

WEDSTRIJDZEILEN



For Winners Only



Edwin Moerkerk

INHOUDSOPGAVE

GESCHIEDENIS	3
VOOR DE WEDSTRIJD	3
TRIMMEN VAN DE ZEILEN	4
DE WEDSTRIJDBAAN	7
DE START	8
HET TACTIEK VAN HET STARTEN	10
REGLEMENTEN	13
VOORRANGSREGELS ALGEMEEN	14
VOORRANGSREGELS BIJ DE START	17
VOORRANGSREGELS TIJDENS HET KRUISRAK	18
VOORRANGSREGELS BIJ DE BOEIEN	24
VOORRANGSREGELS TIJDENS EEN RUIM RAK	28
PROTESTEREN EN HET UITVOEREN VAN EEN STRAF	32
BIJZONDERE ACTIES	33
PRACTIJKVOORBEELDEN	34
PSYCHOLOGIE IN HET WEDSTRIJDZIJLEN	35

Geschiedenis

Wedstrijdzeilen is ontstaan in de tijd dat zeilschepen specerijen, goud, wol etc over de hele wereld naar Europa brachten. Tussen de schepen ontstonden onderlinge wedstrijden wie als eerste de haven kon bereiken. Langzamerhand werden er wedstrijden gehouden enkel en alleen om de wedstrijd en niet om het vervoeren van grondstoffen. Soms kon er onenigheid ontstaan over wie er voorrang had en in het begin werd dit nog eens met de "hand" uitgevochten. Tegenwoordig bestaan er allerlei reglementen waar je je aan moet houden tijdens het wedstrijdzeilen. In dit boek komt alles aan bod, **de voorbereiding, de wedstrijd, de start, de reglementen, de voorrangsregels, protesten**, enz.

Voor de Wedstrijd

Je doet mee aan een wedstrijd om te winnen, daarom is een goede voorbereiding erg belangrijk.

De training

Een goede voorbereiding is erg belangrijk. Zorg dat je alle facetten van een wedstrijd hebt getraind. Veelal zullen starts en kruisrakken eindeloos worden geoefend. Maar belangrijk is ook dat je het rondenvan boeien oefent. Oefen ook eens een keer situaties waarin iets mis gaat en kijk hoe goed de bemanning hierop reageert. Het starten, rondenvan boeien kun je met één boot oefenen. Maar sommige situaties kun het beste met 2 boten oefenen. Vooral voorrangssituaties en inhaal en verdediging tactieken.

De bemanning

De beste prestaties worden geleverd wanneer de gehele bemanning zich inspant voor de overwinning. Het is dus belangrijk dat iedereen weet wat er van hem verlangd wordt tijdens de wedstrijd. Maak van tevoren duidelijke afspraken over wie welke taak heeft.

Een goede sfeer in de boot is erg belangrijk omdat iedereen dan bereid is zich beter in te zetten. *Schelden helpt niet en is meestal een teken van onmacht!* Bedenk bovendien dat het gaat om de sportiviteit. Lees van tevoren goed het wedstrijdboekje door, hierin staat onder andere beschreven uit hoeveel personen de bemanning moet bestaan (meestal min. 3 of 4 personen) Tijdens het zeilen zit de bemanning het meest onderdeks, dit scheelt namelijk in de luchtweerstand.

Tijdens de wedstrijd slaat gauw de verveling toe bij de bemanning die niet zeilt. Een wedstrijd duurt vaak +/- 2 uur, en zo'n lange tijd stilzitten en niets doen houdt bijna niemand vol. Om zich toch te kunnen vermaken kan de bemanning de bootman helpen door goed op de andere boten te letten en door de bootman te waarschuwen wanneer er andere boten aankomen. Ook kunnen zij met pen en papier tekeningen maken van aanvaringen en bootnummers noteren voor protest of van getuigen. Daarnaast kunnen zij helpen met het vinden van de boeien, het helpt als je van tevoren alle wedstrijdbanen hebt uitgetekend, dan hoef je daar niet meer over na te denken. Ook kan de bemanning bijv. stripboekjes meenemen om lekker te lezen.

De boot

Zorg voordat je aan een wedstrijd begint dat je boot en de uitrusting helemaal in orde en **compleet is!** Je wordt hierop namelijk gecontroleerd en je kan er door worden gediskwalificeerd. Zorg dat je zeilen goed gehesen zijn, dat alle lijnen uit de knoop zijn en netjes zijn opgeborgen. Daarnaast moet je er voor zorgen dat je boot zo licht mogelijk is. Dus overbodige neem je niet mee. Daarnaast kun je gewicht besparen door lichte vlonders te gebruiken. Door het onderkant van de boot aangroei-vrij te maken heeft de boot minder weerstand waardoor de boot sneller gaat.

De wedstrijd

Er zijn een aantal dingen die een zeilwedstrijd spannend maken. Ten eerste is de wind nooit hetzelfde - hij draait en neemt toe en af in kracht - zodat je altijd op moet blijven letten. Concentratie is erg belangrijk gedurende de hele wedstrijd, ook al lig je niet helemaal vooraan. Elke boot die je voorblijft is er één. Om je te kunnen blijven concentreren is het belangrijk dat je kalm blijft en dat je door niemand laat opjagen of afleiden. Vaar je eigen wedstrijd, vaar achter niemand aan en denk na over elke 'zet' die je maakt. Hou voortdurend de boten om je heen en de omgeving in de gaten. Bepaal van tevoren wat je gaat doen en denk altijd vooruit.

Trimmen van de zeilen

Voordat je aan de wedstrijd begint moeten de zeilen optimaal gehesen zijn. Ook tijdens de wedstrijd zal je enkele keren de zeilen moeten stellen om optimaal gebruik te kunnen maken van de wind en de zielen. Dit noemen we in vaktermen *'trimmen'*. Bij elke wind sterkte moeten je zeilen een bepaalde vorm hebben. Er is alleen één probleem, in een liliervlet kan je niet veel aan je zeilen veranderen. Toch zijn er een aantal dingen waarop je moet letten. En natuurlijk zijn er een paar *tips*.

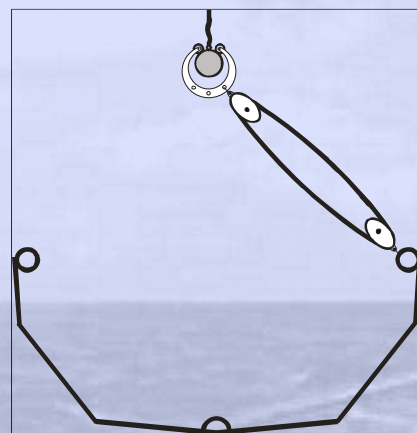
Trim aan de wind

Zwakke wind

Bij zwakke wind kan het voorkomen dat het zeil niet zijn vorm behoudt, doordat er te weinig wind is. Daarom moet je het zeil een handje helpen. Dit doe je door aan de **lage kant** te gaan zitten. Daarnaast ga je ook zoveel mogelijk naar voren. Hierdoor komt de spiegel uit het water. Dit verminderd de weerstand. **Let** op dat er nog wel roer kan worden gegeven! Bij weinig wind gaat het eerder om *snelheid* dan om *hoogte*, dus vaar niet al te scherp aan de wind.

Bij zwakke wind willen we een perfecte bolling hebben. In professionele wedstrijdboten doet men dit door de grootschoot via een railsysteem (traveller) naar de loefzijde te verplaatsen. De grootschoot wordt dan gevierd totdat de giek weer in het midden van de boot zit. In een liliervlet hebben we geen *'traveller'*. Wat je wel kan doen is de grootschoot vastzetten aan een **'lei-oog'** aan de hoge kant.

Bij de fok willen we ook bolling in het zeil hebben. Dit krijg je door de fokkenschoot aan de **voorste lei-oog** vast te maken. Daarnaast trekken we de fok niet strak aan.



Normale wind

Als de wind in kracht toeneemt hoeven er minder personen aan de lage kant te gaan zitten. De grootschoot kan aan het normale oog worden vastgemaakt. Je kan nu scherper gaan varen zonder dat je veel snelheid verliest.

De fok kan strakker worden aangetrokken. Als de fok niet strakker kan worden aangetrokken, omdat het blok van de fokkenschoot in de weg zit, dan kan je het blok **één lei-oog** naar achteren verplaatsen.

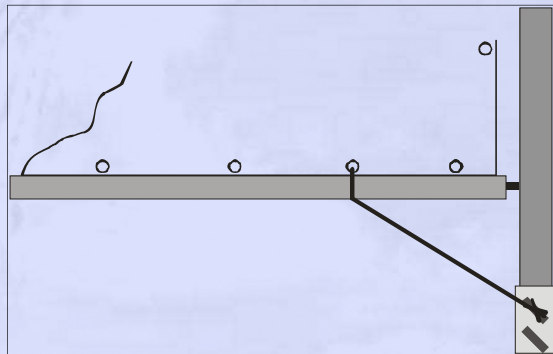
Sterke wind

Bij hele sterke wind zit niemand aan de lage kant. Alleen misschien de stuurman, deze kan dan namelijk alle boten aan de lijzijde zien.

Wanneer de wind zo krachtig is en je veel water schept dat je je zeilen moet laten vieren om wind te **'lozen'** dan moet je gaan reven. Hierdoor kan je heel scherp blijven varen en je snelheid behouden zonder dat je erg schuin gaat en veel water schept.

Trim ruime wind

Ook bij ruime wind moeten we proberen de spiegel zo ver mogelijk uit het water te krijgen. De **piekenval** mag zo los dat er een lichte vouw van de **halshoek** naar de **schoothoek** te zien is. Op een koers **ruime wind** wil de giek bij harde windvlagen omhoogschieten. Hierdoor is het zeilprofiel steeds even uit balans. Op wedstrijdboten gebruiken ze een **neerhouder** om dit te voorkomen. Dit is een stang die aan de mastvoet en de giek vastzit. In een liewet hebben we dit niet, maar je kan wel iets maken wat er op lijkt. Gebruik een stevige lijn en maak deze aan de giek vast (maak gebruik van een oog in het grootzeil). Span deze lijn daarna zo strak mogelijk op aan een kikker van de mastkoker. Een **neerhouder** kan ook gebruikt worden bij **aan de wind** (alleen niet bij zwakke wind) en **voor de wind**.



Tijdens het zeilen is het heel lastig om je zeilen en vooral je grootzeil te stellen. Wanneer je een val los maakt zal je gelijk een enorme kracht voelen van het grootzeil. Als je even niet oplet ligt het hele grootzeil beneden!

Om dit te voorkomen en te voorkomen dat je de vallen los moet maken is er een trucje. Je maakt een lus in de val (altijd een paalsteek deze is namelijk makkelijk eruit te halen). Je zet de vallen redelijk vast. Om de vallen zo strak mogelijk aan te trekken pak je het uiteinde van de **val**. Deze haal je door de lus. Nu trek je het uiteinde strak en maakt deze nog een keer aan de kikker vast. Wanneer je het zeil wilt bijstellen kun je zonder dat de val erg veel viert deze los maken en strakker of losser zetten.

Trim voor de wind

Deze is net zoals bij **ruime wind**. Wat je vaak ziet is dat bij voor de wind iemand in het grootzeil gaat zitten. Dit heeft hetzelfde effect als de **neerhouder**. Ook bij voor de wind gaat iedereen zo veel mogelijk voorin zitten. **Let op** dat het roer het blijft doen. Het zwaard omhoog, dit vermindert ook de weerstand in het water. Laat iedereen staan zodat de bemanning ook wind vangt. Om er voor te zorgen dat de giek zoveel mogelijk laag blijft kan je hier ook de grootschoot naar lij verplaatsen door deze aan een **lei-oog** aan de **lage kant** vast te zetten.

Stand van de zeilen

Tijdens het zeilen is het erg belangrijk dat de zeilen op de juiste positie staan. Je zal steeds de schoten moeten aan trekken en vieren. Dit komt doordat de wind nooit precies uit dezelfde hoek komt. en altijd in kracht afneemt/toeneemt.

Een handig hulpmiddel bij het bepalen van de juiste zeilstand is de '*telltale*'. Dit zijn dunne draadjes (bijv stukjes van een vlieger) die op het grootzeil en de fok zijn geplakt. *Telltales* geven de luchtstroming aan langs het zeil. (Ze hebben alleen nut op een *aan de windse* en een *halve windse koers*)

Telltales op het grootzeil

De telltales zitten hier op het achterlijk (3 stuks in het bovenste gedeelte) Bij een optimale stand staan de *telltales* aan lij recht naar achteren. Als dit niet het geval is, betekent dit dat de *luchtstroming* aan de **lij** zijde is verstoord. In dit geval moet de grootschoot worden gevierd of worden **opgeloefd**. Op de *aan de windse koers* zal je zó scherp moeten varen dat het grootzeil net niet tegen bolt bij de mast. Bij deze stand staan alle telltales recht naar achteren.

Telltales op de fok

Deze zitten 20 cm van het voorlijk verwijderd en alle 3 zijn over de hele fok verdeeld. De *telltales* aan de **lij** zijde zijn het belangrijkste. Deze moeten horizontaal naar achteren wijzen. Wanneer de boot teveel oploeft of de fok wordt te strak aangetrokken dan gaan de *telltales* aan de **loef** zijde onrustig heen-en-weer klapperen. De boot moet dan *afvallen* of de fok moet worden *gevierd*. Wanneer de boot teveel afvalt of de fok teveel is gevierd, dan gaan de *telltales* aan de **lij** zijde klapperen.

loef

lij

windsterkte		
zwak	matig	sterk
		
		

Let op!

Wanneer je *telltales* gebruikt zorg dan, dat deze niet met tape vast worden geplakt die het zeil beschadigen. Zorg dat ze fel van kleur zijn, zodat je de *telltales* door het zeil heen kan zien. Want vooral de *telltales* aan de **lij** zijde zijn het belangrijkste.

Het aller belangrijkste is; Lees het reglement door of *telltales* wel zijn toegestaan!!!

Aan de windse koers

We hebben al gelezen dat je zo scherp moet gaan varen dat het grootzeil net niet tegen bolt. Maar vaak is het de fok, die als eerste begint tegen te bollen. Vaak moet de fok zo strak mogelijk worden aangetrokken. De stuurman gaat dan net zo lang oploeven totdat de fok in het voorlijk net niet begint tegen te bollen.

Bij weinig wind gaat snelheid boven hoogte vaar dus niet te scherp maar zorg dat je snelheid hebt!

Halve/ruime windse koers

Hier kan je eigenlijk niet zonder *telltales* voor de juiste stand van de zeilen. Heb je geen *telltales* vier dan de zeilen totdat deze net niet tegen bolt.

