

Ausbildungshinweise und Interpretationshilfen zu den RWR (Stand 02/2003)

Im Folgenden werden durch den Ausschuss Regattawesen zu einzelnen Regelungen der RWR Ausbildungshinweise und Interpretationshilfen zur Anwendung des Regelwerkes für alle an Wettkämpfen beteiligten Personen gegeben. Es handelt sich dabei um Empfehlungen, von denen nach Lage des Einzelfalls abgewichen werden kann. Sie sind insoweit als Leitlinien zu verstehen, die nach neuen Erfahrungen oder Hinweisen durch den AR angepasst werden können.

2.1.1

Wettkämpfe der Aktiven, die das 14. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, werden nach den "Bestimmungen für die Durchführung von Jungen und Mädchen Wettbewerben" ausgerudert, die die Deutsche Ruderjugend in eigener Kompetenz erlässt und im "Rudersport" jährlich veröffentlicht. Auf "Internationalen Regatten" gelten die FISA-Regelungen (rules of racing), die ggf. durch die RWR ergänzt werden können.

2.1.2

Die Bestimmungen gilt als erfüllt, wenn der Auslandsstart dem DRV rechtzeitig angezeigt wird und dieser nicht bis eine Woche vor dem Meldeschluss die Meldung untersagt.

2.1.6

Der Veranstalter soll deutlich machen, nach welchen Regelungen die Einladungsregatta ausgerudert wird. Gelten gemäß Ausschreibung grundsätzlich die RWR, muss er aus Gründen der Fairness und Akzeptanz beabsichtigte Abweichungen in der Ausschreibung festlegen.

2.2.2

Als amtliches Dokument werden neben Personalausweis, Reisepass und Jugendlizenz auch Ausweise wie z.B. Führerscheine, Betriebs- oder Schülerscheine akzeptiert, sofern mit ihnen der Zweck der Kontrolle erreicht werden kann. Ein aktuelles Lichtbild ist erforderlich.

2.2.3 (AB)

Außerhalb der Bestimmungen zu Siegen bei FISA - und Deutschen Meisterschaften sowie Olympischen Spielen gilt:

- Siege, die bei Starts von Junioren/innen B in Rennen der Junioren/innen A (sog. Hochmelden) errudert werden, zählen für die Klassifikation in der eigenen Altersklasse und bei Erreichen der Altersklasse der Junioren A im Folgejahr mit. Soweit diese Siege gemäß 2.2.3 AWB-AB zur Klassifikation führen, kann dies die Zugehörigkeit zur LG I bei den Junioren A bedeuten.
- Eine vergleichbare Regelung gilt für Junioren/innen A bei Siegen, die diese Jugendlichen in Rennen der Frauen und Männer errudern. Ein Start in der LG III ist dann in keinem Fall mehr möglich!

2.2.4

Die Identität der Sportler sollte durch ein Dokument, das nach 2.2.2 mitzuführen ist, kontrolliert werden, um Betrugsversuchen an der Waage vorzubeugen. Für die spätere Kontrolle des Verwiegens z. B. am Steg ist die Verwendung von Stempeln (z. B. am Unterarm) oder Wiegekarten nützlich. Soweit es zu einem Stau an der Waage kommt, gilt folgendes Vorgehen. Zunächst sind die Sportler zu verwiegen, deren Rennen im Rahmen der Frist als nächstes gestartet wird. Sind mehrere Mannschaften des gleichen Rennens zu verwiegen, erfolgt dies in der Reihenfolge der Startnummern mit 1 beginnend, wobei Mannschaften vollständig zu verwiegen sind. Eine unvollständige und noch nicht verwogene Mannschaft wird erst nach den vollständig anwesenden Teams des Rennens verwogen.

Bei Langstreckenrennen mit festgelegten Startzeiten einzelner Mannschaften ist beim Verwiegen hinsichtlich der vorgegebenen Fristen auf die jeweilige Startzeit der Mannschaft zu achten.

Unter Rennkleidung ist das verwendete Trikot (kurze Sporthose und t-shirt, Einteiler) zu verstehen. Uhren oder vergleichbare Ausstattungstücke gehören nicht dazu!

Hinweis: Die RWR weicht hier von den FISA-Regelungen ab. Auf einigen Internationalen Regatten, die in Deutschland ausgerudert werden, wird dennoch gemäß Ausschreibung nach den RWR verwogen.

2.2.5

Die Hinweise zu 2.2.4 gelten sinngemäß. Als Zusatzgewicht gelten Vorrichtungen, die zum Boot oder der Ausrüstung gehören (z.B. cox-box), nicht. Das Gewicht soll an der Waage versiegelt und gekennzeichnet werden.

Hinweis: Auf Internationalen Regatten (Ausnahme MASTERS) müssen die Steuerleute dem Geschlecht der Mannschaft angehören.

2.3.2

Grundsätzlich obliegt die Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen der Verantwortung der Mannschaft oder deren Obmann. Daher hat der DRV beispielsweise nicht festgelegt, wie lang Schuhbänder sein müssen. Es muss vielmehr gesichert sein, dass die in den AB genannten Möglichkeiten vorhanden sind und der Schutz der Aktiven gewährleistet ist. Die Kontrollkommission entscheidet hier nach pflichtgemäßem Ermessen.

