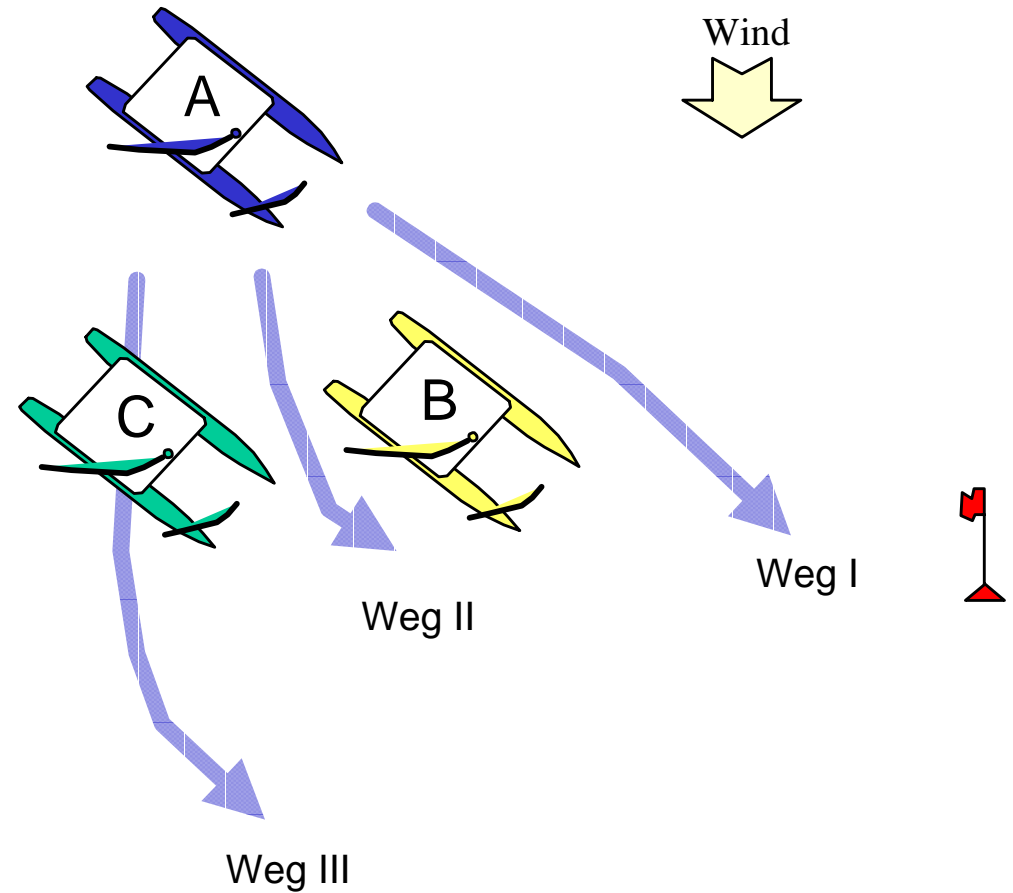


An der Leetonne

Fall 17 - Gedränge am Fass

Boot A nähert sich mit zwei weiteren Booten der Leetonne. An welcher Position darf Boot A die Tonne passieren?

- 1) Weg I: Da eine Überlappung mit Boot C und von Boot C zu Boot B besteht.
- 2) Weg II: Boot A muss außen von Boot B und darf innen von Boot C die Tonne passieren.
- 3) Weg III: Da keine Überlappung von Boot A mit Boot B besteht, muss Boot A die Tonne als äußerstes Boot passieren.