De Wedstrijdbaan

Om te kunnen meten wie het snelst kan zeilen moet vooraf een route (baan) worden vastgesteld die elke boot moet zeilen. Een baan kan bestaan uit boeien (die speciaal voor de wedstrijd zijn uitgelegd) of door obstakels die er al liggen (eilanden, vaste betonnen, etc). Soms wordt ook een combinatie hiervan gebruikt. Van te voren krijgt iedereen een kaart met de banen erop die gevaren kunnen worden. Er worden altijd meerdere banen uitgelegd omdat van te voren niet bekend is hoeveel wind er staat. Staat er veel wind dan zal de baan langer zijn is er weinig wind dan zal de baan juist korter zijn.

Wel houdt men er rekening mee dat je bij iedere baan alle koersen moet varen; Voor de wind, ruime wind, halve wind en aan de wind.

Bij de startboot wordt aangegeven welke baan er wordt gevaren. Dit wordt met letters aangegeven. Elke baan is weer anders, van te voren krijg je een lijst met de banen die er kunnen worden gevaren bijv.

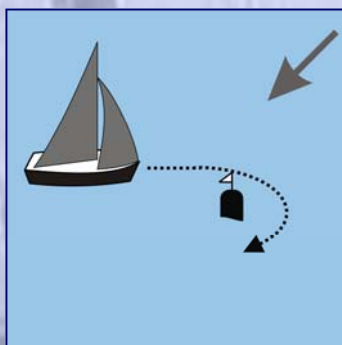
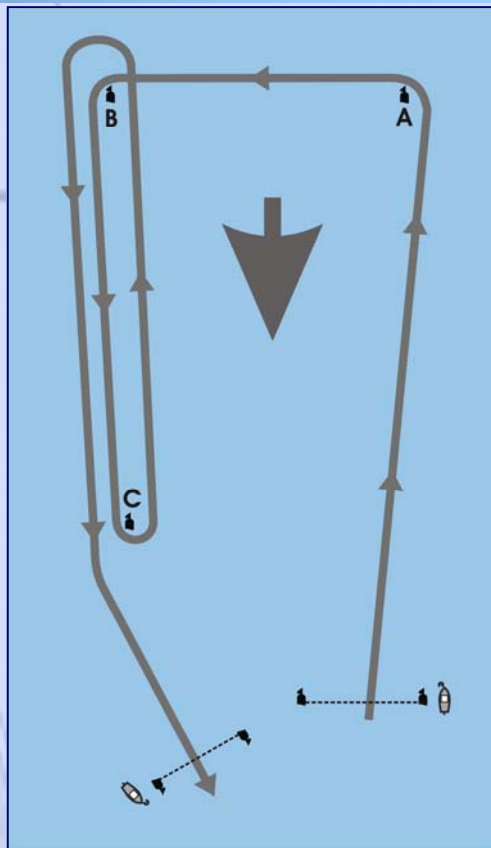
Baan A – start, A (BB), B (BB), C (BB), B (BB), finish

Baan B – start, B (SB), A (SB), C (BB), finish

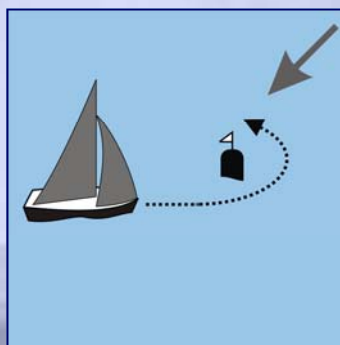
Baan C – start, B (SB), C (SB), A (BB), B (BB), C (BB), finish

Baan D – start, A (BB), B (BB), A (BB), C (BB), finish

A, B, C, geven de boei aan en **(SB)** geeft aan hoe de boei gerond moet worden. Je moet de boei over stuurboord ronden. Dit houdt in dat je de boei aan **SB** moet houden.



Boei wordt **SB** gerond



Boei wordt **BB** gerond

De Start

Bij een wedstrijd is er een startlijn en een finishlijn, daartussen liggen enkele boeien die gerond moeten worden.

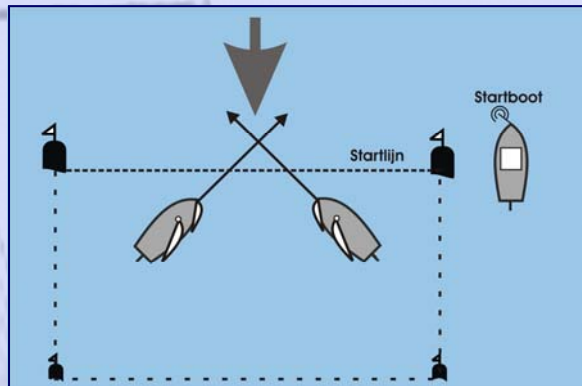
De startlijn ligt altijd dwars (90°) op de wind, het is de bedoeling dat je tegen de wind in start. Je zult dus **aan de wind** over de startlijn moeten varen, want een zeilboot kan niet tegen de wind in varen. De startlijn wordt vaak door twee boeien aangegeven, daarnaast ligt er altijd een **startboot** naast de startlijn.

De startboot geeft aan welk veld er moet starten.

(Bij grote wedstrijden met veel boten zijn deze opgedeeld in een aantal velden. Deze starten om de beurt) Daarnaast geeft de startboot aan welke

wedstrijdbaan er gevaren wordt. En als belangrijkste geven zij het **5 minuten-, 4 minuten-, 1 minuut- en het startsein**. (bij sommige wedstrijden wordt nog het oude systeem gebruikt het 10 minuten-, 5 minuten, 1 minuut- en het start sein)

Tijdens het starten mogen alleen boten van het veld dat gaat starten zich bij de startlijn begeven. Soms wordt er een startveld aangegeven door de 2 startboeien en 2 extra boeien achter de startlijn.



Voor de start wordt altijd de 'uitstelvlag' gehesen, wanneer deze naar beneden gaat, wordt binnen enkele minuten begonnen met de startprocedure.



Zoals al is gezegd wordt er een 5, 4, 1 min. en een startsein gegeven. Dit wordt gedaan door middel van vlaggen en bij het startsein wordt er ook nog een geluidsein gegeven. Bij het startsein is het belangrijk om zo dicht mogelijk bij de startlijn te liggen. Het 5, 4 en 1 min. sein zijn er om te kunnen 'klokken'. Zo kan je goed meten met je horloge hoeveel tijd er nog te gaan is voor het startsein.

De vlaggen die gebruikt kunnen worden zijn;

(lees het wedstrijdboekje door om te weten welke vlaggen er worden gebruikt met de start!)



5 min.sein.

Klassenvlag (kan elke vlag zijn)
5 min. voor de start **gehesen**.
+ 1 geluidsein



4 min.sein.

Wordt 4 min. voor de start
gehesen.
+ 1 geluidsein



1 min.sein.

Wordt 1 min. voor de start
gestreken.
+ 1 geluidsein



Startsein.

Wordt met de start **gehesen**.
+ 1 geluidsein

Let op! De **startvlag** is geldend en niet het **startsein**.

Wedstrijdzeilen

De 'I' vlag of



in de oude situatie de 'P' vlag hebben nog een extra betekenis wanneer deze worden gehesen.



Als één van deze vlaggen 4 minuten voor de start wordt gehesen, dan mogen vanaf 1 minuut voor de start er geen boten aan de wedstrijdzijde van de baan zich bevinden. Dit geldt niet alleen voor de startlijn, maar ook aan de lage en hoge kant van de startlijn.

Wanneer een boot nadat het 1 minuutsein is geweest aan de wedstrijdzijde van de startlijn bevindt dat moet deze om de startboei aan de hoge- of de lage kant varen.

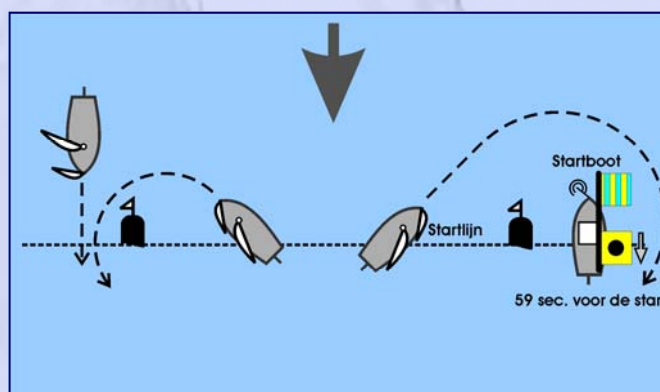
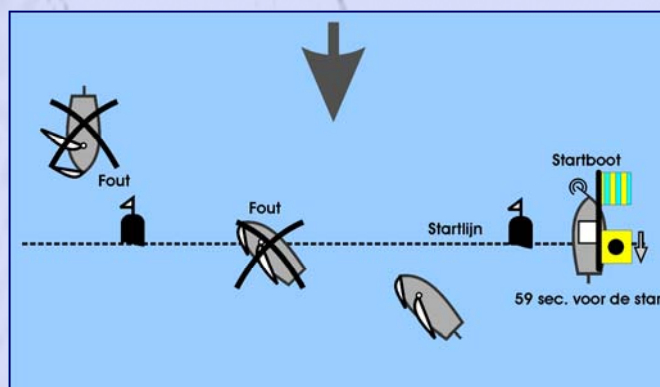
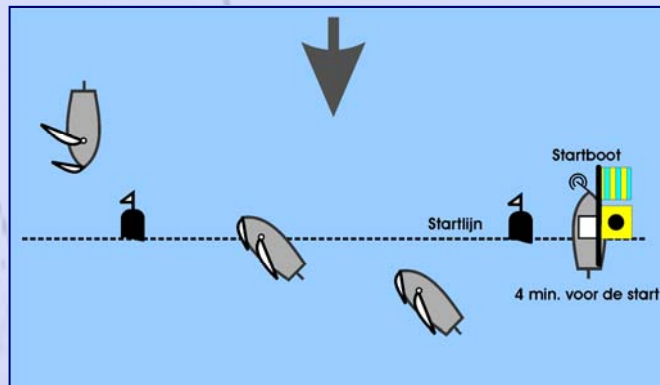
Wanneer naar de startlijn wordt gevaren om te starten (vanaf +/- 10 seconden voor de start), en een boot gaat over de startlijn heen dan is deze te vroeg gestart.



Nu wordt een vlag 'individuele terugroepvlag' gehesen.

Boten die te vroeg starten zijn zelf verantwoordelijk dat zij de vlag zien en overnieuw starten. Ook hier moet eerst om de startboei heen gevaren worden.

Er wordt opnieuw gestart wanneer er zoveel boten te vroeg starten dat het voor de startbootbemanning niet meer bij te houden is welke boten allemaal te vroeg zijn gestart. Hiervoor wordt de 'algehele terugroepvlag' gehesen.



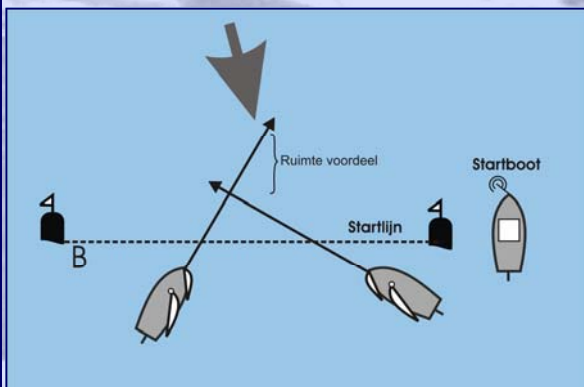
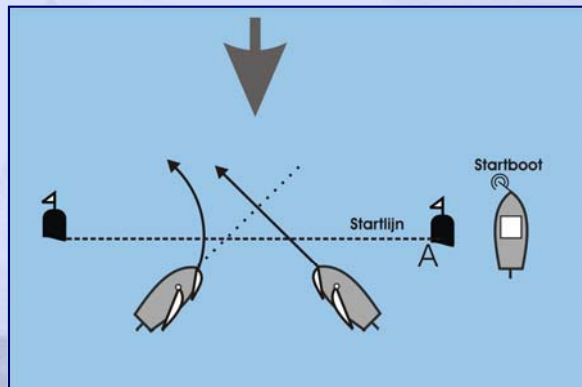
Wedstrijdzeilen

Zoals al is gezegd moet je tegen de wind in starten en zul je dus op een *aan-de-windse koers* over de startlijn moeten zeilen.

Als je met je zeilen over **bakboord** stuurt heb je voorrang op alle boten die hun zeil over **stuurboord** hebben. *Dus het is gunstiger met de zeilen over **bakboord** dan met de zeilen over **stuurboord** te starten!*

Maar de startlijn ligt vaak niet precies (90°) op de wind, dit is namelijk heel moeilijk. Daarom moet je kijken over welke boeg (stuurboord of bakboord) je het snelst over de startlijn kan gaan en de meeste ruimte winst hebt.

Bij het linker plaatje staat de wind **precies op 90°** . Beide boten zullen even snel over de startlijn zijn (stippelijijn en rechte lijn). Maar omdat de rechterboot het zeil over **bakboord** heeft, heeft deze voordeel omdat deze voorrang heeft. De beste plek om over de startlijn te gaan is hier bij 'A', zo dicht mogelijk bij de boei bij de startboot.



Bij dit plaatje ligt de startlijn **niet** precies op 90° ten opzichte van de wind. Nu kun je wanneer je met je zeilen over **stuurboord** komt aanzeilen veel scherper zeilen en dus sneller over de startlijn heen komen. De keuze om nu wel over stuurboord te starten hangt van het volgende af: Je moet er zeker van zijn dat je voor de zeilboten die over **bakboord** starten langs kan varen. Lukt dit namelijk niet dan zal jij altijd diegene zijn die moet uitwijken (*zeil over SB wijkt voor zeil over BB*). Als je over SB start is de beste plek om over de startlijn te gaan bij 'B' aangegeven.

Tip!

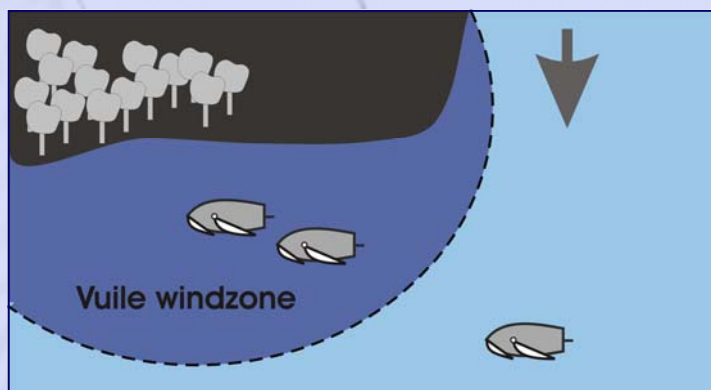
Wees ruim op tijd bij een start, wanneer een ander veld voor jou start kan je goed kijken wat het gunstigst is om te starten. Ook heb je ruim te tijd om door heen en weer te zeilen de juiste startpositie te kiezen.

