

WEDSTRIJDZEILEN

For Winners Only

Wedstrijdzeilen

INHOUDSOPGAVE

GESCHIEDENIS	3
VOOR DE WEDSTRIJD	3
TRIMMEN VAN DE ZEILEN	4
DE WEDSTRIJDBAAN	7
DE START	8
DE TACTIEK VAN HET STARTEN	10
REGLEMENTEN	12
VOORRANGSREGELS ALGEMEEN	13
VOORRANGSREGELS BIJ DE START	16
VOORRANGSREGELS TIJDENS HET KRUISRAK	17
VOORRANGSREGELS BIJ DE BOEIEN	20
VOORRANGSREGELS TIJDENS EEN RUIM RAK	24
PROTESTEREN EN HET UITVOEREN VAN EEN STRAF	27

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 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 te voren 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 te voren 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 bootsman helpen door goed op de andere boten te letten en door de bootsman 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 te voren alle wedstrijdbanen hebt uitgetekend, dan hoeft 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.

De Wedstrijd

Er zijn een aantal dingen die een zeilwedstrijd spannend maken. Ten eerste is de wind nooit hetzelfde - hij draait en neemt af en toe 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 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 ver van te voren 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 lelievlet kan je niet veel aan je zeilen veranderen. Toch zijn er een aantal dingen waarop ja moet letten. En natuurlijk zijn er een paar *tips*.

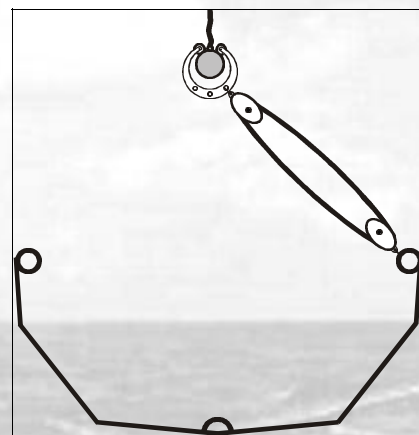
Trim aan de wind

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 vermindert 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 deze 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 lelievlet 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.

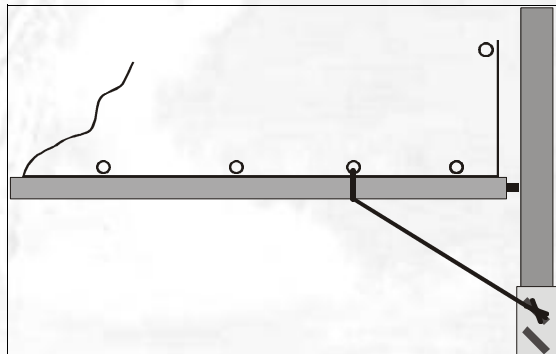
Sterke wind

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 lelievlet 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.

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, doordat 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!

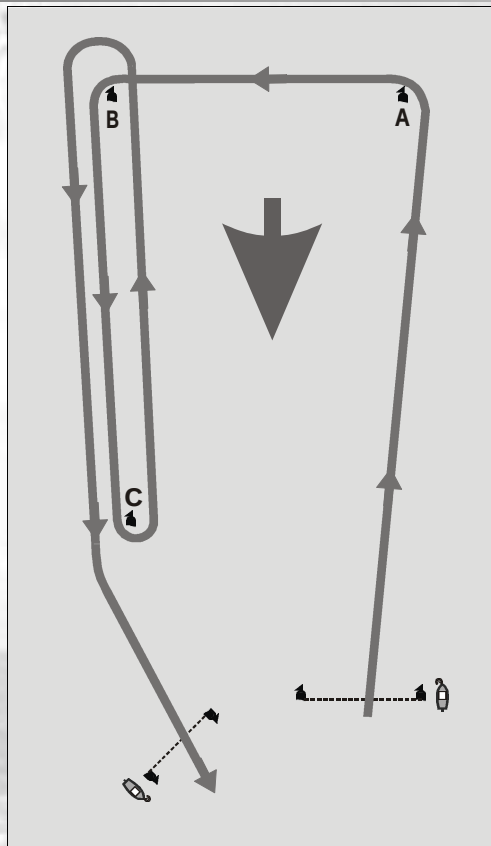
Halve/ruime windse koers

Hier kan je eigenlijk niet zonder *telltales* voor de juiste stand van de zeilen. Heb je geen *telltales* vier dan de zeilen totdat ze 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 betonning, etc). Soms wordt ook een combinatie hiervan gebruikt. Van te voren moet iedereen een kaart krijgen 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 te 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.

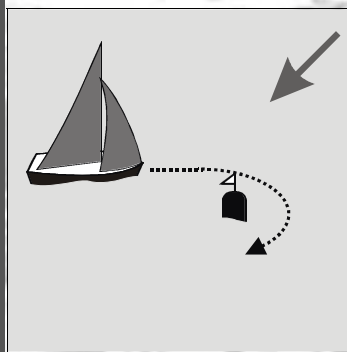
A – start, A (BB), B (BB), C (BB), B (BB), finish

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

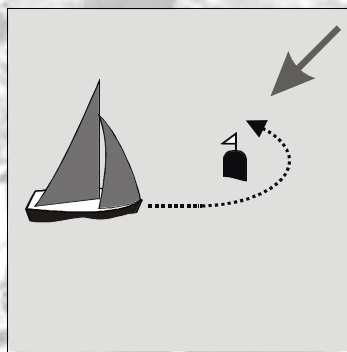
C – start, B (SB), A (SB), C (BB), finish

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

A geeft 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.

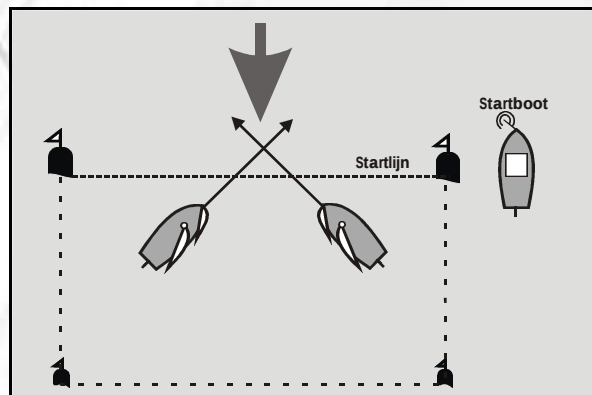
De startlijn ligt altijd dwars (90°) op de wind, het is de bedoeling dat je tegen de wind in start. Je zult dus **aan de wind** over de startlijn moeten varen. De startlijn wordt vaak door twee boeien aangegeven, daarnaast ligt er altijd een **startboot** naast de startlijn.

