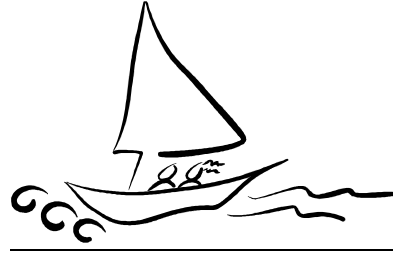


# WEDSTRIJDZEILEN

*Is een éénoog koning in het land der blinden ?*



*Door Ruud van Leerdam*

Een beetje eigenaardig begin om het één en ander te vertellen hoe je een open zeiljacht, een Centaur, zo snel mogelijk en met de kortste weg van start naar finish laat varen. Sneller en korter dan de andere zeilers die in dezelfde wedstrijd en in de zelfde Centaurs dat ook willen. Meestal lukt dat ogenschijnlijk alleen bij de beste zeilers. En met de beste zeilers bedoel ik in dit geval de stuurman en de fokkemaat, ook wel bemanning genoemd. Een stuurman is afhankelijk van een zijn fokkemaat en dat geldt ook andersom. Uit deze redenering blijkt dat die twee een team moeten vormen, ze kunnen niet zonder elkaar.

En nu die éénoog. Ben je meestal de beste en dat herhaalt zich frequent, dan ben je de winnaar, de kampioen, de allerbeste. Dat is leuk en daar mag je best trots op zijn. Maar ja, zijn je tegenstanders ongeveer uit het zelfde hout gesneden, van het zelfde kaliber, dan moet je je winnaarcapaciteiten misschien door een andere bril bezien. Want alles is relatief in het leven. Nummer één van de straat is wil lang niet zeggen nummer één van de buurt, of het dorp, de stad, het land. Nog verder wil ik niet gaan. Dus: Ja, in het land der blinden is een éénoog koning. Maar je bent wel koning en dat is niet mis.

Om goed te kunnen presteren in een zeilwedstrijd, moet je een aantal dingen en regels op een rijtje zetten. Die dingen en regels heb ik niet verzonnen of uitgevonden, nee, dat hebben andere goede zeilers in binnen- en buitenland al tientallen jaren geleden uitgeprobeerd en op schrift gezet. In allerlei boeken en boekjes is en wordt uitgelegd hoe het allemaal zou moeten. Je hoeft het alleen maar te lezen, te onthouden en toe te passen. Dat is dan mooi meegenomen en is dus gelijk regel nummer één (1): **LEZEN !!**

En nu de rest en dat is heel wat. Dat hoef je natuurlijk niet in één of twee seizoenen onder de knie te hebben, al moet er wel vooruitgang, progressie zijn.

Enigszins in willekeurige volgorde:

- a. Zoek een geschikte fokkemaat uit, eentje die bij je past en jij bij hem. Hij hoeft nog niet veel te kennen en te kunnen, hij moet wel van goede wil zijn, net als jij dus.

