

"13 zeilwedstrijdtips"



Fred Imhoff

1. WIE WIL ER NIET WINNEN?!

Hoe het kan beginnen:

Vrijwel iedere zeiler kent dat gevoel wel. Die kriebel die je bekruipt als er een andere boot bij je in de buurt vaart, een boot met ongeveer dezelfde afmetingen die dezelfde koers voorligt. De schipper schuift wat ongedurig over het kuipbankje heen en weer, tuurt gespannen naar het vaantje, stelt de schoten wat bij en mompelt vervolgens "toch eens kijken of we hem kunnen hebben. En in feite ben je op dat moment op slag onbewust van toerzeiler in wedstrijdzeiler veranderd.

Op zich is dat helemaal niet zo erg want wedstrijdzeilen kan een leuk en interessant spel zijn. Het wedstrijdvirus waarmee we op zijn tijd allemaal wel eens besmet raken kent trouwens vele gradaties, zodat er echt niet meteen de noodzaak bestaat een 49'er, alom bewonderde Regenboog of coole uitgerekende IMS of IRM boot aan te schaffen.

Uit recente gegevens blijkt ook duidelijk dat er de laatste jaren een aanzienlijke verschuiving binnen het wedstrijdzeilen heeft plaatsgevonden. De velden van pure wedstrijdklassen die aan de start verschijnen zijn aanzienlijk geslonken terwijl daarentegen de deelname van vooral kajuitboten aan onderlinge clubwedstrijden en niet te vergeten winterwedstrijden explosief is toegenomen. Wedstrijden waarbij allerlei typen jachten volgens een bepaald handicap systeem tegen elkaar kunnen varen. Een ding echter hebben al die zeilers in verschillende boten gemeen, als de wedstrijd eenmaal begonnen is willen ze winnen.

En daar zit hem nu net de kneep. Dat winnen is helemaal niet zo eenvoudig, want wedstrijdzeilen is een enorm gecompliceerd spel. Daar staat tegenover dat hoe meer je er in verdiept en hoe meer je er van begrijpt, hoe leuker het wordt. Dingen die eerst als geluk of pech worden afgedaan, blijken later te beredeneren te zijn en te kunnen worden voorzien.

GECOMPLICEERD

Dat wedstrijdzeilen zo gecompliceerd is komt omdat het uit zoveel factoren is opgebouwd. Op zich zijn deze factoren echter allemaal logisch en is het hele wedstrijdzeilen dan ook logisch te beredeneren.

Om er een aantal te noemen:

De regels of wel het wedstrijdreglement en hoe je daar gebruik van kunt maken

Het starten en de verschillende tactieken daarbij

De kruisrakken

Welke slagen maak je en waarom

De voordewindse rakken en de tactiek ten opzichte van wind draaiingen

Het rondenvan de boeien

De tactiek met betrekking tot klassementszeilen

De inrichting van de boot

Het trimmen

De keuze van de zeilen

Tactiek ten opzichte van tegenstanders

Tactiek in relatie tot windrichting, windkracht en stroom

De taakverdeling aan boord

Het materiaalmanagement

Protesteren

De voorbereiding op een wedstrijd

Trainen

De rol van de psychologie in het wedstrijdzeilen

Aërodynamica

En zo zijn er nog wel een aantal factoren op te noemen waaruit het wedstrijdzeilen is opgebouwd. Het is zeker niet mijn bedoeling om mensen nu af te schrikken eens een wedstrijdje te gaan varen. In tegendeel door zijn complexiteit is wedstrijdzeilen juist zo fascinerend. Sommige factoren zullen de een veel meer aanspreken als de ander. Iedereen kan zich dan ook verder verdiepen in die factoren die hem of haar het meest aanspreken.

HOE VER MOET JE GAAN

Dat is een vraag die je jezelf moet stellen. Zowel in financieel opzicht als qua tijd en niet te vergeten ... zin. Vergeet echter niet dat er wel degelijk een samenhang is tussen de tijd en moeite die je er in investeert en de resultaten.

Daarom is het mijn bedoeling om steeds uit te gaan van de meest ideale situatie waarbij een ieder maar voor zichzelf moet bepalen hoever hij wil gaan.

Waarbij ik trouwens wel wil aantekenen dat een derde prijs in een clubwedstrijd soms meer voldoening kan geven als de tweede plaats op een wereldkampioenschap.

DE REGELS VAN HET SPEL

Een spel kun je niet spelen als je de regels niet kent. Dat geldt voor ieder spel. De spelregels voor het wedstrijdzeilen staan in het wedstrijdreglement, een boekje dat in Nederland wordt uitgegeven door het K.N.W.V. Deze regels worden iedere vier jaar na de olympische spelen herzien en waar nodig verbeterd of aangepast. Het wedstrijdreglement zal zeker nooit in de top tien van de meest gelezen boeken verschijnen want de meeste zeilers hebben er een grondige hekel aan om zich door deze misschien inderdaad wat taaië lectuur heen te werken.

Ik heb al de meest gevarieerde uitvluchten gehoord waarom wedstrijdzeilers het reglement nog nooit goed hadden doorgenomen, variërend van: "dat heb ik twintig jaar geleden al helemaal uit m'n hoofd geleerd" (alleen is het onderhand dan al vijf keer gewijzigd), "ik blijf bij de start en bij boeien wel uit de buurt van anderen" en "ik vermijd drukke situaties" tot "ik lig toch zo'n eind voor/achter dat ik er niets mee te maken heb". Dit komt ongeveer overeen met de houding van een automobilist die zegt de verkeersregels niet te kennen omdat hij toch niet hard rijdt en files altijd vermijdt.

Het wedstrijdreglement is ontworpen om te voorkomen dat er aanvaringen plaats vinden tussen jachten onderling~ met boeien of andere obstakels en hindernissen. Maar het geeft tevens een aantal regels waardoor het voor jachten mogelijk is zich te verdedigen als zij worden ingehaald of juist om een ander in te halen zonder dat dit hen onmogelijk wordt gemaakt. Behalve deze regels, die je in feite met verkeersregels zou kunnen vergelijken, kan een wedstrijdzeiler die de regels goed beheerst er nog op een andere manier van profiteren. Je kunt er namelijk tactisch gebruik van maken. Je zou dit min of meer kunnen vergelijken met bijvoorbeeld de buitenspel regel in het voetbal. Buitenspel staan mag niet, dus wat doet de tegenpartij vaak, die trekt de zogenaamde buitenspel val open. Op een dergelijke manier kan een wedstrijdzeiler die doorkneet is in het reglement er vaak tactisch profijt van trekken.

WIE OORDEELT?

Anders dan bij vrijwel alle andere sporten treffen we bij het wedstrijdzeilen geen scheidsrechters aan. Officials zijn er genoeg. Meters en klassen controleurs die er op toezien dat de jachten aan alle eisen voldoen en die de eventuele handicap factor bepalen. Wedstrijdcomités die de te zeilen baan vaststellen en er nauwlettend op toezien dat niemand te vroeg start op straffe van diskwalificatie. En tenslotte een protest commissie die bij verschil van inzicht tussen twee of meerdere deelnemers op verzoek van henzelf een oordeel velt. Tijdens de wedstrijd is iedere deelnemer echter zijn eigen scheidsrechter. Er worden dan ook niet zoals in andere sporten vaak het geval is, waarschuwingen uitgedeeld. De enige methode is om tegen een andere deelnemer te protesteren als hij zich niet aan de spelregels houdt. Wordt een overtreding van de regels vastgesteld dan is in vrijwel alle gevallen diskwalificatie van de desbetreffende deelnemer de uitspraak. Omdat je vaak in een onderdeel van een seconde een beslissing moet nemen tijdens een wedstrijd is een gedegen kennis van de regels dan ook pure noodzaak.

HARD GAAN OF WINNEN?

Dat zijn eigenlijk twee heel verschillende dingen. Natuurlijk is een goede bootsnelheid belangrijk, maar het is geen enkele garantie voor het winnen van een wedstrijd. Als je het bovenstaande lijstje van factoren bekijkt waaruit wedstrijdzeilen is opgebouwd kom je al gauw tot de conclusie dat hard gaan, dat wil zeggen bootsnelheid, materiaal en trimmen maar een onderdeel vormen van het geheel dat wedstrijdzeilen heet. Het merkwaardige is echter dat de meeste wedstrijdzeilers het grootste gedeelte van hun tijd, geld en energie toch uitsluitend op dit hard gaan richten. Er wordt dagen besteed aan het polijsten van het onderwaterschip, nieuwe zeilen worden aangeschaft en een nieuwe trim wordt uitgeprobeerd. Op zich is hier niets verkeerd aan, maar hoe staat het met de andere zaken? Een goede start is meestal belangrijker als een super glad gepolijst onderwaterschip. Een boot die heel hard gaat in het kruisrak maar de verkeerde slagen maakt, gaat heel hard de verkeerde kant op. Waarschijnlijk heeft het te maken met het feit dat een verbetering van de bootsnelheid direct af te meten is, terwijl een verbetering in een van de andere factoren zoals tactiek, starten etc. pas in de loop van de volgende wedstrijdresultaten naar voren komt. Ook is het moeilijker omdat het vaak het doorbreken van een bepaald denkpatroon en het logisch en objectief analyseren van in vorige wedstrijden gemaakte fouten vergt. Kortom het is minder tastbaar en wordt daarom al gauw wat naar de achtergrond verdrongen.

PRIORITEITEN STELLEN

Belangrijker is het dan ook om prioriteiten te stellen. Splits het geheel op in twee rijtjes. Een dat direct met de bootsnelheid te maken heeft en een met alle andere factoren. Breng daarna de prioriteiten aan. Laten we eens een voorbeeld nemen. Op het lijstje om de bootsnelheid te verbeteren staan:

onderwaterschip schuren
nieuwe zeilen

de mast c.q. verstaging opnieuw trimmen want de mast buigt over de ene boeg anders als over de andere
Geef het trimmen van mast en verstaging dan de hoogste prioriteit want als de mast verkeerd buigt helpt een nieuw grootzeil ook niet. Misschien loopt de boot trouwens wel hard met het oude grootzeil als de mast wel goed getrimd is. Prioriteit twee is eventueel het nieuwe grootzeil. Het schuren van het onderwaterschip mag helemaal onder op het lijstje (als we het tenminste niet over een aangegroeid onderwaterschip hebben), want hoeveel meters c.q. decimeters maakt dat op een wedstrijd van tien of twintig mijl uit. Vaak kun je het zelfs onder het hoofdstuk psychologie plaatsen, omdat er voor de bemanning het effect van uit gaat dat zij er alles aan gedaan hebben en de boot voor de start dus in topvorm is.

Op het tweede lijstje staan:

oefenen in gijpen
oefenen in overstag gaan
loefpartijen vermijden want dat kost steeds zo veel

De eerste prioriteit is dan om na te gaan hoe je loefpartijen kunt vermijden, want dat kan echt veel kosten. Je kunt het namelijk vaak van te voren zien aankomen. Door meteen aan het begin van het rak een vijftig meter hoogte te nemen of een vijftig meter laagte te winnen zijn ze meestal al te voorkomen.

Prioriteit nummer twee is het oefenen in overstag gaan omdat het aantal malen dat je in een wedstrijd overstag gaat meestal aanzienlijk groter is dan het aantal gijpen. (met uitzondering onder gennaker)

Deze denktrant is eigenlijk in alle eerder genoemde factoren door te voeren. Op deze manier worden eerst de grote stappen genomen om tot betere resultaten te komen en naarmate men verder komt, dat wil zeggen betere resultaten boekt, worden de stapjes steeds kleiner en verfijnder.

In de bijgaande artikelen is het de bedoeling op ieder van de eerder genoemde aspecten van het wedstrijdzeilen apart in te gaan.

2. DE START

“Een goed begin is het halve werk”, aldus een bekend Nederlands spreekwoord. Bij een zeilwedstrijd gaat dit maar al te zeer op. Soms is een goede start ook wel 90% van de wedstrijd. Hoe maak je dus een goede start, luidt de hamvraag. Het antwoord is helaas niet zo eenvoudig. Om te beginnen hangt het van de persoonlijke gesteldheid af, hoe vreemd dit ook mag klinken. Voor sommige zeilers is een opperste concentratie, een min of meer van tevoren zich in retraite terugtrekken, de beste manier om zich voor te bereiden op een succesvolle start.

Bij anderen, een grote meerderheid zou ik zeggen, gaat het er juist om de adrenaline tot grote hoogte op te jagen vlak voor de start. Met rollende ogen en volkomen gespannen naderen zij de startlijn, en dan....., dan gebeurt het. Dan maken zij de start van hun leven. Bij sommige zeilers is het zelfs een feit dat wanneer er vlak voor de start iets mis gaat, iets dat kapot gaat en nog in de laatste minuten voor de start moet worden gerepareerd, dat zij dan onder de druk en opwindning van het moment de beste start maken. Dit is echter een onderwerp waarover iedere stuurman maar eens goed na moet denken, om dan voor zichzelf uit te vinden wat voor hem de beste manier is. Praat er ook over met je bemanning en ben je er uit: zorg dan ook dat zij weten wat voor jou de beste manier is om tot een goede start te komen en laat ze daar aan meewerken door jou te stimuleren om tot de voor jou optimale startomstandigheden te komen.

Tot zover misschien wat voer voor psychologen met betrekking tot de start. Nu de meer praktische uitvoeringen er van. Laten we uitgaan van een indewindse start, dit is een van de meest voorkomende. Om te beginnen, wat is de beste plaats op de startlijn? Aan lij, aan loef of ergens in het midden. Dat hangt van een aantal factoren af waarbij ik zal proberen enige voorbeelden te geven. Aan de hand van deze voorbeelden en met wat logisch nadenken is voor vrijwel iedere indewindse start de beste positie op de startlijn te bepalen.