? Die Lösung zu diesem Fall

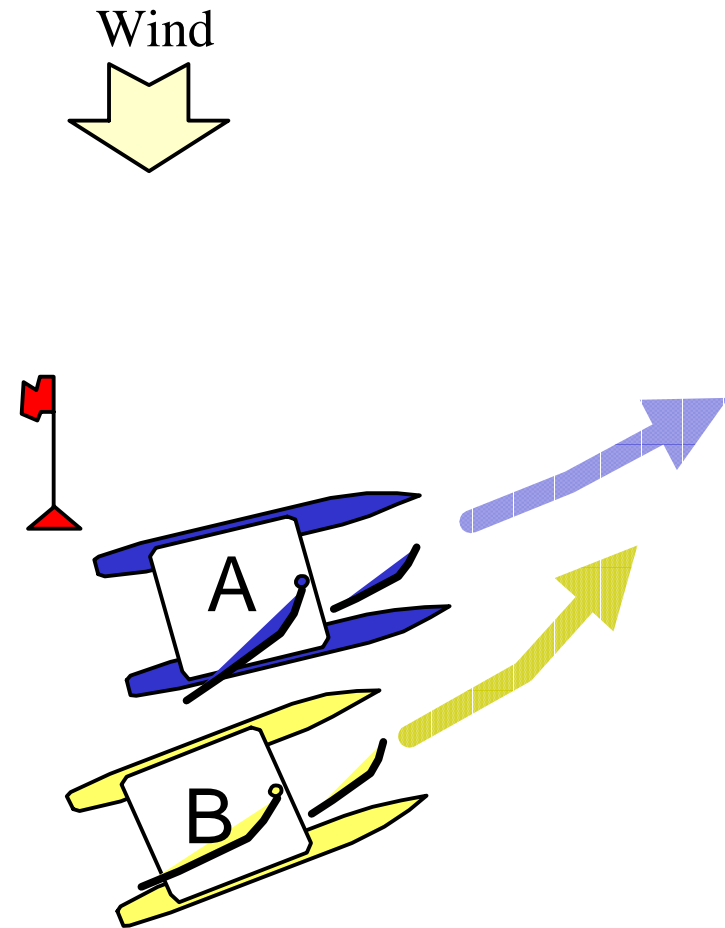
An der Leetonne

Fall 18 - Ich kann noch nicht

Boot A hat nach der Tonne Probleme. Die Großschot ist durch die Trampolinverspannung ins Wasser gefallen. Boot B als außenliegendes Boot verlangt aber sofort nach dem Passieren der Tonne Raum. Da Boot A nur sehr zögerlich anluvt, kommt es zu einer Berührung zwischen Boot A und Boot B. Beide protestieren. Wer ist auszuschließen?

- 1) A, da sofort nach Passieren der Tonne wieder Regel 11 (Wind von der gleichen Seite mit Überlappung) gilt.
- 2) B, da Boot A mit Innenposition erst nach dem Zweilängenkreis seine Rechte als Innenlieger verliert.
- 3) Boot B, da ein Boot mit technischen Problemen (hier Boot A) als Hindernis gilt und nicht ausweichen muss.
- 4) Beide

? Die Lösung zu diesem Fall



Protest, Protest, Protest

In dieser Ausgabe von Raumschots werden die Themen Protest, Protestverhandlung und den Begriff "Wiedergutmachung" behandelt. Zu der Frage, ob ich protestieren muss, damit eine Versicherung für den Schaden aufkommt hat Ingo Delius Stellung genommen. Eine Rückfrage bei einer großen Haftpflichtversicherung gab dazu die Antwort:

Für die Angabe und Behandlung von Versicherungsschäden ist ein Protest ohne jegliche Bedeutung. In der Praxis aber sind Ergebnisprotokolle einer Protestverhandlung eine willkommene Hilfe für die Versicherung, wenn es um die Klärung des Sachverhaltes geht.

Fall 19 – Wiedergutmachung I

Vor dem Büro der Jury treffen sich Segler und sprechen über ihre Anträge auf Wiedergutmachung. Welcher Segler hat in der nachfolgenden Verhandlung Chancen auf eine bessere Platzierung durch Wiedergutmachung?

1) Segler Anton liegt bei den Tigern bis zur letzten Tonne in Führung. An der Tonne hält er kurz an, um nach einem gekenterten HC 14 zu sehen. Die Besetzung lehnt jede Hilfe ab. Durch den kleinen Umweg kommt Segler Anton nur noch als drittes Boot ins Ziel. Hat er Anspruch auf Wiedergutmachung, auch wenn keine Hilfeleistung erfolgte?

- 2) Seglerin Brigitte hat einen überaus tolpatschigen Vorschooter. Dieser verletzt sich an der Hand. Seglerin Brigitte fährt an das nahe Ufer, besorgt ein Pflaster und setzt verspätet das Rennen fort. Wird diese Hilfeleistung honoriert?
- 3) Vor dem Start hatte Segler Claus eine Kollision mit einem Tretboot. Jetzt fährt er im Endlauf der Meisterschaft mit einer angebrochenen Ruderstange und verliert auf der Kreuz Boot um Boot.
- 4) Dagmar fährt wie alle Teilnehmer mit einem Werbesegel des Veranstalters. Im letzten Lauf löst sich eine Naht einer Lattentasche im Großsegel. Sie fährt mit offen Segeln, um weitere Schäden zu vermeiden.

? [Die Lösung zu diesem Fall](#)

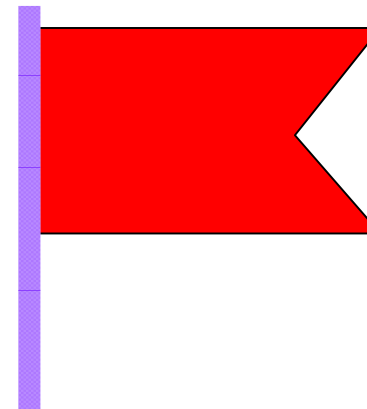
Protest, Protest, Protest

Fall 20 – Wiedergutmachung II

Segler Egon sieht, dass die Leetonne abgerissen ist und nach Lee vertreibt. Er fährt einen großen Bogen um die Tonne. Das Boot vor ihm hatte das gleiche Problem, meldet beim Zieleinlauf einen Protest an und gibt dabei Egon als Zeugen an. Das Boot hinter ihm hat keine Protestflagge und meldet später den Protest am Ufer an. Wer wird später mit einer Wiedergutmachung rechnen können?