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)

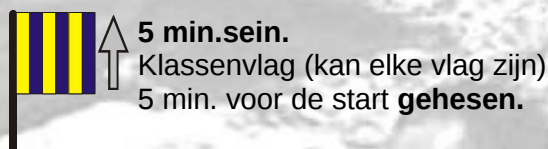
Tijdens het starten mogen alleen boten van het veld dat gaat starten zich bij de startlijn begeven. Soms wordt er een startveld aangegeven door de 2 startboeien en 2 extra boeien achter de startlijn.



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**.



4 min.sein.

Wordt 5 min. voor de start
gehesen.



1 min.sein.

Wordt 1 min. voor de start
gestreken.



Startsein.

Wordt met de start **gehesen**.
Hierbij wordt ook een
startsein gegeven

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

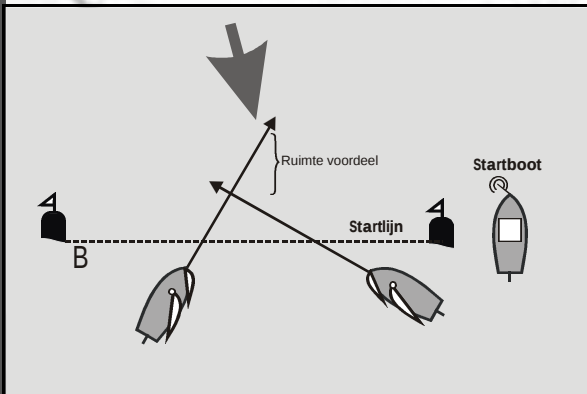
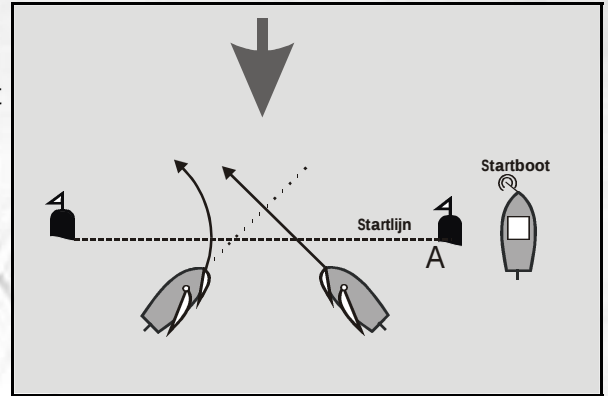
Zoals al is gezegd moet je tegen de wind in starten en zul je dus op een **aan-de-windse koers** over de startlijn moeten zeilen.

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.

Wedstrijdzeilen

Bij het linker plaatje staat de wind **precies op 90°**. Beide boten zullen even snel over de startlijn zijn (stippellijn 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!

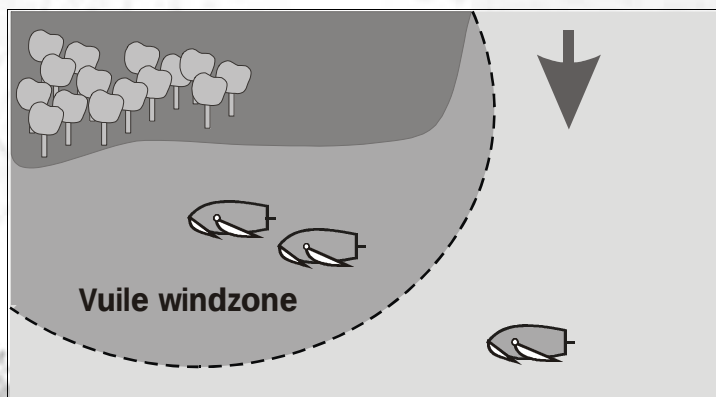
Wees ruim op tijd bij een start, wanneer een ander veld voor jou start kan je goed kijken wat het gunstigst is om te starten. Ook heb je ruim te tijd om door heen en weer te zeilen de juiste startpositie te kiezen.

DE 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?

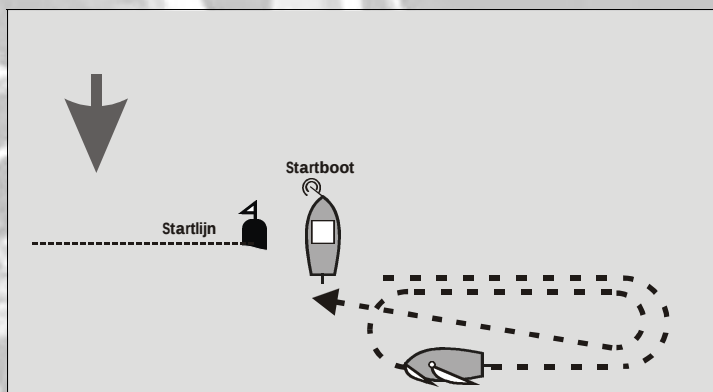
1. Zorg voor een goede taakverdeling;
 - 1 persoon achter het roer,
 - 2 personen aan de fok (voor elke kant één),
 - 1 persoon die klokt,

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!!!