Gleichwohl ist es Aufgabe der Wettkampfrichter, insbesondere der Kontrollkommission, deren Einhaltung zu kontrollieren. Wenngleich in den RWR nicht eindeutig formuliert, sind Boote nur dann zu Wettkämpfen zugelassen, wenn sie den Voraussetzungen entsprechen. Insofern bedarf es keiner expliziten Regelung, dass Boote, die diese Vorgaben nicht erfüllen, nicht verwendet werden dürfen.

2.4.1

Unter angemessener Kleidung sind ein dunkelblauer Blazer, hellblaues Hemd / Bluse, dunkelblaue Krawatte und hellgraue Hose und das WKR-Abzeichen zu verstehen. Alternativ werden eine dunkelblaue Windjacke und ein blaues Poloshirt akzeptiert. Regenbekleidung soll dunkelblau ohne weiße oder rote Farbanteile getragen werden. Eine dunkelblaue Jeans kann je nach Umfeld getragen werden. Der jeweilige Obmann stellt sicher, dass WKR auf einer Regatta im o.g. Rahmen erscheinen. Neben den in den RWR genannten Anforderungen müssen WKR

- über Kenntnisse der wesentlichen Trainingsmethoden und sportartspezifischen Entwicklungstendenzen verfügen;
- ruhig, objektiv und konsequent auftreten;
- die im Rudern übliche Kommandosprache klar und deutlich beherrschen sowie über ausreichende Reaktionsfähigkeit und Hör- und Sehvermögen verfügen;
- über gute Kenntnisse des Regelwerks, der relevanten rechtlichen Bestimmungen und Leitlinien verfügen und diese sicher in Entscheidungssituationen anwenden können.

Dazu ist es erforderlich, dass sie

- sich während des Einsatzes voll auf die Tätigkeit konzentrieren und grundsätzlich auf einer Regatta keine weiteren Funktionen ausüben;
- an den vom Wettkampfrichterobmann festgelegten Besprechungen teilnehmen und grundsätzlich eine Stunde vor Beginn der Regatta verfügbar sind;
- sich im Falle der Verhinderung rechtzeitig beim Veranstalter / Obmann abmelden und vergleichbaren Ersatz benennen (über dessen Einsatz entscheidet aber der Veranstalter !);
- zum Schutz des Ansehens des Rudersports und aus sportlichen Gründen auf den Genuss von Nikotin und Alkohol während des Einsatzes verzichten.

2.4.1.2

Die Meldung der Kandidaten zur WKR-Prüfung erfolgt grundsätzlich über den regionalen Wettkampfrichterbeauftragten an die WKR-Kommission im Ausschuss Regattawesen. Außer an die in der RWR genannten Voraussetzungen ist die Zulassung zur Prüfung an keine weiteren Bedingungen geknüpft. Allerdings hat die Erfahrung gezeigt, dass die Prüfung meist nur dann bestanden wird, wenn die Kandidaten neben den Regelkenntnissen die unterschiedlichen Aufgaben auf einer Regatta kennen gelernt und sich praktisch mit diesen auseinandergesetzt haben. Hierzu kann eine Assistententätigkeit hilfreich sein, deren Umfang von den individuellen Voraussetzungen abhängt.

Die Prüfung, welche in beliebiger Häufigkeit wiederholt werden kann, setzt sich aus einem schriftlichen und praktisch (am Modell) / mündlichen Teil zusammen. Wesentliche Themen sind insbesondere:

- GG, RWR, Bestimmungen für die Durchführung von JuM-Wettbewerben und deren Auslegungen;
- die wesentlichen sportpolitischen und sportartspezifischen Entwicklungen;
- Regattaablauf und -organisation.

Weiterhin werden die unter 2.4.1 genannten persönlichen Voraussetzungen berücksichtigt. Das vom AR zu benennende Prüfungsgremium besteht aus drei Personen, die über die WKR-Lizenz verfügen.

Davon gehören mindestens zwei dem Ausschuss Regattawesen an, die dritte Person kann ein Regionalbeauftragter sein.

Bei Nichtbestehen fertigt der Prüfungsausschuss eine schriftliche Niederschrift an. Bei Streitigkeiten gelten §§ 24 und 25 GG.

Die Anmeldung von Kandidaten zur Wettkampfrichterprüfung der FISA erfolgt nur über den Ausschuss Regattawesen. Hierzu melden sich interessierte Kandidaten über die zuständigen Regionalbeauftragten an. Der AR unterstützt die Prüfungsvorbereitung durch die Überlassung vorhandener Literatur und organisiert eine Vorbereitungsmaßnahme (zentral/dezentral) mit Hospitationsmöglichkeiten.