- 1) Das erste Boot an der Tonne. Der Steuermann meldet ordnungsgemäß den Protest am Zielschiff an.
- 2) Egon als zweites Boot ist auch betroffen und wurde vom ersten Boot als Zeuge gemeldet. Er meldet deshalb den Protest nicht an.
- 3) Das dritte Boot meldet seinen Protest nach Ablauf der Protestfrist an Land an.

? Die Lösung zu diesem Fall



Protest, Protest, Protest

Fall 21 – Der Petzer

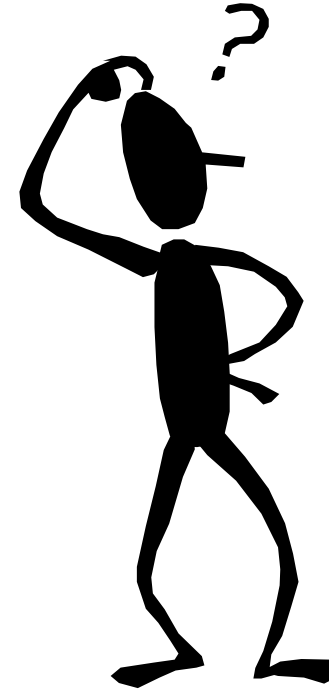
Der Steuermann von Boot C beobachtet einen Vorfall, bei dem Boot A und Boot B kollidieren, die Protestflagge zeigen, aber hinterher keinen Protest einreichen.

Boot C erzählt dies an Land einer weiteren Person D, die selbst den Vorfall nicht gesehen hat.

Wer darf in diesem Fall protestieren?

- 1) Nur C darf als Augenzeuge protestieren, D darf nicht.
- 2) C und D dürfen protestieren.
- 3) C darf protestieren, D aber nur wenn D Mitglied des Wettfahrtausschusses ist.
- 4) Keiner der beiden (C oder D) darf protestieren.

? Die Lösung zu diesem Fall



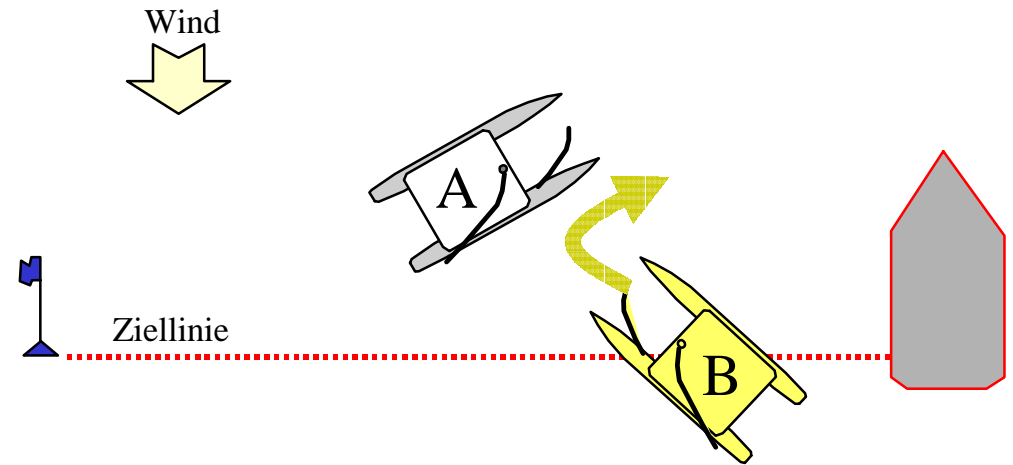
Protest, Protest, Protest

Fall 22 – Ärger nach dem Rennen

Boot A hat die Ziellinie auf Steuerbord klar passiert. Boot B auf Backbordbug muss auf der Ziellinie wenden, um eine drohende Kollision mit Boot A zu vermeiden. Boot B ist sauer und protestiert gegen A. Wird Boot B diesen Protest gewinnen? Wie könnte sich Boot A in diesem Fall entlasten?

- 1) Nein, das Verhalten von Boot A war unschön, aber Boot A hatte die Linie ordnungsgemäß passiert und ist somit nicht mehr in der Wettfahrt.
- 2) Boot A ist noch nicht frei von der Linie und wird erst nach einem vollständigen 360° Strafkringel gewertet.
- 3) Boot A wird disqualifiziert oder aber Boot A muss hinter die Linie zurückkehren und dort einen vollständigen Kringel fahren. Boot A wird dann nach dem zweiten Passieren der Linie gewertet.

? Die Lösung zu diesem Fall



Lösung zum Fall 11

Dumm drum rum

Richtig ist Antwort 3

Nach der Schnurregel (Regel 28.1) muss er die Tonne so runden, dass eine straff gezogene Schnur in seinem Fahrwasser alle Tonnen auf der richtigen Seite einfasst. Dies ist hier nicht der Fall. Die Schlaufe aus seiner Q- Wende würde sich vollständig auflösen.