- b. Schaf een redelijk goed zeilpak en laarzen aan. Een pak met een zogenaamde jollenbroek heeft de voorkeur, dat zal je zelf wel merken.
- c. Begin je zelf als stuurman aan te leren dat je tijdens het zeilen op het gangboord gaat zitten en met de joystick gaat sturen. Moeilijk? Ja, hartstikke moeilijk, maar dat duurt maar eventjes. Als je daar zit heb je meer gewicht aan loef en het allerbelangrijkste, je kunt de 'tell tales' net achter het voorlijk van de genua/fok zien. Werking en doel van deze verklekkers, later. Ook overzie je het wedstrijdveld van deze gangboordzitplaats veel beter dan dat je in de kuip zit.
- d. Je fokkemaat moet in de trapeze willen gaan hangen, als het in verband met de windsterkte nodig blijkt te zijn. Ook dat moet de fokkemaat gaan leren, de eerste keer niet beoefenen met windkracht 5 maar met een drietje.
- e. Denk je dat je met deze vier regels al in de top 5 thuis hoort? Nee, natuurlijk niet, maar het is wel het begin van vooruitgang.
- f. Ondanks het toch wel dure aanschafbedrag van het boekje '*De regels voor wedstrijdzeilen 2001-2004*' van het KNWV, (ca fl. 25,=) is de aanschaf een goede investering. Je doet er vier jaar mee en dat is dan goed zes piek, oftewel vier verenigingspilsjes per jaar. Er zijn zeilers die geven wel eens achterloos een rondje weg en dan proosten zo'n man of zeven/acht en klokken die biertjes in een paar minuten naar binnen. Ik bedoel te zeggen, kennis van de regels is een must en je krijgt daardoor zelfvertrouwen als je met een boot of vier, vijf bij de benedenboei aankomt. Zeker met een pittige wind.
- g. De voorbereiding:  
 Bij elke wedstrijd hoort een wedstrijdcomité met aan het hoofd een wedstrijdleider (wsl). Als het goed is heeft de wsl de zogenaamde 'wedstrijdbepalingen' voor die specifieke wedstrijd geschreven en liefst één of twee dagen voor de wedstrijd(en) aan de stuurman laten uitreiken. Lees deze extra aanvullingen of wijzigingen t.o.v. het boekje beschreven in para f zeer goed. Daar moet je de tijd voor nemen en als je het niet helemaal begrijpt wat er bedoeld wordt kun je het vragen aan een meer ervaren zeiler of aan de wsl himself. Want je hoort te weten wat er allemaal gaat en moet gebeuren tijdens die wedstrijd, zeker vóór en tijdens de startprocedure.  
 Ook een parate vlaggenkennis is belangrijk. Je slaat dicht als er onverwachts een voor jouw totaal onbekende vlag met het daarbij behorend geluidsein op het start-of finishschip wordt gehesen. Schrik niet, er zijn heel handige vlaggenkaartjes in de handel of zelfs gratis verkrijgbaar.
- h. Zorg dat je op tijd bij de boot bent en dat alle spullen aan boord zijn. Ook de fok, ondanks dat er met de genua gevaren gaat worden. Het weer kan zomaar omslaan. Vergeet ook niet de trapezebroek en laat de fokkemaat het aantrekken, al staat er maar een windje één of twee. Het zal niet de eerste keer zijn dat de wind onverwachts aantrekt tijdens een wedstrijd. Heb je maat de broek al aan en de rest van de maten nog niet, ben je al een beetje spekkoper.
- i. Controleer de boot onder de vloerplaten op water dat eventueel een voorganger na het zeilen verzuimd heeft op te ruimen. Natuurlijk kan het ook regenwater zijn van de voorgaande dagen.
- j. Controleer het stand-en lopend want op goede bevestiging en op borging.  
 Tip: Een paar van die borgringetjes in je beurs is wel heel handig als er een

ringetje verdwenen is. Ook één of twee reserveharpjes en een paar korte eindjes lijn in je tas is een aanrader. Een klein doosje met steeksleutel 10mm, een kleine bahco, een schroevendraaier en een priem heb je nodig als je de spanschroeven van het want of stag moet of wilt verstellen.