2.4.2.1

Aufgaben der Schiedsrichter sind daneben insbesondere:

- der Schutz der Wettkämpfer vor körperlichen Schäden während des Rennens;
- die Durchsetzung der RWR;
- Überprüfen der technischen Bedingungen und Installationen der Strecke und schnellstmögliche Weitergabe etwaiger Beanstandungen an den Obmann / Regattaausschuss;
- Einflussnahme auf die Wettkämpfer zur Verhinderung von Materialschäden;
- Anzeigen der ordnungsgemäßen Beendigung des Rennens durch Heben der weißen Fahne;
- Anzeigen des nicht ordnungsgemäß beendeten Rennens durch Heben der roten Fahne;
- Information des Zielgerichts über besondere Vorkommnisse im Zusammenhang mit dem Rennen (z.B. nicht am Start erschienen, Ausschluss wegen zweier Verwarnungen);
- Entscheidung über belangreiche Behinderungen und sich daraus ergebende Sanktionen;
- schriftliche Niederlegung einer Ausschlussentscheidung und Stellungnahme bei Einsprüchen;
- Entscheidung über das Vorliegen eines Materialschadens in der 100m-Zone auf einer Meisterschaft;
- Feststellen des ordnungsgemäßen Beendens des Rennens bei einer Meisterschaft.

Vor Beginn des Einsatzes vergewissern sich Schiedsrichter, dass das benötigte Material vollständig und einsatzbereit verfügbar ist. Dies sind weiße und rote Fahne, Glocke und Megaphon. Das eingesetzte Motorboot soll die stehende Beobachtung des Rennens gewährleisten und mit einem Paddel ausgerüstet sein.

2.4.2.2

Im Rennen hat der Schiedsrichter sein Motorboot so zu platzieren, dass er die Aufgaben erfüllen kann. Die Position ist dabei von der zurückgelegten Distanz, der Art des Rennens und der für die Entscheidung bedeutenden Platzierungen erforderlich. Während in einem Hauptrennen, ungeteiltem Rennen sowie einer Abteilung letztlich nur der Sieg von Bedeutung ist, kann dies in einem Vorentscheid z.B. Halbfinale Rang drei sein, der noch zum Erreichen des Finales berechtigt. Dennoch ist darauf zu achten, dass die am Rennen beteiligten Boote möglichst nicht durch Motorbootwellen behindert und die Mannschaften in ihrer Sicht auf die Konkurrenten durch das Motorboot nicht beeinträchtigt werden.

Die Fahrt vom Ziel zum Start soll soweit möglich ohne Wellenbildung zu Lasten der Aktiven erfolgen. Ein rotierendes System, bei dem die Schiedsrichter über die gesamte Strecke verteilt sind (z.B. alle 500m), ist anzustreben, um bei Kenterungen schnell helfen sowie bei Defekt eines Schiedsrichterbootes das Rennen übernehmen zu können und die übrige Fahrordnung zu überwachen. Daher soll auch am Start - selbst beim letzten Rennen - immer ein besetztes Boot in Reserve liegen, um Aufgaben übernehmen zu können.

Im Übrigen geht die Hilfeleistung (z. B. bei Kenterungen) gegenüber der Begleitung und Überwachung eines Rennens immer vor. Erst wenn Hilfe durch Dritte gesichert ist, kann der Schiedsrichter das Rennen weiter begleiten.

2.4.2.4

In welchem Umfang der Schiedsrichter beim Versteuern von Mannschaften eingreift oder warnt, hängt von verschiedenen Umständen ab. Hierbei ist das Alter der Aktiven und die Leistungsgruppe zu berücksichtigen. Bei JuM ist die helfende Beratung und Belehrung während des Rennens ausdrücklich erwünscht. Gleichwohl kann auch hier der Ausschluss je nach Situation erforderlich sein. In Rennen der Leistungsgruppe I wird sich der Schiedsrichter mit Hilfestellungen eher zurückhalten, in der LK III jedoch stärker eingreifen. Bei den erfahrenen Männern / Frauen hält sich der Schiedsrichter in dieser Hinsicht zurück.

Auf Strecken, die nicht über ein Bojensystem verfügen oder die ungerade sind, kann ein helfendes Eingreifen eher erforderlich sein als auf voll ausgebauten Strecken. Auch muss auf Meisterschaften oder Spitzenregatten davon ausgegangen werden, dass Hilfe bei normalen Wetter- und Wasserbedingungen praktisch nicht mehr erforderlich ist.

Es besteht seitens der Aktiven kein Anspruch auf ein helfendes Eingreifen der Schiedsrichter!

Soweit der Schiedsrichter eingreift, spricht er die betreffenden Boote mit dem Vereins- oder Städtenamen- keinesfalls mit der Startbahn- an. Bei jüngeren Aktiven (z.B. JuM) kann die Nennung des (Vor) Namens hilfreich sein.

Insbesondere bei steuermanslosen Booten kann die vorbeugende Aufforderung an sehr eng nebeneinander rudenden Boote "Gehen Sie auseinander" - verbunden mit dem mehrfachen Schwenken der weißen Fahne nach rechts und links dazu beitragen, Kollisionen zu verhindern.