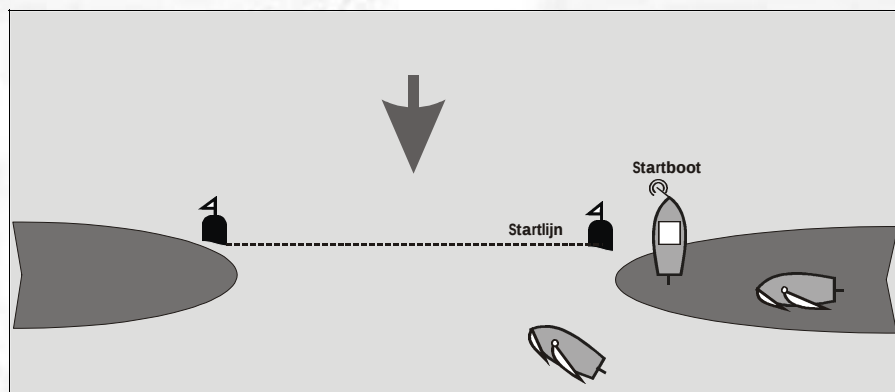
3. Nu heb je waarschijnlijk nog 3 minuten voor de start. Je gaat nu heen en weer varen, daarbij probeer je steeds dezelfde afstand te zeilen. Deze afstand is vanaf de startboei tot aan een bepaald punt. Je klokt hoelang je erover doet om vanaf de startboei weer terug te komen naar de startboei. Als extra 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.



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 grijze 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.

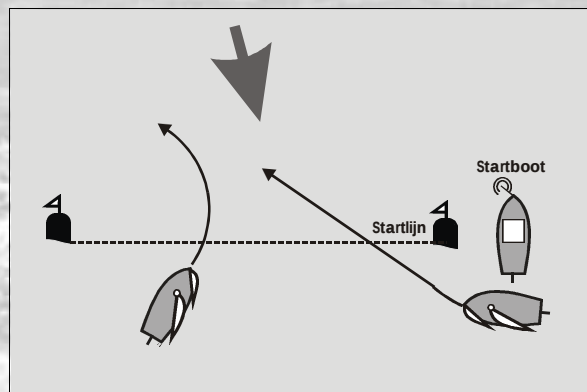
Hierbij gaat je keus van voorrang over **BB** boven de hogere koers over **SB**.

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.

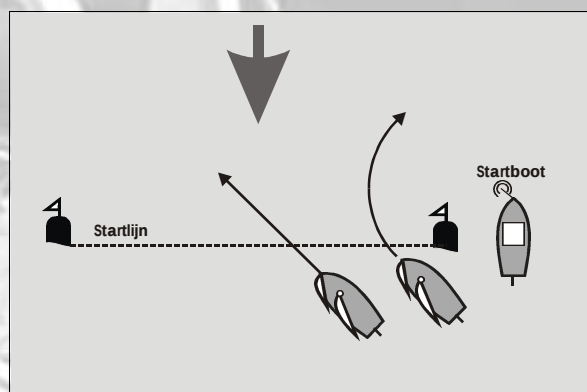
Je start met je zeilen over **BB** en gelijk nadat je de startlijn over bent ga je overstag.

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 verassingen 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)

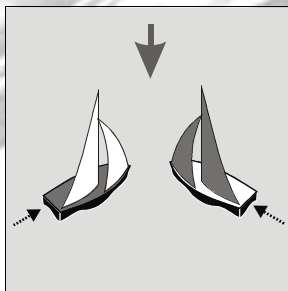
Of anders gezegd de boot die hoger vaart moet wijken voor de boot die lager vaart.

3. Zeil over dezelfde boeg, zonder overlap.

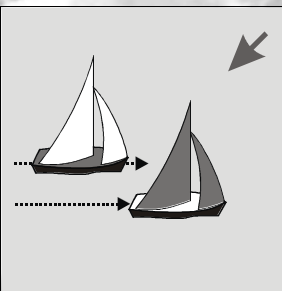
Als 2 boten achterelkaar varen met het zeil over dezelfde boeg dan moet de boot dat **vrij- achter** vaart uitwijken wanneer deze wil oplopen voor de boot dat **vrij- voor** ligt. (artikel 12)

4. Tijdens overstag gaan/gijpen.

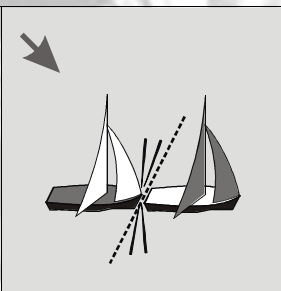
Een boot die overstag gaat of gijpt moet er **altijd** voor zorgen dat hij hierbij niemand hindert. (artikel 13)



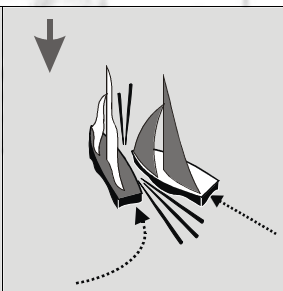
Artikel 10



Artikel 11



Artikel 12



Artikel 13

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.

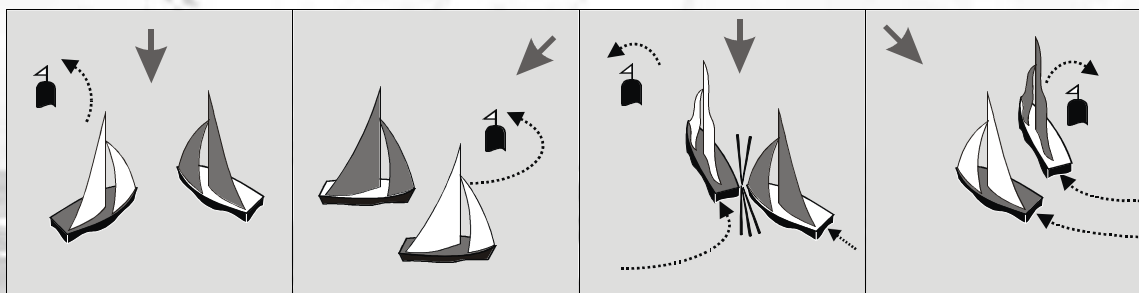
De boot die naast de boei ligt moet van de boot aan de buitenkant ruimte krijgen om de boei te kunnen ronden. Ook al ligt de buitenste boot lijwaarts van de andere boot. (**artikel 18.2**)

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

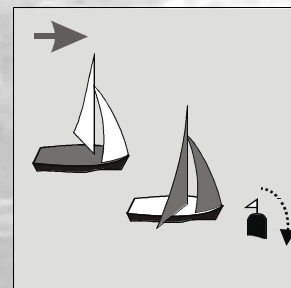
Artikel 13

Artikel 18.2

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

1 Binnenste boot vrij blijven.

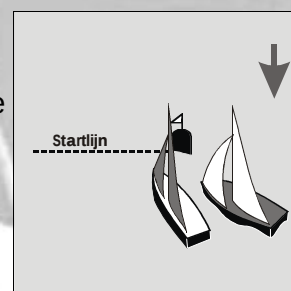
De boot die tussen de andere boot en de boei vaart heeft recht op ruimte, ook al heeft hij zijn zeilen over **SB** en de ander zijn zeilen over **BB**.