De startlijn ligt haaks op de windrichting. De bovenboei C ligt niet recht in de wind maar meer naar stuurboord. Vraag: is starten bij het startschip B dan niet voordeliger dan starten bij de lijboei A? Antwoord: nee het maakt niets uit, want de te zeilen afstand van B tot C is gelijk aan de te zeilen afstand van A tot C. Conclusie: zolang het eerste merkteken vanaf de startlijn niet direct bezeild is en de startlijn loodrecht op de windrichting ligt, maakt het in afstand niet uit waar op de startlijn je start. Het enige tactische punt waarmee je rekening moet houden is dat als je aan lij bij het merkteken A start, het wel eens een tijdje kan duren voordat je over stuurboord kunt gaan liggen met alle bakboord jachten boven en achter je. De kans is dus niet denkbeeldig dat je te lang over bakboord door moet varen waardoor je het indewindse merkteken C overzeilt of aan moet sluiten in de vuile wind van een aantal jachten dat over stuurboord naar merkteken C toe zeilt. De startlijn ligt haaks op de windrichting en het eerste merkteken C ligt recht in de wind. Is er dan een begunstigde zijde op de startlijn. In eerste instantie luidt het antwoord nee. Wanneer we echter wat verder kijken valt er vaak wel een begunstigde zijde aan te wijzen met het oog op de te verwachten ontwikkelingen in de windrichting in bijvoorbeeld het komende half uur. Om een aantal redenen te noemen die bijvoorbeeld een start aan loef bij het startschip B voordeliger maken:

We hebben het laatste uur voor de start steeds de windrichting gemeten, waarbij bleek dat de windrichting varieerde tussen de 340 graden en de 20 graden. Tussen die richtingen varieerde de wind regelmatig binnen een tijdsbestek van bijvoorbeeld een half uur. Het is een bekend gegeven dat de wind zich boven open vlakten sinusvormig beweegt. Een kwartier voor de start was de windrichting 340 graden. Op de start is de wind pal noord. We mogen dus aannemen dat de wind het eerstvolgende kwartier verder ruimt naar 20 graden. Het is dus voordelig om direct na de start een korte stuurboord slag te maken en daarna een langere bakboord slag. Een goede reden om aan loef te starten bij het startschip B.

Aan de stuurboord zijde van het eerste kruisrak hangt een bui c.q. wolk. Een redelijke kans dat daar meer wind zit en tevens schiftingsen te verwachten zijn waar je van kunt profiteren. Al weer een goede reden om aan de stuurboord zijde van de startlijn te starten.

Aan de stuurboord zijde van het kruisrak bevindt zich een wal waar thermiek c.q. een zeewind effect valt te verwachten, waardoor je over stuurboord hoog langs de wal kunt trekken. Alweer een goede reden om aan loef te starten en zo gauw mogelijk over stuurboord te gaan liggen.

Je start tegen stroom in. Onder de wal aan stuurboord staat in het ondiepere water minder tegenstroom. Ook een goede reden om hoog te starten en zo snel mogelijk over stuurboord de wal in te zeilen.

De stroom staat dwars op de windrichting. B.v. de stroom is 90 graden, dat wil zeggen de stroom komt uit 270 graden. Aan lij starten is nu voordelig, omdat je als de wind er wat uitzakt vrijwel in een keer naar de eerste boei wordt gezet. Start je daarentegen aan loef en maak je eerst een stuurboord slag dan zal het bijzonder moeilijk zijn om als de wind er wat uitzakt op een bakboord slag tegen de stroom in naar de boei te komen. Tevens heeft in deze situatie een start aan lij het volgende voordeel. Je kunt aan lij in een positie gaan liggen zodanig dat je zonder stroom de lijboei nooit zou halen. Dat wil zeggen je krijgt meestal alle ruimte. Door de stroom word je vanzelf boven de lijboei gezet terwijl de boten boven je alleen maar tegen de stroom in moeten afvallen. De boten aan bet lopen zelfs een goede kans een indringstart te maken en tegen het startschip B te worden aangezet. Uiteraard gelden alle bovenstaande voorbeelden ook voor omgekeerde omstandigheden, waarbij de andere zijde van de startlijn bevoordeeld is.

Wat nu echter te doen indien geen van bovenstaande bijkomende omstandigheden aanwezig is? Dan zijn er nog twee redenen voor een bepaalde plaats op de startlijn te bedenken. Ten eerste onder heel stabiele omstandigheden onder invloed van een hogedrukgebied en bij een lang eerste kruisrak. Door de draaiing van de aarde heeft de wind dan de neiging op het noordelijk halfrond in de loop van de dag te ruimen. Het zogenaamde met de zon meedraaien van de wind. Iets wat in sterke mate in het middellandse zeegebied voorkomt, maar ook zeer zeker in onze streken onder invloed van een stabiel hogedrukgebied. Reden dus om aan loef te starten en eerst een lange stuurboord slag te maken. Ten tweede het ontstaan van thermiek c.q. zeewind in de loop van de dag. Stel je start op een warme voorjaarsdag op het IJsselmeer in de loop van de ochtend aan de zuidkant van de Houtribsluizen bij Lelystad met een lichte zuidwesten wind. De bovenboei ligt bij Marken. Een goede optie is dan om aan loef te starten en eerst een stuurboordslag te maken. Aan de kust zal in de loop van de dag een thermische zeewind ontstaan die in het begin van de middag het IJsselmeer bereikt. Deze zeewind zal waarschijnlijk uit W.N.W. komen (loodrecht op de Noordzeekust) en het eerst onder de westwal van het IJsselmeer doorzetten. Eerst een stuurboord klap naar de zeewind toe en dan een bakboord klap in deze ruimende zeewind is dan een groot voordeel. In de laatste voorbeelden is uitgegaan van een relatief lang eerste kruisrak, iets dat maar in enkele wedstrijden voorkomt.

Natuurlijk hebben we dan ook nog de startlijnen die niet geheel haaks op de windrichting liggen en waarbij de loef- dan wel de lijboei begunstigd is. In dat geval is de keuze niet zo moeilijk. Houdt daarbij echter wel steeds in gedachten dat het aan de begunstigde zijde van de startlijn behoorlijk dringen kan worden. Een of twee jachten kunnen daar goed weggelaten en de rest zal elkaar behoorlijk hinderen. Is de startlijn niet al te lang en is het lijnvoordeel niet meer dan een 5 of 10 graden, weeg dan af of het loont je in dat gedrang te begeven of dat je beter een paar meter startvoordeel weg kunt geven en vlak boven of onder de dringende meute vrij kunt starten. Dit is vaak ook weer een psychologische vraag, hoe sterk voel je je en hoe zeker ben je er van dat je als enige of een van die twee boten op de meest ideale startplaats goed wegkomt? Is het lijnvoordeel aan een zijde van de startlijn 25 tot 30 graden of meer, dan is er weinig keus. Je moet dan aan de begunstigde zijde van de startlijn starten, ook al is het uit de tweede rij. Het verlies op de start is anders te groot.

Wijzen alle bovenstaande factoren niet op een begunstigde zijde van de startlijn of zijn ze tegenstrijdig, dan is op het midden van de lijn starten de beste oplossing. Je houdt dan nog alle opties open om de bakboord- of stuurboordzijde van het kruisrak te kiezen. Tevens kun je gebruik maken van de windschiften door er op te draaien. Het moeilijke van het op het midden van de lijn starten is echter dat je voor de start moeilijk kunt bepalen hoever je nog van de lijn af bent. Bij de loef- of lijboei is dit veel gemakkelijker. Het gevolg is dan ook dat je vrijwel altijd ziet dat aan de uiteinden van de startlijn scherp wordt gestart terwijl de boten in het midden op het startschot nog een behoorlijk eind van de lijn verwijderd zijn. "Het doorhangen van de lijn" noemt men dit. Te vroeg gestarte jachten vind je bij een indewindse start dan ook vrijwel altijd aan de uiteinden van de startlijn en zelden in het midden. Van deze gewoonte kun je echter ook profiteren: zorg er maar voor dat jouw boot als je in het midden start een halve lengte voor de andere boten uitsteekt. Je zit dan vrijwel altijd goed. Vooral als je zorgt dat je die halve lengte in de laatste paar seconden pakt. Mocht je te vroeg zijn gestart, wat overigens niet waarschijnlijk is, dan heeft het comité, er geen zicht meer op door de scherp startende jachten aan de loef- en lijzijde van de startlijn. Overigens is er nog een truc om indien je in het midden start te bepalen hoever je van de startlijn af ligt en dan bedoel ik niet door middel van peilingen op de wal, want dat is lang niet altijd mogelijk. Vrijwel iedere stuurman nadert de startlijn over bakboord en aan loef van zijn boot gezeten. Dat betekent dat hij de lijboei gemakkelijk over de boeg van de boot kan waarnemen. Om de loefboei te zien moet hij echter zijn nek verdraaien om over zijn rechter schouder te kijken. Dit heeft, hoe raar het ook mag klinken, al gauw tot effect dat je denkt dat je al op de lijn zit, terwijl je er in feite nog een behoorlijk stuk achter ligt. Leg je de boot daarentegen min of meer evenwijdig aan de lijn en ga je recht op staan met je rug naar de lijzijde van de startlijn dan kun je door je hoofd iets naar links en iets naar rechts te draaien de merktekens van de startlijn duidelijk zien. Je zult dan in dezelfde situatie zien dat je nog een behoorlijk stuk achter de lijn ligt. Probeer het maar eens op de wal met een denkbeeldige lijn tussen twee punten en je zult het verschil zien in de afstand die je denkt dat je er nog van af bent.

Maak verder voor jezelf ruimte op de lijn. Dit kun je doen door langzaam te loeven waardoor je de boten aan loef van je omhoog drukt. Daarna de boot weer iets af laten vallen en grootschoot en genuaschoot geheel uitvieren waardoor er geen boot vlak tegen je aan kan komen liggen aan je lijzijde. Zorg er verder voor dat je precies weet hoeveel tijd je nodig hebt om de boot op maximumsnelheid te brengen onder de heersende omstandigheden. Als dat bijvoorbeeld 30 seconden is, zorg er dan voor dat je ook dertig seconden (of langer) voor het startschot begint met de boot op gang te brengen en dat je daar van tevoren de ruimte voor hebt gecreëerd. Een boot aan lij vlak tegen je aan bijvoorbeeld kan hierbij behoorlijk hinderen. Houd verder in gedachten dat het er niet om gaat wie het eerst over de lijn gaat, maar wie zeg maar een minuut na de start in de gunstigste positie ligt

Als laatste nog een tip voor als je een indewindse start hebt in een veld met schepen van verschillend formaat. Als je zelf in een van de kleinere boten vaart en er is geen dringende reden die je anders noodzaakt: start dan aan loef, zodat je zo snel mogelijk overstag kunt om vrije wind te zoeken en te voorkomen dat je in de vuile wind van oplopende grotere schepen terecht komt. Je kunt na een korte stuurboord slag direct weer overstag gaan en over bakboord gaan liggen, maar dat bespaart je wel een hoop vuile wind en dus achterstand.

3. HET KRUISRAK

"Een oud gezegde luidt: " de wedstrijd wordt in het kruisrak beslist". En hoewel niet altijd, gaat dit gezegde toch erg vaak op. Immers in dit rak komen de grootste verschillen aan het licht door het goed dan wel fout gebruik maken van de windschiften. Hoe zeil je nu het beste een kruisrak? Dat is geen vraag waar je zo maar even een antwoord op kunt geven, omdat het afhankelijk is van heel wat factoren. Factoren die je een voor een moet bekijken en waar je een bepaalde waarde aan moet toekennen.

Vrijwel altijd blijkt dan dat een heel aantal factoren strijdig met elkaar is bij het maken van de afweging welke slag te maken in het kruisrak. Op dat moment is het een kwestie van prioriteiten stellen. Welke factoren hebben een grotere waarde? Welke kans is groter? Dit zijn afwegingen die soms in een onderdeel van een seconde moeten worden gemaakt. Uiteraard klinkt dit allemaal wat vaag. Daarom wat voorbeelden van een aantal zaken die de keuze van de slagen in het kruisrak beïnvloeden. Om het zo objectief mogelijk te houden gaan we er even van uit dat er geen echte snelheidsverschillen tussen de boten onderling zijn.

WINDRICHTING METEN

Om te beginnen is het zinnig om ruim voor de start een behoorlijk stuk over beide boegen aan de wind te varen in het gebied waar de wedstrijsbaan komt te liggen. Over bakboord noteer je dan bijvoorbeeld dat de koers varieert tussen de 130 en de 150 graden en over stuurboord tussen de 210 en 230 graden. Dit geeft (zo lang er niets anders gebeurt) een goede indicatie wanneer je straks in het kruisrak een bakboord- dan wel stuurboord slag moet maken. Zo lang je straks tussen de 140 en 150 graden stuurt blijf je de bakboord slag maken en zo lang je over stuurboord tussen de 210 en 220 graden stuurt blijf je die slag volhouden. Tevens heeft dit het voordeel dat je direct na het ronden van de onderboei, bijvoorbeeld bij het ingaan van het tweede kruisrak, meteen weet of je in de goede dan wel de foute slag zit. Lig je bijvoorbeeld bij de onderboei een en zit nummer twee vlak achter je dan is een snelle blik op het kompas zodra je aan de wind ligt voldoende. Zit je in de goede slag dan zeil je door als nummer twee overstag gaat en laat je hem rustig de foute slag in gaan. Zit je in de foute slag dan ga je direct overstag en laat je nummer twee doorzeilen in de foute slag. Lig je op de tweede plaats dan is het ook prettig om direct te weten of je in de goede dan wel foute slag zit. Zit je in de goede slag dan is het een kwestie van even op de tanden bijten en achter nummer een aan zeilen, omdat je door overstag te gaan en de foute slag te maken waarschijnlijk veel meer afstand verliest.

VUIIL WATER

Behalve last van vuile wind kun je ook last hebben van vuil water. Vaar je in een groter veld en zitten de boten in het voordewindse- of ruime rak nog al dicht bij elkaar dan ontstaat er door alle boeg- en hekgolven een gebied waarin het normale golfpatroon helemaal wordt verstoord. Dit heet vuil water. Als je in dit gebied terecht komt ligt de boot te stampen en te hakken waarbij de snelheid aan de wind vaak tot de helft terug loopt. Om dit gebied te vermijden is het raadzaam om, indien het niet echt noodzakelijk is, niet direct na de onderboei overstag te gaan maar eerst een honderd à honderdvijftig meter door te varen aan de wind. Om dezelfde reden moeten we vermijden om in het kruisrak door een veld voor de wind varende boten te zeilen.