HET TACTIEK VAN HET STARTEN

Door een goede start kan je de helft van de wedstrijd al hebben gewonnen, want als je het beste start, heb je de meeste **vrije wind** en zal je dus het hardst gaan van allemaal. Andere boten zullen moeten uitwijken omdat ze geen voorrang hebben of zullen niet zo hard gaan omdat ze last hebben van **vuile wind**.

Vrije wind; Wanneer aan de hoge kant geen boten varen wordt de wind niet afgeremd of van richting veranderd, hierdoor heb je de optimale wind om te kunnen zeilen.

Vuile wind; Wanneer er zich obstakels aan de hoge kant van jou bevinden zal de wind worden afgeremd en van richting worden veranderd. Hierdoor kan je minder hard zeilen. Vuile wind kan veroorzaakt worden door onder andere; andere boten, bomen en eilanden.



Wat moet je voor de start doen?

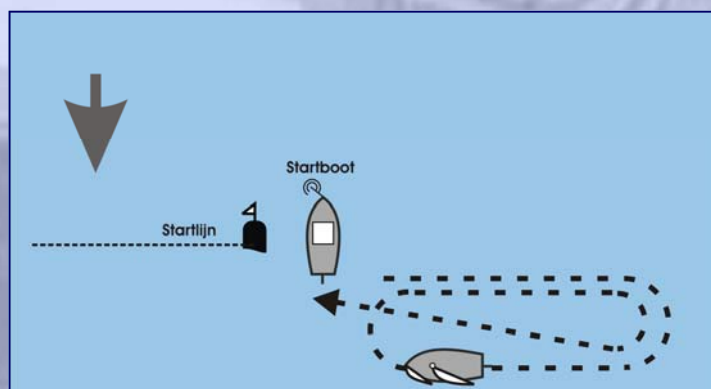
1. Zorg voor een goede taakverdeling;
 - 1 persoon achter het roer,
 - 2 personen aan de fok (voor elke kant één),
 - 1 persoon die klokt,

Wanneer er nog personen over zijn kunnen deze helpen met de grootschoot, het in de gaten houden van andere boten en de startvlaggen. Anders moeten deze taken verdeeld worden over de personen die hierboven zijn genoemd.

2. Daarna bepaal je over welke boeg je wilt gaan starten, met het zeil over **BB** of over **SB**. Ga hiervoor eens aan beide kanten van de startlijn op een *aan-de-windse koers* zeilen naar de start toe. Hierdoor kan je zien op welke koers je het scherpst (en dus het snelst over de startlijn) kan gaan.

Kijk niet naar wat de meeste andere boten doen!!!

3. Nu heb je waarschijnlijk nog 3 minuten voor de start. Je gaat nu heen en weer varen, daarbij probeer je steeds dezelfde afstand te zeilen. Deze afstand is vanaf de startboei tot aan een bepaald punt. Je klokt hoelang je erover doet om vanaf de startboei weer terug te komen naar de startboei. Als extra kan je ook nog klokken hoe lang je over een wending doet. Zo kan je ervoor zorgen dat wanneer het startschot valt, je precies op de startlijn ligt en je de beste start van iedereen maakt.



Wedstrijdzeilen

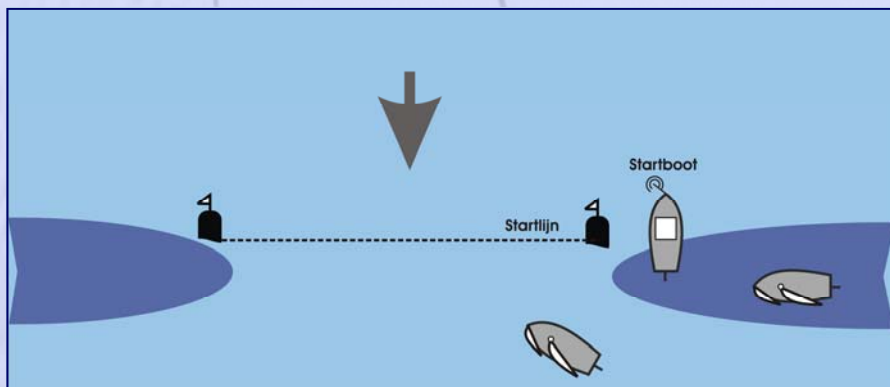
Waar moet je nu gaan zeilen voor de start?

Wanneer je de kant hebt bepaald waar over je wilt starten, dan moet je ongeveer op de hoogte van de startlijn gaan zeilen (**halve wind**). Hier blijf je tot aan de start heen en weer zeilen.

Het voordeel hiervan is dat je op een *halve-windse koers* het hardste kan zeilen; je start dus met een hoge snelheid. Daarnaast kan je op een *halve-windse koers* afvallen en oploeven.

Als je op een *aan-de-windse koers* aankomt zeilen kan je wel afvallen maar kan je nog maar heel weinig oploeven.

Het donker blauwe gebied geeft aan waar je voor de start moet gaan zeilen.



Over welke boeg start je?

Hierover is al een en ander uitgelegd, maar er zijn verschillende tactieken voor het starten.

Enkele varianten zijn:

● Toch over BB starten wanneer SB gunstiger is.

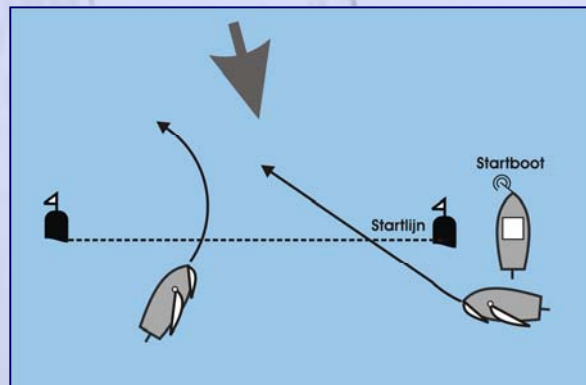
Hierbij gaat je keus van voorrang over **BB** boven de hogere koers over **SB**.

Hierbij is timing erg belangrijk! Je kan geen fouten maken.

Het is belangrijk dat je **halve wind** naar de startlijn toe komt varen. Precies op het startsein **loef je op** tot aan de wind. Je kan niet zo hoog varen als de boten over **SB** maar door je snelheid vaar je snel over de startlijn heen. De boten over **SB** komen jou tegen en moeten voor jou uitwijken.

Resultaat: Chaos bij de boten die over **SB** starten en jij kan rustig doorvaren.

Bij deze start moet je goed opletten met voorrang, roep luid en duidelijk naar de andere boten dat zij uit moeten wijken. Doe dit ook lekker vroeg dan hebben zij alle tijd om uit te wijken en heb jij geen last van ze.



● Starten over BB, na de start direct overstag.

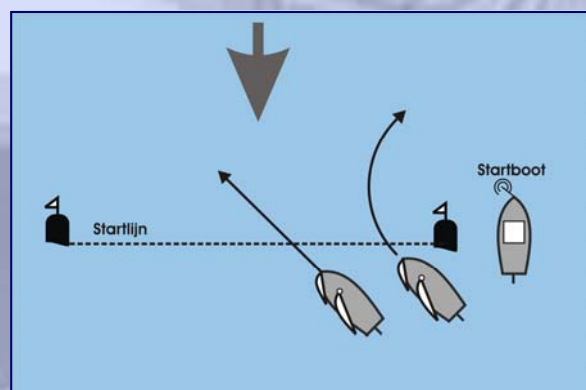
Je start met je zeilen over **BB** en gelijk nadat je de startlijn over bent ga je overstag.

Dit doe je om de vrije wind te behouden.

Wanneer je doorvaart kan het zijn dat boten die harder gaan jou aan loef inhalen of dat boten die over **SB** varen te laat uitwijken en tegen jouw aanvaren waardoor je snelheid verliest.

Wanneer je gelijk overstag gaat heb je geen last van andere boten en kan je op de beste koers verder zeilen.

Resultaat: Jij kan lekker rustig doorvaren met vrije wind terwijl de andere boten elkaar hinderlijk in de weg zitten en last hebben van vuile wind.



Reglementen

Bij elke wedstrijd zijn heel veel reglementen van toepassing, hierbij gaat het om;

- voorrangsregels;
- min/max. maten en/of hoeveelheden van boot, zeil en onderdelen;
- start, finish, baaninkorting, protestregeling, en nog veel meer.

Hierbij worden vaak de reglementen van de KNWV (voor binnenwateren) of de NFB (voor kustzeilen) als standaard gebruikt.

Het is belangrijk om deze van te voren goed door te nemen zodat je weet hoe alle procedures gaan en dat je niet voor verrassingen komt te staan die kunnen leiden tot diskwalificatie.

Enkele belangrijke regels zijn;

Grondprincipe

Deelnemers aan de zeilsport hebben te maken met een verzameling van regels die zij verwacht worden na te leven en te handhaven. Een basisregel van sportiviteit is dat deelnemers onmiddellijk een straf nemen of zich terugtrekken wanneer zij een regel hebben overtreden.

1.1 Een boot in nood helpen

Een boot moet wanneer het daartoe in de gelegenheid is, aan ieder in gevaar verkerende boot of persoon alle mogelijke hulp verlenen (basisregel). Wie hulp verleent heeft recht (**artikel 69**) op vergoeding van de achterstand die hij daardoor heeft opgelopen.

1.2 Reddingsmiddelen en persoonlijk drijfvermogen

Een boot moet voor alle opvarenden doelmatige reddingsmiddelen aan boord hebben, waarvan één klaar is voor direct gebruik, tenzij klassenvoorschriften in een andere maatregel voorziet. Iedere deelnemer is zelf verantwoordelijk voor het dragen van persoonlijk drijfvermogen, doelmatig voor de omstandigheden.

2 Eerlijk zeilen

Een boot en zijn eigenaar moeten waarneer zij deelnemen zich houden aan de beginselen van sportiviteit en eerlijk spel. Een boot mag alleen op grond van deze regel worden gestraft als duidelijk is vastgesteld dat deze beginselen zijn overtreden. Bijv. wanneer een boot meerdere malen moedwillig aanvaringen veroorzaakt kan de boot op grond van deze regel worden bestraft. Of wanneer een boot dat over SB ligt naar een boot met beginnende bemanning "bakboord" roept. (**ISAF uitspraak 47**)

Boten die elkaar raken

Wanneer 2 boten elkaar raken en geen van beide protesteert of voert een straf uit dan kan een derde boot een protest indienen. Deze moet de protestvlag zetten. Wanneer één van de twee boten een protestvlag zet maar uiteindelijk geen protest indient, dan kan een derde boot alsnog een protest indienen. Ook al is dit na het verstrijken van de protesttijd (**artikel 60.1**)

Voorrangsregels algemeen

Deze voorrangsregels zullen je bekend voorkomen, omdat je ze al bij het CWO hebt geleerd. We zullen ze hier nog even kort herhalen.

De algemene voorrangsregels gelden eigenlijk overal. Alleen bij de boei zelf en bij de start zijn nog bijzondere voorrangsregels. Deze zullen we apart behandelen.

In dit hoofdstuk en de volgende hoofdstukken proberen we de regels met plaatjes te verduidelijken. Hierbij maken we gebruik van de volgende objecten;



Zeilboot met donkergrijs zeil:

Deze boot heeft in het voorbeeld (bijna altijd) voorrang.



Zeilboot met wit zeil:

Deze boot heeft in het voorbeeld geen voorrang en moet een aanvaring voorkomen.



Donkergrijze pijl:

Deze geeft de windrichting aan.



Zwarte gestippelde pijl:

Deze geeft de afgelegde of de nog af te leggen route van de boot aan.

Wanneer er in het voorbeeld alleen zeilboten met een **wit** zeil voorkomen, dan wordt er in de tekst uitgelegd wie er voorrang heeft.

De algemene voorrangsregels op **vrij water** zijn o.a.;

1. Zeil over verschillende boeg.

Zeilboot met het zeil over **BB** heeft voorrang op een zeilboot met het zeil over **SB**. (**artikel 10**)

2. Zeil over dezelfde boeg, met overlap.

Wanneer 2 zeilboten de zeilen over dezelfde boeg hebben en ze liggen **boord- aan boord** dan geldt **loef wijkt voor lij**. (**artikel 11**)

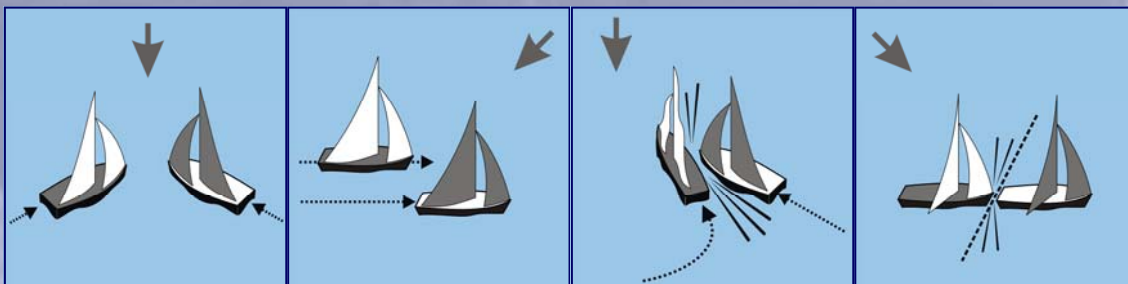
Of anders gezegd de boot die hoger vaart moet wijken voor de boot die lager vaart.