2.4.2.6

Das verantwortliche Mitglied der Kontrollkommission muss Inhaber der Wettkampfrichter-Lizenz des DRV sein. Der Kontrollkommission kommt für die Sicherung der sportlichen Fairness und Sicherheit der Aktiven eine wichtige Aufgabe zu. Dennoch wird sie in ihrer Bedeutung regelmäßig unterschätzt. Zu den Aufgaben der Kommission gehören:

- Durchsetzung der Fahrordnung;
- Kontrolle der Boote und des Zubehörs nach 2.3.2;
- Kontrolle der Rennabzeichen und der Ruderkleidung;
- Kontrolle der Steuerleute, Zusatzgewichte, Leichtgewichte und Mannschaftszusammensetzung;
- Kontrolle der Werberichtlinien;
- Hilfestellung bei Doping-Kontrollen.

2.5.1

Ziel der Fahrordnung ist der Schutz der Aktiven vor Unfällen. Aus diesem Grund sind alle Wettkampfrichter gehalten, die deren Einhaltung zu überwachen und in geeigneter Weise auf die Sportler einzuwirken. Dies kann vom einfachen Hinweis bis zur Verwarnung (gemäß 2.7.1.2) reichen.

Insbesondere bei Strecken, bei denen die Fahrt zum Start neben der Regattabahn erfolgt, soll aus sportlichen Gründen darauf hin gewirkt werden, dass die zum Start rudenden Boote bei Passieren eines Rennens stoppen und so eine Benachteiligung der Außenbahn durch Wellenbildung verhindern.

2.5.5

In der Regattaleitung obliegt Wettkampfrichtern insbesondere die Aufgabe, deren Mitglieder in der Auslegung und Einhaltung der RWR zu beraten. Zweckmäßigerweise sollte der Regattaausschuss aus drei Mitgliedern bestehen, wobei ihm neben der Regattaleitung, einer weiteren Person der Wettkampfrichterobmann angehören soll.

Diesem obliegen insbesondere folgende Aufgaben:

- Kontrolle der Einhaltung der RWR;
- im Regattaausschuss Einteilung der Vorentscheide und Abteilungen;
- Einsatzkoordination und Überwachung des Einsatzes der Wettkampfrichter;
- Durchführung von WKR-Besprechungen vor und ggf. während der Regatta;
- Übermittlung von Änderungen im Regattaablauf an die WKR;
- Überprüfung der Regatta-Anlage und äußeren Bedingungen im Hinblick auf die RWR;
- soweit erforderlich Beratung bei Entscheidungen über Einsprüche;
- ggf. Beratung des Veranstalters zum organisatorischen Ablauf.

Der WKR-Obmann soll auf der Regatta möglichst keine weiteren Aufgaben übernehmen und stets erreichbar sein.

2.5.5.1

Zur Gewährleistung der Sicherheit während der Regatta ist durch die Regattaleitung ein "Sicherheitsplan" zu erstellen, der durch diese selbst oder einen "Sicherheitsbeauftragten" bezüglich der Einhaltung und Durchsetzung kontrolliert wird. Hiermit sind insbesondere die Rettungsdienste zu koordinieren. Er soll auch beinhalten, wer bei Bedarf den öffentlichen Rettungsdienst alarmiert. Nur so kann sichergestellt werden, dass die Rettungsleitstelle ein klares Meldungsbild erhält und geeignete Rettungsmittel in notwendiger Anzahl alarmiert. Unkoordinierte Notrufe erschweren dies unnötig. Im Plan ist zu regeln, wo verunfallte Sportler von der Wasserrettung dem Landdienst übergeben werden

(fester Übergabepunkt). Rettungswege müssen ausgewiesen und von Hindernissen freigehalten, anrückende Rettungsdienste ggf. ausgewiesen werden.

Es hat sich bewährt, die Schiedsrichterboote auf dem Wasser mit einem Funkgerät auszustatten, damit von dort der Rettungsdienst der Regatta alarmiert werden kann.

2.5.11.1

Da die Rennen eine Stunde vor dem ersten Vorlauf eingeteilt werden, ist eine Veränderung der einzelnen Läufe danach nicht mehr möglich. Dies kann bedeuten, dass Mannschaften auch dann eine Vorentscheidung bestreiten müssen ohne dass dies zu einem Ausscheiden führt, wenn gemeldete Mannschaften nicht am Start erscheinen. Hierauf kann dann nicht verzichtet werden, wenn bereits Abteilungen gestartet wurden. Ist nach erfolgter Rennteilung bei Vorentscheidungen vor dem ersten Start erkennbar, dass die Vorentscheidung für die nächste Entscheidung ohne Bedeutung ist (z.B. bei vier Startbahnen haben fünf Boote gemeldet, eins erscheint nicht am Start), ist auf diese zu verzichten. Grundlage des Vorgehens muss immer der Grundsatz sein, dass alle Aktiven die gleichen sportlichen Belastungen haben sollen.

Daher kann grundsätzlich eine einzelne Vorentscheidung nicht isoliert verlegt werden, wenn dies den Abstand zur nächsten Entscheidung am gleichen Tag verändert. Ausnahmen sind hier nur denkbar, wenn z.B. ein Bootsschaden erst nach dem Start des ersten Vorlaufes erkannt wird.