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

1. Recht op ruimte?

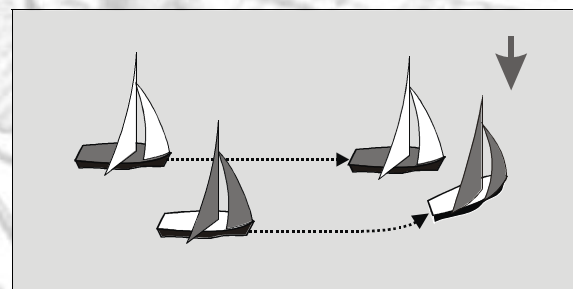
Bij het starten mag je niet de startboeien raken. Normaal gesproken heeft de boot die tussen de andere boot en de boei vaart bij alle boeien en ook bij de startboei recht op ruimte. Alleen wanneer er daadwerkelijk wordt gestart (van +/- 4 min voor de start tot aan het startschot) heeft de binnenste boot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

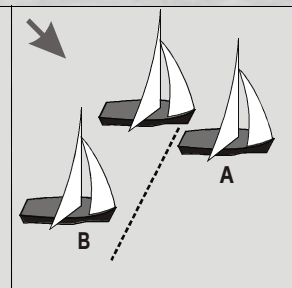
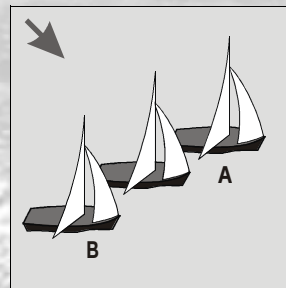
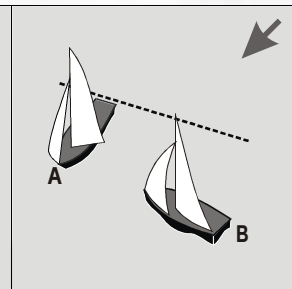
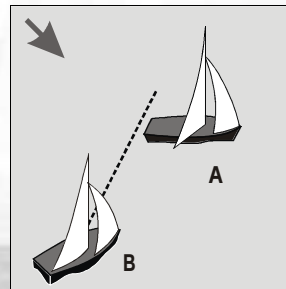
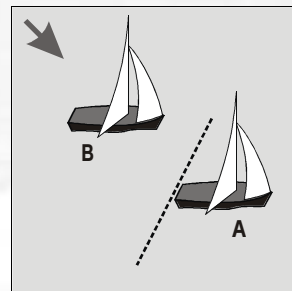
Wanneer beide boten zich **niet** vrij- achter of vrij- voor bevinden ten opzichte van elkaar dan liggen beide boten **boord- aan boord**.

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.

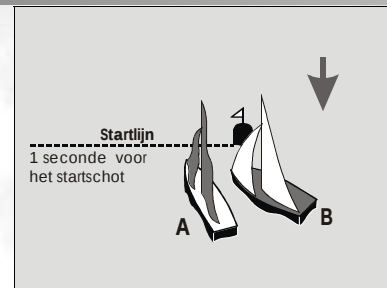
In het tweede plaatje is er geen sprake van een overlap tussen **A** en **B**.



Voorrangsregels bij de start

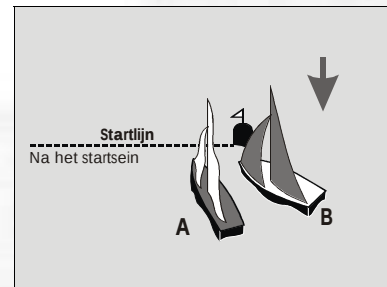
1. Geen ruimte bij de startboei.

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**)



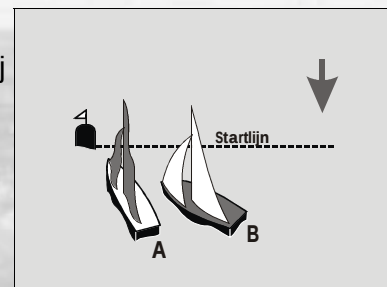
2. Ruimte bij de startboei.

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.



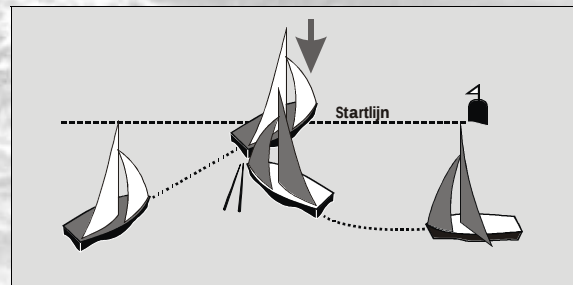
3. Ruimte bij de bakboord startboei.

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.

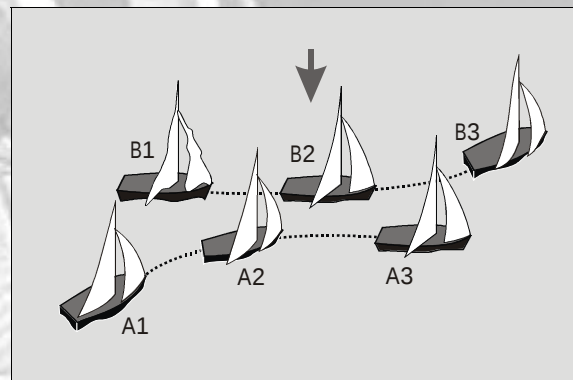
Tijdens **situatie 1** (A1 & B1) is er nog niets aan de hand. **B** hoeft nog niet uit te wijken om een aanvaring te voorkomen.