HOOG OF HARD

Je kunt wat hoger sturen en wat minder snelheid maken of wat lager sturen met wat meer snelheid. Voor iedere boot is er echter een optimale hoek aan de wind waarbij de snelheidscomponent recht tegen de wind in het grootst is. In de praktijk blijken de meeste stuurlui echter al gauw te hoog en niet te laag te sturen. Het zogenaamde prikken, wat vooral op water met een korte steile golfslag funest kan zijn. De vorm van de zeilen en de trim is echter ook van invloed op de optimale hoek aan de wind, waardoor de ene boot hoger loopt dan de andere. Als je nu van je eigen boot weet of die bijvoorbeeld snel maar laag zeilt aan de wind, of langzamer maar hoog, dan bepaald dat ook een gedeelte van je tactiek in het kruisrak. Om een aantal voorbeelden te geven:

- 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 terechtkomen van boten die wat hoger lopen.
- Je loopt hoger, maar wat langzamer dan 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!
- Als je daarentegen harder en lager loopt is het vaak praktisch recht onder een concurrent te draaien. Optisch krijg je dan ook weer een dergelijk spelletje. De stuurman van de boot boven je kan niet zien dat je wat lager loopt. Pas na verloop van tijd is dat enigszins te zien. Hij ziet echter wel direct dat je harder loopt en aan lij van hem naar voren schuift. Ook weer een goede kans dat hij door verlies aan concentratie en uit wanhoop verkeerd trimmen de mist in gaat.

TAKTIEK EN RISIKO

Hierbij spelen een heel aantal overwegingen mee.

- Is er sprake van een enkele wedstrijd of maakt de wedstrijd onderdeel uit van een serie met een klassement. In het eerste geval zul je misschien wat meer risico moeten nemen door wat extremere slagen te maken. In het tweede geval is het praktischer de rumplijn wat aan te houden en meer in de buurt van je naaste concurrenten te blijven. Immers om een klassement te winnen hoef je absoluut niet allemaal eerste plaatsen te halen. Een of meerdere echt slechte plaatsen zijn echter meestal funest.
- In het eerste kruisrak zul je in het algemeen wat aanvullender moeten varen en in het laatste kruisrak wat verdedigender als je tenminste goed ligt. - Heb je geen goede bootsnelheid dan is vaak de enige mogelijkheid wat meer risico nemen en wat extremere slagen maken. Heb je een goede bootsnelheid, vermijd dan zoveel mogelijk alle risico's.

De 5% REGEL

Vaak zie je in een kruisrak dat de gehele kopgroep een bepaalde zijde aanhoudt. Als je er achter ligt is het verleidelijk de andere zijde te kiezen. De redenering is dan dat je 50% kans hebt. Immers of de ene kant is goed als de wind draait of de andere. En zit jij aan de goede kant dan pak je ze allemaal. De praktijk is echter dat je maar 5% kans hebt want negen van de tien keer zit je toch fout en heeft de kopgroep de goede kant gekozen. En dat is geen kwestie van geluk want zij hebben waarschijnlijk een aanwijzing gezien waardoor die kant beter is die je zelf over het hoofd hebt gezien. Bij hen is het geen gok, zij weten wat zij doen en dat is dan ook meteen de reden waarom zij voorop liggen.

LINKS OF RECHTS

Op een gegeven moment komt die vraag toch aan de orde. Meestal zo'n tien minuten voor de start, althans bij een indewindse start, en anders in ieder geval voor het ingaan van het kruisrak. Laten we eens een heel aantal dingen buiten beschouwing laten zoals:

- Welke kant gaan onze directe tegenstanders op.
- Wat is in verband met de stroom de gunstigste zijde van het kruisrak.
- Welke zijde van de startlijn is het gunstigst en weegt dat op tegen een minder gunstige slag in het begin.
- Hoe is de windrichting ten opzichte van de richtingen die we voor de start hebben gemeten.

Wat we dus eigenlijk willen weten is: hoe komen we het snelst bij de bovenboei? Door eerst de bakboord slag te maken en dan de stuurboord, of andersom. Welke aanwijzingen zijn er en hoeveel waarde moet je er aan hechten? Laten we er eens een aantal op een rijtje zetten.

- Indien het een lang kruisrak is van 10 mijl of meer en er is geen enkele indicatie voor een verandering in windkracht of windrichting, het weerbeeld is uitermate stabiel en de baan ligt ver uit de wal dan is de enige aanwijzing dat de wind in de loop van de dag waarschijnlijk iets rechtsom zal gaan in verband met het draaien van de aarde, het zogenaamde met de zon meedraaien, waardoor beginnen met de stuurboordslag een voordeel biedt.
- Dezelfde baan, dezelfde omstandigheden, maar nu hebben we een weerbericht dat de wind in de loop van de dag gaat krimpen. Omdat een kruisrak van 10 mijl toch al gauw een twee uur duurt bestaat er een behoorlijke kans dat de wind tijdens het kruisrak al wat linksom zal lopen. De bakboordslag direct na de start is dus de beste optie. Indien het kruisrak korter is, bijvoorbeeld twee mijl, en de bovenboei ligt dicht onder de wal, bijvoorbeeld een halve mijl, dan wordt de situatie heel anders. Het kruisrak duurt misschien maar een half uur zodat de waarde van het met de zon meedraaien van de wind te verwaarlozen is terwijl ook de waarde van de weersvoorspelling stukken minder wordt. Nu gaan de volgende factoren tellen:
 - Door de wal krijgt de wind vaak een afbuiging loodrecht op de wal. In dat geval is eerst een bakboordslag gevolgd door een stuurboordslag evenwijdig aan de wal het gunstigst.
 - Bij heel licht weer kan eerst de bakboord slag ook gunstig zijn omdat er onder de wal misschien wat thermiek ontstaat.
 - In de verte staat een schoorsteen waarvan de rook aangeeft dat de wind verder op behoorlijk ruimt. Dit is een heel sterke aanwijzing om met een stuurboord slag te beginnen.

- Ergens verder op in het kruisrak vaart een jacht extreem hoog over bakboord. Dit is ook een heel sterke aanwijzing om met de stuurboord slag te beginnen en over bakboord te gaan liggen op het moment dat je in die andere windrichting terechtkomt.

- Aan de rechterkant van het kruisrak hangt een bui. Een redelijk sterke aanwijzing om met een stuurboord slag te beginnen en naar de bui toe te zeilen. In of onder de bui kun je dan van de winddraaiingen en de eventueel sterkere wind profiteren.

- Aan de rechterkant van het kruisrak staat een behoorlijke golfslag die om een landtong heen komt. Aan de linkerkant van het kruisrak onder de wal is het water vrijwel vlak. Indien er geen specifieke aanwijzingen zijn om eerst de stuurboord slag te maken, is eerst de bakboord slag en daarna de stuurboord slag naar de boei toe gunstiger in verband met het vlakke water.

Dit zijn zo maar een aantal factoren die de keuze van een zijde van het kruisrak bepalen. Uiteraard zijn er nog meer te bedenken. Dan dienen die afwegingen nog te worden gecombineerd met de tactiek ten opzichte van de tegenstanders en eventueel met de stroom. Uit dat complexe plaatje moet dan een keuze en een strategie rollen. Vandaar waarschijnlijk dat gezegd: "in het kruisrak wordt de wedstrijd beslist". Op zich is er dan ook nooit een vast recept te geven hoe je een kruisrak moet varen. Het enige belangrijke is dat je je bewust wordt wat er allemaal in meespeelt, dat je alle factoren op hun juiste waarde leert schatten en je op die manier de factor geluk vrijwel geheel uitschakelt.

DE LAY-LIJN.

"Pak je hoogte, want je kunt hem nodig hebben" is een nog vaak gehoorde kreet. Een kreet echter die vaak meer kwaad dan goed doet. Hieronder twee voorbeelden.

- Een jacht ligt op de lay-lijn naar de bovenboei. Door telkens in de ruimer inkomende vlagen wat op te sturen volgt zij een lijn om op het laatste moment af te vallen naar de boei. Het resultaat is een veel langere weg dan de rechte weg naar de boei. Tevens zal de snelheid lager zijn dan wanneer de koers naar de boei wordt aangehouden en de schoten in de ruim inkomende vlagen wat worden opgevierd. Vaak wordt als argument aangevoerd: "maar als de wind op het laatste stukje wat scherper inkomt haal ik de boei niet". Stel dat dat inderdaad gebeurt en er moet op het laatste nog een klein klapje worden gemaakt. Dit is meestal toch altijd nog veel voordeliger dan wanneer er steeds hoog aan de wind was gezeild.

4. HET VOORDEWINDSE RAK

"Zelfs een bos stro zeilt voor de wind", hoor je nog wel eens laatsdunkend opmerken. Inderdaad, maar een beetje wedstrijdzeiler legt het voordewindse rak toch aanzienlijk sneller af dan bovengenoemde bos stro. Eigenlijk wordt met deze opmerking gesuggereerd dat een voordewindse rak maar een saai en dom rak is waarin weinig eer te behalen valt. Niets is echter minder waar. In een voordewindse rak kun je net zo goed als in een kruisrak van de windschiften en verschillen in windkracht gebruik maken, nog daargelaten de tactiek die je ten opzichte van je tegenstanders kunt toepassen.

Eerst iets over de optimale snelheid voor de wind. Net als in een kruisrak bestaat er een optimale hoek ten opzichte van de windrichting waarbij de V.M.G. (velocity made good) of wel de snelheidscomponent in een richting plat voor de wind het grootst is. Dit houdt in dat je soms een koers moet sturen die aanzienlijk afwijkt van de rechtstreekse koers naar de onderboei om daar toch het snelst te komen. Dit wordt ook wel het afkruisen van het voordewindse rak genoemd. De hoek die je ten opzichte van een plat voordewindse koers moet maken is hoofdzakelijk afhankelijk van: - a) het type boot - b) de windkracht en als bijkomende factor is er nog de golfslag, waardoor je al dan niet kunt surfen. In het algemeen kun je stellen: hoe lichter en sneller de boot en des te minder wind, hoe meer je af moet wijken van een koers plat voor de wind. Catamarans en snelle zwaardboten als een Flying Dutchman leggen het voordewindse rak met licht weer het snelst af door wel tot 45 graden af te wijken van een plat voordewindse koers. Naarmate het harder gaat waaien wordt deze hoek verkleind. Zware platbodems daarentegen hoeven met lichtweer maar weinig van hun plat voordewindse koers af te wijken en kunnen zodra het een beetje door gaat waaien het gunstigst een koers plat voor de wind varen. Voor ieder schip is een diagram te maken voor een bepaalde windkracht waaruit af te lezen valt wat de gunstigste hoek is voor de wind. VEEL GIJPEN. Onwillekeurig wordt gijpen nogal eens zo veel mogelijk vermeden. Het gijpen op windschiften in een voordewindse rak is echter net zo belangrijk als het overstag gaan op windschiften in een kruisrak.

TAKTIEK

De tactiek met betrekking tot te verwachten veranderingen in windkracht en windrichting is een ander facet. Eerst de windkracht. Is het rak niet plat voor de wind maar komt de wind iets schuin van achteren in, vraag je dan af of de wind naar alle waarschijnlijkheid zal toe- of afnemen. Is de wind afnemend ga dan eerst wat meer plat voor de wind varen. Dit heeft als voordeel dat je ten eerste de wind iets langer houdt als hij er uit zakt, maar wat veel belangrijker is, je kunt op-reachen in de tweede helft van het rak als de wind afneemt en dat is zoals we in de eerste drie schetsen hebben gezien belangrijker naarmate de wind meer afneemt. Verwacht je dat de wind toeneemt, stuur dan eerst wat hoger. Je krijgt de toenemende wind dan het eerst en kunt tevens in de toegenomen wind makkelijk wat lager gaan sturen. Als het voordewindse rak plat voor de wind is en het maakt niet uit of je over bakboord of stuurboord gaat liggen, probeer dan te beredeneren of de wind eventueel zal gaan draaien en zo ja welke kant op. Als je verwacht dat de wind zal gaan ruimen begin dan met over bakboord te gaan liggen. Op het moment dat de wind ruimt kun je gijpen en over stuurboord naar de boei toe reachen. Degene die over stuurboord is begonnen moet op het moment dat de wind ruimt nog steeds plat voor de wind naar de onderboei toe. Uiteraard komt ook vaak genoeg de situatie voor waarbij je geen aanwijzingen hebt of de wind zal toe- dan wel afnemen, noch of de wind gaat ruimen of krimpen. Zijn er in zo'n geval geen andere boten in de buurt dan is het meestal het veiligst om in de buurt van de rumpline de optimale hoek voor de wind te sturen en op de windschiften te gijpen. Komt er dan een verandering in windkracht of -richting dan ben je niet verloren. Zitten er andere boten vlak voor je of vlak achter je dan is het verstandig direct bij het ingaan van het voordewindse rak aan die zijde van de rumpline c.q. andere boten positie te kiezen dat je bij de onderboei recht op ruimte hebt als je er met meerdere boten tegelijk aan komt.

VLAGEN EN GOLVEN.

Deze hebben invloed op de optimale hoek die je voor de wind kunt sturen. Ten eerste de vlagen. In het algemeen kun je als de wind toeneemt lager gaan sturen. Bij vlagerig weer is het dan ook een kwestie van veel sturen. In de vlagen afvallen en tussen de vlagen wat opsturen om aan de optimale snelheid voor de wind te komen. Uiteraard kan dit met harde wind bij schepen die de neiging hebben snel te gaan rollen wel eens een probleem geven omdat hiermee het rollen tegelijk bevordert wordt. Het wordt in dat geval vaak een kwestie van een compromis. De golven: als golfhoogte en windkracht zodanig zijn dat er gesurft kan worden treden er nog andere effecten op. Als niet plat voor de wind gevaren wordt komt op het moment dat de boot begint te surfen door de grote snelheidstoename de schijnbare wind een stuk scherper in. Tijdens de surf kan dan ook een flink stuk lager gestuurd worden, mits op het moment dat de boot begint af te remmen maar weer wordt opgestuurd. Zijn de golven redelijk hoog en de wind niet te hard dan gebeurt het ook dat de snelheid van de boot tijdens de surf gelijk aan- of hoger dan de windsnelheid is. Hierdoor wordt de schijnbare wind nul of komt zelfs recht van voren in. Op die momenten kan er nog een stuk lager worden gestuurd, in feite een stuk over de gijp heen. Het voordeel hiervan is dat er flink extra laagte wordt gewonnen en dat de boot langer blijft surfen omdat er iets schuin van de golf wordt afgeleden in plaats van recht voor de golf uit. Dit over de gijp van een golf afglijden wordt nog vergemakkelijkt door de boot flink naar loef te laten hellen waardoor vrijwel geen roeruitslag hoeft te worden gegeven.