2.5.11.2

Jede Abteilung gilt als eigenes Rennen und darf nach der Einteilung grundsätzlich nicht mehr verändert werden. Der Starter klärt jedoch vor dem Start der vorletzten Abteilung eines Rennens, dass für die letzte Abteilung nicht nur noch ein Boot verbleibt. In diesem Fall wäre dieses grundsätzlich in Absprache mit der Regattaleitung der ursprünglich vorletzten Abteilung zuzuordnen (2.7.2.2 RWR). Das Zielgericht ist über die Entscheidung zu informieren.

2.6.1.4

Die festgelegten Zeitabstände haben in den RWR in Ziffer 2.6.1.4 eine Neuordnung erfahren. Junioren A müssen nur noch bei Rennen über die Normalstrecke den Abstand von einer Stunde zwischen zwei Rennen einhalten. Bei Rennen unterhalb dieser Distanz entfällt diese Vorgabe. Für Junioren B sind Abstände für die unterschiedlichen Distanzen hier festgelegt worden. Beträgt die Distanz 2000m / 1500m muss der Abstand zwei Stunden, bei 1000m eine Stunde betragen. In Sprintrennen ist kein Zeitabstand vorgeschrieben.

Die Normalstrecke ist in Ziffer 2.5.2 eindeutig definiert und lautet 2000m für Juniorinnen / Junioren A und 1500m für Juniorinnen / Junioren B. In Gig-Rennen verkürzt sich die Distanz auf 1000m.

2.6.1.6

Der Start in Masters-Rennen ist für jeden Aktiven auf zwei pro Tag begrenzt. Die derzeitige Regelung ist eine Kompromissformel unterschiedlicher Interessen. Demnach gibt es keine Begrenzung der täglichen Starts für Masters, wenn sie in der offenen Klasse starten. Dies ist auch deshalb unschädlich, weil solche Starts die Startberechtigung bei den Masters nicht mehr verwirren. Allerdings schließt der Paragraph Meldungen zu mehr als zwei Masters-Rennen pro Tag nicht aus, da sie sich ausdrücklich auf gefahrene Rennen bezieht. Durch Abmeldung kann somit die Regelung erfüllt werden.

2.6.4

Der Mannschaftsbegriff bezieht sich auf die Meldung zum Meldeschluss. Daher muss auch nach mehreren Ummeldungen noch die Hälfte der ursprünglich gemeldeten Mannschaft starten.

2.6.6

Auch bei Renngemeinschaften gilt, dass nur eine Person als Obmann Ansprechpartner für die Regattaleitung ist.

2.6.7

Einheitliche Kleidung bedeutet, dass die Mannschaften gleiche Kopfbedeckung, Hemden und Hosen tragen. Die getragene Kopfbedeckung muss in Farbe und Form identisch sein, aber nicht von jedem Sportler getragen werden. Im Bereich des Oberkörpers sind identische Hemden zu tragen, was für Form, Farbe und Ärmellänge gilt. Gleiches gilt für Hosen und deren Länge oder Einteiler.

Bei der Anwendung dieser Regelung sollen WKR den Typ der Regatta ebenso berücksichtigen wie die Witterung. So ist auf Meisterschaften bereits wegen der Außenwirkung auf ein höheres Maß an Einheitlichkeit zu achten als bei Allgemeinen Regatten. Regen und Wind lassen nicht immer die Verwendung der vorgesehenen Trikots zu.

Aufgrund der zunehmenden Zahl internationaler Einsätze der Aktiven, die das Anbringen der Nationalfarben auf den Blättern der Skulls und Riemen erfordern, wird ein Umlackieren auf Regatten des DRV nicht gefordert, es ist aber erwünscht.

2.7.2

Der Starter hat rechtzeitig vor dem ersten Start seiner Einsatzperiode seine Tätigkeit aufzunehmen. Dazu obliegen ihm folgende Aufgaben:

- Kenntnis der Rennteilungen;
- Kontrolle der Vollständigkeit (Glocke, rote Fahne, Megaphon und Verbindung zur Regattaleitung als unabdingbare Mindestausstattung) sowie Test der technischen Einrichtungen einschließlich der Kommunikation am Start; die Ausstattung mit einem Fernglas wird empfohlen.
- Kontrolle der startenden Boote auf Bugnummern, Trikot, Kopfbedeckung etc.;
- Beobachtung des Rennverlaufs in der Startzone (Meisterschaften!);
- Abbruch des Rennens bei Fehlstarts oder auf Meisterschaften bei Anzeige eines Materialschadens;
- Hinweis auf Folgen eines Fehlstarts oder Verwarnung;
- Grobkontrolle der erforderlichen Zusatzgewichte;
- Beobachtung der Wind und Wasserverhältnisse.

Am Start sollten Ersatzbugnummern zum Ersatz verlorengegangener Nummern verfügbar sein.

Obwohl die Boote gemäß 2.7.2.1 selbstständig am Startponton oder Steg (bei fliegendem Start Startplatz) liegen müssen, ruft der Starter die Boote rechtzeitig auf und weist ihnen die nach Programm vorgesehene Startbahn zu. Dazu spricht er die Mannschaften nach der Rennbezeichnung in folgender Reihenfolge an:

- Vereinsname/Renngemeinschaft;
- Startbahn,

da so die größte Aufmerksamkeit erzielt wird.