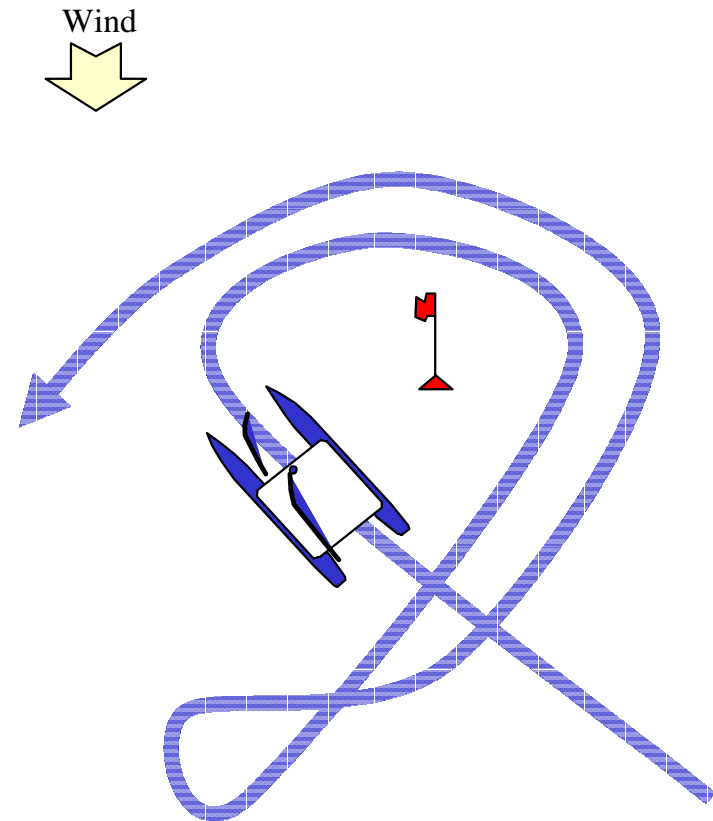
Anmerkung:

Um die Tonne in dieser Situation richtig zu umfahren, muss er die Tonne noch einmal links liegen lassen, also noch einmal an Backbord runden.

Tipp: Nie über die Luvtonne hinaus fahren

① Siehe auch Wettfahrtregeln 1997 - 2000:
R 28

② Siehe auch Definitionen nach WR:
Bahnmarke



Lösung zum Fall 12

Hoppla die Tonne

Richtig ist Antwort 2

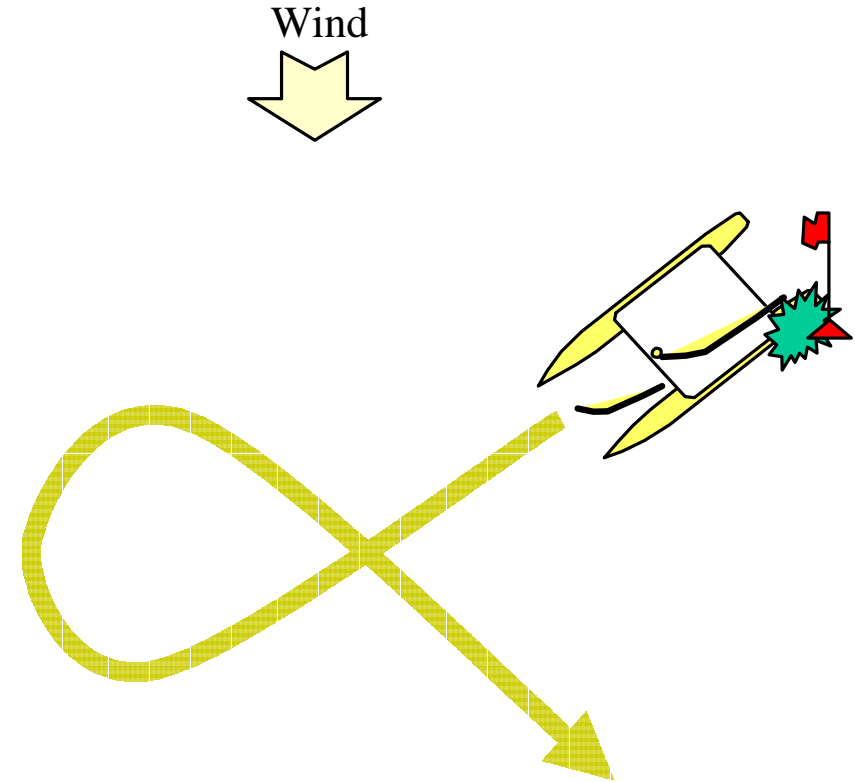
Ein Kringel besteht nach der Regel 28.1 aus einer vollständigen 360° Drehung mit einer Wende und einer Halse.

Anmerkung:

Das Gleiche gilt bei Kollision mit anderen Booten. In diesem Fall sollte man wissen, ob die Segelanweisung eine 360° Drehung fordert, oder ob zwei Kringel (720°) zur Entlastung notwendig sind.