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

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.

Als jij vlak achter een andere boot ligt moet jij proberen om de vrije wind op te zoeken.

Wanneer je een boot wil inhalen probeer dit dan altijd te doen aan de loefzijde. Zo behoud je je wind

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

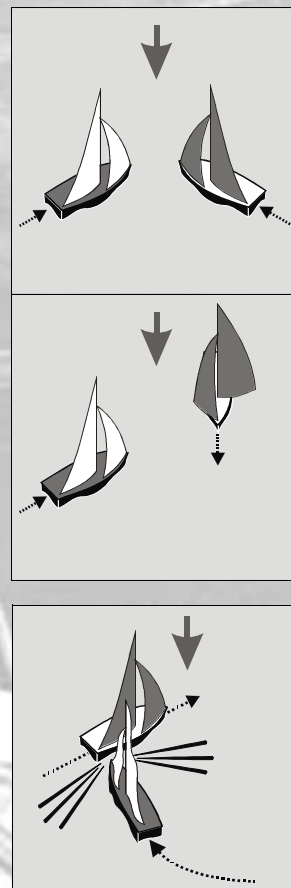
Ook hier is er sprake van een bakboord - stuurboord situatie

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.

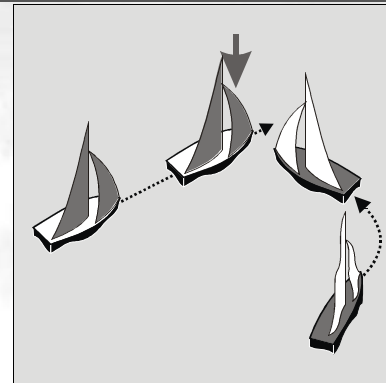
(**artikel 16**)

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.



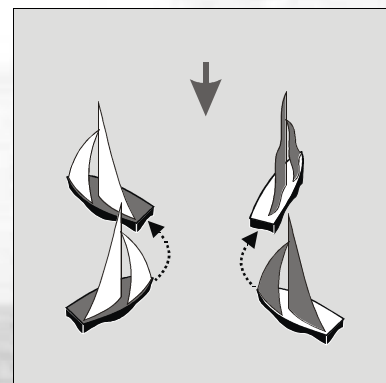
4. Bakboord roepen.

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

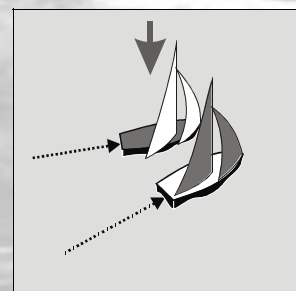
Wanneer je over stuurboord ligt en je roept 'bakboord' om een onervaren boot te intimideren dan overtreed je de regel **eerlijk zeilen**. Je kan hiervoor bij een protest worden gediskwalificeerd. (**artikel 2 en ISAF-uitspraak 47**)



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**)



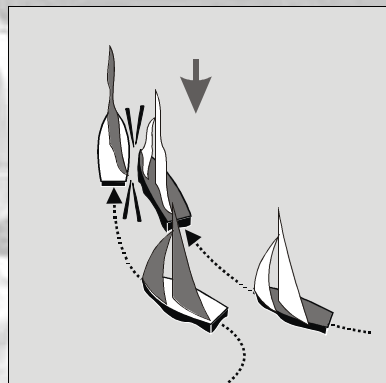
2. Loeven.

"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**)

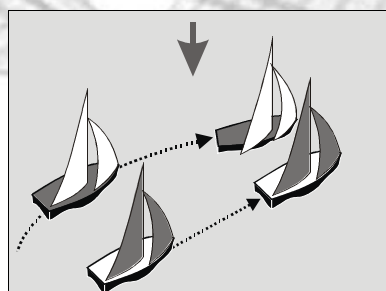
Daarnaast moeten beide boten proberen om een aanvaring te voorkomen. (**artikel 14**)



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**)



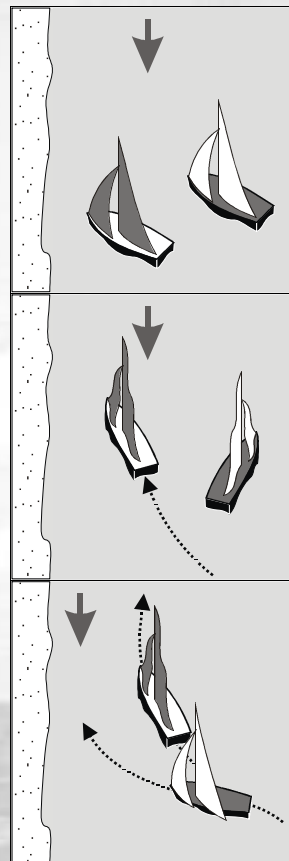
4. Ruimte vragen voor een doorlopende hindernis.

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)

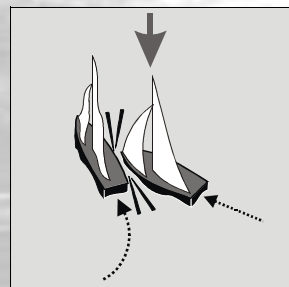
"wit" kan er ook voor kiezen om "grijs" overstag te laten gaan en zelf nog even door te varen. Wanneer "wit" naar "grijs" 'ga maar overstag' roept, moet "grijs" onmiddellijk overstag gaan. (artikel 19.1)



OVERSTAG GAAN

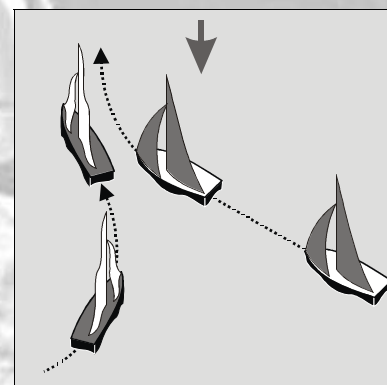
1. Vlak voor een andere boot overstag gaan.