3. Zeil over dezelfde boeg, zonder overlap.

Als 2 boten achterelkaar varen met het zeil over dezelfde boeg dan moet de boot dat **vrij- achter** vaart uitwijken wanneer deze wil oplopen voor de boot dat **vrij- voor** ligt. (**artikel 12**)

4. Tijdens overstag gaan/gijpen.

Een boot die overstag gaat of gijpt moet er **altijd** voor zorgen dat hij hierbij niemand hindert. (**artikel 13**)



Artikel 10

Artikel 11

Artikel 12

Artikel 13

Wedstrijdzeilen

De algemene voorrangsregels bij een **in-de-windse boei** zijn o.a.:

1. Zeil over verschillende boeg.

Doe net of er geen boei is en pas de regels toe die in vrij water gelden. De zeilboot met het zeil over **BB** heeft voorrang op een zeilboot met het zeil over **SB**. (**artikel 10/18.1**)

2. Zeil over dezelfde boeg.

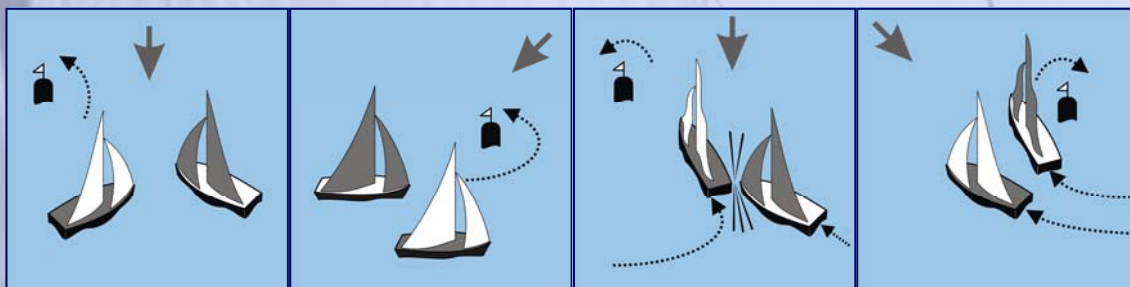
De boot die naast de boei ligt moet van de boot aan de buitenkant ruimte krijgen om de boei te kunnen ronden. Ook al ligt de buitenste boot lijwaarts van de andere boot. (**artikel 18.2**)

2. Overstag gaan.

Als een boot overstag gaat om de boei voorbij te varen, moet hij vrij blijven van alle andere boten. (**artikel 13**)

4. Overlap.

Een boot die een overlap aan de buitenkant heeft, moet een boot die aan de binnenkant overstag gaat ruimte geven. Ook al ligt de buitenste boot lijwaarts van de andere boot. (**artikel 18.2**)



Artikel 10/18.1

Artikel 18.2

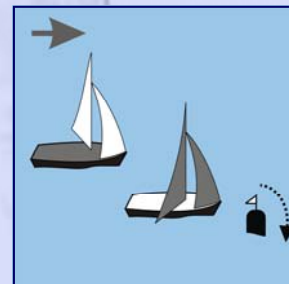
Artikel 13

Artikel 18.2

Een algemene voorrangsregels bij een **beneden-windse boei** is o.a.:

1 Binnenste boot vrij blijven.

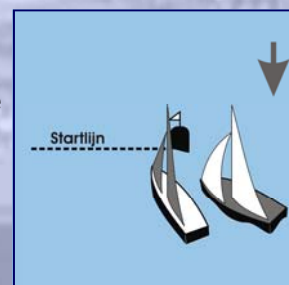
De boot die tussen de andere boot en de boei vaart heeft recht op ruimte, ook al heeft hij zijn zeilen over **SB** en de ander zijn zeilen over **BB**.



Basisrechten **voor en tijdens de start** zijn o.a.:

1. Recht op ruimte?

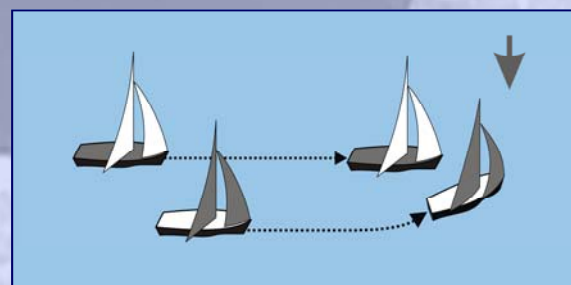
Bij het starten mag je niet de startboeien raken. Normaal gesproken heeft de boot die tussen de andere boot en de boei vaart bij alle boeien en ook bij de startboei recht op ruimte. Alleen wanneer er daadwerkelijk wordt gestart (van +/- 4 min voor de start tot aan het startschot) heeft de binnenste boot **geen recht** op ruimte.



Van koers veranderen;

1. Vrij blijven.

Wanneer een boot met voorrangsrechten van koers verandert (bijv. oploeven) dan moet de andere boot **vrij blijven**. Hij moet dan meestal ruimte geven (dus moet hij ook oploeven)



Wedstrijdzeilen

Nieuwe termen die je wellicht bij de voorrangsregels bent tegen gekomen zijn;

Vrij- achter;

Vrij- voor;

Boord- aan boord.

Vrij- achter;

Een boot bevindt zich **vrij- achter** wanneer boot en uitrusting zich **achter** de andere boot bevinden. (**B**)

Vrij- voor;

Een boot ligt **vrij- voor** wanneer boot en uitrusting zich **voor** de andere boot bevinden. (**A**)

Boord- aan boord;

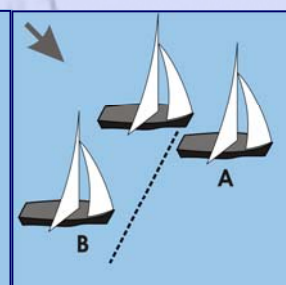
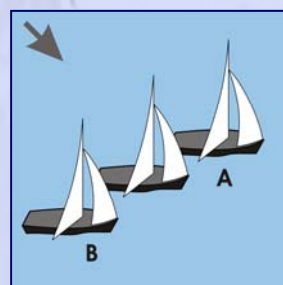
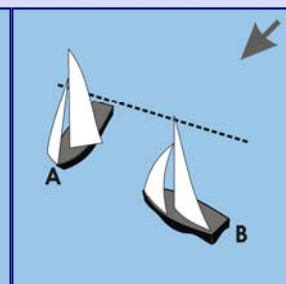
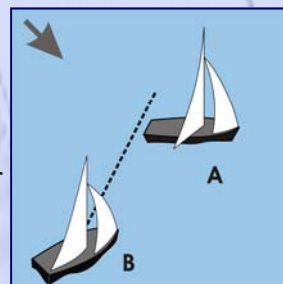
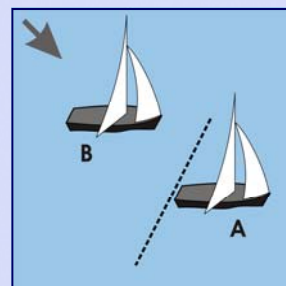
Wanneer beide boten zich **niet** vrij- achter of vrij- voor bevinden ten opzichte van elkaar dan liggen beide boten **boord- aan boord**.

Bij beide plaatjes is er sprake van dat de boten elkaar **overlappen**. Zij liggen dus **boord- aan boord**.

Overlap door een tussenliggende boot;

Doordat een boot tussen **A** en **B** ligt hebben **A** en **B** een **overlap** met elkaar.

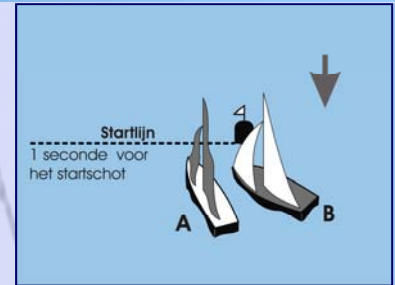
In het tweede plaatje is er geen sprake van een overlap tussen **A** en **B**.



Voorrangsregels bij de start

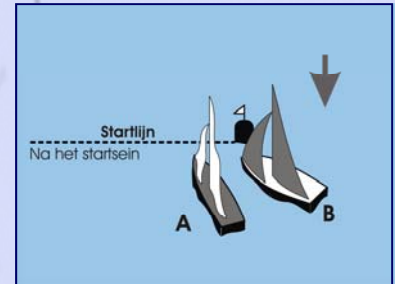
1. Geen ruimte bij de startboei.

Vlak voor de start heeft de loefwaartse boot "wit" bij een startboei die omgeven is door bevaarbaar water **geen** recht op ruimte. (**artikel 18.1**)



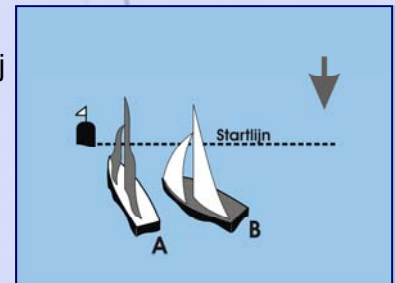
2. Ruimte bij de startboei.

Na het startsein heeft de loefwaartse boot (nu grijs) wel recht op ruimte. **A** (wit) moet afvallen om ruimte te geven. (**artikel 18.1 en 17.1**) Deze regel geldt ook voor het starten als er nog heen en weer wordt gevaren en er nog niet daadwerkelijk wordt gestart.



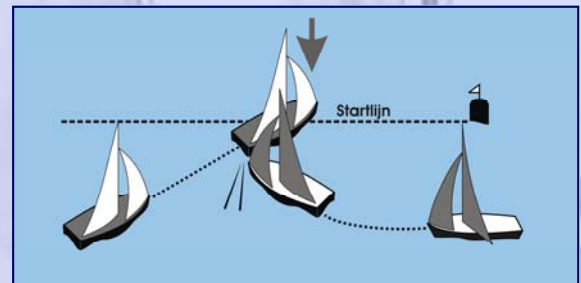
3. Ruimte bij de bakboord startboei.

Bij de andere startboei heeft een boot **geen** recht op ruimte. Tenzij hij voorrang heeft vanwege **BB/SB** of **loef/lij**. Het laatste geldt in deze situatie.



4. Van koers veranderen om te starten.

Een boot met voorrang die van koers verandert moet een boot die vrij moet blijven ruimte geven om vrij te kunnen blijven. Grijs loeft hier te snel op om te starten. Wit kan niet tijdig uitwijken. Grijs zal een strafmaatregel moeten nemen, omdat ze elkaar raakten.



5. Inhalen aan lij.

Dit gebeurt vaak voor en tijdens de start. De geldende regels zijn vrijwel gelijk aan die van tijdens de wedstrijd.

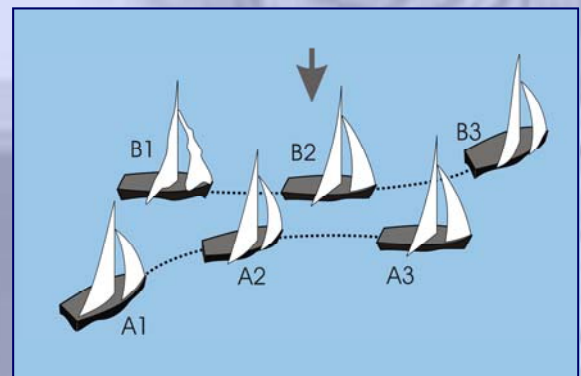
Tijdens **situatie 1** (A1 & B1) is er nog niets aan de hand. **B** hoeft nog niet uit te wijken om een aanvaring te voorkomen.

Situatie 2

A en **B** hebben in deze situatie een overlap. **B** moet nu uit gaan wijken om **A** ruimte te geven.

Situatie 3

B loeft op om vrij te blijven. **A** geeft **B** ruimte om vrij te blijven.



Voorrangsregels tijdens het kruisrak

In een kruisrak moet je een boei bereiken die in de wind ligt. Hierdoor moet je altijd minimaal 1 keer overstag. Direct na de start moet je altijd als eerste naar een in-de-windse boei. Wie als eerste hier aan komt heeft bijna de wedstrijd al gewonnen.

Het laveren

Bij het laveren is het belangrijk om rustige wendingen te maken. Door scherpe bochten te maken verlies je veel snelheid en hoogte. Als je rustige wendingen maakt (je laat de boot een stukje tegen wind in varen - als een opschieter -) win je hoogte en behoud je meer snelheid. Hou je grootzeil gewoon aangetrokken; je fok en je roer doen het stuurwerk wel. Aarzel niet om te wenden als het niet zo hard gaat - over een andere boeg varen kan soms sneller gaan. Probeer ook niet te scherp te varen, voor je het weet lig je in de wind te dobberen. Hou in de gaten dat je kan oploeven in windvlagen; dit scheelt je weer een stuk laveren.

Tactiek

Hoog of hard

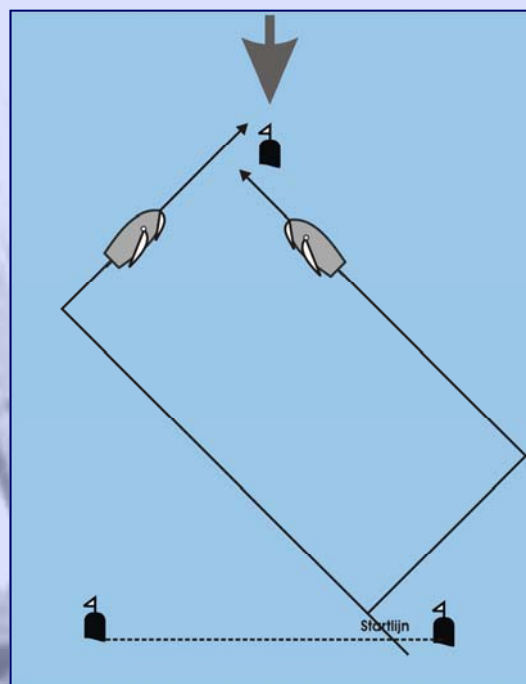
De vraag die je jezelf moet stellen is of je hoog aan de wind wilt gaan zeilen of juist iets lager. Wanneer je hoog aan de wind zult gaan zeilen zul je veel hoogte winnen maar wat minder snel gaan. Wanneer je juist lager zeilt zul je meer snelheid hebben. Je moet voor je eigen boot de ideale mix zien te vinden tussen hoogte en snelheid. Over het algemeen zullen stuurlui te hoog sturen dan te laag. Bij lelievletten loopt de ene boot hoger dan de andere, maar daarnaast is ook de bolling van het zeil en de zeiltrim belangrijk voor de hoogte. Wanneer je weet hoe hoog de boot kan zeilen pas je hier je tactiek op aan in het kruisrak. Enkele voorbeelden zijn:

- Stel je loopt laag en hard. Als je na de start eerst de bakboordslag wilt maken, start dan helemaal aan lij. Je kunt dan niet in de vuile wind terecht komen van boten die wat hoger lopen.
- Je loopt hoger, maar wat langzamer als de boot recht voor je in het kruisrak. Blijf dan achter hem varen in plaats van overstag te gaan. De stuurman van de boot voor je ziet namelijk duidelijk dat je hoger loopt, maar dat de afstand wat groter wordt omdat je langzamer loopt is voor hem heel moeilijk te zien. Het resultaat is meestal dat hij ook gaat proberen jouw hoogte te sturen, wat met zijn trim niet gaat, en dat hij steeds meer achterom gaat kijken waardoor zijn concentratie helemaal wordt verstoord en het sturen steeds slechter gaat. Je hebt een goede kans dat hij op een gegeven moment overstag gaat omdat hij het niet langer kan aanzien. Heel sterk is dan om recht achter hem ook overstag te gaan en het spelletje nog eens te herhalen. En je hebt een goede kans dat je hem dan pakt ook!

Over stuurboord of bakboord

De vraag is altijd welke kant gaan we als eerste op na de start, eerst de bakboordslag (zeilen over BB) of eerst de stuurboordslag (zeilen over SB). De keuze hangt van een aantal factoren af:

- Ten eerste over welke boeg starten je. Wanneer je over SB start is er eigenlijk weinig keuze, je zult hoogst waarschijnlijk eerst de stuurboord slag maken. Want anders is het gunstiger om over bakboord te starten, vanwege de voorrangsregel. Wanneer je over bakboord start heb je weldegelijk de keuze. Wanneer je dicht bij de loefboei start kun je direct na de start overstag gaan en eerst de stuurboordslag maken. Het voordeel is dat je bij de in-de-windse boei over bakboord komt aanvaren en dus voorrang hebt op de rest;
- Ten tweede moet gekeken worden windstiltes. Wanneer je door een slag dicht langs een rij bomen komt te zeilen, dan zul je daar minder wind hebben dan op het open water, Vermijd dus obstakels die de wind tegenhouden;
- Ten derde moet gekeken worden naar obstakels waar omheen gevaren moet worden. Je wilt in een zo recht mogelijke lijn er naar toe varen dus extra overstag manoeuvres kosten tijd.