① Siehe auch Wettfahrtregeln 1997 - 2000:
R 31

② Siehe auch Definitionen nach WR:
Bahnmarke



Lösung zum Fall 13

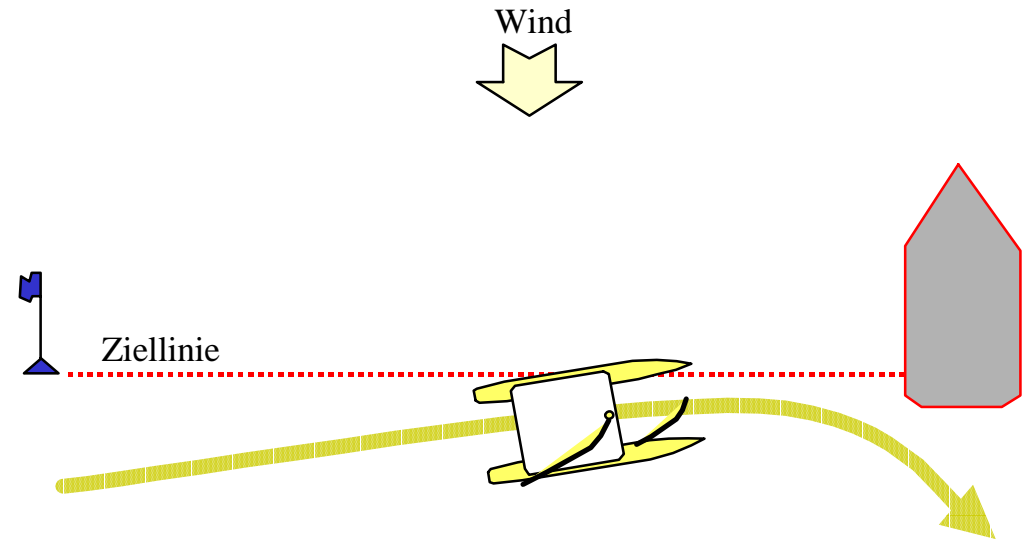
Touch down

Richtig ist Antwort 1

Nach der Definition des Zieldurchganges und der Regel 28.1 muss die Ziellinie berührt, aber nicht überfahren werden. Man darf dabei natürlich keine Bahnmarke berühren oder ein anderes Boot in der Wettfahrt behindern.

① Siehe auch Wettfahrtregeln 1997 - 2000:
R 28

② Siehe auch Definitionen nach WR:
Zieldurchgang



Lösung zum Fall 14

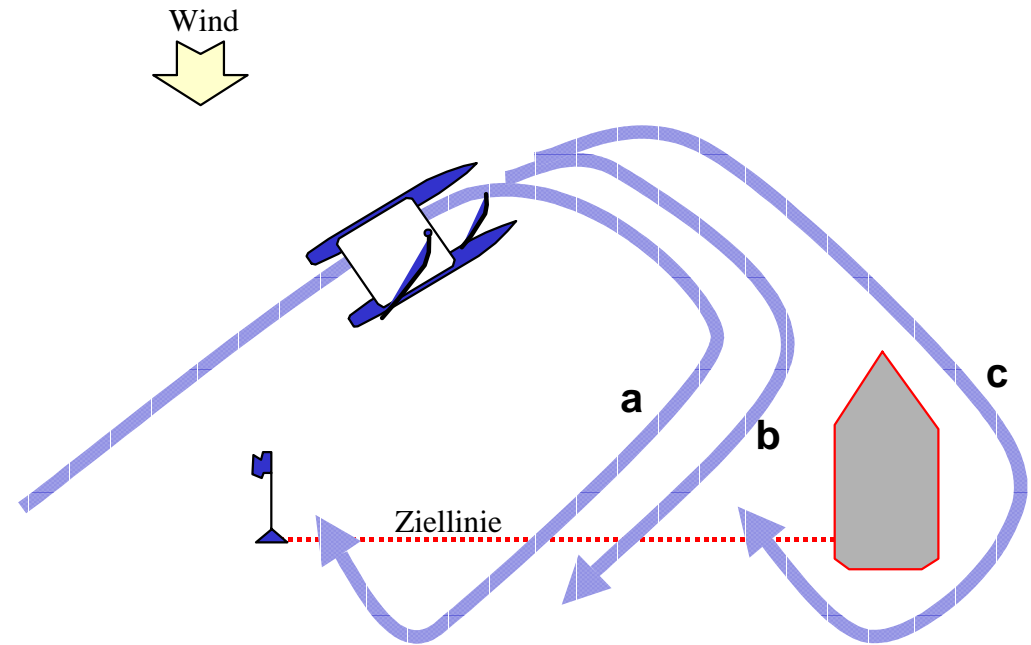
Endlich am Ziel

Richtig ist Antwort 3

Nur Weg c entspricht der Definition für eine richtige Zielüberquerung nach den Wettfahrtregeln.

Anmerkung:

Der Weg a) muss nach der Schnurregel (Absegeln der Bahn) noch einmal durch eine Tonnenrundung aufgelöst werden. Nach der Schnurregel (Regel 28.1) muss er die Tonne, hier die Ziellinie so runden, dass eine straff gezogene Schnur in seinem Fahrwasser alle Tonnen auf der richtigen Seite einfasst. Dies ist hier nicht der Fall. Die Schlaufe aus dem Weg a würde sich ohne Zieldurchgang auflösen.