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.



Voorrangsregels bij de boeien

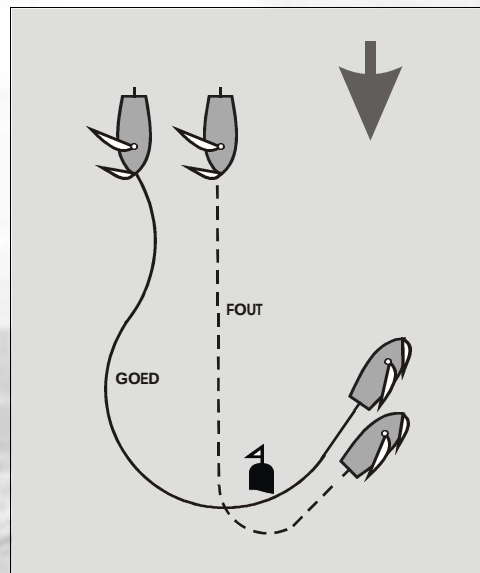
Omdat je niet de boei mag raken met je boot zul je er voor moeten zorgen dat je niet te dicht langs de boeien zeilt. Om te voorkomen dat boten door een tegenstander tegen de boei worden gedrukt zijn er speciale voorrangsregels. Hierbij heeft de binnenliggende boot (de boot die aan de ene kant de boei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

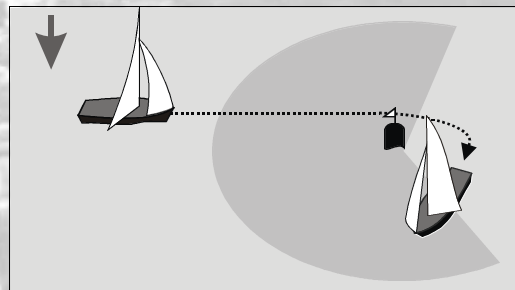
In de plaatjes wordt deze zone aangegeven door een donker grijze cirkel.

Het rondenvan

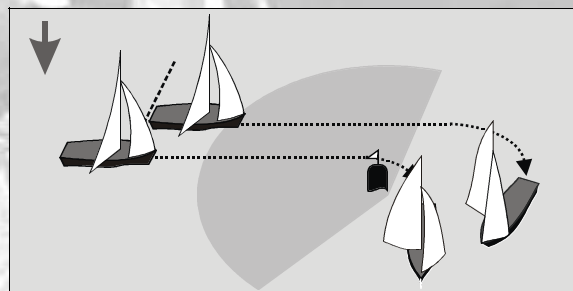
Net zoals het laveren moet je bij het rondenvan van de boei geen scherpe bocht maken, dit remt alleen maar af en je verliest hoogte. Daarom is het beter om wat ruimer naar de boei aan te komen varen.



Hier rondt 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.

BOEIEN AAN HET EINDE VAN EEN RUIM RAK

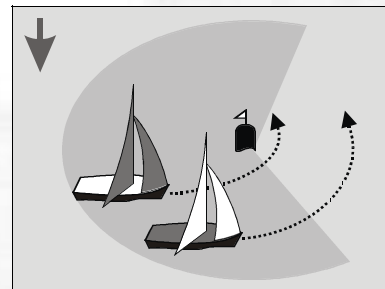
Of de binnenliggende boot voorrang heeft, heeft vaak te maken met de vraag wanneer de overlap tussen twee boten tot stand is gekomen.

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.

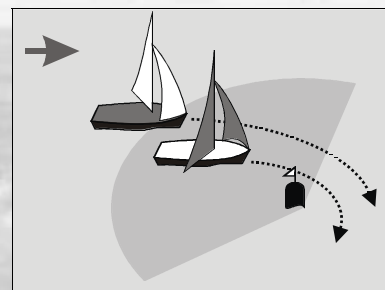
De buitenste boot ligt voor maar er is wel een overlap met de binnenste boot. Wanneer deze overlap **buiten** de 2-lengtezone tot stand is gekomen moet de buitenste boot (wit) ruimte geven aan de binnenliggende boot (grijs). (**artikel 18.2a**)



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.

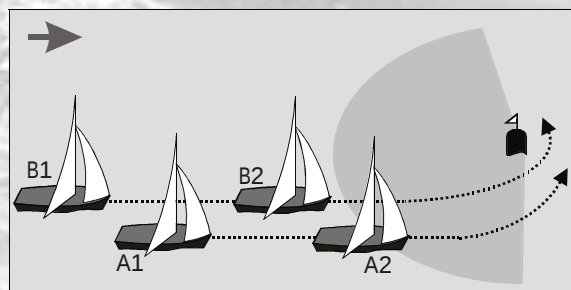
De overlap is buiten de 2-lengtezone tot stand gekomen. Toch heeft de **binnenliggende** boot (grijs) **recht op ruimte**. (**artikel 18.2**)



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**)

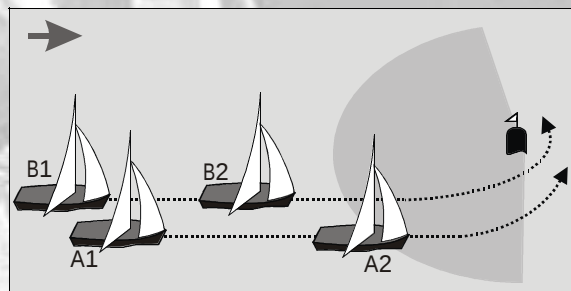


4. Twijfel bij het verbreken van een overlap.

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**)



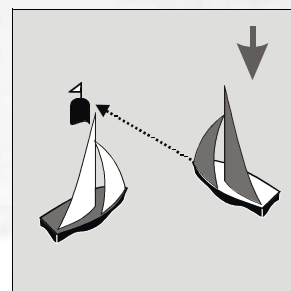
BOEIEN AAN HET EINDE VAN EEN KRUISRAK

1. Over verschillende boeg - bakboord-stuurboord.

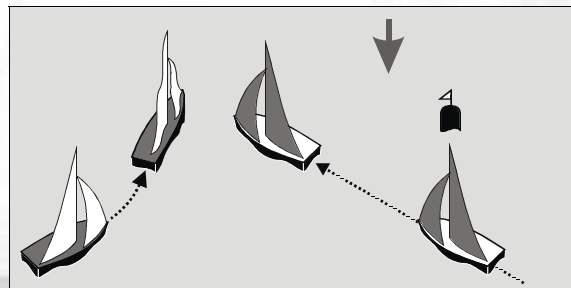
Wanneer 2 boten met het zeil over een verschillende boeg elkaar tegen komen dan gelden dezelfde regels wanneer er geen boei ligt.