Um das Risiko von Kollisionen zu reduzieren, wird normalerweise zunächst die der Aufwärmzone gegenüberliegende Startbahn aufgerufen.

Nach dem Aufruf gibt er die verbleibende Zeit bis zum Start (z.B. "fünf Minuten" ohne weitere Zusätze) bekannt. Bis "drei Minuten" sind zweiminütige Abstände zu wählen. Das Kommando "los" soll kurz und prägnant ausgesprochen werden.

Insgesamt erfolgen die Kommandos knapp, klar und deutlich, damit sie für Aktive verständlich sind und deren Vorbereitung nicht stören. Sie bestehen aus einem Aufruf und einer Anordnung (z.B. Essen - Bahn 2). Der Starter stellt sicher, dass im Startbereich weitgehende Ruhe herrscht.

Für das Startkommando selbst gilt der Grundsatz: optisches Signal (z.B. Fahne) vor Akustik. Daher muss für alle Mannschaften am Start freie Sicht zum optischen Signal bestehen.

Rennbeginn / Zustandekommen des Rennens

Bei zwei gemeldeten Booten kommt ein Rennen zu Stande, wenn beide Boote zwei Minuten vor dem Start an der Startanlage festgemacht haben (bei fliegendem Start: dem Starter zur Verfügung stehen). Verwarnungen werden erst nach der Ansage "zwei Minuten" erteilt. Damit kann eine Mannschaft zwar durch eine zweite Verwarnung vom Rennen ausgeschlossen werden, die andere ist aber nach Überqueren der Ziellinie im Alleingang Sieger, da das Rennen zu Stande gekommen ist. Erscheint eine Mannschaft nicht am Start fällt das Rennen aus; es gibt keinen Sieger.

2.7.2.4

Dem Startrichter (Seite) obliegen folgende Aufgaben:

- Ausrichten der Mannschaften;
- Anzeigen des ordnungsgemäßen Ausrichtens durch Heben der weißen Fahne;
- Anzeigen eines Fehlstarts durch Heben der roten Fahne und Übermittlung des Namens (Bugnummer) der schuldigen Mannschaft;
- Übermittlung von fehlenden oder falschen Bugnummern an Starter und Ziel, damit der Starter das Anbringen von Ersatzbugnummern veranlassen kann.

Einen Fehlstart können eine oder mehrere Mannschaften verursachen. Er liegt vor, wenn nach Heben der roten Fahne und vor dem Kommando ("los") oder bei Ampelstart zwischen dem Aufleuchten der roten Lampe und vor Aufleuchten der grünen Lampe ein Boot die Startlinie überquert. Der Fehlstart

wird in jedem Fall von der Mannschaft verursacht, die als erste die Startlinie im genannten Sinn überfährt. Weitere Mannschaften kommen vor allem dann als Verursacher in Betracht, wenn die Boote auf entfernten Startbahnen liegen oder offensichtlich aus eigenem Antrieb den Fehlstart begonnen haben. Zieht eine Mannschaft lediglich mit, weil sie bemerkt, dass auf der Nebenbahn ein deutlicher Fehlstart erfolgt, scheidet in der Regel sie als Verursacher aus.

Je nach Standort und technischen Einrichtungen ist die Ausbreitung der Schallwellen zu berücksichtigen. Deshalb soll ein Seitenrichter sich nicht auf das akustische Signal verlassen, um nicht bei größerer Entfernung zum Starter fälschlicherweise einen Fehlstart anzuzeigen.

Die Entscheidung liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Seitenrichters. Wenngleich nach der RWR auch Starter oder Schiedsrichter über den Fehlstart entscheiden können, sollten sich diese auf die Entscheidung des Seitenrichters grundsätzlich verlassen, da dieser die Situation meist am besten beurteilen kann. Hier weicht die RWR von den Regeln der FISA ab, bei der nur der Seitenrichter über den Fehlstart entscheidet.

2.7.5

Aufgabe des Schiedsrichters ist dafür zu sorgen, dass der Sieger ohne Behinderung oder unfaire Vorteilssuche ermittelt wird. Er richtet sein Hauptaugenmerk auf die für das jeweilige Rennen maßgebliche Entscheidung. Dies ist in einer Abteilung der Sieg, in Vorentscheidungen bezieht es sich auf die für das Weiterkommen maßgebliche Position (z.B. im Halbfinale Rang drei).

Ob eine Behinderung oder Kollision für den Ausgang des Rennens belangreich war, ist von der Art des Rennens und der zurückgelegten Strecke abhängig. So wird der Schiedsrichter ein Rennen dann nicht abbrechen, wenn es zur Behinderung eines Bootes kommt, welches nach Stand des Rennens für den Sieg nicht in Frage kommt. Andererseits kann eine Behinderung im Kampf um Platz drei im Halbfinale durchaus belangreich sein, obwohl das behinderte Boot für die Ränge eins und zwei nicht mehr in Betracht kommt. Im Beispiel des Halbfinals ist der Abbruch des Rennens eher nicht angezeigt, da dies die beiden unbeteiligten, führenden, Mannschaften benachteiligen würde. Hier könnte die behindernde Mannschaft nach dem Zieldurchlauf ausgeschlossen werden. Erreicht dadurch das behinderte Boot noch das Finale, ist keine weitere Entscheidung erforderlich.