① Siehe auch Wettfahrtregeln 1997 - 2000:
R 28

① Siehe auch Definitionen nach WR:
Zieldurchgang

Lösung zum Fall 15

Innen vorbei

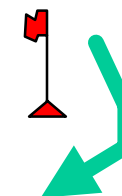
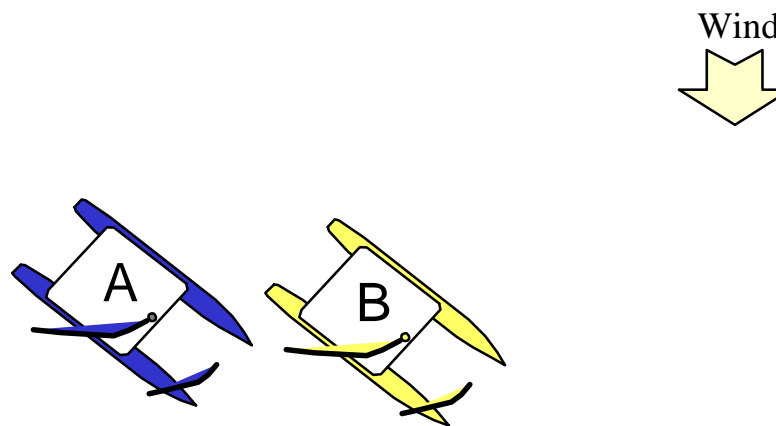
Richtig ist die Antwort 2

Hier gilt Regel 18.2. Boot A hat rechtzeitig (vor Eintritt in den Zwei-Längenkreis) eine Überlappung hergestellt. Boot B muss ausreichend Raum geben, damit Boot A die Tonne innen passieren kann.

① Siehe auch Wettfahrtregeln 1997 - 2000:
R 12; R 18; R 18.1; R 18.2

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

③ Siehe auch Kommentar zu diesem Fall



Lösung zum Fall 16

Wo kommt denn der her

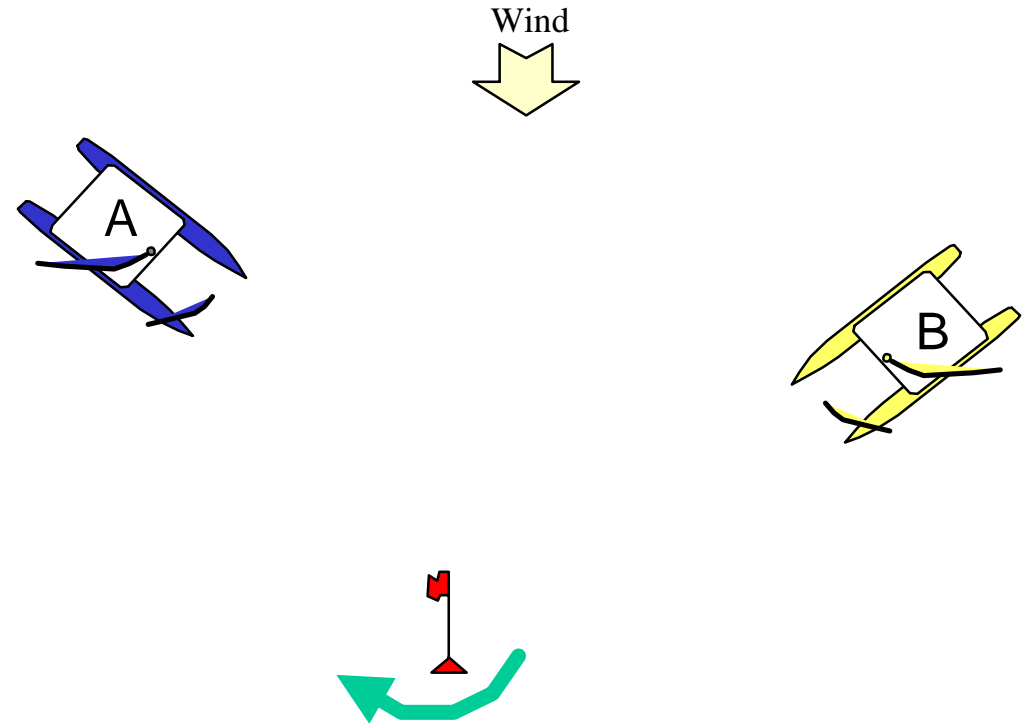
Richtig ist Antwort 2

Regel 18 gilt. Zwischen den beiden Booten bestand die ganze Zeit eine Überlappung. Damit ist Boot B verpflichtet Boot A ausreichend Raum zum passieren der Tonne zu lassen. Auf der anderen Seite muss Boot A unverzüglich an der Tonne halsen, das heißt, so eng wie möglich runden.