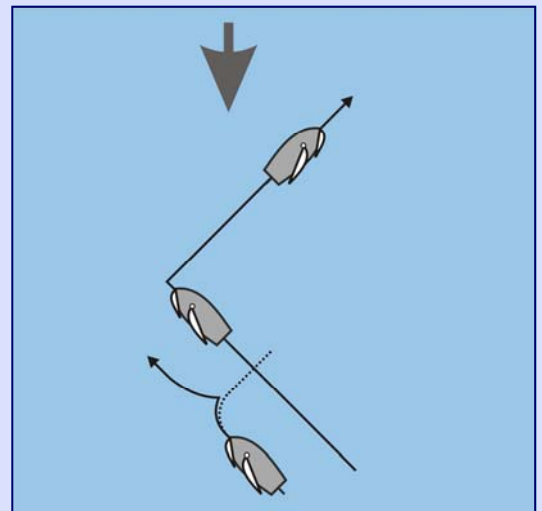
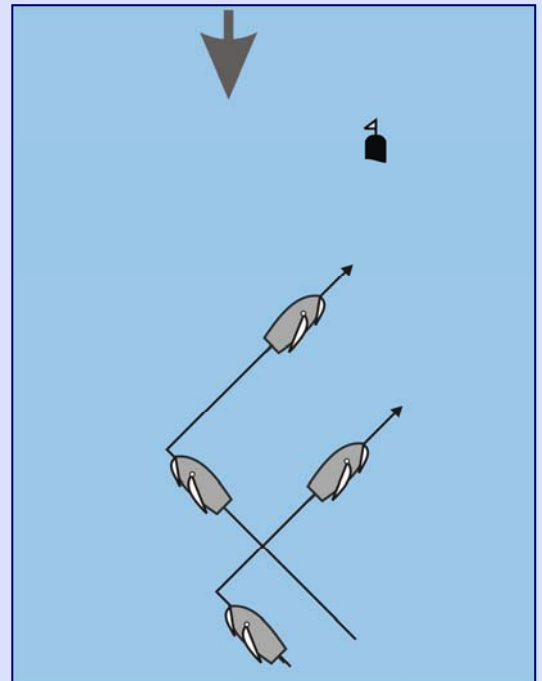


Wedstrijdzeilen

Aanvallen en verdedigen

Het belangrijk tijdens het zeilen om je positie te behouden en eventueel andere boten in te halen. Hierdoor zul je je eigen positie moeten verdedigen en soms ook moeten aanvallen. Soms gaat het heel makkelijk doordat je een goede slag maakt of door een fout van de tegenstander, maar vaak zeker wanneer beide boten dicht bij elkaar liggen komt het op tactiek aan. Hier volgen wat tips:

- Wanneer je voorop een andere boot ligt moet altijd proberen om tussen de boei en de andere boot te blijven. Als een andere boot die vlak achter je ligt overstag gaat ga dan ook overstag. Zo kan de andere boot geen gebruik maken van vrije wind, want deze hou jij van die boot weg;
- Probeer nooit een tegenstander die jou probeert in te halen dit te laten doen aan de loefzijde. De tegenstander neemt dan namelijk jouw wind weg, ga oploeven want jij hebt recht op ruimte (loef wijkt voor lij). Doe dit net zo lang totdat de boot er niet aan de loefzijde kan passeren. Pas op dat je de boot niet helemaal tegen de wind in stuurt;
- Als jij vlak achter een andere boot ligt moet jij proberen om de vrije wind op te zoeken. Ga overstag of probeer aan de loefzijde van de boot in te halen;
- Wanneer je de tegenstander aan loefzijde wilt passeren maar deze gaat oploeven zodat jij er niet bovenlangs er langs kan gaan, is er nog een tip. Doe net of je overstag gaat of dat je de tegenstander aan de loefzijde wilt passeren. De tegenstander zal gaan oploeven, hierdoor verliest hij snelheid. Val nu heel snel af, je krijgt nu veel snelheid waardoor je er onderdoor langs kan. Nu heb jij loef rechten op de tegenstander.



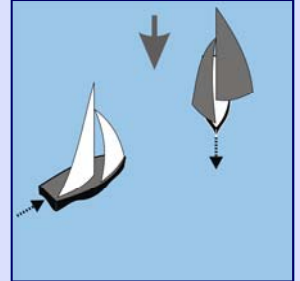
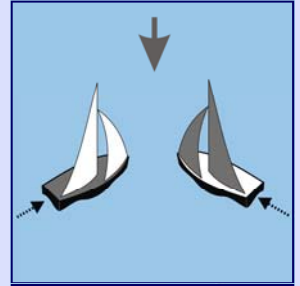
OVER VERSCHILLENDE BOEG

1. Bakboord/stuurboord.

Een boot met het zeil over stuurboord "wit" moet vrij blijven van een boot met het zeil over bakboord "grijs". (**artikel 10**)

De boot met het zeil over bakboord moet "wit" hiervoor ruimte geven

Ook hier is er sprake van een bakboord - stuurboord situatie

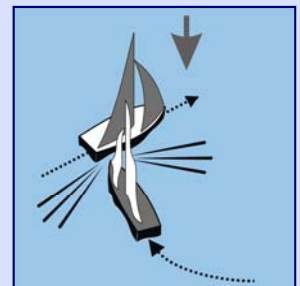


2. Bakboord/stuurboord met koersverandering.

Wanneer een boot met voorrang (wit; deze heeft zijn zeil over BB) van koers verandert, dan moet hij de andere boot ruimte geven om vrij te blijven.

(**artikel 16**)

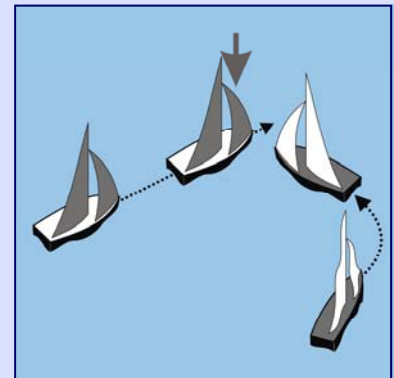
In dit geval is "wit" fout, omdat er toch een aanvaring plaatsvindt.



3. Bakboord/stuurboord met overstag.

"wit" is vlak voor "grijs" overstag gegaan en vaart nu met het zeil over bakboord. Wanneer een boot voorrang krijgt moet hij aanvankelijk de andere boot ruimte geven om vrij te blijven. (**artikel 15**)

In dit plaatje is "wit" te dicht bij "grijs" overstag gegaan.



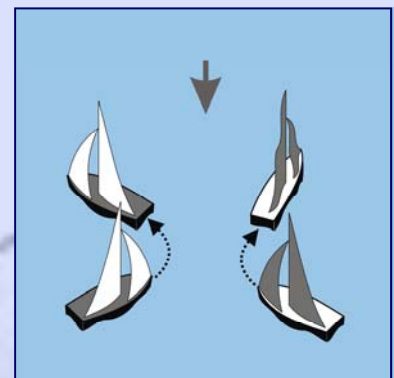
4. Bakboord roepen.

Er is geen verplichting om 'bakboord' te roepen als je over 'bakboord' ligt en je komt een boot over stuurboord tegen, maar het is wel verstandig. Zo voorkom je misverstanden.

Als je 'bakboord' roept en je gaat daarna zelf overstag dan overtreed je geen enkele regel (zie plaatje).

Belangrijk

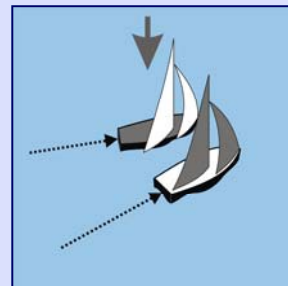
Wanneer je over stuurboord ligt en je roept 'bakboord' om een onervaren boot te intimideren dan overtreed je de regel **eerlijk zeilen**. Je kan hiervoor bij een protest worden gediskwalificeerd. (**artikel 2 en ISAF-uitspraak 47**)



OVER DEZELFDE BOEG

1. Loefwaarts en lijwaarts.

Wanneer twee boten over dezelfde boeg aan de wind zeilen en elkaar overlappen, moet de loefwaartse boot (de boot die hoger vaart) vrij blijven. Ook als de boot aan de loefzijde niet zo hoog (of zo scherp) aan de wind kan varen als de boot aan lij. (**artikel 11**)



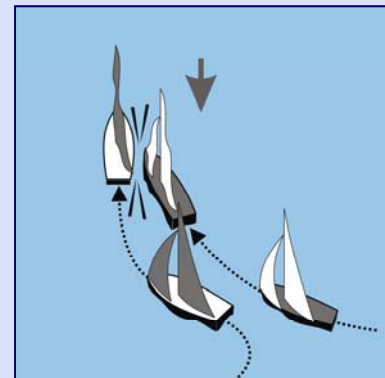
2. Loeven.

“grijs” heeft een overlap gekregen door overstag te gaan, dus mag hij helemaal tot in de wind loeven. Echter, terwijl hij overstag ging, moest hij vrij blijven van “wit”. Daarom moet hij eerst “wit” ruimte geven om vrij te blijven. (**artikel 15**)

Hierna mag hij oploeven tot in de wind, ook hier moet hij “wit” ruimte geven om vrij te blijven. (**artikel 16**)

“wit” moet vrij blijven van “grijs”. (**artikel 11**)

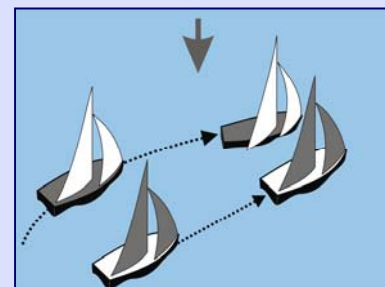
Daarnaast moeten beide boten proberen om een aanvaring te voorkomen. (**artikel 14**)



3. Afvallen.

Zolang de lijwaartse boot “grijs” niet van koers hoeft te veranderen om een aanvaring te voorkomen, mag “wit” afvallen. Hierbij moet “grijs” wel vrij blijven. (**artikel 11**)

Dit mag **alleen** op een kruisrak, op de andere rakken (voor de wind en ruim) mag dit **niet**. (**artikel 17.2**)



4. Ruimte vragen voor een doorlopende hindernis.

Als “grijs” door vaart, vaart hij tegen de kant op. Hij mag om ruimte vragen aan “wit”. “wit” moet onmiddellijk reageren door:

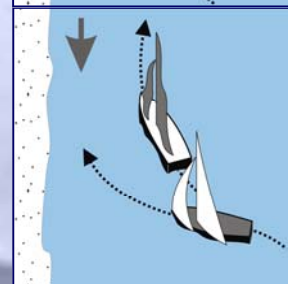
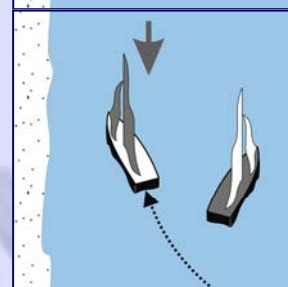
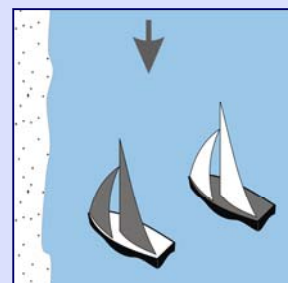
1 onmiddellijk overstag te gaan **of**

2 te roepen dat “grijs” overstag mag.

(**artikel 19.1**)

Als “wit” er voor kiest om overstag te gaan, dan moet “grijs” ook zo snel mogelijk overstag gaan. (**artikel 19.1**)

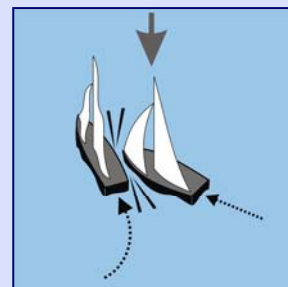
“wit” kan er ook voor kiezen om “grijs” overstag te laten gaan en zelf nog even door te varen. Wanneer “wit” naar “grijs” ‘ga maar overstag’ roept, moet “grijs” onmiddellijk overstag gaan. (**artikel 19.1**)



OVERSTAG GAAN

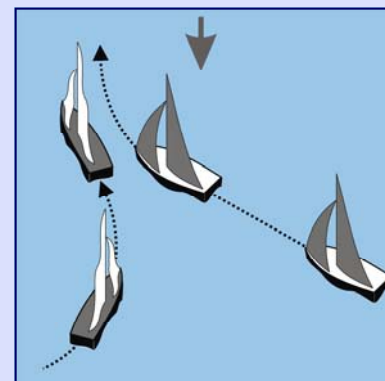
1. Vlak voor een andere boot overstag gaan.

Een boot die verder draait dan in de wind moet vrij blijven van andere boten tot hij op een *aan-de-windse* koers ligt. (**artikel 13**)



“wit” wordt in deze situatie de boot met voorrang als hij op een *aan-de-windse* koers ligt. “grijs” kon vrij blijven zonder te hoeven reageren, dus er is geen regel overtreden.

Het overstag gaan door “wit” is voltooid ook al staan de zeilen nog niet vol en is de boot nog niet op snelheid.



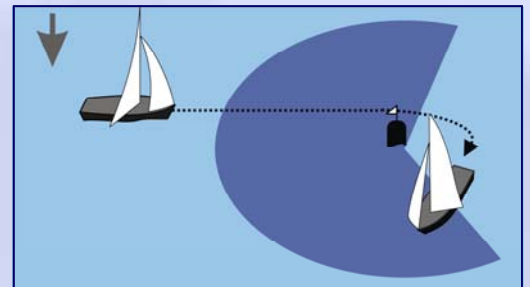
Vorrangsregels bij de boeien

Omdat je niet de boei mag raken met je boot zul je er voor moeten zorgen dat je niet te dicht langs de boeien zeilt. Om te voorkomen dat boten door een tegenstander tegen de boei worden gedrukt zijn er speciale vorrangsregels. Hierbij heeft de binnenliggende boot (de boot die aan de ene kant de boei heeft en aan de andere kant een tegenstander) vaak voorrang.