TAKTIEK

Voor de wind zijn er twee bekende tactieken. Een om aan te vallen: het afdekken. Een om te verdedigen: het loeven. Ik kan daarover alleen maar zeggen: " gebruik ze zo min mogelijk". Afdekken lijkt heel leuk, maar wat gebeurt er in de praktijk? De boot die afgedekt wordt zal meestal wat oploeven of afvallen om vrije wind te krijgen. Blijf je hem dan volgen dan wijk je behoorlijk van je optimale koers af, wat ten koste van je positie ten opzichte van de andere boten in het veld gaat. Het heeft dan ook alleen maar zin als het vlak voor een boei gebeurt en je zodoende nog net ruimte kunt krijgen of indien er sprake is van je directe tegenstander in het klassement in een van de laatste wedstrijden. Als je iemand toch door middel van afdekken wilt passeren realiseer je dan dat dat alleen zin heeft als je tot vlak op zijn spiegel vaart en dan weggijpt. Gijp je niet weg en probeer je hem aan loef te passeren dan zal hij ongetwijfeld gaan loeven waardoor je en er niet langs komt en je een hoop afstand op je andere tegenstanders verspeelt. Loeven heeft voor een boot die voorop ligt alleen maar zin als hij door middel van kort te loeven zijn tegenstander er vanaf kan laten zien verder nog te proberen aan loef te passeren. Gaat de loefpartij langer door dan kan hij zijn directe tegenstander er achter houden (mits deze niet sneller is) maar wordt hij aan lij vaak tegelijkertijd door diverse andere tegenstanders gepasseerd. Wel is het zinnig om te loeven indien een gesloten rij boten van achteren komt opzetten. In dat geval word je wel gedwongen omdat zodra er een passeert aan loef en je wind wegneemt de hele rij er langs komt. Als je van achteren komt en je wilt aan loef passeren heeft dat alleen zin als je echt wat sneller bent. Pak dan bovendien ruim van tevoren wat extra hoogte zodat het voor de boot aan lij moeilijk wordt even snel naar je toe te komen om te gaan loeven. Tevens zal de boot aan lij niet zo gauw geneigd zijn te gaan loeven omdat hij geen afdekking c.q. vuile wind van je te vrezen heeft op die afstand. Vrijwel kansloos ben je als je iemand eerst tot vlak op zijn spiegel vaart en dan aan loef probeert te passeren. Als degene aan lij die je probeert te passeren dan kwaad wil schopt hij zijn helmstok naar lij waardoor jij een zodanig korte binnenbocht moet maken dat dit nooit lukt. De boot aan lij staat echter ondanks dat hij je raakt volkomen in zijn recht.

WEL OF GEEN SPINNAKER

Natuurlijk als het even kan zet je de spinnaker er bij, want dat scheelt aanzienlijk in snelheid. Maar wanneer heeft het nog zin en wanneer niet meer? Om te beginnen hoe scherp is het ruime rak ten opzichte van de wind. Een redelijke maatstaf is dat wanneer de wind dwars of ruimer in komt een spinnaker voordeel biedt. Een uitzondering hierop is wanneer de boot teveel helt. Ook al komt de schijnbare wind ruim genoeg in, als de helling te groot wordt is een spinnaker niet effectief meer. Soms is er sprake van een grensgeval. Zonder spinnaker ligt de boot redelijk recht en zou er nog wel wat meer zeil op kunnen. Met spinnaker helt de boot teveel en dreigt steeds uit het roer te lopen. Een oplossing is dan wel de spinnaker te zetten maar grootschoot en... giekneerhouder helemaal op te vieren waardoor helling en roerdruk nog net acceptabel zijn. Een reden om geen spinnaker te zetten op het voordewindse rak kan een te harde wind zijn. Dit is echter een zeer subjectieve reden. In vrijwel alle gevallen kunnen boot en spinnaker het wel aan en is het puur afhankelijk van de kunde en ervaring van stuurman en bemanning. In zo'n geval is het een afwegen van risico en wat je er mee kunt winnen of verliezen. Lig je ver voor neem dan zo min mogelijk risico en zet hem niet. Je hebt dan trouwens een goede kans dat de boten achter je hem ook niet zetten. Doen ze dat wel dan kun je hem altijd nog zetten als ze te dichtbij komen. Lig je niet voorop dan kun je alleen maar naar voren komen door hem wel te zetten en te hopen dat er op de boten voor je iets fout gaat. Jij hebt niets te verliezen, de boten voor je wel.

KOFFIE IN HET KRUISRAK

In het kruisrak ga je toch ook geen koffie zetten of een pilsje drinken? Vreemd genoeg wordt dit in de voordewindse rakken nogal eens gedaan. Ik hoop echter met het bovenstaande wat meer belangstelling voor de zo vaak ondergewaardeerde voordewindse rakken te hebben gewekt. Een voordewindse rak is in feite ook een kruisrak. Net als aan de wind is er ook hier sprake van een optimale hoek ten opzichte van de wind, van kruisen en van tactiek. Alleen heet het hier geen overstag gaan, maar gijpen. En een alerte bemanning kan hier ook veel verdienen door op winddraaiingen te letten. Het enige verschil is dat hij in plaats van naar voren, naar achteren moet kijken.

5. BOEIEN RONDEN

“Wat valt daar nu over te vertellen, hoor ik menigeen denken. Zo snel mogelijk er naar toe en dan er vlak langs! Dat is toch de snelste manier? Ja, wel de snelste manier, maar meestal niet de beste. Het gaat er namelijk niet om wie het snelst en het dichtst langs een boei gaat, maar wie het eerst door de finish komt. De boei vormt namelijk wel het einde van een rak, maar is geen finish. Tevens vormt de boei het begin van een nieuw rak en dat is in feite veel belangrijker. De manier waarop je de boei rondt, bepaalt namelijk in grote mate je uitgangspositie voor het volgende rak.

Of die uitgangspositie goed dan wel slecht is. Het best is dit te illustreren aan de hand van een aantal voorbeelden, waarbij een onderscheid dient te worden gemaakt tussen situaties waarbij je geheel vrijliggend de boei rond of in gezelschap van andere boten. Een feit is dat naarmate de boei dichterbij komt, het adrenalinegehalte in het bloed van de wedstrijdzeiler tot een grote hoogte stijgt. Er komt min of meer een waas voor zijn ogen, hij of zij kijkt niet meer vooruit, situaties die logischerwijs zullen gaan ontstaan worden niet meer van tevoren nuchter ingeschat en de waas voor de ogen voorkomt iedere objectieve beoordeling en tijdige beslissing. Na het ronden zakt de adrenaline, de waas trekt op en onze vriend bevindt zich in een uiterst beroerde positie, waarbij hij zich afvraagt hoe dat nu ooit heeft kunnen gebeuren. En denk nu niet van ach dat gebeurt alleen bij beginners. Nee ook gerenommeerde wedstrijdzeilers met vele jaren ervaring gaan nog steeds bij het ronden van boeien in de fout. Ga maar eens bij een onderboei liggen kijken bij wedstrijden met grote velden. Je weet niet wat je ziet en... hoort! Goed, het is makkelijk kritiek te hebben; maar wat doen we er aan? Haast iedere situatie is weer anders. Een ding is echter steeds weer hetzelfde: degene die het hoofd koel houdt, logisch nadenkt en de situaties die gaan ontstaan van tevoren aan ziet komen, komt het beste rond de boei.

DE IDEALE RONDING

Er even van uitgaande dat er geen andere boten in de buurt zijn en er geen stroom staat, wat is dan de ideale manier van een boei ronden?

- Om te beginnen is het belangrijk dat er zoveel mogelijk snelheid in de boot wordt gehouden. Dit houdt in geen extreme roeruitslag geven.
- Eventueel de snelheid tijdens het ronding nog opvoeren door te profiteren van de gunstigere invalshoeken van de wind tijdens het draaien.
- Er voor zorgen dat direct na de ronding de boot in de meest gunstige uitgangspositie voor het nieuwe rak ligt.

Vaak voorkomende slechte rondingen zijn bijvoorbeeld:

Voor de wind vlak langs de boei varen waardoor er pas met draaien begonnen kan worden nadat de boei is gepasseerd. Hierdoor kom je meteen lager liggen in het nieuwe kruisrak dan boten die de boei wel goed ronden. Ook kost dit veel snelheid omdat er kort gedraaid wordt om niet nog meer hoogte te verliezen. Boten die een boei 'soepel' ronden zullen tijdens het langzamere oploeven nog wat extra snelheid krijgen.

Iets boven de gijpboei sturen waardoor je vlak voor de boei even voor de wind kan varen om te kunnen gijpen zonder dat de spinnaker inklappt. Direct na het gijpen kan je dan oploeven en al op de nieuwe koers met volle spinnaker vlak langs de boei varen. Het lijkt goed, maar je kan pas met gijpen beginnen op het moment dat de boei gepasseerd is. Je moet dan een korte draai maken waardoor de boot afremt en de kans dat de spinnaker vol gehouden kan worden is dan uiterst klein. Bovendien is de kans groot dat de spinnaker tussen de mast en de voorstag doorwaait. Maak gewoon een ruime bocht om de boei.

Te scherp draaien om de bovenboei. Rondt de bovenboei met een ruime bocht waardoor de boot tijdens het langzamere afvallen accelereert in plaats van afremt. Tevens wordt de spinnaker gehesen terwijl de boot nog niet plat voor de wind ligt en de genua dus tijdens het hisen nog mee blijft trekken. Hiermee voorkom je ook dat je snel wordt afgedekt.

REMMEN IS WINNEN

Hoe raar het ook klinkt, door voor een boei tijdig af te remmen valt er vaak veel te verdienen. Uiteraard gaat het hier niet om de situatie waarbij je geheel vrij van andere boten de boei rond maar om situaties waarbij je in gezelschap van andere boten de boei nadert. Stel je nadert als buitenste boot van een groep boten voor de wind de onderboei. Als je dan wat eerder de spinnaker wegneemt en daardoor wat afremt dan kan je mooi aansluiten achter de binnenste boot. Vaak is het zo dat de binnenste boot vlak langs de boei vaart en dus een slechte ronding maakt. Je kan dan zelf in het ontstane gat sturen en met snelheid aan het nieuwe kruisrak beginnen. De rest van de groep spinnakert tot het laatste moment fanatiek door en zijn in het kruisrak nog bezig de boei op te ruimen.

Stel, je nadert de onderboei met vlak achter je een andere boot en op het moment dat je de cirkel van twee scheeps lengten vanaf de boei bereikt lig je vrij voor. Hij mag dus niet meer aan loef van je boord aan boord komen en om ruimte vragen. Als hij vlak achter je blijft varen kan hij na het ronding van de boei meteen weg draaien om vuile wind te vermijden. Als hij dat doet zal het moeilijk voor je zijn om meteen met hem mee te draaien en hem vast te houden omdat je dan waarschijnlijk zelf in de vuile wind komt te liggen; hij ligt dan immers in de gunstige lijpositie. Als je nu voor het bereiken van de boei iets afremt door middel van de spinnaker eerder weg te halen, de schoot te dicht te trekken of even met veel roeruitslag te loeven en weer af te vallen. Dan komt het schip dat achter je voer, met meer snelheid opzetten en naast je. Aan loef kan dat niet omdat hij geen recht op ruimte heeft, dus moet hij aan lij boord aan boord komen. Hij moet jou nu ruimte geven en eindigt na het ronding van de boei in een situatie achter en onder je in je vuile wind. Om daar uit te komen kan hij twee dingen doen. Of een stuk afvallen waardoor je een grotere voorsprong op hem krijgt, of eerst een stukje afvallen en dan overstag gaan waardoor jij weer in de gelegenheid bent voor en boven hem te draaien en hem zodoende in je vuile wind te houden.

Dit zijn zo maar wat voorbeelden van situaties bij boeien waarin het even afremmen voor de boei winst oplevert. Er zijn natuurlijk nog legio voorbeelden te bedenken. Maar die zijn allemaal op dezelfde manier te benaderen en te beredeneren. Waar het mij om gaat is er op te wijzen hoe belangrijk het is het hoofd koel te houden en van tevoren op een situatie in te spelen. Soms zie je situaties bij boeien al een half rak van tevoren aan komen. Wind van achteren die door komt in een voordewinds rak waardoor het hele veld in elkaar loopt en tegelijk bij de onderboei aan komt. Boten die aan de zijkant van het veld liggen voor de wind, maar die vlak voor de onderboei met veel snelheid op komen rechen. Allemaal dingen die je aan kunt zien komen en waartegen je tijdig je maatregelen kunt nemen. Zorgen dat je niet afgedekt wordt door een hele horde boten vlak voor de onderboei, dat je aan de binnenkant zit ten opzichte van de boei als het veld in elkaar schuift etc. Gun je de tijd om situaties in te schatten en de juiste tactische beslissingen te nemen in plaats van alleen maar tot vlak naast de boei zo hard mogelijk te varen. Door de spinnaker twintig meter langer te laten staan win je misschien drie meter, maar door de boei niet goed te ronding verlies je er zo vijftig. Vergeet in feite dat de boei het eind van een rak aangeeft, maar realiseer je dat hij de startlijn voor het volgende rak is. En zoals bekend is een goede start de halve wedstrijd.

6. HET WEDSTRIJDREGLEMENT

Ieder spel heeft zijn spelregels, zo ook het wedstrijdzeilen. Zonder behoorlijke spelregels ontaardt ieder spel en iedere sport direct in een puinhoop. Maar... datzelfde gebeurt als de spelregels er wel zijn, maar de deelnemers kennen ze niet. Bij ieder ander spel wil je toch ook eerst de spelregels weten voordat je het spelletje gaat spelen? Waarom bij het wedstrijdzeilen dan niet? Het vaak gehoorde argument: "ach, ik ben niet zo fanatiek, ik vaar af en toe gewoon een wedstrijdje voor mijn plezier mee," doet daar niets aan af. Iedereen vaart voor zijn plezier en fanatiek of niet, als je de voorrangsregels niet kent geeft dit problemen.