- k. Zorg dat je altijd het bekende reeflijntje bij je hebt. De beheerder heeft ze in de kast liggen, maar wat beter is dat je minstens twee van die lijntje in je persoonlijke uitrusting hebt.
- l. Protestvlag. Hoe onsympathiek sommige zeilers dat blijkbaar vinden, je behoort die rode vlag aan boord te hebben. Immers, je vaart wedstrijd volgens 'De regels voor wedstrijdzeilen', er is geen scheidsrechter op het water. Wij wedstrijdzeilers zijn ons eigen scheidsrechter en als iemand zondigt tegen die regels kan en moet je daartegen in protest gaan. En dat doe je d.m.v. aanzeggen/roepen "PROTEST" en het tonen/zetten van die protestvlag. Allemaal heel reglementair en sportief. Later na de wedstrijd zal een protestcomité (3 man/vrouw) zich uitspreken over dat protest, als je tenminste een protestformulier hebt ingevuld en op tijd hebt ingeleverd bij dat comité. Natuurlijk en dat is allemaal beschreven, kun je tijdens het zeilen een opgelopen protest als het ware afkopen door die fout te erkennen en twee strafroddjes (720°) te draaien.
- m. De mast. Die moet recht staan (bb/sb) en er mag geen bocht in zitten. Dat kan je zien door langs de mastgroef omhoog te kijken. Verstellen door de spanschroeven te verdraaien. Probeer dat eens van een ervaren zeiler te leren of af te kijken. Maar bedenk dat het meer tussen je oren zit dan dat het werkelijk zoden aan de dijk zet. Maar als voor jouw gevoel de mast perfect staat, dan zeil je ook beter.
- n. De zeilen aanslaan. Controleer of de tell-tales in de genua/fok niet verdwenen of beschadigd zijn. Er zijn nog nieuwe bij de beheerder in de kast. Anders een stukje roze pleister zonder gaas en een stukje tape van een cassettebandje.
- o. De achterstag net strak aantrekken, zodanig dat de speling er uit is.
- p. Uiteraard ben je uit de box en lig je in de wind aan een paal of steiger.
- q. Grootzeil omhoog. De val doorzetten. Staat er een dijk van een wind dan de val behoorlijk strak aantrekken. Heel weinig wind. De val nauwelijks aantrekken, zodanig dat de horizontale plooiën uit het voorlijk zijn. Bij zeer lichte wind kan de val eigenlijk niet te los staan. Bedenk dat bij dat type wind de valspanning tijdens het zeilen heel gemakkelijk te verstellen is. Een ongeschreven zegt dat de val van het grootzeil op de sb kikker van de mast belegd wordt. Standaardisatie!
- r. Onderlijkspanning. Het zelfde verhaal als bij de grootzeilval. Bij harde wind moet het grootzeil zo vlak mogelijk zijn en dat krijg je door het onderlijk stijf door te zetten. Weinig wind, onderlijkspanning heel slap, bol zeil.
- s. Giekneerhouder. Ook bij harde wind flink stijf doorzetten, een heel klein beetje bij weinig wind. De giek moet tijdens het met ruime-en voor de wind zeilen laag blijven, zodat het zeil vlak blijft. Er is in de MWV-Centaur geen overloop voor de grootzeilschoot gemonteerd, het grootzeilschootgrondblok is midscheeps bevestigd. Dat betekent dat met ruime wind en vooral voor de wind, als de giekneerhouder niet aangetrokken zou zijn, geen of nauwelijks geen verticale neerwaartse trekkracht is op de giek. In die situatie wordt de

giek door het zeil omhoog getrokken en krijg je een heel bol zeil en dat is zeer ongunstig voor de zeileigenschappen. Het kan bij zeer harde wind zelfs gevaarlijk worden, door een zogenaamde twist in het zeil kan het jacht voor de wind gaan slingeren en dat is wel heel vervelend.

- t. De genua. De val met harde wind flink stijf doorzetten en op de bb-kikker van de mast beleggen, daarna de achterstag nog wat aanhalen. Uiteraard bij lichte wind de val en achterstag minder strak. Ook hier geldt dat tijdens het zeilen met een matige wind de valspanning vermeld kan worden. Voor de wind zeilend is het aan te raden om de val van de genua op te lossen om een heel bol zeil te krijgen. Niet vergeten vlak voor de benedenboei (nr. 3) de val weer op de gewenste spanning te zetten. Tevens is het verstandig tijdens het voordewindse rak de achterstag op te vieren zodat de masttop meer naar voren kan komen, zodat de genua nog wat bollier wordt. De achterstag weer doorzetten voor de benedenboei.
- u. Waar komt het op neer? Harde wind; zeilen vlak, weinig wind; zeilen bol.
- v. Er is nog een verstelbaar onderdeel. Het leioog van de genuaschoot. Wat is de beste stand? In principe moet, als de schoot aangetrokken is en je kijkt in het verlengde van de schoot, de schoothoek van de fok of genua in tweeën worden gedeeld. Staat er een stevige wind, dan het leioog een standje naar achteren, weinig wind een standje naar voren.
- w. In het verleden tijdens de zomeravondcompetitie of andere wedstrijden, heb je kunnen zien dat de zogenaamde 'cracks' in de kruisrakken de wedstrijd bijna altijd maken. Blijkbaar is daar de winst te behalen. Andersom ook, je kan ook behoorlijk verliezen. Als de één uitloopt en de andere maakt er in zijn onschuld of onwetendheid een potje van, wordt het verschil in afstand en dus in tijd, schrikbarend groot.
- x. Het kruisrak. Het geheim. Wat geheim! Niks geheim!! Je moet in het kruisrak gewoon hoog (scherp) en snel aan de wind varen. Niets meer en niets minder. Maar hoe doe je dat? Als je te hoog vaart, gaan de zeilen killen. Dat begint bij het voorlijk en breidt zich uit als je nog scherper gaat zeilen. Dus duidelijk zichtbaar en merkbaar. De snelheid loopt drastisch terug, over verlijeren maar niet te spreken.