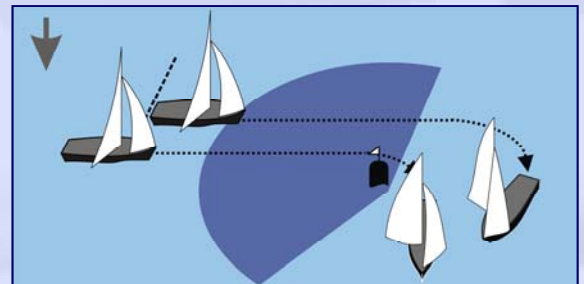
De boeirondingsregels treden in werking als boten op het punt staan het merkteken (boei) voorbij te varen, en blijven gelden tot ze de boei achter zich hebben gelaten. Wanneer een boot begint met het voorbijvaren (het rondenvan) de boei is vaak moeilijk te bepalen. Men houdt vaak de 2-lengtezone aan. Dit houdt in dat de regels in werking treden wanneer een boot 2 keer de lengte van zijn eigen boot verwijderd is van de boei.

In de plaatjes wordt deze zone aangegeven door een donker blauwe cirkel.

Hier ronds de boot de boei en is hierna in het volgende rak. Hierdoor gelden de speciale boeirondingsregels niet meer voor deze boot.



Zodra één van de twee boten in de 2-lengtezone komt worden de speciale boeirondingsregels van toepassing.



Wat als je de boei raakt?

Als je de boei raakt dan moet je een rondje (360°) draaien. Dit houdt in dat je één keer overstag moet en één keer moet gijpen.

Wanneer je de boei raakt omdat een andere boot jou geen ruimte gaf (terwijl jij wel voorrang had), dan hoef je geen rondje te draaien maar moet je een protest tegen de andere boot indienen.

Het ronden

Veel zeilen worden altijd een beetje gespannen als zij een boei naderen. Want de manier hoe je een boei rond bepaalt de beginsnelheid en positie in de nieuwe rak. Onthoud dat na het ronden van een boei een nieuwe rak begint en niet de wedstrijd is afgelopen. Het is daarom niet altijd gunstig om dicht langs de boei te gaan varen om deze te gaan ronden.

Hoe je de boei moet ronden hangt af of je vrij vaart of dat er meerdere boten bij elkaar varen.

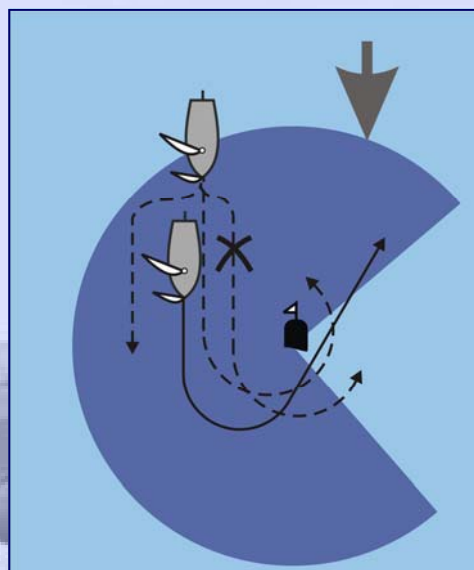
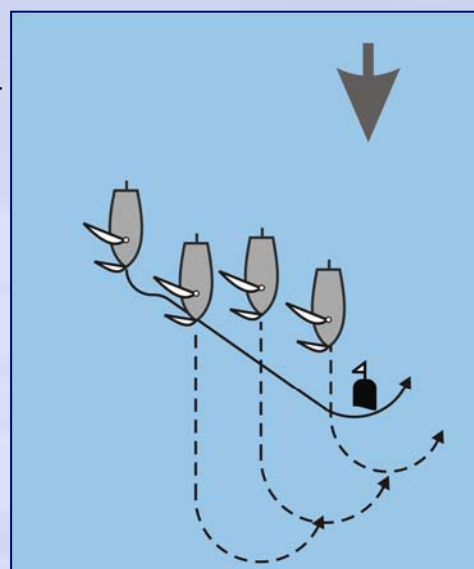
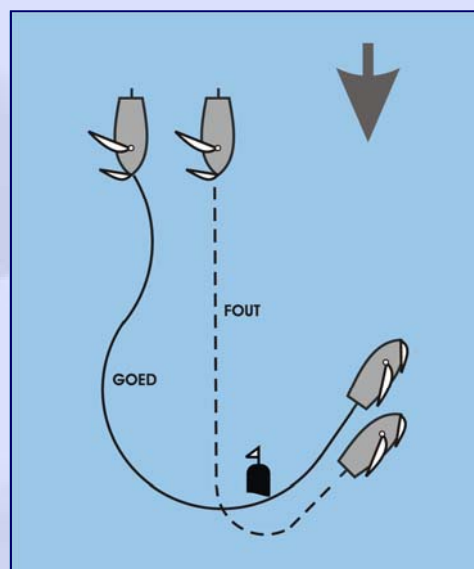
De ideale ronding

Wanneer je vrij vaart is het belangrijk om zo veel mogelijk snelheid te behouden voor de nieuwe rak. Je moet dus voorkomen dat je veel roer moet geven (net zoals bij het laveren). Het is daarom gunstiger om een ruimere bocht te maken. Hierdoor kun je op een aan-de-windse koers dicht langs de boei varen en heb je nog veel snelheid. Wanneer je dicht langs de boei aankomt varen kun pas nadat je de boei voorbij bent gevaren beginnen met het ronden van de boei. Ditzelfde geldt ook voor het rondn van de bovenboei.

Wanneer je met veel andere boten tegelijk bij een boei aankomt is het soms juist verstandig om te *remmen*. Wanneer je als buitenste boot naar de onderboei vaart zul je pas laat de boei kunnen rondn omdat eerste andere boten overstag moeten gaan. Het is daarom verstandig om het grootzeil iets aan te halen waardoor je afremt. Nu kun je achter alle boten langs en een hele mooie ronding maken. Hierbij kun je in het gunstigste geval alle boten inhalen!

Wanneer je de onderboei nadert en er zit een boot vlak achter je, als je de 2 scheepslengtezone binnen vaart, je ligt nu dus vrij voor. De achterste boot mag niet meer *boord aan boord* komen aan de loefzijde (tussen jouw en de boei). Maar als de boot achter jouw blijft varen kan hij de boei moei rondn (net zoals jij) en na het rondn van de boei gelijk een andere positie kiezen dan jij. Hij kan bijvoorbeeld gelijk overstag gaan en over bakboord wegvaren terwijl over stuurboord weg vaart. Hij heeft nu geen last van vuile wind van jouw.

Om te voorkomen dat de achterste boot in de gunstige positie kan komen kun je de boot dwingen om aan lij langs zij te komen. Je doet dit door iets af te remmen (je zeilen iets aan te halen). De achterste boot komt met een grotere snelheid op jouw af hij mag je niet aan loef inhalen en mag ook niet tegen je aanvaren, daarom wordt hij gedwongen om jouw aan lij in te halen. Nu komt hij in de vuile wind van jouw en kan hij pas de boei rondn als jij daarmee begonnen bent.



BOEIEN AAN HET EINDE VAN EEN RUIM RAK

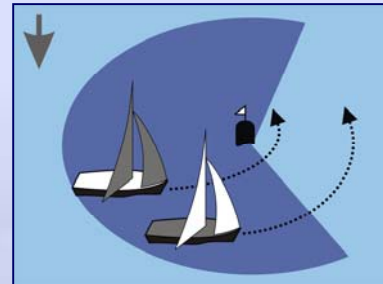
Of de binnenliggende boot voorrang heeft, heeft vaak te maken met de vraag wanneer de overlap tussen twee boten tot stand is gekomen.

De overlap kan voor de 2-lengtezone tot stand zijn gekomen of binnen de 2-lengtezone.

Dit is heel belangrijk om te weten tijdens een protest. Wanneer je tegen een andere boot protesteert of andersom, dan moet je gelijk de situatie opschrijven en kijken of je al in de **2-lengtezone** was of niet.

1. Over dezelfde boeg.

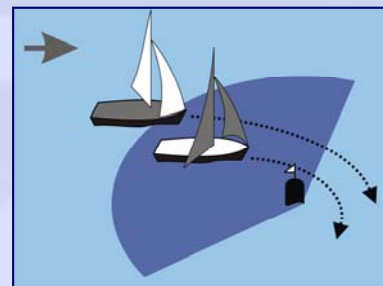
De buitenste boot ligt voor maar er is wel een overlap met de binnenste boot. Wanneer deze overlap **buiten** de 2-lengtezone tot stand is gekomen moet de buitenste boot (wit) ruimte geven aan de binnenliggende boot (grijs). (**artikel 18.2a**)



2. Over verschillende boeg.

De buitenste boot heeft een overlap met de binnenste boot! Ook heeft de buitenste boot zijn zeilen over BB en de binnenliggende boot zijn zeilen over **SB**.

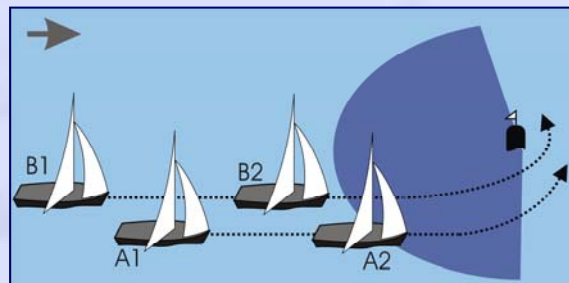
De overlap is buiten de 2-lengtezone tot stand gekomen. Toch heeft de **binnenliggende** boot (grijs) **recht op ruimte**. (**artikel 18.2**)



3. Twijfel bij een late overlap.

Bij situatie (1) is er geen sprake van een overlap. Bij situatie (2) is er twijfel of er een overlap is en/of deze er was voordat de 2-lengtezone werd binnen gevaren. Bij **twijfel** moet je er altijd vanuit gaan dat er **geen** sprake is van een **overlap**.

In deze situatie heeft de binnenliggende boot dus **geen recht** op ruimte. (**artikel 18.2e**)

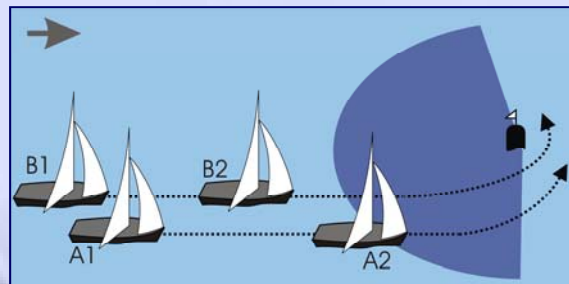


4. Twijfel bij het verbreken van een overlap.

Bij situatie (1) is er sprake van een overlap. Bij situatie (2) is er twijfel of de overlap is verbroken voordat de 2-lengtezone werd binnen gevaren.

Bij **twijfel** moet er hier altijd vanuit worden gegaan dat er **wel** sprake is van een **overlap**.

In deze situatie heeft de binnenliggende boot dus **wel recht** op ruimte. (**artikel 18.2e**)



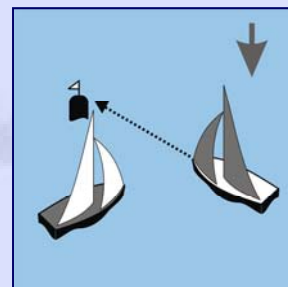
BOEIEN AAN HET EINDE VAN EEN KRUISRAK

1. Over verschillende boeg - bakboord-stuurboord.

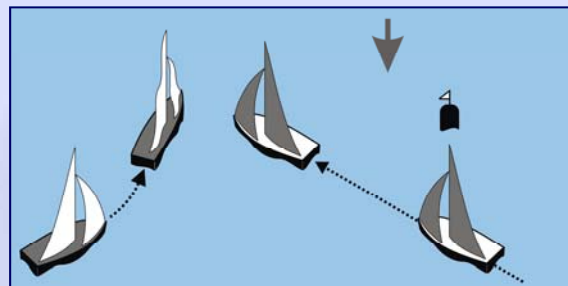
Wanneer 2 boten met het zeil over een verschillende boeg elkaar tegen komen dan gelden dezelfde regels wanneer er geen boei ligt.

Dus de boot met het zeil over **BB** heeft voorrang op de boot met het zeil over **SB**.

In deze situatie heeft "grijs" voorrang op "wit". (artikel 18.1b en 10)

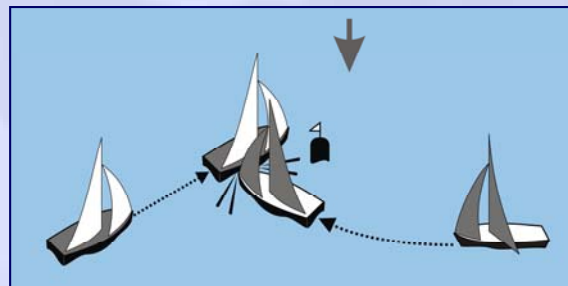


Een boot met het zeil over **BB** "grijs" mag de boei voorbij zeilen om zo de andere boot met het zeil over **SB** "wit" tot overstag gaan te dwingen. (ISAF-uitspraak 9)



De regel dat een boot met voorrang die van koers verandert de andere boot ruimte moet geven om vrij te blijven is ook hier van toepassing.

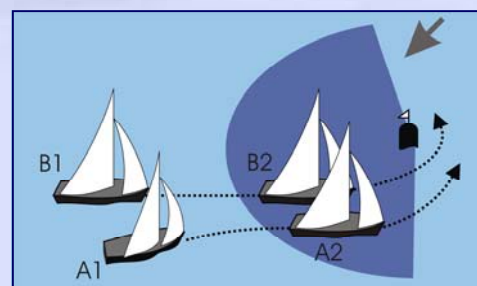
In dit geval is "grijs" **fout**. Ondanks dat hij zijn zeil over **BB** heeft. (artikel 16)



2. Over dezelfde boeg - ruimte bij de boei.

Hierbij zijn dezelfde voorrangsregels van toepassing als bij het rondenvan een boei op een ruim rak.

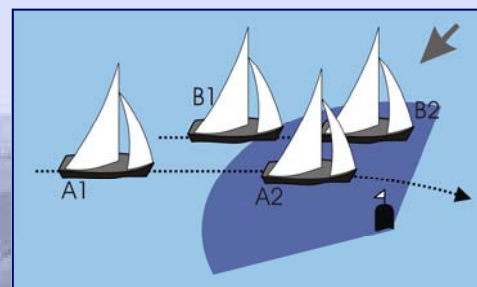
Buiten de 2-lengtezone moet de loefwaartse boot **vrij blijven** van de lijwaartse boot. (situatie 1) Wanneer één van beide boten de 2-lengtezone in vaart (situatie 2) heeft de loefwaartse boot **recht op ruimte** om de boei te rondenvan. (artikel 18.2a)



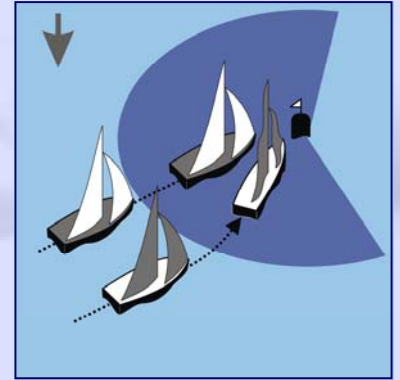
In situatie (1) ligt de loefwaartse boot (**B**) **vrij voor** op de lijwaartse boot (**A**). (**B**) vaart net de 2-lengtezone binnen.