Problemen waaruit ook gemakkelijk aanvaringen en schade kunnen ontstaan. En dat geldt heus niet alleen voor belangrijke nationale of internationale wedstrijden, maar evengoed voor onderlinge clubwedstrijden, avond- of winterwedstrijden. Koop dan ook eerst het zeilwedstrijd reglement en lees het eens een paar avonden door. Neem er wat lucifers bij om de diverse situaties in beeld te kunnen brengen en schets eventueel die situaties die niet direct duidelijk zijn. Misschien is het in het begin een wat droge kost maar behalve dat je de spelregels nodig hebt om het spel te kunnen spelen, kun je er ook je tactiek op baseren. En dan wordt het spel een stuk leuker en is het reglement niet alleen meer droge kost. Voor diegenen die het wedstrijd reglement langere tijd geleden hebben doorgenomen geldt: Doe het gerust nog eens! Want het reglement wordt iedere vier jaar na de olympische spelen herzien. Daarbij worden voor zover nodig artikelen aangepast en definities herschreven, om het reglement zo goed mogelijk aan te passen aan de huidige wedstrijdzeilerij.

7. PROTESTEREN

"Bij zeilwedstrijden zijn er over het algemeen geen scheidsrechters op het water aanwezig. Wat dus te doen als iemand tijdens de wedstrijd een overtreding begaat of als er een aanvaring ontstaat zonder dat de schuldige er zijn consequenties uit trekt? Soms is ook niet direct duidelijk wie de schuldige is. Voor dergelijke situaties is het "protesteren" in het leven geroepen. De mogelijkheid om de vermeende overtreding tegen het wedstrijd reglement door een ander jacht aan een comité van deskundigen voor te leggen. Dit comité, "het protest comité", doet aan de hand van het wedstrijd reglement en de feiten die boven tafel zijn gekomen een uitspraak waarbij de schuldige(n) wordt gestraft. Deze straf bestaat vrijwel altijd uit een diskwalificatie voor de desbetreffende wedstrijd.

Hoe gaat dat protesteren nu in zijn werk? Hiervoor bestaan een aantal regels. Een jacht dat meent dat een ander jacht een overtreding tegen het wedstrijd reglement begaat en wil protesteren moet onmiddellijk zijn protestvlag zetten. Een protestvlag is seinvlag B of een rode rechthoekige vlag. Deze vlag moet op een opvallende wijze worden getoond (bijvoorbeeld in hoofdwant of achterstag) en blijven staan tot na de finish. Verder dient degene die wil protesteren zijn tegenstander direct hiervan op de hoogte te brengen. Het roepen van het woord "protest" is daarvoor voldoende. Vervolgens moet binnen een bepaalde tijd na de finish het protest schriftelijk worden ingediend bij het wedstrijd bureau. Hiervoor zijn speciale protest formulieren bij de organisatie verkrijgbaar. Op dit formulier dient een aantal gegevens met betrekking tot namen, bootnamen, zeilnummers en dergelijke te worden ingevuld en daarnaast het nummer van het artikel van het wedstrijd reglement dat de tegenstander heeft overtreden. Verder wordt gevraagd naar een aantal situatieschetsen van het voorval en een korte omschrijving. Ook getuigen van het voorval kunnen op dit formulier worden vermeld. Tot zover de theorie van het protesteren.

WANNEER PROTESTEREN?

In een paar situaties ben je zelfs verplicht te protesteren. Namelijk wanneer je een andere boot of een merkteken van de baan raakt waarbij je vindt dat het niet jou fout is maar dat je door de fout van een ander in die situatie bent gekomen. Dat wil zeggen je geeft niet op en draait ook geen strafroede(s). In dat geval moet je protesteren tegen degene die jou door zijn fout in die situatie heeft gebracht omdat je anders zelf gediskwalificeerd wordt. In alle andere gevallen kun je protesteren. Besef wel dat protesteren een onderdeel van het spel is. Het is gewoon een spelregel die er niet voor niets is. Moet je dan bij iedere vermeende overtreding direct protesteren? Nee, zeker niet. Moet je dan behalve als het niet anders kan ieder protest maar vermijden? Nee, ook dat niet. Wanneer moet je dan wel protesteren en wanneer niet? Hiervoor is geen vaste regel te geven, dat moet namelijk iedereen voor zichzelf afwegen. Je kunt hier tegenin brengen: "als ik wil protesteren, dan moet ik direct de protestvlag zetten en heb ik dus weinig tijd om het te overwegen". Dat is niet helemaal waar, want je kunt altijd je protestvlag zetten en je tegenstander aanroepen. Onderweg van de finish naar de haven kun je er nog eens over na denken en dan alsnog besluiten je protest niet in te dienen zonder dat dit enige consequenties heeft. Laten we echter een misverstand uit de wereld ruimen en wel dat protesteren onsportief zou zijn. Het is doodgewoon een spelregel, dus ook een onderdeel van het spel. Zelf ben ik er niet voor om bij ieder wisselwasje te protesteren. Ik vind het persoonlijk erg van de situatie afhangen. Of iemand bewust het reglement overtreedt of onbewust in een verkeerde situatie verzeild is geraakt. Of iemand bewust grote risico's neemt om verder naar voren te komen of gewoon pech heeft omdat hij door een winddraaiing op het laatste moment de situatie verkeerd heeft ingeschat. Ook maakt het voor mij verschil of iemand die een vergissing maakt normaliter altijd sportief zeilt of dat hij het nooit al te nauw neemt met het reglement en er van uit gaat dat er toch niet tegen hem geprotesteerd wordt. Maar nogmaals dit zijn mijn persoonlijke overwegingen.

GELIJK KRIJGEN OF GELIJK HEBBEN

Nu de praktijk van het protesteren. Je kunt het opsplitsen in twee gevallen. In het ene geval protesteer je zelf, in het andere geval wordt er tegen je geprotesteerd. Toch hebben deze twee gevallen een heel aantal dingen gemeen. Om te beginnen gaat het er niet om of je gelijk hebt, want daar koop je niets voor, maar of je gelijk krijgt. Verplaats je daartoe eens in de plaats van een protestcomité. Zij moeten oordelen aan de hand van wat zij horen van de betrokken partijen en de getuigen. Zij zijn er op het water niet bij geweest. Verklaringen die overeenstemmen wegen zwaar. Bij verklaringen die elkaar tegenspreken gaat het er vaak om wie volgens het wedstrijd reglement de bewijslast heeft. Ook al was de situatie op het water nog zo duidelijk en ben je rotsvast overtuigd van je gelijk (of ongelijk), hoe het afloopt is helemaal afhankelijk van hoe je het brengt of hoe je je verdedigt. Het protestcomité heeft de overtreding immers niet gezien.

MAG JE LIEGEN?

Slik, een moeilijke vraag! Ik ben geneigd te zeggen ja, mits het protestcomité er maar niets van merkt. Ik weet dat ik me hiermee waarschijnlijk impopulair maak bij een hele hoop lezers, maar laat mij uitleggen waarom ik ja zeg. Om te beginnen wordt er nooit voor honderd procent de waarheid gesproken tijdens een protestbehandeling (evenals in de rechtszaal trouwens). Dat kan gewoonweg niet. "Wat was de afstand tussen uw boot en die van uw tegenstander op het moment dat U overstag ging?" "Eh, ongeveer twintig meter." "Hoever was die andere boot bij U vandaan op het moment dat hij overstag ging?" "Eh, maximaal vijf tot tien meter." Wie liegt er nu? Waarschijnlijk beiden! Doen ze het expres? Waarschijnlijk niet eens, iedereen heeft immers de neiging om situaties of afstanden in zijn voordeel in te schatten. Ook onbewust. Bekend is toch het feit dat als de politie na afloop van een aanrijding of een misdaad aan getuigen de toedracht c.q. een signalement vraagt, er nooit twee verhalen overeen komen. Goed we kunnen het in plaats van liegen ook vergissen of iets bezijden de waarheid spreken noemen, maar voor het protestcomité c.q. de uitspraak maakt dit niets uit. Iemand die om ruimte bij een boei vroeg maar eigenlijk iets te laat boord aan boord kwam krijgt een protest tegen zich. Wat denk je dat hij antwoordt op de vraag of hij tijdig boord aan boord lag? "Nee, dat niet, maar ik vond het toch wel gezellig om even bij het protestcomité langs te komen en duidelijk bevestigd te zien dat ik fout was, wat ik dus zelf ook al wist". Nee, natuurlijk niet! De man houdt vol dat hij wel tijdig boord aan boord lag, en geef hem eens ongelijk. En omdat er in het grijze gebied tussen "zich vergissen, iets bezijden de waarheid spreken, overdrijven, liegen en een leugentje om bestwil" toch geen scheidslijn te trekken valt, ga ik er maar gewoon van uit dat er bij de behandeling van een protest ook gelogen wordt. En dat is nog steeds niet verboden in het reglement.

ALS JIJ PROTESTEERT

Wat moet je dan doen om zoveel mogelijk kans van slagen te hebben? Hieronder volgen een aantal dingen die je naar mijn mening moet doen dan wel laten. -- Zet direct je protestvlag en roep je tegenstander(s) luidkeels aan. Liefst zo hard mogelijk zodat andere boten in de buurt het ook duidelijk horen. Die kun je dan meteen als getuigen vragen. Daarom is het goed hen meteen op de situatie attent te maken. -- Wijs bij de finish op je protestvlag totdat het comité een teken geeft dat ze hem gezien hebben. -- Zoek direct aan de wal je getuigen op en vraag hen wat ze gezien hebben en ook wat ze kunnen en willen verklaren. Stemt hun versie van het incident niet overeen met de jouwe en kun je ze niet op een lijn krijgen, vergeet ze dan. Beter geen getuige dan een slechte getuige, want die werkt alleen maar in je nadeel.-- Laat je niet uit je tent lokken door je tegenstander. Als hij wil weten waarom je tegen hem protesteert en met je wil discussiëren vertel hem dan dat hij dat straks bij de behandeling van het protest wel hoort. Waarom zou je hem helpen door middel van gegevens om zijn verdediging beter voor te bereiden? Ook kost het te veel van je op dat moment zeer kostbare tijd, waardoor je makkelijk in tijdnood komt bij het invullen van je protestformulier of het zelfs te laat indient waardoor het automatisch ongeldig wordt. -- Vul je protestformulier exact in. Schrijf duidelijk leesbaar. Maak drie of vier situatieschetsen in chronologische volgorde. Dat wil zeggen een of twee van de situatie vlak voor het incident, een van de situatie tijdens het incident en eventueel een van de situatie er vlak na. Zorg er voor dat de verhoudingen kloppen! Dat wil zeggen teken op de juiste schaal. Het maakt een rare en onzekere indruk als je later praat over een afstand van twee scheepslengten tussen de boten en op je situatieschets is de afstand een scheepslengte. Teken ook de windrichting en eventuele stroomrichting in iedere situatieschets. Geef aan over welke boeg de zeilen staan van de betrokken boten, zet hun zeilnummer er steeds bij en zorg dat ze de goede hoek maken ten opzichte van de windrichting. Zorg er ook voor de positie van je eventuele getuigen op de juiste wijze in je situatieschetsen te tekenen. Immers van hun positie hangt af wat zij gezien kunnen hebben. Vermijd onmogelijkheden. Bijvoorbeeld twee gelijke boten die beide vrij aan de wind varen en waarin, van de ene situatieschets naar de volgende, de één een twee keer zo grote afstand heeft afgelegd als de andere. Maak je omschrijving van het voorval logisch, kort en bondig. Bijvoorbeeld bij een bakboord stuurboord situatie als volgt: " H27 zeilde in het tweede kruisrak van de baan over bakboord aan de wind. H22 naderde over stuurboord aan de wind. H27 riep H22 aan. H22 vervolgde haar koers. H27 viel af om een aanvaring te vermijden. Op dat moment ging H22 overstag en kon H27 een aanvaring niet meer voorkomen. H27 raakte met haar steven H22 aan de bakboordzijde van haar spiegel." Vermijdt zinnen als: " en ik zei nog tegen mijn bemanning dat kan niet" of "en daarom is hij fout" of "hij probeert altijd over stuurboord er voor langs te komen!" Eenmaal bij het protestcomité is het een kwestie van je even voorstellen, niets zeggen voordat je wat gevraagd wordt en vooral rustig blijven en logisch nadenken. Eerst zal jou worden gevraagd de situatie nogmaals uit te leggen aan de hand van miniatuurbootjes of op papier. Zorg dat de situaties die je neerlegt of schetst precies overeenkomen met de situaties zoals je die op je protestformulier hebt geschetst. Zeg verder niets meer dan noodzakelijk. Hoe minder niet noodzakelijke informatie je geeft, hoe minder fouten je kunt maken. Vermijdt iedere emotie en treed vooral niet in de schoenen van het protestcomité door te vertellen wie er naar jouw mening fout is en waarom. Daarmee zou je het protestcomité overbodig maken en niemand vindt het nu eenmaal prettig om overbodig te zijn. Jij schetst hen alleen de situatie en zij zijn er om conclusies te trekken. Geef op hun vragen korte duidelijke antwoorden en aarzel vooral niet. Behalve wanneer zij vragen stellen die je nooit exact kunt beantwoorden. Bijvoorbeeld: "Hoe groot was de afstand op dat moment tussen beide schepen?" Zeg dan niet negentien meter want dat klinkt erg onwaarschijnlijk maar bijvoorbeeld: iets minder dan twee scheepslengten of ongeveer de breedte van mijn schip dus een meter of drie. Dat klinkt een stuk vertrouwd omdat je dan aan iets refereert waardoor je de afstand vrij nauwkeurig kon inschatten op dat moment. Daarna zal aan je tegenstander gevraagd worden de situatie en hoe die tot stand is gekomen door middel van de bootjes of een schets duidelijk te maken. Al wijkt zijn verhaal nog zo af, of al liegt hij dat hij groen en geel ziet, interrumpeer hem niet en maak je niet kwaad. Neem echter zijn verhaal goed in je op en probeer de zwakke punten of onwaarschijnlijkheden in zijn verhaal te vinden. Idem dito als de getuigen aan de beurt zijn. Daarna wordt je in de gelegenheid gesteld vragen te stellen. Let wel vragen, dus niet om opmerkingen te maken. Vermijd vooral in de fout te gaan door te zeggen: "Wat hij zei is niet waar" en meer van dat soort opmerkingen. Door middel van vragen kun je dat ook aantonen! Stel hem vragen waarop zijn antwoorden zijn eerdere uitleg van de situatie tegenspreken. Maak dat duidelijk aan het comité door hem daarna te vragen: "Hoe zei je daarnet tijdens je uitleg ook alweer dat de situatie was?" En laat daarbij het trekken van de conclusie dat hij zichzelf tegenspreekt over aan het protest comité!