① Siehe auch Wettfahrtregeln 1997 - 2000:
R 10; R 18; R 18.1; R 18.2

① Siehe auch Definitionen nach WR:
Überlappung, Zweilängen-Bereich

① Siehe auch Kommentar zu diesem Fall

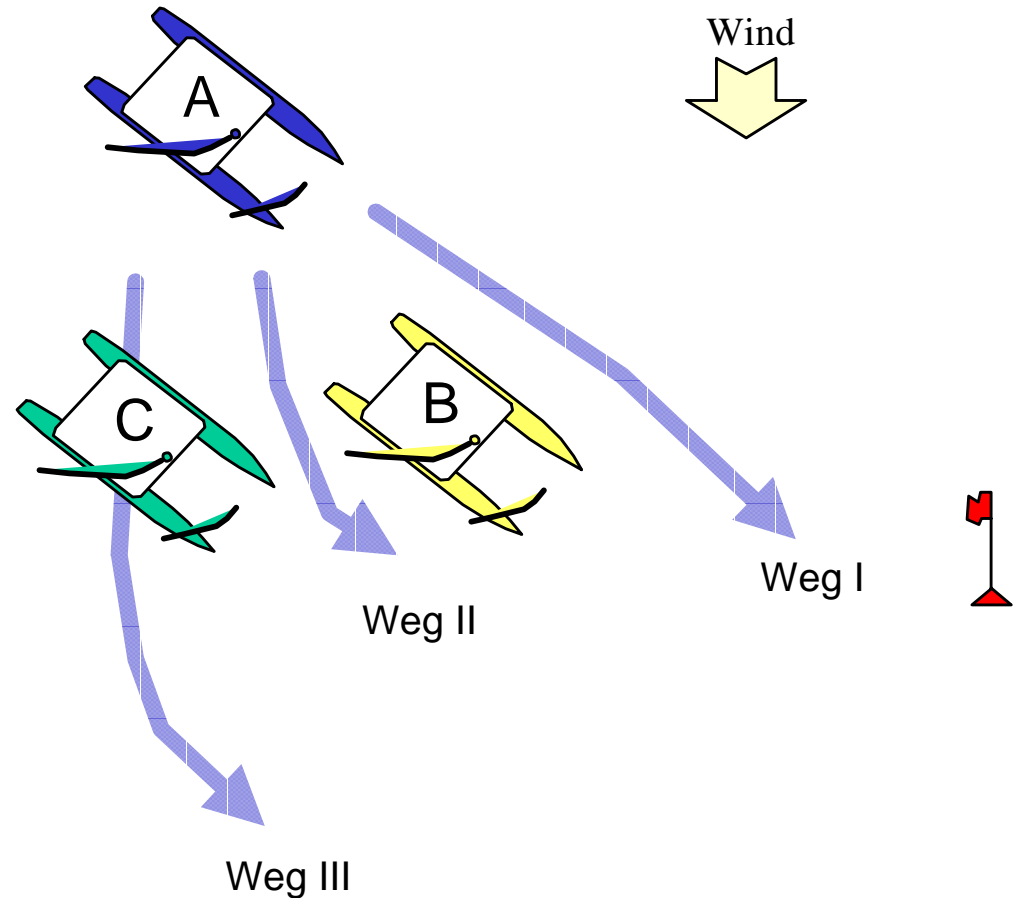


Lösung zum Fall 17

Gedränge am Fass

Richtig ist Antwort 2

Boot A muss die Tonne auf dem Weg II passieren. Es existiert eine Überlappung mit Boot C, aber nicht mit Boot B.



① Siehe auch Wettfahrtregeln 1997 - 2000:
R 11; R 12; R 18; R18.1; R18.3

② Siehe auch Definitionen nach WR:
Raum, Überlappung, Zwei-Längenbereich

③ Siehe auch Kommentar zu diesem Fall

Lösung zum Fall 18

Ich kann noch nicht

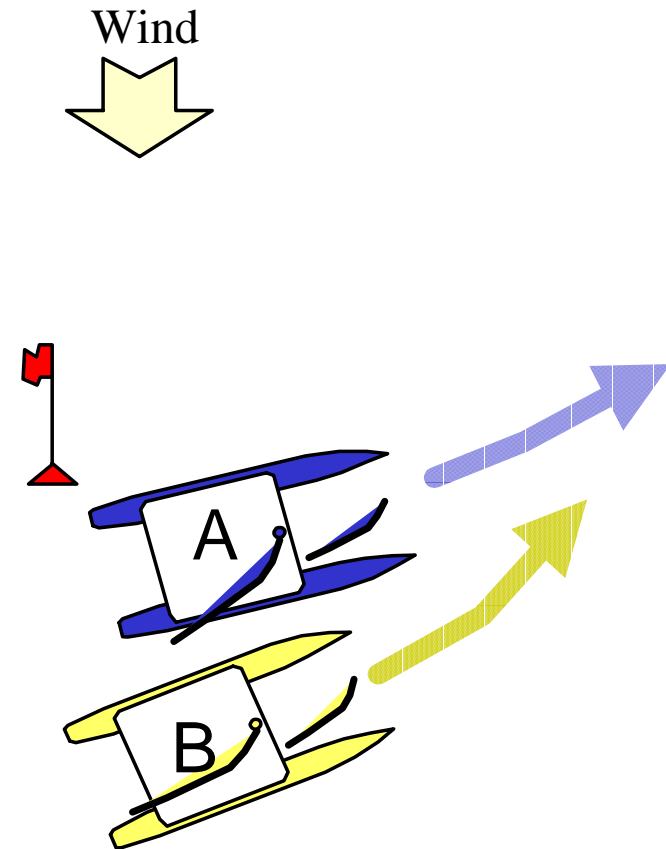
Richtig ist Antwort 1

Boot A muss gegenüber Boot B Platz zum Passieren der Tonne einräumen. Nach dem Passieren der Tonne gelten die Regeln 11 und 12: Hier greift auch die Definition für Raum. Das Ausrauschen der Großschot kann nicht als gute Seemannschaft gewertet werden. Wenn Boot B Regel 14 und 15 beachtet, darf Boot B luvén.