In situatie (2) is er sprake van een **overlap**. Deze overlap is **binnen** de 2-lengtezone ontstaan.

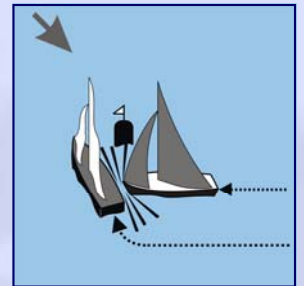
De **binnenliggende** boot (**A**) heeft **geen recht op ruimte**. Als **A** de loefwaartse boot (**B**) geen ruimte geeft mag **B** een protest in dienen. (artikel 18)



Voordat beide boten de 2-lengtezone invoeren was er sprake van een overlap. De lijwaartse boot “grijs” heeft recht op ruimte. Hij mag hierdoor oploeven om zo de **juiste koers** te varen om de boei te kunnen rondenvaren, ook wanneer in een ‘gewone’ situatie “grijs” niet het recht zou hebben om op te mogen loeven. (**artikel 18.2a**)

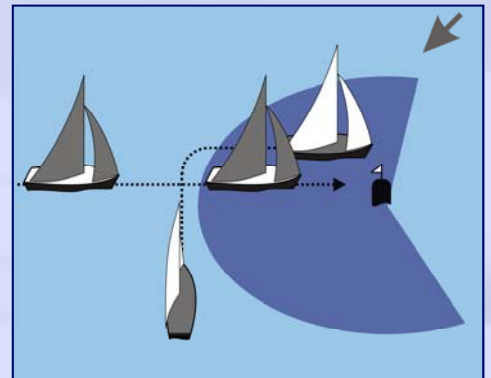


De lijwaartse boot “wit” lag **vrij voor** op het moment dat hij de 2-lengtezone binnen voer. Hij hoeft de loefwaartse boot “grijs” geen ruimte te geven. “wit” mag ook oploeven tot in de wind, zolang hij “grijs” ruimte geeft om vrij te blijven. Op het moment dat “wit” verder draait tot in de wind (hij gaat overstag) dan moet (wit) **vrij blijven** van “grijs”. “wit” is in deze situatie dus fout. (**artikel 13 en 10**)



3. Overstag gaan binnen de 2-lengtezone.

Wanneer een boot binnen de 2-lengtezone overstag gaat, moet deze, wanneer er na de overstagmanoeuvre sprake is van een **overlap**, **vrij blijven** van de andere boot. In deze situatie moet “wit” **vrij blijven** (ruimte geven) van “grijs”. (**artikel 18.3**)



Vorrangsregels tijdens een ruim rak

Op een ruim rak moet je ruime wind of voor de wind naar een boei toe zeilen. Door je zwaard op te halen heb je minder weerstand met het water. Voor de wind kan je ook je bemanning laten staan, hierdoor heb je meer 'zeiloppervlak'. Let wel op: een open jas is voor de wedstrijdleiding een extra zeil en betekent diskwalificatie.

Tactiek

Afkruisen

Elke zeiler wil zo snel mogelijk van de bovenboei naar de onderboei zeilen. Maar hier geldt dat niet altijd de kortste weg ook de snelste weg is. Veel boten gaan op een ruime koers sneller dan op een voor-de-windse koers. Je ziet dan ook, vooral bij lichte boten zoals catamarans, de Flying Dutchman, dat deze niet voor de wind naar de boei toe varen maar afkruisen. Dit kan soms betekenen dat ze in een hoek van 45° ten opzichte van de voor-de-windse koers. Zwaardere boten zoals een IJ-klasse zullen maar heel weinig van hun voor-de-windse koers af hoeven te wijken om de ideale snelheid te krijgen. Daarnaast geldt ook dat hoe harder het waait hoe meer er voor de wind gezeild kan worden.

Aanvallen en verdedigen

Net zoals bij het kruisrak kun je hier je positie verdedigen of een aanval doen op een positie. Om aan te vallen kun je de tegenstander *afdekken*, om je positie te verdedigen kun je *oploeven*.

- Wanneer je aanvalt moet je er voor zorgen dat je de wind uit de zeilen van de tegenstander neemt. Hiervoor ga je direct achter hem of liefst iets hoger dan je tegenstander varen. Doordat je de wind uit de zeilen neemt zal de tegenstander minder hard gaan.
- Om te voorkomen dat een tegenstander je afdekt kun je oploeven. Omdat jij lager ligt heb je loefrechten. De tegenstander moet mee oploeven.

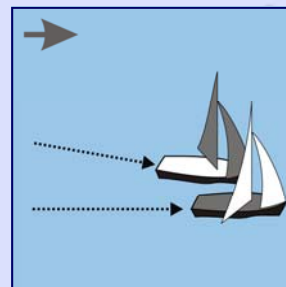
Het nadeel van het afdekken en oploeven is dat vaak van de ideale lijn wordt afgeweken. Hierdoor duurt de rak langer en zullen andere tegenstanders ongehinderd beide boten voorbij kunnen varen. Dus vermijd zoveel mogelijk de loefpartijen en als er een loefpartij ontstaat probeer deze zo kort mogelijk te houden. Maar hoe kun je dan toch iemand inhalen of toch je positie verdedigen?

- Wanneer je de tegenstander wilt inhalen zorg dan dat je vlak achter de spiegel van de boot vaart. In plaats aan de hoge kant te passeren maak je een gijp waardoor je aan de lage kant passeert.
- Wanneer een grote groep boten jouw nadert van achteren is het verstandig om hoger te gaan varen. Wanneer namelijk een van de boten jouw aan loef inhaalt verlies je veel snelheid waardoor de anderen boten jouw gemakkelijk aan lijn in kunnen halen.
- Wanneer je toch een boot aan loef in wilt halen zorg dan dat je van tevoren genoeg hoogte wint. Hoe groter de afstand tussen jouw en de andere boot des te minder snel de lijn boot zal gaan oploeven. Dit komt omdat onder andere je voor veel minder vuile wind zorgt als wanneer je vlak naast hem vaart.
- Wanneer je wordt ingehaald door iemand dicht aan de loefzijde, aarzel niet loef op, wanneer er een aanvaring komt sta jij in je recht.

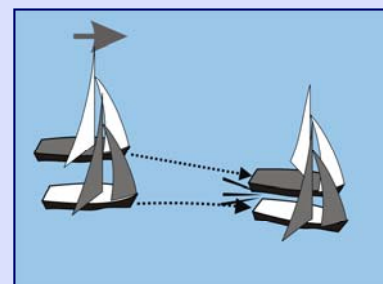
OVER VERSCHILLENDE BOEG

1. Bakboord - stuurboord.

Een boot met het zeil over **stuurboord** "wit" moet **vrij blijven** van een boot met het zeil over **bakboord** "grijs". (artikel 10)



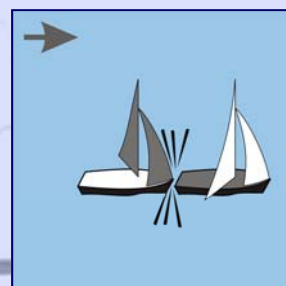
Beide boten liggen met het zeil over **stuurboord**. De lijwaartse boot "grijs" heeft voorrang op de loefwaartse boot "wit". De loefwaartse boot gijpt om zo zijn zeilen over **bakboord** te krijgen. Door de gijp raakt hij "grijs", deze kon namelijk niet tijdig uitwijken. Wanneer een boot van **koers verandert** moet hij de andere boot **ruimte** geven om **vrij te blijven**. "wit" is fout. (artikel 10 en 16)



2. Geen overlap.

Wanneer de boten **geen overlap** met elkaar hebben, ze liggen dus achter elkaar, dan nog geldt de regel **bakboord - stuurboord** als de boten over een **verschillende boeg** liggen.

In dit geval moet "wit" die het zeil over **SB** heeft, **uitwijken** om "grijs" ruimte te geven. (artikel 12)

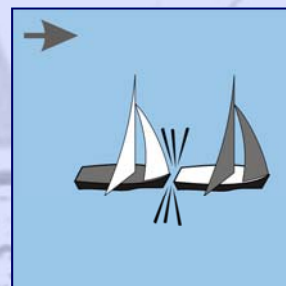


OVER DEZELFDE BOEG

1. Geen overlap.

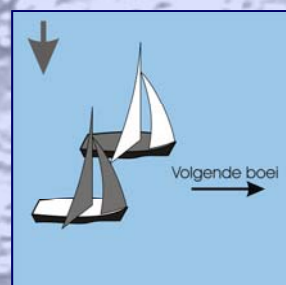
Hier is er ook **geen sprake** van een **overlap**. Beide boten hebben het zeil over **stuurboord**. Nu heeft de voorste boot "grijs" **voorrang**.

"wit" moet **uitwijken** om de andere boot in te kunnen halen. (artikel 12)



2. Loefwaartse boot moet vrij blijven.

Een loefwaartse boot "wit" moet **vrij blijven** van een lijwaartse boot "grijs". (artikel 11)

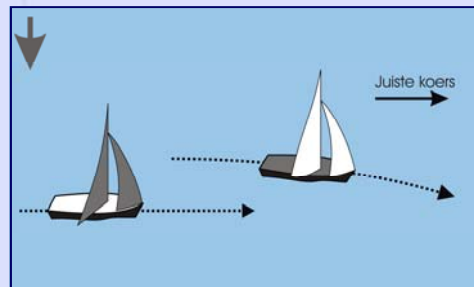


3. Beneden je juiste koers zeilen.

Een boot die binnen 2 romplengten van een andere boot vaart mag **niet beneden** zijn **juiste koers** zeilen als de andere boot over dezelfde boeg ligt en lager dan hem vaart. In dit geval mag "wit" niet lager varen dan zijn juiste koers.

(artikel 17.2)

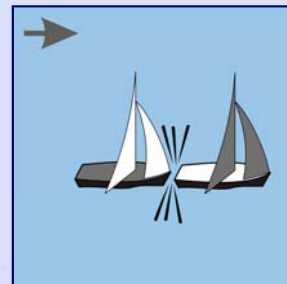
Juiste koers: Dit is de koers die gevaren moet worden om de volgende boei te halen.



Een protest is moeilijk hard te maken, maar in de wedstrijd kan je zeker de andere boot aanroepen en wellicht te dreigen met een protest.

4. Een andere boot inhalen.

Omdat beide boten over dezelfde boeg liggen, moet de boot **vrij achter** "wit", vrij blijven van de boot die **vrij voor** ligt "grijs". (artikel 12)

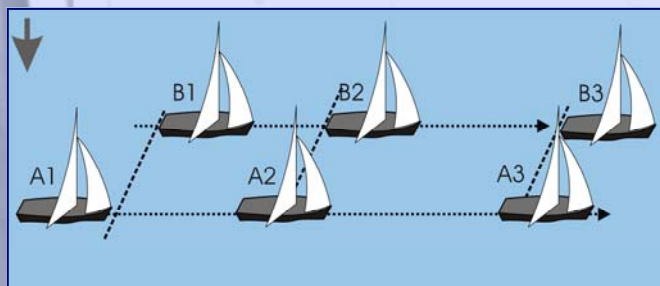


Vaak ligt een boot niet recht achter de voorliggende boot. Vaak krijgt een boot een overlap aan lij met de voorliggende boot.

Inhalen aan lij.

In situatie 1 ligt **A vrij achter** boot **B**. **A** moet **vrij blijven** van **B**. (artikel 12)

In situatie 2 is er een **overlap** tussen beide boten. Boot **A** is de lijwaartse boot met **voorrang**. **B** moet nu van **A** **vrij blijven**. **A** moet **B** hiervoor ruimte geven. (artikel 15)

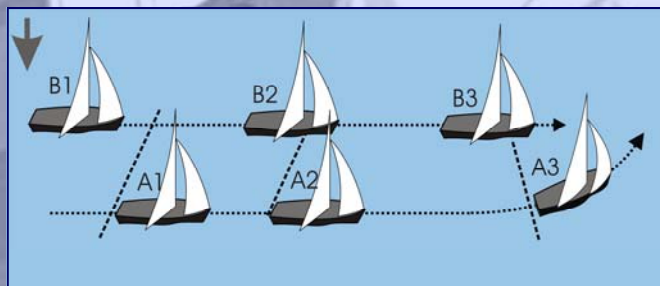


Situatie 3: De overlap is er nog steeds, maar omdat **A** zijn voorrangspostie heeft verkregen door aan lij in te halen mag hij **niet boven zijn juiste koers** zeilen. (artikel 11 en 17.1)

Inhalen aan loef.

In situatie 1 ligt **B vrij achter** boot **A**. **B** moet **vrij blijven** van **A**. (artikel 12)

In situatie 2 is er een **overlap** tussen beide boten. Boot **A** is de lijwaartse boot met **voorrang**. **B** moet van **A** **vrij blijven**. **A** moet **B** hiervoor ruimte geven. (artikel 15)



Situatie 3: De overlap is er nog steeds **A** mag zijn positie **verdedigen** door **hoger** dan zijn **juiste koers** te gaan zeilen. (artikel 16)

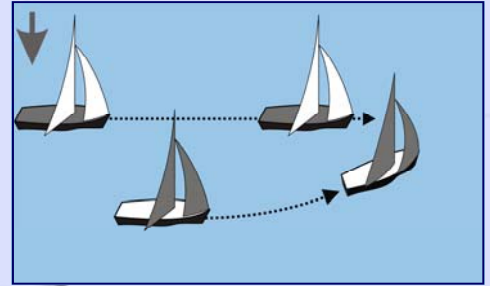
Boven de juiste koers zeilen mag alleen als de overlap tot stand kwam met een ruimte van min. 2 romplengtes zijwaarts tussen de boten.

5. Loefrechten.

De ruimte tussen de twee boten was meer dan 2 romplengtes zijwaarts. De loefwaartse boot “grijs” mag **hoger** dan zijn **juiste koers** varen.

“wit” moet **vrij blijven** van “grijs” en ook onmiddellijk oploeven. “grijs” moet hierbij wel “wit” de ruimte geven om **vrij te blijven**. (artikel 16)

“grijs” mag oploeven tot in de wind.

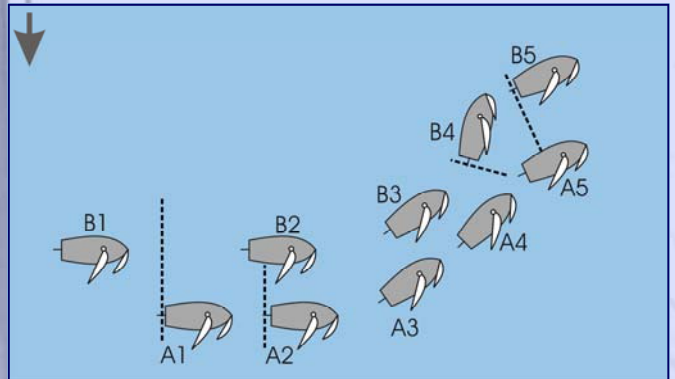


6. Een loefpartij stoppen.

Als loefwaartse boot (**B**) ben je verplicht om mee te loeven als een lijwaartse boot (**A**) **loefrechten** heeft. Daarom is het voor **B** belangrijk om er voor te zorgen dat (**A**) zijn **loefrechten** kwijt raakt.