Laten we eens een willekeurige voorbeeld nemen uitgaande van de situatie zoals hierboven genoemd. H27 stelt tijdens de uitleg voor het protestcomité dat H22 overstag ging toen de afstand tussen de boten nog maar een halve scheepslengte, zo'n vijf meter, was. H22 stelt dat de afstand tien meter was en dat hij makkelijk overstag kon gaan en al lang en breed aan de wind lag toe H27 haar raakte. De getuige van H22 bevestigt dit. Een moeilijke situatie voor H27. Het comité weet niet wie er liegt over de afstand H27 of H22 en de getuige spreekt in het voordeel van H22. Tijdens het vragen stellen gebeurt het volgende: H27: "Heb ik goed begrepen dat de afstand tussen onze boten tien meter was op het moment dat je aan je overstag manoeuvre begon?" H22: "Correct" H27: "Hoe lang duurt het overstag gaan?" H22: "Een drie seconden ongeveer denk ik." H27: "Hoe hard loopt je boot aan de wind?" H22: "Ruim vijf knoop." H27: "Hoeveel meter per seconde is dat?" H22: "Eh... zo ongeveer acht meter." H27: "Wat was de afstand tussen onze boten dus op het moment dat je overstag manoeuvre voltooid was?" H22: ".....Eh, nou ja als je het zo bekijkt een twee meter misschien". H27: "Bedankt verder geen vragen meer!" Dan stelt H27 nog een paar vragen aan de getuige van H22. H27: "Waar lag je op het moment dat H22 bij mij in de buurt overstag ging?" Getuige: "Een honderd meter recht achter je". H27: "Ging H22 recht voor mij overstag?" Getuige: "Correct". H27: "De schepen lagen dus op een lijn en jij kon vanuit jouw positie de afstand tussen H22 en H27 nauwkeurig inschatten?" Getuige: "Mmmm, ja, nou ja zo heel nauwkeurig natuurlijk ook weer niet". H27: "Heren, bedankt, ik heb verder geen vragen meer". Conclusie: voor het protestcomité ligt de zaak nu heel anders. De getuige voor H22 is vrijwel waardeloos geworden en H22 geeft toe dat de afstand tussen de twee boten op het moment dat hij klaar was met zijn overstag manoeuvre, dus op het moment dat H27 pas moest beginnen aan een uitwijk manoeuvre nog maar twee meter was. Dat H27 dan nog (in minder dan een seconde) H22 kan ontwijken is heel onaannemelijk. H22 vliegt er dus waarschijnlijk uit.

ALS ER TEGEN JOU GEPROTESTEERD WORDT

Zet om te beginnen ook je protestvlag en roep "protest". Als je zelf ook een protest indient aangaande hetzelfde incident sta je altijd een stuk sterker! Immers als jij vindt dat je in je recht staat en dat een ander jacht een overtreding tegenover jou begaat waarom protesteer je dan niet? Vaak vraagt een protestcomité dit ook aan je. "Meneer als U vindt dat U in uw recht staat waarom protesteert U dan niet?" En daar sta je dan met je mond vol tanden. Verder geldt eigenlijk hetzelfde recept als voor degene die protesteert. Alleen is het voor jou wel belangrijk dat je degene die protesteert uithoort voordat hij zijn protest indient. Ook is hij soms in een gesprek al dan niet met excuses en een biertje er bij nog van zijn voornemen om te protesteren af te brengen.

NA HET PROTEST

Ook al ben je het totaal oneens met de uitspraak van het protestcomité en hebben zij je het grootste onrecht aangedaan, bedank hen vriendelijk en bedenk nogmaals dat zij de situatie op het water niet hebben gezien en dat zij daar alleen maar zitten om er voor te zorgen dat er voor jou en anderen wedstrijden kunnen worden gehouden. Je een onsportieve verliezer tonen werkt zeker niet in je voordeel als je nog eens bij datzelfde protestcomité terecht mocht komen. Schudt ook je tegenstander de hand en ga een pilsje met hem drinken. Vat een protest nooit als een persoonlijke zaak op want dan gaat de lol van het spelletje dat wedstrijdzeilen heet er af.

8. DE PSYCHOLOGIE IN HET WEDSTRIJDZEILEN

Zoals bij zo vele zaken speelt de psychologie ook in het wedstrijdzeilen een niet onaanzienlijke rol. Een van de specifieke facetten hiervan wil ik in dit artikel wat verder uitdiepen. Namelijk hoe kun je je tegenstander(s) voor de wedstrijd al min of meer op een achterstand zetten. Ze in een situatie plaatsen waardoor ze onbewust voor zichzelf al toegeven dat ze het niet van je kunnen winnen. Je zet ze in feite mentaal al op een achterstand voordat er nog een startschot is gevallen. Er zijn een aantal manieren om dit te bereiken en het beste is om een combinatie van al deze manieren toe te passen

VOOR DE WEDSTRIJD

Het begint al bij het naar de wedstrijd toegaan. Zorg dat je er het eerst bent zodat jouw boot al spik-en-span klaar ligt voordat je concurrenten opdagen. Breng hem het weekend of de dag tevoren of als het een buitenlandse serie betreft, ga er dan een paar dagen eerder heen. Jouw auto met zeilen en andere spullen staat op het beste plaatsje vlak bij de steiger waaraan je boot ligt. Als je concurrenten de ochtend van de wedstrijd zwetend en sjuwend aankomen en eventueel nog op hun beurt in de rij voor de kraan moeten wachten, zit jij prinsheerlijk met een kop koffie en een krant op het terras van het clubhuis. Je kunt op je gemak het programma nog eens bestuderen en zij moeten zich haasten om hun boot op tijd klaar te krijgen voor de start. Onwillekeurig gaan zij in de stress en bedenken dat jij het toch maar weer goed voor elkaar hebt en zij niet. Ze voelen zich nu al min of meer in het nadeel. Natuurlijk ga je een anderhalf uur voor de start al naar buiten om de juiste zeilkeuze te bepalen en de windshifts te verkennen. Zij zijn nog aan het optuigen en moeten straks vlak voor de start eventueel nog zeil wisselen. Laat staan dat ze er aan toe komen om het eerste kruisrak vast te verkennen. Zij zien jou vast naar buiten gaan en beseffen onbewust dat ze al in het nadeel zijn. Dat werkt deprimerend voor ze en wakkert de stress aan. En hoe groter de stress, hoe groter de kans op fouten. Wat ook perfect werkt is als je met je bemanning voor de wedstrijd in het clubhuis of op het terras nog rustig een spelletje zit te kaarten terwijl iedereen druk in de weer is. Het is zo duidelijk alsof het er met koeienletters geschreven staat. "Jullie zijn er klaar voor, niet nerveus en vol zelfvertrouwen". Ook dat knauwt aan het zelfvertrouwen van je tegenstanders.

BIJ UITSTEL

Zorg er met licht weer altijd voor een paar boeken, een spel kaarten of iets dergelijks bij je te hebben. Ook een thermoskan koffie is zinnig. Krijg je namelijk uitstel dan heb je wat te doen en kun je je ontspannen. Je tegenstanders die niets te doen hebben vervelen zich en gaan zich zitten ergeren. Hadden zij ook maar zoiets meegenomen. Maar zij hebben er weer niet aan gedacht en jij wel. Bij je tegenstanders wekt dit al gauw de gedachte; "zie je wel, hij heeft het weer voor elkaar". En dat ligt nog maar een heel klein stapje af van de gedachte: "hij is toch beter".

DE BOOT

Het schilderen c.q. beschilderen van de boot is ook erg belangrijk. Sommige jachten kunnen er echt snel dan wel agressief uit zien. Het voordeel hiervan is dat de mindere goden er dan meestal ook van uit gaan dat een dergelijk jacht sneller is en dat de bemanning wel beter zal kunnen zeilen. Een hoop mensen laten zich hierdoor intimideren en blijven bij de start of tijdens het rondenvan boeien wat uit de buurt zodat het racy beschilderde jacht meer de ruimte krijgt. Ook wordt een kreet omtrent de uitleg van een voorrangsregel van een van de opvarenden eerder als waarheid aangenomen. Nu kun je stellen: "Ach wat, allemaal onzin". Maar diezelfde onzin zie je in het dagelijks leven ook. Als de bestuurder van een dikke Mercedes of Porsche op de linkerbaan met zijn lichten knippert gaan de auto's voor hem naar rechts. Als de bestuurder van een Lada of Opel Kadett hetzelfde probeert heeft hij pech gehad. De auto's voor hem gaan ... inderdaad, niet naar rechts.

DE KLEDING

Het effect wordt nog aanzienlijk versterkt indien de voltallige bemanning in dezelfde goed uitzierende zeilpakken is gestoken. Het wordt dan duidelijk een professioneel team met een snelle racemachine naar buiten toe. In de gedachten van de andere deelnemers vormt zich automatisch al een excuus. Dat zijn profs en daar kun je als amateur nooit tegenop. Zij leggen zich bij voorbaat al neer bij hun verlies. Aan boord van bovengenoemde "racemachine" werkt het andersom. De eenheid in de zeilpakken werkt als een uniform. De bemanning voelt zich lid van een team en gaat er extra energiek tegenaan. De zwakkere leden van de bemanning worden door hun uniform meegesleept. Zij horen er bij, zij zullen ook wel eens laten zien dat zij hun mannetje staan en groeien op deze manier vaak boven zichzelf uit, waardoor de resultaten van het team verbeterd worden. Ik denk dat er al genoeg geschreven is wat er gebeurt als je een groepje mensen een uniform aantrekt. En vaak was dat verre van positief. Maar in het wedstrijdzeilen kan het wel positief werken. Het effect van iemand in uniform op iemand zonder uniform is ook bekend. Met een uniform aan is iemand een autoriteit, zonder uniform is dezelfde persoon vaak nergens. Ook aan de wal werkt een eenheid in kleding, het zogenaamde "crewuniform". Laat de bemanning een trui of een jack dragen met daarop de naam en het zeilnummer van het betreffende jacht geborduurd. Naar buiten toe komt dit over als een eenheid, een team. Voor de bemanning zelf is dit ook een bevestiging dat zij er bij horen, het is een prikkel om zich als onderdeel van het team op een positieve wijze waar te maken.

ALS TEAM NAAR BUITEN TREDEN

Ook dit geeft je een voorsprong ten opzichte van je concurrenten. Wat er ook fout gaat aan boord, het blijft binnen het team! Wat denk je van het bemanningslid dat 's avonds na afloop van de wedstrijd in de kroeg zit te vertellen hoe stom die voordekker van hen het tijdens de gijp op het voordek had geregeld, of wat een blunder die stuurman van hem tijdens het rondenvan de boei wel had begaan. Dat is niet slim! Het sterkt de tegenstander alleen maar in zijn overtuiging dat hij eigenlijk net zo goed, zo niet beter is omdat die ander ook stomme fouten maakt en misschien nog wel stommere dan hij. Als hij bovendien slim is, is dit een ideaal moment om tweedracht te zaaien binnen het andere team. Als er iets niet goed is gegaan tijdens de wedstrijd, bespreek dat dan direct na afloop van de wedstrijd met het eigen team. Het gaat er dan niet om wie de schuldige was, dat is totaal onbelangrijk, maar hoe een dergelijke fout in de toekomst kan worden voorkomen. Begin er een gewoonte van te maken om als er door iemand aan boord een fout is gemaakt waardoor de wedstrijd is verloren te zeggen: "We hebben een fout gemaakt". Treedt naar buiten als een team. Juist op de momenten dat het iets minder gaat is dit belangrijk.

HET OPTISCHE

Naast de boot een bepaald racy uiterlijk te geven kun je nog meer doen om je tegenstander in verwarring te brengen c.q. hem in de positie van de underdog te brengen. Een waterlijn een paar centimeter hoger aanbrengen geeft al gauw het idee dat de boot hoger op het water ligt. Dus lichter is! Een spinnaker in een egale kleur met een paar dunne kontrasterende horizontale banen lijkt al gauw een stuk breder. In de mode en binnenhuis architectuur wordt dit allang toegepast. Kleedt iemand die wat gezet is nooit in kleding met horizontale strepen want dan lijkt hij alleen maar dikker etc. Maar het is prima als de concurrentie denkt dat jouw spinnaker breder is. Het geeft hun bij voorbaat het idee dat ze jou voor de wind toch niet kunnen houden.

DE PSYCHOLOGIE TIJDENS DE WEDSTRIJD

Als je hoger loopt dan je tegenstander, draai dan in het kruisrak recht achter hem. Hij kan het verschil in hoogte direct waarnemen. Dat je langzamer gaat is voor hem als je recht achter hem ligt niet waar te nemen. Hij wordt er meestal knap zenuwachtig van en gaat slechter sturen. Loop je daarentegen lager en harder, draai dan recht onder hem. Hij ziet wel dat je onder hem naar voren schuift, maar dat je lager loopt is voor hem ontzettend moeilijk waar te nemen. Het resultaat is weer hetzelfde. Zo kun je dit onderwerp nog veel verder uitdiepen, waarbij iedereen maar zelf moet invullen wat voor hem of haar van toepassing is. Maar dat het werkt daar ben ik van overtuigd. En naarmate je verder in de top zeilt wordt dit steeds belangrijker. Goede spullen hebben ze dan allemaal. Het overstag gaan, gijpen en andere boathandling is een routinezaak geworden. Maar stress, psychologie en een mentaal overwicht worden dan de factoren die het onderscheid tussen winnen of verliezen vormen.

9. TRAINEN

"Zoals bij iedere andere wedstrijdsport moet er bij het wedstrijdzeilen ook getraind worden wil je goede resultaten bereiken. Anders dan bij andere snelheidssporten zoals hardlopen of schaatsen kun je niet met de stopwatch in de hand controleren of vooruitgang is geboekt. Evenmin, de olympische en enige andere eenheidsklassen uitgezonderd, is er een coach bij aanwezig die je exact vertelt wat te doen. Je moet dus samen met je bemanning en liefst nog een of meerdere jachten een trainingsprogramma opstellen. Meestal zie je dat deze trainingen neerkomen op een flink aantal gijpen, wat overstag manoeuvres en wedstrijdjess.