Kann durch einen Ausschluss die Behinderung nicht aufgehoben werden, könnte die Wiederholung des Rennens nach Ausschluss der behindernden Mannschaft unter Beteiligung der behinderten Mannschaft und der vor ihr bis Platz drei (Sieger und Zweitplatzierte sind ohne Bedeutung!) im Ziel platzierten Teams angeordnet werden. Das hinter der behinderten Mannschaft im Ziel eintreffende Boot (im Beispiel auf Platz 6) würde an dem Wiederholungsrennen nicht teilnehmen, da es - ohne behindert worden zu sein - dieses Ergebnis erreicht hat und durch die Wiederholung nur bevorteilt würde. Zu berücksichtigen ist, inwieweit das behinderte Boot sein Rennen fortsetzt. Rudert es z.B. ohne Bootsschaden nicht mehr im renngemäßen Tempo, könnte die Behinderung für den Rennausgang selbst bei Kollision nicht belangreich gewesen sein, da die Mannschaft das Rennen defacto aufgegeben hat.

Die Frage der Bahnzuteilung im Finale erfordert keinesfalls eine Wiederholung des Rennens.

Für ein Finale können die hier vorgetragenen Überlegungen analog berücksichtigt werden.

Kommt es zu einem Ausschluss, hat der Schiedsrichter hierzu einen schriftlichen Bericht anzufertigen, mit dessen Hilfe die Entscheidung nachvollziehbar wird. In dem Bericht ist das betroffene Rennen mit den startenden Booten und deren Startnummern sowie die Art des Rennens zu vermerken. Der Rennverlauf und die Situation, die zum Ausschluss geführt hat, ist ausführlich - möglichst mit Skizze - darzustellen, die Entscheidung mit Verweis auf die Rechtsgrundlage der RWR zu begründen.

Der schriftliche Bericht muss nicht direkt nach dem jeweiligen Rennen erstellt, sondern kann in der folgenden Pause angefertigt werden. Dies erleichtert die Einsatzplanung deutlich. Dem Schiedsrichter wird empfohlen, sich direkt nach der Entscheidung wichtige Punkte als Gedankenstütze zu notieren.

2.7.8

Um Missverständnissen vorzubeugen, sollte der Schiedsrichter die betroffene Mannschaft befragen, ob sie das Rennen tatsächlich aufgegeben hat.

2.7.9.2

Neben dem Zielrichter sind weitere Helfer im Zielgericht eingesetzt. Aufgabe des Zielrichters ist in erster Linie:

- Feststellung der Reihenfolge des Zieldurchgangs der Boote nach Bug- oder Rückennummern;
- Feststellung, ob das Rennen ordnungsgemäß beendet ist (Bestätigung des Fahnsignals des Schiedsrichters durch Heben der weißen Fahne);
- Information der Regattaleitung über Rennergebnisse und Dokumentation des Schiedsrichters;

- Prüfung der End- und Zwischenzeiten auf Plausibilität und ggf. Verzicht auf deren Veröffentlichung;
- Grobkontrolle der erforderlichen Zusatzgewichte.

Der Zielrichter benötigt eine Peileinrichtung, die die Ziellinie wiedergibt, eine weiße Fahne und ein Megaphon. Ein Fernglas hilft bei vielen Regattastrecken zur Feststellung der Bugnummern.

Die Entscheidung des Zielrichters ist eine Tatsachenentscheidung. Soweit vorhanden, kann er dazu technische Hilfsmittel nutzen. Immer wieder wird von Aktiven oder Betreuern der festgestellte Zieleinlauf in Frage gestellt und Einsicht in Videoaufzeichnungen gefordert. Dies kann den Regattaablauf stören und ist im Grundsatz nicht vorgesehen, da die Entscheidung des Zielrichters zählt. Einsicht in Videoaufzeichnungen soll daher nur gewährt werden, wenn ein Einspruch vorliegt und die Kautions hinterlegt wurde.

2.7.9.3

Das Heben der roten Fahne bedeutet nicht zwangsläufig, dass es Ausschlüsse o. ä. geben wird. Vielmehr ist es ein Hinweis an das Zielgericht, den Zieleinlauf nicht offiziell frei zugeben und den Hinweis oder die Entscheidung des Schiedsrichters abzuwarten.

2.7.9.4

Auch wenn durch modernste Technik vermeintlich ein Sieger festgestellt werden kann, sind jedoch die tatsächlichen technischen Möglichkeiten (Bildaufbau pro Sekunde) des Aufnahmegerätes zu berücksichtigen. Die Unterscheidung soll im Bereich des DRV 1/100 Sekunde nicht unterschreiten.