In situatie 1 is er nog geen overlap tussen beide boten.

In situatie 2 is er een **overlap** ontstaan doordat **B** harder zeilt dan **A**.



A verdedigt zijn positie door **op te loeven**. **B** moet mee oploeven. (situatie 3)

B loeft zo snel op dat tijdelijk de **overlap** wordt **verbroken**. (situatie 4)

B valt weer af en er is weer een **overlap** tussen beide boten. Alleen is nu boot **A** van achteren gekomen en mag dus niet **boven** zijn **juiste koers** zeilen (zie vorige pagina **inhalen aan lij**)

Protesteren en het uitvoeren van een straf

De boot die fout is, is wanneer er wordt geprotesteerd verplicht om een strafmaatregel uit te voeren. Wanneer er geen strafmaatregel wordt uitgevoerd wordt de boot gediskwalificeerd wanneer tijdens het verhoor de protesterende boot in het gelijk wordt gesteld.

PROTESTEREN

Wanneer moet je nu wel wanneer moet je nu niet protesteren? In sommige gevallen ben je verplicht om te protesteren. Wanneer jezelf een aanvaring maakt of een boei rond maar je vindt dat dit niet jouw schuld is, dan moet je direct protesteren tegen de boot die volgens jou in de fout is gegaan. Doe je dit niet dan is de kans groot dat jij wordt gediskwalificeerd.

Voor alle andere gevallen ben je niet verplicht om een protest in te dienen. Een regel die je kan hanteren is of iemand met opzet in de fout gaat of dat dit door domme pech komt. Daarnaast is het natuurlijk ook belangrijk, wordt je er zelf beter van. Dus is het een directe concurrent van je of ligt de boot al op een ronde achterstand.

Wanneer een tegenstander een fout begaat volgens het reglement kan je een protest indienen. Je moet dit aan de boot die in de fout is gegaan laten merken door hard 'PROTEST' te roepen. Let erop dat de andere boot het hoort. Daarnaast moet je een protestvlag in het BB/SB want zetten (bij waterscouts is dit vaak de groepsdas)

Wanneer de boot geen strafmaatregel uitvoert zal er na de finish een verhoor plaatsvinden door het *protestcomité*. Om hier sterker voor de dag te komen is het handig om getuigen te hebben. Zorg dus dat je boten in de buurt aanspreekt en vraagt of ze getuigen willen zijn. Noteer de bootnummers van deze boten. (als er geen getuigen zijn zul je vaak het protest verliezen als de andere boot ontkent)

Teken ook gelijk de situatie op papier (zeker bij een aanvaring) let hierbij op de windrichting, stand van de zeilen, de koers, overlap, afstand tussen de boten etc. Noteer uiteraard ook het bootnummer van de boot die in de fout is gegaan en van de getuigen.

Vaak moet je in een seconde beslissen om wel/geen protest in te dienen, als je twijfelt om een protest in te dienen doe dit gewoon. Je kan altijd nog besluiten om uiteindelijk na de finish, bij het protestcomité, geen protest in te dienen.

Protestcomité

Wanneer de boot geen strafmaatregel neemt moet je direct na de finish naar de protestboot. Hier moet je uitleggen waarom je een protest indient, tegen wie en hoe de situatie was. Het is handig om aan te geven welk artikel de boot heeft overtreden. Zo kom je deskundiger over en maak je meer kans om een protest te winnen. Zo'n protest is **niet** gratis. Je moet van te voren vaak een bedrag betalen, bijv € 5,00. Zie hiervoor het wedstrijdboekje. Dit is om te voorkomen dat iedereen zomaar protesten indient. Als je een protest wilt krijgen je het bedrag terug, als je verliest **niet**.

Het protestcomité vraagt vaak om de situatie uit te tekenen, doordat je dit direct in de boot hebt gedaan kan je deze aantekeningen erbij pakken. Hierbij zijn de afstanden tussen de boten en eventueel de boei en/of de wal erg belangrijk. Geef de maten het liefste aan in scheepslengtes, want als je meters aangeeft komt dit minder geloofwaardiger over. Het is namelijk heel moeilijk in te schatten hoeveel meters een boot van je is verwijderd.

HET AANVAARDEN VAN EEN STRAF

Het kan wel eens voorkomen dat je in de fout gaat, je raakt bijv. een boei. Als iemand een protest indient kan je deze ongedaan maken door een strafmaatregel uit te voeren. Dit is vaak het draaien van een rondje 360° of 720° (zie het wedstrijdboekje voor het aantal rondjes). Wanneer je een rondje gaat draaien moet je er voor zorgen dat je niemand hindert. Zorg er ook voor dat de protesterende boot/de boeiboot dit ziet en het liefst ook enkele getuigen.

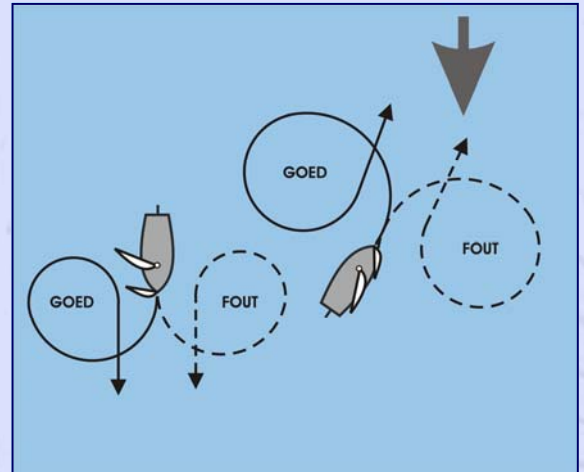
Wanneer een protest wordt ingediend en je bent het er **niet** mee eens, zorg dan voor boten die voor jouw willen getuigen. Teken gelijk ook de situatie uit. Je moet wel erg zeker van je zaak zijn!

Let op!

Door het uitvoeren van een strafmaatregel (rondje draaien) verlies je 1,2 of 3 plaatsen. Maar als je wordt gediskwalificeerd wordt je helemaal achteraan de uitslaglijst gezet! Dus zit je FOUT, draai een RONDJE!!!!

TIP!

Één rondje draaien is 360° wat inhoud één keer overstag en één keer gijpen. Dit doet bijna niemand, de meeste doen één wending (stormrondje). Let dus op wanneer je protesteert en iemand draait een 'rondje'. Het rondje is dan namelijk niet geldig en kan je dus alsnog een protest indienen. namelijk niet geldig en je kan dus alsnog een protest indienen.



Bijzondere acties

Tijdens een wedstrijd moet je je aan veel regels houden, toch probeert iedereen van alles te verzinnen om harder te gaan en wat niet verboden is. Dit geldt vooral wanneer er weinig wind is. Acties waardoor je sneller gaat en die **verboden** zijn, zijn (**artikel 42,2**);

- **Roeien, peddelen, wrikken;** d.m.v. handen, hoosblikken, riemen, peddels, etc. je voortbewegen. Het is immers *geen* roeiwedstrijd. Een **uitzondering** wordt gemaakt wanneer de boot aan de grond is gelopen. Dan mag je met je riem proberen van de grond los te komen.
- **Extra zeil voeren;** Het spreekt voor zich dat je de standaard zeilen van de boot moet gebruiken. Deze mogen niet groter zijn dan een bepaalde max. grootte. Wanneer een bemanningslid in de boot staat met zijn jas weidopen om zo harder te gaan. Dan wordt dit gezien als een **extra** zeil.
- **Pompen;** door het herhaaldelijk heel kort vieren en het hard aantrekken van het zeil krijg je even extra druk in je zeilen. Dit mag maar **één** keer per golf of windvlaag.
- **Wrikken;** het herhaaldelijk heen en weer bewegen van het roer, om zo sneller vooruit te komen.
- **Schokken;** Een plotselinge voorwaartse beweging van de bemanning die plotseling stopt, doordat ze zich afremmen aan de boot. De voorwaartse energie wordt op de boot overgebracht. Hierdoor gaat de boot met een stoot vooruit.

Je ziet vaak dat stuurmannen hun roer snel heen en weer bewegen, wanneer het voordelig voor jou is gelijk **protesteren**!

Praktijkvoorbeelden

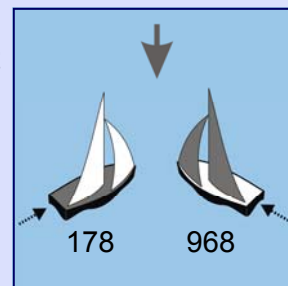
Na het lezen van alle voorrangsregels is het één en ander hopelijk wat duidelijker geworden. Toch is het vaak tijdens de wedstrijd in bepaalde situaties moeilijk te bepalen wie er voorrang heeft.

Door enkele praktijk voorbeelden te geven van de Ra-4 wedstrijden en de Kaagcup hoop ik nog één en ander duidelijker te kunnen maken.

De bootnummers die worden gebruikt zijn fictief en waren niet bij de situaties betrokken.

Situatie 1

Boot nr **178** en **968** varen op een kruisende koers op elkaar af. De **178** heeft zijn zeil over **SB** en de **968** heeft zijn zeil over **BB**. De 178 ziet de 968 te laat en kan niet meer uitwijken. Het gevolg is dat beide boten elkaar raken. De 968 roept geen "protest" naar de 178 en roept ook niet dat de 178 een rondje moet draaien. De **1066** heeft de aanvaring zien gebeuren en ziet ook dat er niet wordt geprotesteerd. Daarop besluit de 1066 een protest in te dienen. Er wordt naar de 178 "protest" geroepen. De 178 hoort het maar draait geen rondje. De 1066 besluit om na de finish naar de protestcomité te gaan.

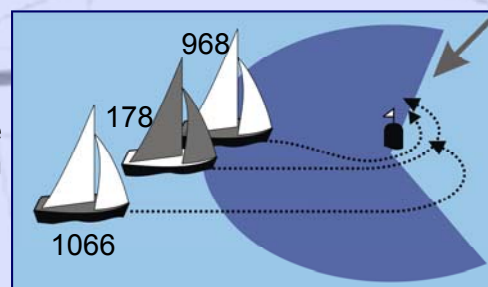


Uitspraak Protestcomité

Het protest van de 1066 wordt afgewezen. De reden hiervoor is, dat de 1066 geen protestvlag

Situatie 2

Boot nr **178**, **968** en de **1066** varen op een aan-de-windse koers naar de boei toe. De 1066 ligt lij ten opzichte van de 178 en de 968. De 178 ligt lager dan de 968. Al de hele tijd liggen de boten naast elkaar (boord-aan-boord). Wanneer de boten de boei naderen merkt de 968 dat hij moet afvallen om de boei te kunnen ronden. Daar vaart echter de 178 hij vraagt om ruimte en begint met afvallen. De 178 vindt echter dat de 968 dat niet mag doen ook omdat de 178 niet kan uitwijken omdat de 1066 naast hem vaart. Beide boten (178 en 968) raken elkaar, de 968 raakt ook nog eens de boei. De 178 dient een protest in omdat de 968 in aanvaring met de 178 kwam.



Uitspraak Protestcomité

Omdat alle boten boord-aan-boord lagen ver voordat de 2-lengtezone bij de boei is ingegaan, heeft de 968 recht op ruimte om de boei te ronden. De 178 had aan de 1066 om ruimte moeten vragen om af te kunnen vallen. Het protest is dus afgewezen.

Wanneer de 968 een protest in had gediend tegen de 178 had deze gediskwalificeerd kunnen worden.

Psychologie in het wedstrijdzeilen

Psychologie is bij elke sport een belangrijke factor, hoe je overkomt voor en tijdens de wedstrijd kan mede bepalen hoe de tegenstander zich voelt. Hierbij gaat het erom de tegenstandermetaal op achterstand te zetten. Er zijn een aantal tactieken hiervoor.

Voor de wedstrijd

Zorg dat ruim op tijd bij wedstrijd aanwezig bent. Je kunt je nu rustig voorbereiden op de wedstrijd. Als de anderen later aankomen zijn deze druk bezig met het optuigen van de boot. Terwijl jij alles al in orde hebt en nog maar eens de trim van het zeil controleert. De tegenstanders zien dit en denken dat jij alles al goed voor elkaar hebt. Dit gevoel wordt verstrekt wanneer je rustig met het hele team een kopje koffie drinken of nog even spelletje kaarten speelt.

Daarnaast zorg je ervoor dat ruim voor de start al op het water bent om de ideale startpositie te verkennen, het kruisrak, etc.

Zorg dat de boot tiptop in orde is, ook qua uiterlijk. Een tegenstander zal van een boot die goed in de verf zit en waarvan alles er mooi uitziet er eerder van uitgaan dat de bemanning zeer kundig is in het zeilen dan wanneer de boot vol met krassen, deuken, etc zit. Een tegenstander zal ook sneller iets aannemen van een bemanning die in een mooie boot zit dan van een bemanning dat in een verwaarloosde boot zit.

Niet alleen het uiterlijk van de boot is belangrijk maar ook van de bemanning. Hiermee wordt bedoeld de kleding van de bemanning. Het is belangrijk om als één team naar buiten te treden. Dit wordt versterkt wanneer alle teamleden hetzelfde t-shirt, jas, etc dragen. Op zo'n t-shirt kan een tekst, bootnummer, bootnaam, enz staan. De tegenstanders zullen denken dat het een professional team is die waarschijnlijk zullen winnen. Daarnaast zullen, door het 'uniform', alle teamleden zich erg betrokken voelen bij de wedstrijd. Dit vergroot de individuele prestaties van de teamleden en uiteindelijk van het hele team.

Tijdens de wedstrijd

Tijdens de wedstrijd gaat het er vooral om de tegenstander je te laten denken dat je hoger en/of harder vaart dan hem. Als je hoger vaart dan je tegenstander die voor ligt, zorg dan dat je direct achter hem vaart. De tegenstander zal zien dat je hoger vaart dan hem, dat je langzamer gaat dan hem is moeilijker voor hem te zien. Hij zal zenuwachtiger worden en ook gaan oploeven om ook zo hoog te gaan varen. Hierdoor verliest hij snelheid waardoor je dichterbij kan komen.

Als je juist lager vaart maar met meer snelheid zorg dan dat je vlak achter hem overstag gaat. De tegenstander ziet dan niet dat je minder hoog vaart maar ziet wel dat je snel zeilt. Ook hier zal de tegenstander knap zenuwachtig van worden.