① Siehe auch Wettfahrtregeln 1997 - 2000:
R 12; R18.

② Siehe auch Definitionen nach WR:
Raum, Überlappung

③ Siehe auch Kommentar zu diesem Fall



Kommentar von B. Aberle

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

Bei Annäherung an einer Tonne auf Kursen die nicht nach Luv führen, sollen Spurwechsel und sich kreuzende Kurs 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.

Lösung zum Fall 19

Wiedergutmachung I

- 1) Segler Anton wird eine Wiedergutmachung bekommen, wenn ein offensichtlicher Notfall vorlag, aber auch dann, wenn seine Hilfe nicht benötigt wurde. Im Zweifelsfall wird jede Jury das faire und sportliche Verhalten von Segler Anton berücksichtigen.
- 2) Hilfeleistung bei der eigenen Besatzung ist selbstverständlich, ist aber kein Grund für eine Wiedergutmachung.
- 3) Segler Claus muss den Nachweis erbringen, dass der Schaden an seinem Boot ohne sein Verschulden auf dem Weg zum Start eintrat.
- 4) Für selbstverursachte Schäden am eigenen Boot gibt es keine Wiedergutmachung. Aber Dagmar musste das Werbesegel des Veranstalters fahren. So trifft Sie keine Schuld am dem Schaden. Das Problem ist häufig: War der Schaden vermeidbar, wer ist Verursacher und ist der Schaden im Zusammenhang mit dieser Regatta (Wettfahrt) entstanden.

① Siehe auch Wettfahrtregeln 1997 - 2000:
R 60; R 61; R 62

② Siehe auch Kommentar zu diesem Fall

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....

Lösung zum Fall 20

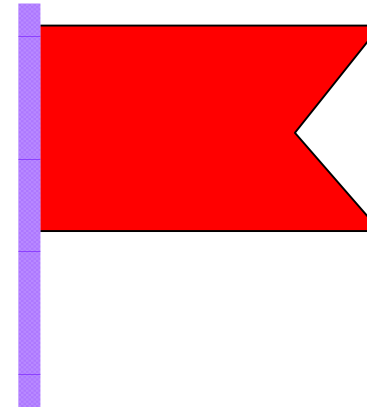
Wiedergutmachung II

Richtig ist Antwort 1 und 3

Das erste Boot und das dritte Boot haben gute Chancen auf eine Wiedergutmachung. Boot 3 muss den Vorfall innerhalb der Protestfrist oder aber bis maximal 2 Stunden nach dem Vorfall gemeldet haben. Boot 2 mit dem Segler Egon und alle anderen Boote ohne Protest haben wenig Chancen auf eine Wiedergutmachung.

① Siehe auch Wettfahrtregeln 1997 - 2000:
R 34; R 60; R 61; R62

② Siehe auch Kommentar zu diesem Fall



Lösung zum Fall 21

Der Petzer

Richtig ist Antwort 1

In Regel 60.1 (a) ist klar geregelt, dass ein direkter Zeuge protestieren darf, wobei einschränkend hinzukommt, dass er nach Regel 61.1. (a) Protestflagge zeigen und Protest rufen muss. Auf Grund der Mitteilung eines Teilnehmers darf weder ein anderer Teilnehmer, noch die Wettfahrtleitung (Regel 60.2 (a)) noch das Schiedsgericht (Regel 60.2.(b)) Protest einreichen.

- ① Siehe auch Wettfahrtregeln 1997 - 2000:
R 22.1; R 44; R 60; R 61; R 62

- ② Siehe auch Definitionen nach WR:
Zieldurchgang

- ③ Siehe auch Kommentar zu diesem Fall



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.

Lösung zum Fall 22

Ärger nach dem Rennen

Richtig ist Antwort 3

Boot A befindet sich immer noch in der Wettfahrt. Nach Teil 2 der Wettfahrtsregeln gelten diese Regeln für alle Boote, die an der Regatta teilnehmen und im Wettfahrtgebiet segeln.

Boot A muss hinter die Linie zurückkehren und einen Entlastungskringel ausführen. Gewertet wird Boot A nach dem zweiten Passieren der Linie. Ansonsten kann im Protestfall Boot A disqualifiziert werden.

Wenn Boot A nicht mehr in der Wettfahrt ist, greift immer noch Regel 22 und Boot A kann disqualifiziert werden.

① Siehe auch Wettfahrtsregeln 1997 - 2000:
R 22; R 44.2

② Siehe auch Definitionen nach WR:
Zieldurchgang

③ Siehe auch Kommentar zu diesem Fall