Nu vaar je ongewild te laag in het kruisrak. Dat zie je niet aan de zeilen. Ze blijven prachtig mooi bol staan, ze killen niet, dus niets aan de hand zou je zeggen. De snelheid wordt wel wat minder, maar dat valt eens niet zo veel op. Je vaart lager, misschien wel zo 5 graden dan je dichts bijzijnde congruent. En dat is o.a. het grote verschil in winst of verlies.

Je moet goed en hoog aan de wind zeilen. Dat kun je alleen maar zien aan de tell tales (tt) die net achter het voorlijk van de genua geplakt zijn.

Als de hoek tussen de genua en de schijnbare (relatieve) wind optimaal is, wijzen de tt aan de lijzijde van de genua recht (strak) naar achteren en de tt aan de loefzijde moeten enigszins getild zijn.

Als tt aan de lijzijde gaan wapperen wil zeggen dat je te laag zeilt. Immers, de hoek van de genua/fok t.o.z. van de schijnbare wind is te groot, de wind die normaal mooi het bolle profiel volgt, gaat turbuleren, de trekkracht wordt minder en daardoor de snelheid, plus nog het minder hoog zeilen dan de stuurman die het wel goed doet.

- Vaar je daarin tegen te hoog, gaan de tt aan de loefzijde wapperen al snel gevolgd door het killen van het voorlijk van de genua.
- y. Nu is de wind zelden stabiel in richting. In het kruisrak moet je als stuurman daar goed op in spelen. Door de tt wordt je daar op gewezen, die reageren er ogenblikkelijk op. Met die indicaties kan de stuurman zijn koers optimaal houden waardoor de snelheid niet vermindert.
  - z. Ook de windsterkte varieert vaak behoorlijk. Tijdens een tijdelijke windkracht verhoging (vlaag) kan je altijd een flink aantal seconden opsturen, ondanks dat de richting niet verandert. Dat komt doordat de hoek tussen bootkoorde (denkbeeldige lijn tussen voorsteven en achtersteven) en de relatieve windrichting tijdelijk groter is. En dan kan je een paar graden opsturen. Dat stopt wanneer de boot wat meer op snelheid is gekomen en/of de vlaag is gewoon weer over. Je hebt wel een paar meter gewonnen richting bovenboei en als dat in een kruisrak twintig keer gebeurd heb je al zo 30 meter gewonnen. Dat ten opzichte van de zeiler die gewoon recht aan rechttoe doorstompt en nergens geen weet van heeft.
  - aa. Het bezeild rak. Nu is de fokkemaat aan de beurt om de fok optimaal te trimmen. De stuurman stuurt zijn koers zo recht mogelijk. De fokkemaat schoot zijn genua met de schoot en houdt nauwlettend de tt in de gaten. Weer de zelfde theorie als in het kruisrak. Maar nu haalt of viert de maat zijn schoot als de windrichting verandert. Ook dat geeft winst, weer vergeleken bij die zeilende nietweters.
  - bb. Samenvattend: Je zeilt beter en sneller als je doet wat je zou moeten doen om een beter resultaat te krijgen tijdens zeilwedstrijden.
    1. Lezen.
    2. Kennis 'regels voor wedstrijdzeilen' en 'wedstrijdbepalingen'.
    3. Boot prepareren.
    4. Boot goed tuigen.
    5. Stuurman gangboord.
    6. Joystick.
    7. Bemanning in de trapeze.
    8. Tell tales.
    9. Windvlagen.
    10. Opletten.

Als deze aanraders uitgevoerd worden zal het geheel beter gaan en dat geeft ook plezier. Natuurlijk zijn er nog wel tien dingen te verzinnen en te schrijven. Eerst dit.

Wat nu nog overblijft is: **WEDSTRIJD TACTIEK**.

Daar moet je maar eens van de winter in verdiepen, als je dat boek aan Sinterklaas gevraagd en gekregen hebt.