Op zich is daar helemaal niets op tegen, maar daar red je het toch ook niet mee. Bij een echte serieuze training komt veel meer kijken. Op een heel aantal onderdelen kun je trainen zonder dat je er andere boten bij nodig hebt. Voor een aantal andere onderdelen heb je een sparringpartner nodig. Om te beginnen die onderdelen van het wedstrijdzeilen waarop je kunt trainen zonder tegenstander.

VAN FUNKTIE WISSELEN

Er is een taakindeling gemaakt aan boord en iedereen weet wat er van hem of haar verwacht wordt bij een bepaalde manoeuvre. Soms lijkt het werk van een ander bemanningslid een stuk eenvoudiger dan het eigen werk. Wissel daarom eens van functie aan boord tijdens het trainen. Je ziet dan wat de problemen zijn die zich voor kunnen doen in die andere functie aan boord. Ook krijgt de bemanning meer begrip voor elkaars werk, waardoor het team hechter wordt. En is het tijdens een wedstrijd onverhoopt nodig dan kan men elkaars taak gemakkelijker overnemen.

OEFENEN IN HET DONKER

Maak een tekening met een plattegrond van alle bedieningslijnen, vallen en stoppers. Laat de hele bemanning die goed uit zijn hoofd leren en ga dan op een flink donkere avond varen. Laat nu een heel aantal oefeningen zoals voorzeil- en spinnakerwissels, gijpen, reven, trimmen etc de revue passeren zonder dat er enig licht bij mag worden gemaakt. Uiteraard gaat het niet feilloos. Weer de plattegrond uit het hoofd leren en op een donkere avond varen. Net zo lang totdat het wel feilloos gaat. Het doel van deze oefening is dat iedereen tenslotte alles uit het hoofd en op de tast kan vinden waardoor er niet naar hoeft te worden gekeken en de concentratie tijdens het spinnakeren of ander werk niet verstoord wordt.

ZET JEZELF VOOR HET BLOK

Oefen op situaties waarbij iets snel moet en er geen uitwijkmogelijkheid meer is. Het is bijvoorbeeld een groot voordeel wanneer je direct na het spinnaker strijken en het rondenvan een onderboei in de gelegenheid bent om overstag te gaan. Vaak zie je dat de spinnaker pas naast de onderboei wordt gestreken en er daarna aan de wind nog de nodige rondedansjes op het voordek worden uitgevoerd. Daargelaten dat dit voor de stuurman een vervelende situatie is omdat hij lang niet optimaal en geconcentreerd aan de wind kan varen, heeft het nog een ander groot nadeel. Je kunt niet overstag gaan om voor een overbakboord liggend jacht uit te wijken, noch kun je met een boot achter je die draait meekappen. Train er dus eerst op dat de boot heel snel na het rondenvan de onderboei klaar is om overstag te gaan en ga het dan serieus testen. Dit kan heel goed door een boei of paal te kiezen die vlak bij de wal of een steiger ligt. Een meter of twintig, vijfentwintig is meestal genoeg. Vaar plat voor de wind met de spinnaker op er naar toe en strijk de spinnaker op hetzelfde moment dat je dit bij een gewone onderboei zou doen. Dan aan de wind en ja ... daar is de wal! Je moet overstag of je wilt of niet en of men nu klaar is of niet. De eerste keer zal het misschien best een puinhoop zijn aan boord, maar het gaat steeds beter en ... misschien kom je wel tot de conclusie dat je je spinnaker wat eerder moet strijken.

BETONNING ALS TRAINING

Gebruik de betonningsboeien van een vaarweg eens als merktekens van een baan. Het zijn korte rakken en je moet spinnaker strijken, gijpen en overstag gaan of je wilt of niet. Bij het trainen in deze manoeuvres op open water is de verleiding vaak groot om even te wachten tot na die vlag of na die golf. Nu moet je net als in een wedstrijd. Als je dit een twee uur achter elkaar doet heb je echt een behoorlijke training gehad.

TRAINEN OP CONCENTRATIE

Dit is een van de belangrijkste oefeningen, die tevens door vrijwel iedereen verwaarloosd wordt. Bij geen wedstrijdssport die ik ken speelt de concentratie van de deelnemers zo'n grote rol als bij het wedstrijdzeilen. Andere sporten zijn vaak een explosie en duren slechts enige minuten of zelfs minder (atletiek, zwemmen, skiën, schaatsen etc.). Bij wedstrijdssporten die langer duren is er meestal sprake van perioden waarin de concentratie even kan verslappen (b.v. golf en wielrennen). Tijdens een urenlange zeilwedstrijd dient de gehele bemanning echter steeds voor honderd procent geconcentreerd te blijven en dat terwijl er bij het zeilen enorm veel factoren zijn die de concentratie gemakkelijk verstoren. Daargelaten dat een bemanninglid dat niet geconcentreerd bezig is een mindere prestatie levert, hij verstoort bovendien de concentratie van de anderen aan boord. Hoe kun je daar nu op trainen? Om te beginnen is het daarvoor nodig een paar heel normale menselijke eigenschappen af te leren. Vergelijk het maar met de reactie van boven op je rem gaan staan op een gladde weg, die je af moet zien te leren. Realiseer je dat je voor een heel aantal dingen maar een zintuig tegelijk nodig hebt. Bijvoorbeeld iemand aan boord zegt iets tegen je. Om het te horen hoeft je hem niet aan te kijken maar kun je gewoon naar je spinnaker blijven kijken. Om een lijn te pakken of aan een lier te draaien hoeft je er niet naar te kijken. Je kunt ook naar de stand van het zeil dat je aan het trimmen bent blijven kijken. Dit is heel eenvoudig te trainen door tijdens het voor de wind varen af en toe eens een kreet te slaken zoals: "daar gaat er een plat" of "die boot achter ons gaat wel erg hard". Geheid dat de eerste keren iedereen omkijkt. De opmerking is dan: "luisteren doe je met je oren en niet met je ogen!" Uiteraard is het een kwestie van dit soort dingen doorspreken met de bemanning en het hoe en waarom er van uitleggen. Hoe onbeleefd het ook mag zijn op de wal om iemand die tegen je spreekt niet aan te kijken. Aan boord is het een noodzaak die aangeleerd moet worden. Anders krijg je het probleem dat bij alles wat er gezegd wordt aan boord iedereen automatisch met zijn werkzaamheden stopt en de spreker aankijkt. En dat was nu net niet de bedoeling. Als je overbakboord aan de wind ligt roep dan ook eens verschrikt: "daar komt een boot overbakboord" en gooi de boot meteen overstag. Je merkt meteen of de bemanning alert is en adequaat reageert met betrekking tot de overstag manoeuvre. Tevens merk je meteen aan het al dan niet ontbreken van enige opmerkingen of men er wel besef van had over welke boeg je eigenlijk lag.

OEFEN OP PECH

Pech is eigenlijk een woord dat in het vocabulaire van een wedstrijdzeiler niet voor mag komen. Om het er uit te verwijderen kunnen we een paar dingen doen. Ten eerste uiteraard het materiaal goed controleren om iedere kans op breuk uit te sluiten. Maar stel dat er nu toch iets gebeurt (het kan ook door een aanvaring komen) wat zijn dan de reacties? Meestal worden er eerst wat krachttermen gebedigd gevolgd door een algemene verslagenheid, waarbij men zich pas na verloop van tijd gaat realiseren dat er iets aan te doen is. Er zijn dan al heel wat kostbare minuten verloren gegaan en de boot ligt vaak stil. Oefen dus ook op dingen die mis of kapot kunnen gaan. Praat met de bemanning door wat iedereen te doen staat en in welke volgorde. Oefen ook eens op deze dingen. Als iedereen weet hem te doen staat is het vaak snel opgelost of gerepareerd en kunnen de anderen ondertussen geconcentreerd door varen. Een genua kan ook aan een spinnakerval en andersom. Waar ligt de bootsmanstoel en wie gaat er naar boven als er iets aan de hand is? Is er een reserve bakstg, genuaschoot etc. aan boord? Waar liggen ze en wie pakt ze?

HARDE WIND

Ga eens met echt harde wind varen en zet de spinnaker er dan ook eens op. Wat kan je gebeuren? Een paar keer uit je roer lopen? Nou en! Als je er nooit op traint en in de wedstrijd begint het hard te waaien dan voel je je erg onzeker. Bovendien is je bemanning dan ook niet tegen de situatie opgewassen en voelen zij zich bepaald niet gesteund door een onzekere stuurman. Ook dit is een van die belangrijke punten waar vrijwel niet op wordt getraind.

MANOEUVRES

Op manoeuvres als overstag gaan, gijpen en voorzeil of spinnaker wisselen wil ik hier verder niet ingaan. Dit zijn oefeningen die iedereen steeds in een verloren uurtje even kan doen. Zelfs 's morgens voor de start nog even wat overstagjes en gijpen laten de bemanning net even warm draaien en brengen hen weer in het vertrouwde ritme.

MET TWEE BOTEN

Met twee of meer boten kan je weer op andere dingen trainen, waarbij ik moet zeggen dat het naar mijn idee met twee boten beter gaat dan met meerdere. Ten eerste heeft dat het voordeel dat je af moet spreken en dat je het er dus niet bij kunt laten zitten als het weer eens wat minder aantrekkelijk is. Heb je twee gelijke boten bij elkaar dan heb je tevens het voordeel dat je ideaal op snelheid kunt trainen. Een bepaalde discipline is hierbij onontbeerlijk. Laat een van de twee boten iets vertrimmen totdat hij harder gaat en dan aan de ander vertellen wat hij vertrimt heeft. De ander kan dit overnemen waarop beide boten weer even hard gaan. Vervolgens vertrimt de ander totdat hij weer wat harder gaat enz. Doe je dit niet en begint ieder voor zich in het wilde weg maar te trimmen dan loop je de kans dat je aan het eind van de dag allebei alleen maar langzamer gaat. Tevens kun je met twee boten goed uitvinden wanneer je nog onder iemand kan draaien zonder dat hij over je heen loopt. In de wedstrijd is het dan veel makkelijker voor je in te schatten of je nog onder iemand kan draaien of dat je er maar beter achterlangs kunt gaan. Met twee gelijke boten kun je ook heel goed voor de start de gunstige zijde van het eerste kruisrak bepalen als die er is. Je begint op de plaats waar de startlijn komt te liggen waarbij de een over bakboord aan de wind gaat liggen en de ander over stuurboord. Je spreekt van tevoren een tijd af, bijvoorbeeld tien minuten. Daarna gaan beide jachten overstag. Komt het ene jacht een heel stuk voor het andere uit dan herhaal je de oefening nog een keer waarbij het jacht dat eerst met de bakboordslag begon nu met de stuurboordslag begint. Als nu het andere jacht een heel stuk voorligt als de jachten elkaar weer kruisen dan zit er een goede kans in dat een zijde van het kruisrak, door wat voor omstandigheden dan ook, toch wel begunstigd is.

TRAIN OP JE ZWAKKE PUNTEN

Probeer na iedere wedstrijd te analyseren wat er fout ging, waardoor je niet gewonnen hebt en ook als je wel gewonnen hebt wat er beter kon. Als je dat objectief doet vind je vanzelf een aantal zwakke punten bij jezelf. Probeer dan de oorzaak te vinden waarom die onderdelen van de wedstrijd niet goed gaan. Het kan bijvoorbeeld het starten zijn, te hoog knijpen aan de wind of niet goed van de golven afsturen voor de wind. Besteed extra tijd aan het trainen op deze onderdelen. Natuurlijk zal niet iedereen op alle bovenstaande punten gaan trainen. Het kan gewoon een kwestie van geen zin of te weinig tijd zijn. Maar als je wel zin hebt en wel in de gelegenheid bent dan kunnen bovenstaande trainingmethoden een belangrijke bijdrage aan betere wedstrijdresultaten vormen.

10. BEMANNING

"Wil je resultaten boeken in wedstrijden dan is een goede bemanning onontbeerlijk. Daar kunnen we het snel over eens zijn. Een logische volgorde is dan ook; eerst een goede bemanning bij elkaar zoeken en dan in overleg met hen een boot aanschaffen. Meestal wordt echter een omgekeerde volgorde gevolgd. De reden hiervoor kan zijn dat de eigenaar van een toerjacht na verloop van tijd besluit om ook eens een wedstrijdje te gaan varen.

Dat bevalt en hij besluit meer wedstrijden te gaan varen. In dat geval is het logisch dat hij pas langere tijd na de aanschaf van de boot een wedstrijd bemanning bij elkaar zoekt. Maar het gebeurt ook nog maar al te vaak dat iemand het enthousiaste plan heeft opgevat te gaan wedstrijdzeilen en op de volgende manier te werk gaat: eerst wordt contact opgenomen met een ontwerper. Vervolgens wordt de boot besteld bij deze of gene werf. De zeilen worden besteld en het wedstrijdprogramma uitgestippeld. Op dat moment, terwijl het laatste beslag gemonteerd en de dag van de tewaterlating vastgesteld wordt, bekruipt onze eigenaar in spé het gevoel dat hij iets vergeten is. En inderdaad... dat was het, de bemanning is nog niet rond. Vrienden en bekenden worden gebeld. En of zij anders misschien iemand kennen die... of die misschien weer iemand anders kent die... Kortom in de haast wordt een bemanning samengesteld, waarbij het zelden voorkomt dat iedereen voor het gehele wedstrijdprogramma beschikbaar is en waarbij de taken moeten worden verdeeld zonder dat er met ieders specialiteiten rekening gehouden kan worden. Ook is het niet meer mogelijk met de bemanning de keuze van de zeilen en het dekplan te bespreken. Helaas wordt er op deze manier nogal wat geld en potentieel verspild.