2.8.1

Vorläufiger Einspruch

Sofern der Rudertag in Oberhausen der Erprobungsmaßnahme des "Vorläufigen Einspruchs" zustimmt, gilt folgende Verhaltensregel:

1. Eine Mannschaft, die zum Rennverlauf einen vorläufigen Einspruch einlegen will, muss dies dem Schiedsrichter durch Handaufheben während des Rennens oder unmittelbar nach dem Zieldurchgang vom Boot aus kund tun.
2. Der Schiedsrichter wird sich dann zu dieser Mannschaft begeben und den mündlichen, vorläufigen Einspruch entgegennehmen und mit ihr besprechen.
3. Hält die Mannschaft den vorläufigen Einspruch gegenüber dem Wettkampfrichter aufrecht, dann hält er den Zeitpunkt des vorläufigen Einspruchs fest, zeigt dem Zielgericht die rote Fahne, gibt ihm eine kurze verbale Information und macht sich Notizen zum Sachverhalt.
4. Die Siegerehrung für dieses Rennen ist dann aufzuschieben bis frühestens eine Stunde nach dem Rennen.

2.8.2.1

Über einen Einspruch entscheiden je nach dessen Bezug die hier genannten Personen. Sie sind in der Regel die einzigen Beteiligten, die die jeweilige Situation z.B. den Rennverlauf auch in seiner Entwicklung beobachtet und in der Folge entschieden haben. Dabei sind Tatsachenentscheidungen (z. B. belangreiche Behinderung oder nicht) nicht revidierbar. Hier ist nur zu prüfen, ob das Regelwerk korrekt angewendet wurde. Auch diese Entscheidungen sind für weitere Verfahren schriftlich niederzulegen.

2.9.

Wettkampfrichter können im Zusammenhang mit Doping-Kontrollen mit der Information der betroffenen Aktiven auf der Regatta beauftragt werden. Dazu werden den Sportlern entsprechende Formulare je nach Vorgabe am Siegersteg oder beim Anlegen zur Unterschrift überreicht. Ab diesem Zeitpunkt muss der Sportler innerhalb der festgelegten Zeit bei der Doping-Probe erscheinen und ist bis dahin durch den Wettkampfrichter so zu eskortieren, dass Manipulationen ausgeschlossen werden können.

Meisterschaften

3.9.7

Als zwingender Grund gilt z.B. eine - durch nachvollziehbares, mit Diagnose versehenes, ärztliches Attest - belegte Erkrankung oder ein Materialschaden, der die weitere Beteiligung am Rennen unmöglich macht.

3.9.8

Maßgeblich für die Entscheidung zum Abbruch ist die Position des anzeigenden Bootes!

3.10.4

Der Deutsche Ruderpokal ist zwar eine Meisterschaft des DRV, die Meisterschaftsbestimmungen finden jedoch keine Anwendung. Die bis zu 12 Wertungsregatten werden durch den DRV vor der Saison festgelegt und im Rudersport veröffentlicht. Ausländische Vereine sind nicht startberechtigt.

3.10.5

Um die Punktvergabe nachvollziehbar zu machen, müssen bei der Veröffentlichung der Ergebnisse im "Rudersport" die Pokalergebnisse vollständig abgedruckt werden.

Sofern ein Rennen in Abteilungen ausgefahren wird, ist die korrekte Zeitmessung für die Punktvergabe von erheblicher Bedeutung. Es soll daher kein Rennen ohne gesicherten Kontakt zwischen Start und Ziel gestartet werden und für eine "Zweituhr" gesorgt werden.

Stellt der Starter fest, dass trotz ursprünglicher Teilung in zwei Läufe Boote nicht am Start erscheinen und die erschienen Boote in einem Rennen gestartet werden können, ist in Abweichung von den AWB auf die vorgesehene Teilung zu verzichten. Die Punktvergabe nach Reihenfolge ist der nach Zeitvergleich immer vorzuziehen.

Verbleibt auch nach Abmeldung nur eine Mannschaft, fällt das Rennen aus; Punkte werden nicht vergeben.

Zusammenfassung der Gebührentatbestände nach RWR

2.5.3-AB und 2.5.7.1	Regattabeitrag	legt der Veranstalter fest
2.5.6.1-AB 2.5.8.1	Nachmeldung Falschmeldung	doppelter Regattabeitrag Regattabeitrag verfällt
2.5.8.3	Rennergebniskorrektur wegen Falschmeldung	150,00 €
2.5.8.4	Ausfall / Annullierung von Vor- und Hauptrennen durch Falschmeldung	50,00 €
2.5.12	- amtl. Veröffentlichung des Ergebnis - Protokolls - Unterlassung der Versendung des Ergebnis- Protokolls an DRV-Geschäftsstelle	kostenpflichtig, gemäß DRV - Vorgabe 50,00 € und Veröffent- lichungskosten
2.6.5.4	Abmeldegebühr, sofern schuldhaft versäumt / verspätet	50,00 €
2.6.5.5	Versäumnisgebühr des Veranstalters	50,00 €
2.8.1.3	Einspruchsgebühr	50,00 €
2.8.3.2	Berufungsgebühr	50,00 €
3.9.7	Reuegeld bei Abmeldung, keine Wahrnehmung des Startrechts, keine ordnungsgemäße Rennbeendigung	100,00 € Einer / Zweier 200,00 € Vierer / Achter