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**)

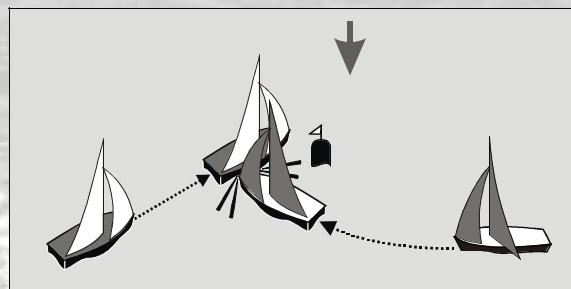


Een boot met het zeil over **BB** “grijs” mag de boei voorbij zeilen om zo de andere boot met het zeil over **SB** “wit” tot overstag gaan te dwingen. (**ISAF-uitspraak 9**)



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.

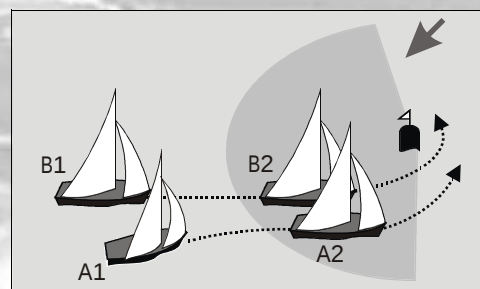
In dit geval is “grijs” **fout**. Ondanks dat hij zijn zeil over **BB** heeft. (**artikel 16**)



2. Over dezelfde boeg - ruimte bij de boei.

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

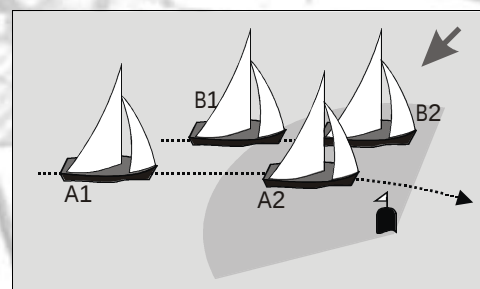
Buiten de 2-lengtezone moet de loefwaartse boot **vrij blijven** van de lijwaartse boot. (situatie 1) Wanneer één van beide boten de 2-lengtezone in vaart (situatie 2) heeft de loefwaartse boot **recht op ruimte** om de boei te rondenvan. (**artikel 18.2a**)



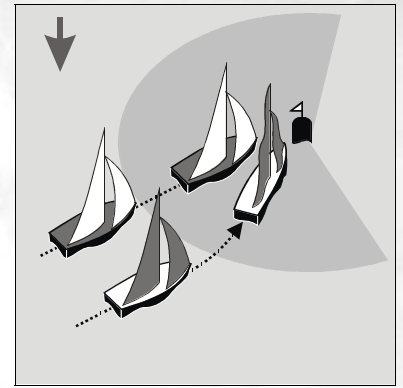
In situatie (1) ligt de loefwaartse boot (**B**) **vrij voor** op de lijwaartse boot (**A**). (**B**) vaart net de 2-lengtezone binnen.

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

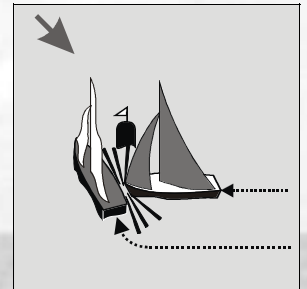
De **binnenliggende** boot (**A**) heeft **geen recht** op **ruimte**. Als **A** de loefwaartse boot (**B**) geen ruimte geeft mag **B** een protest in dienen. (**artikel 18**)



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 ronden, ook wanneer in een ‘gewone’ situatie “grijs” niet het recht zou hebben om op te mogen loeven. (**artikel 18.2a**)



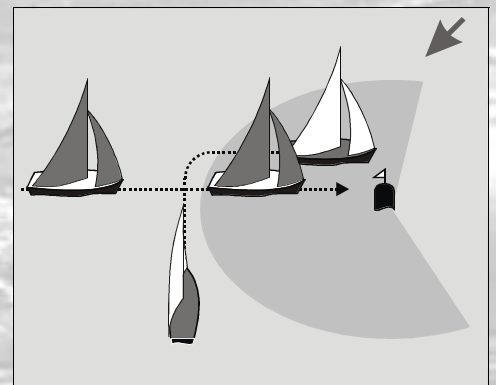
De lijwaartse boot “wit” lag **vrij voor** op het moment dat hij de 2-lengtezone binnen voer. Hij hoeft de loefwaartse boot “grijs” geen ruimte te geven. “wit” mag ook oploeven tot in de wind, zolang hij “grijs” ruimte geeft om vrij te blijven. Op het moment dat “wit” verder draait tot in de wind (hij 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**)



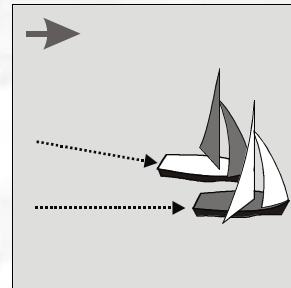
Voorrangsregels tijdens een ruim rak

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.

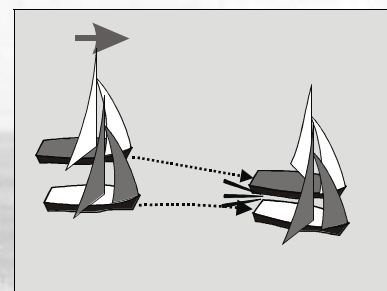
OVER VERSCHILLENDE BOEG

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)



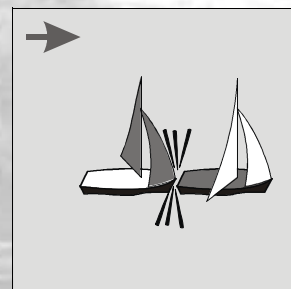
Beide boten liggen met het zeil over **stuurboord**. De lijwaartse boot "grijs" heeft voorrang op de loefwaartse boot "wit". De loefwaartse boot grijpt om zo zijn zeilen over **bakboord** te krijgen. Door de grijp raakt hij "grijs", deze kon namelijk niet tijdig uitwijken. Wanneer een boot van **koers 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)

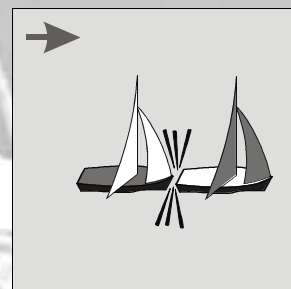


OVER DEZELFDE BOEG

1. Geen overlap.

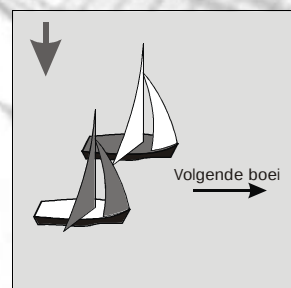
Hier is er ook **geen** sprake van een **overlap**. Beide boten hebben het zeil over **stuurboord**. Nu heeft de voorste boot "grijs" **voorrang**.

"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)

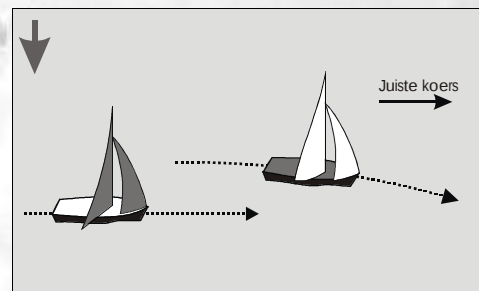


3. Beneden je juiste koers zeilen.

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)

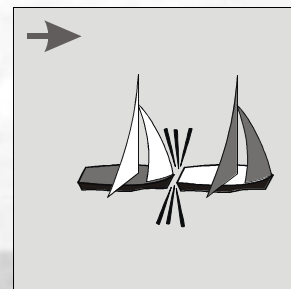
Juiste koers: Dit is de koers die gevaren moet worden om de volgende boei te halen.



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)

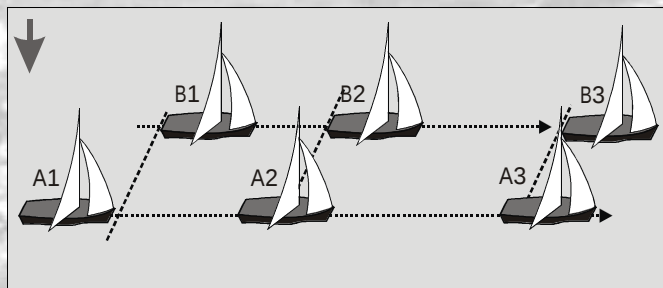


Vaak ligt een boot niet recht achter de voorliggende boot. Vaak krijgt een boot een overlap aan lij met de voorliggende boot.

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)

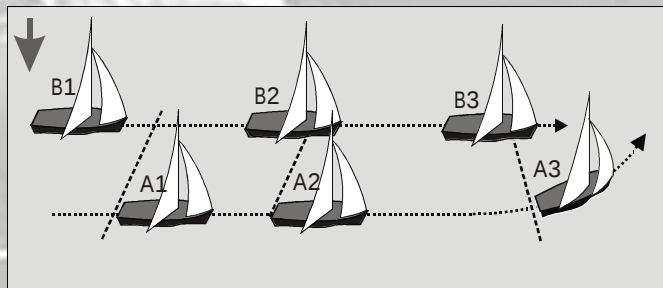


Situatie 3: De overlap is er nog steeds, maar omdat **A** zijn voorrangspostie heeft verkregen door aan lij in te halen mag hij **niet boven zijn juiste koers** zeilen. (artikel 11 en 17.1)

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)

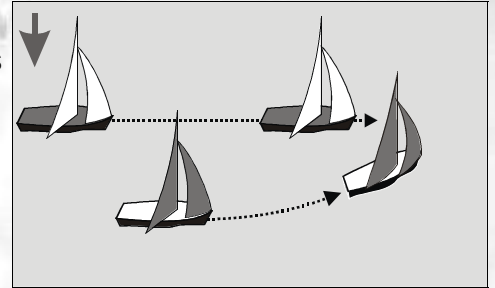
Boven de juiste koers zeilen mag alleen als de overlap tot stand kwam met een ruimte van min. 2 romplengtes zijwaarts tussen de boten.

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.

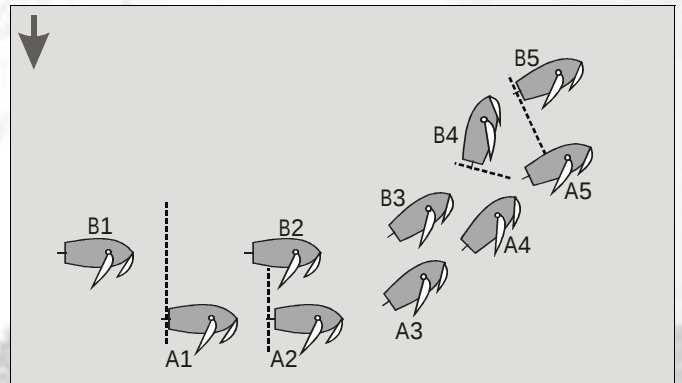


6. Een loefpartij stoppen.

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 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, etc. Noteer uiteraard ook het bootnummer van de boot die in de fout is gegaan en van de getuigen.

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 wint krijg je het bedrag terug, als je verliest **niet**.

HET AANVAARDEN VAN EEN STRAF

Het kan weleens 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 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 jou 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!

Een 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 je kan dus alsnog een protest indienen.