BEMANNING OF TEAM

De tijd is voorbij dat je met enige kans op succes aan een grotere wedstrijd deel kunt nemen met een aantal vrienden en bekenden die je de avond tevoren opbelt. Het moderne wedstrijdzeilen is een echte teamsport geworden waarbij je zoals het woord al zegt een "team" nodig hebt en niet zoals het vroeger wel genoemd werd een stuurman met bemanning. Om een echt team bij elkaar te krijgen en... te houden komt nog al het een en ander kijken. Ten eerste moeten de mensen bij elkaar passen, hetzelfde enthousiasme hebben en er allemaal het nodige qua tijd en inzet voor over hebben. Aan mensen met minder ervaring, maar met veel enthousiasme en inzet, heb je meer dan aan mensen met veel ervaring die niet echt gemotiveerd zijn. Let er op dat de mensen bij elkaar passen want vaak trek je langere tijd met elkaar op. Wat zijn hun andere hobby's? Hoe reageren ze in een panieksituatie? Als de resultaten eens slecht zijn hoe reageert men dan? Als het goed gaat heeft iedereen het naar zijn zin, dat is niet zo moeilijk. Maar als het slecht gaat motiveren ze elkaar dan juist? Ook moet je voor een langere periode met elkaar afspreken en gezamenlijk reeds in het najaar het wedstrijdprogramma voor het komende seizoen vaststellen. Dan kan er nog aan alle kanten geschoven worden met vakanties en (extra) vrije dagen. Realiseer je ook dat steun van het thuisfront heel belangrijk is. Een bemanningslid wiens vrouw het er niet mee eens is dat hij zoveel weg is geeft problemen. Of hij geeft er na verloop van enige tijd de brui aan waardoor het team onthand zit, of je zit met een bemanningslid dat niet voor de volle honderd procent functioneert. Laat komen, snel weg na afloop etc. Bepaald niet gezellig in een team.

VERANTWOORDING

Een bemanning die na de laatste wedstrijd van het seizoen afscheid van elkaar neemt en elkaar pas bij de eerste wedstrijd van het nieuwe seizoen weer ontmoet functioneert niet goed. Iedereen moet mee de verantwoording dragen. Dat wil zeggen er moet gezamenlijk overlegd worden wat voor nieuwe zeilen er moeten komen, wat er aan de boot moet gebeuren en nog veel meer. Dan kunnen meteen de taken verdeeld worden. Wie is waar verantwoordelijk voor? Wie regelt de zeilen, wie verandert dat beslag, wie doet de inschrijvingen enz. Verdeel ook de taken tijdens het seizoen, geef iedereen een bepaalde verantwoording met betrekking tot voorbereiding, walorganisatie, materiaalcontrole en nog vele andere dingen. Idem dito op financieel gebied. En dan bedoel ik niet de kosten van aanschaf en onderhoud van het schip, maar de bijkomende kosten zoals eventuele hotel- of reiskosten, eten, drinken en inschrijfgelden. Laat ieder lid van de bemanning, eventueel naar vermogen, hierin zijn of haar deel bijdragen. Tenslotte is het geen werk, maar ben je allemaal met je hobby bezig.

DE TAAKVERDELING

Ook hiervoor zijn een aantal regels om een team zo goed mogelijk te laten functioneren. Uiteraard is het van belang dat ieder lid van de bemanning een taak aan boord heeft die hem ligt en waarbij hij zich prettig voelt. Let er daarbij echter ook op of die taak niet boven of onder zijn of haar capaciteiten ligt. Is een taak aan boord duidelijk beneden de capaciteit van een bepaald bemanningslid dan zal hij zich gauw gaan vervelen, de concentratie zakt weg en de inzet verslapt. Gaat de taak daarentegen zijn capaciteiten eigenlijk te boven dan is de kans op stress levensgroot. Kijk ook naar andere factoren zoals: is degene die het voordek doet de lichtste aan boord? Kunnen stuurman en navigator het goed met elkaar vinden en hebben zij redelijk eensluidende opvattingen over tactiek en strategie, want zij moeten die samen bepalen. Geef iemand, zowel aan de wind als voor de wind, die daar de tijd voor heeft de taak om op te ruimen. En dan bedoel ik niet slaapzakken of vaatwerk, maar alle lijnen in de kuip, zodat er bij overstag gaan of spinnaker strijken alles vrijloopt en er niemand over touwen struikelt. Dit steeds weer opruimen van de kuip, organiseren en controleren is van groot belang om te voorkomen dat er op een kritiek moment iets vastloopt of in de knoop gaat.

DE COMMUNICATIE

Natuurlijk wordt er aan boord veel gepraat. Er wordt informatie doorgegeven, tactiek wordt doorgesproken, commando's worden gegeven en ideeën worden gelanceerd. Omdat er tijdens een wedstrijd toch altijd een spanning heerst, zeker op de momenten dat het er om gaat, is de manier waarop dit gebeurt heel belangrijk. Dingen die op de goede manier worden gezegd worden ervaren als een stimulans, verstoren de concentratie niet en vergroten eventueel het zelfvertrouwen. Dezelfde dingen op de verkeerde manier gezegd hebben precies het tegenovergestelde tot gevolg. Het bovenstaande klinkt misschien wat vergezocht maar dat is het absoluut niet. De manier waarop de communicatie tijdens de wedstrijd verloopt is van het allergruotste belang. Om dit wat duidelijker te maken wil ik er graag wat voorbeelden van geven.

1. Een goede bemanning voorziet zijn stuurman van informatie, maar dringt hem geen mening of beslissingen op. GOED: "Ik heb het idee dat ze boven ons wat hoger lopen over dezelfde boeg als wij, misschien is dit een goed moment om er een klapje naar toe te maken." Eventueel gevolgd door: "Kijk anders zelf even wat je er van vindt". FOUT: "Je moet overstag". Eventueel gevolgd door: "Dit is de foute kant".
2. Een goede bemanning verstoort de concentratie niet en voorkomt dat de stuurman zijn zelfvertrouwen verliest waardoor hij verkeerde beslissingen gaat nemen. GOED: "Ik heb het idee dat de hoogte goed is maar de snelheid nog niet zo. Zal ik de schoten eens iets lossen proberen?" FOUT: "Het loopt niet, probeer eens wat" of "ze lopen allemaal onder ons door".
3. Een goede bemanning stimuleert. GOED: "Er zijn door die laatste windshift drie boten voor ons gekomen. Het had erger kunnen zijn. Die pakken we wel weer". FOUT: "We kunnen het wel vergeten! Dat was de foute klap, zeker drie boten er voor". Eventueel gevolgd door het ergste wat er is: "IK ZEI HET NOG!"

Ja als je het leest lach je er misschien om, maar het gebeurt op het water achter elkaar. In het heetst van de strijd let je er niet altijd op wat je zegt en hoe je het zegt. Realiseer het je daarom voor de wedstrijd al en probeer jezelf er in te trainen. Het omgekeerde van stuurman naar bemanning geldt natuurlijk net zo hard. Door de verkeerde opmerkingen haal je een bemanning die zit te spinnakeren ook zo uit zijn concentratie. En een genuatrimmer kun je ook helemaal gek krijgen door maar steeds te zeggen dat het niet loopt en dat je het idee hebt dat die genua er nog steeds niet goed op staat.

THEORIE OF PRAKTIJK

Ik kan me indenken dat je na lezing van het bovenstaande zegt "dat is allemaal leuk en aardig, maar dat is in theorie. Dat is wel allemaal heel erg idealistisch gezien en daar kom ik in de praktijk nooit aan toe". Laat ik eerst voorop stellen dat ik tot op de dag van vandaag wel met mijn bemanning samen op een dergelijke manier vaar. Natuurlijk kost het jaren van samen varen om zoiets op te bouwen, maar het wedstrijdzeilen wordt er dan wel een stuk leuker op. Honderd procent ideaal zal je het wedstrijdzeilen nooit kunnen beoefenen, want er blijft altijd wel iets om naar te streven teneinde het nog verder te verbeteren. Maar ik denk wel dat je steeds naar die honderd procent moet streven of je nu uiteindelijk twintig procent of negentig procent bereikt. Dat is nu juist een van de vele leuke facetten van deze sport. Het is niet alleen het plezier dat je er van hebt tijdens de wedstrijd, maar ook het plezier dat je er van hebt tijdens de voorbereiding, tijdens het organiseren en tijdens het zoeken naar wegen om de diverse onderdelen beter te beheersen en te vervolmaken.

11. DE AANSCHAF VAN EEN (WEDSTRIJD) BOOT

"Daar sta je dan, je wilt gaan wedstrijdzeilen en ook met de familie kunnen toeren. Je bent op de HISWA geweest en de ene verkoper na de andere stelt je even zo vele bekens en medailles als gelukkige weekenden met je familie op het water in het vooruitzicht. De bekende cruiser/racer die sneller is dan alle andere boten, een gunstiger handicap factor heeft en dat tevens paart aan meer ruimte, meer comfort en een grotere zeewaardigheid. In de advertenties lees je al niet anders. De beslissing wordt in plaats van gemakkelijker steeds moeilijker. Vrienden worden geraadpleegd en op de vereniging wordt met argusogen rondgekeken waar de toekomstige concurrenten mee varen.

Maar wat is nu voor jou de ideale boot? Die vraag blijft je kwelen en het antwoord er op is verre van eenvoudig. Daar bovenop komt nog de vraag nieuw of tweedehands. Wat past binnen het budget en wat is verstandig? Bij de aanschaf van een auto kun je kijken naar de kosten per kilometer, de inruilwaarde en bestaan er ook boekjes met de waarde van een één, twee, drie of meer jaren oude auto van een bepaald merk en type. Bij zeilboten heb je echter veel minder houvast. Daarom is het zinnig eerst voor jezelf een paar criteria vast te stellen.

WAT WIL JE EIGENLIJK?

Stel jezelf die vraag eens in alle objectiviteit. Wil je af en toe eens een clubwedstrijd meevaren of is het wedstrijdzeilen een hoofddoel? Wil je nationaal varen of ook internationaal? Wordt het wedstrijdgebied wat jou betreft tot plassen, IJsselmeer en Zeeuwse stromen beperkt of wil je ook op open zee varen? Moet de boot voor wedstrijden of vakantie in het buitenland ook trailerbaar zijn? Dan komt er nog een gewetensvraag; wil je puur door middel van tactiek en boathandling je krachten met anderen meten of ben je meer geïnteresseerd in de technische aspecten van een wedstrijdboot, simpel gesteld in het organiseren van een snellere boot?

EENHEIDSKLASSEN

Eenheidsklassen hebben het voordeel dat je je minder zorgen hoeft te maken over het ontwerp en de bouw van de boot. Simpel gesteld komt het er op neer dat als je een dergelijke boot koopt, nieuw of tweedehands (mits in goede staat) en je er de goede zeilen en trim aan toevoegt het alleen nog maar een kwestie is van wie er het best zeilt. Voor degenen die echt hun krachten met elkaar willen meten tijdens het wedstrijdzeilen zijn dit de meest ideale boottypen. Verder is er nog het voordeel van de relatief hoge tweedehands waarde. Een boot van een eenheidsklasse, mits goed onderhouden, behoudt in het algemeen na een paar jaar een bepaalde tweedehands waarde. Het nadeel is dat sommige eenheidsklassen hun klassenvoorschriften zo ver in detail hebben uitgewerkt dat er voor de eigenaar vrijwel geen mogelijkheden zijn om de boot enigszins aan zijn wensen en persoon aan te passen. Persoonlijk ben ik hier een tegenstander van omdat men vaak veel te ver gaat in deze eenheid. Naar mijn mening is het verstandig om alle factoren die de snelheid wezenlijk kunnen beïnvloeden vast te leggen in het klassenreglement. Zodra men echter verder gaat slaat men naar mijn idee de plank mis. Waarom zou je onderdelen als het beslag, de overbrengingen door middel van blokken of de lieren in een klassenreglement vastleggen? Immers de ene zeiler is de andere niet. Een sterke jonge vent heeft nu eenmaal meer kracht als een meisje of lichte oudere man. In feite is het naar mijn mening zelfs oneerlijk om dan alle beslagen en overbrengingen te reglementeren. Je handicapt of de een of de ander en harder ga je er toch niet door. Een tweede nadeel van deze overgereguleerde klassen is vaak dat ze in tegenstelling tot het beoogde doel, vaak duurder in plaats van goedkoper uitvallen. Wat heeft het voor zin om de diameter van het profiel voor spinnakerboom en zalingen of de schootdikte voor te schrijven? Harder gaat niemand er door als je het vrij laat, maar het scheelt een hoop problemen als een bepaalde profieldiameter of schootdikte op bepaalde plaatsen niet voorhanden is of uit de handel wordt genomen. Vaak ontstaan dit soort strikte reglementeringen uit angst. Een angst dat iemand die meer of betere beslagen op zijn boot monteert daardoor harder zou gaan. Niets is echter minder waar, door betere of andere beslagen of door een andere inrichting gaat een boot niet harder, alleen het bedieningsgemak kan er door worden vergroot. En aangezien niet alle mensen hetzelfde zijn qua bouw en kracht lijkt het mij redelijk dat iedereen de inrichting van zijn boot aan kan passen aan zijn persoonlijke wensen.

OPEN KLASSEN

Hieronder rangschik ik I.M.S., ORC-Club, IRM, IRC, CRC en ander gemeten jachten. Bij het I.M.S. systeem worden de potentiële snelheden van ieder jacht op de diverse rakken van de baan en bij diverse windsnelheden voorspeld aan de hand van een enorm grote groep meetgegevens. Kortom het idee is dat een vijftig jaar oude geklonken stalen S-spant en een moderne one-off met gelijke kans op succes tegen elkaar kunnen varen. Op zich kun je dit vergelijken met een olympiade waar een internationale topwielrenner op een super carbonfibre racefiets het opneemt tegen een scholier op een bakfiets, waarbij een dusdanige formule is uitgedokterd dat beiden gelijke kansen hebben. Daar komt nog bij dat de grotere jachten vaak een andere baan zeilen dan de kleinere jachten. Of wel, misschien wat cynisch gesproken, onze olympische wielrenner draait zijn rondjes in een stadion in Tokio en onze scholier op de bakfiets rijdt zich in het zweet op een parcours in Lutjebroek. Na afloop bepaald de computer aan de hand van gegevens over het wegdek, de tegenwind en de handicap van de bakfiets ten opzichte van de professionele wielrenner wie er gewonnen heeft. Zie je het al voor je? Een ander nadeel van de I.M.S. is dat de meetformule geheim is om te voorkomen dat jachten ontworpen worden op een zo gunstig mogelijke I.M.S. meting. In de praktijk kunnen ontwerpers er echter door middel van vergelijking van de meetbrief van diverse ontwerpen zonder meer achter komen hoe ze een jacht zo gunstig mogelijk binnen de I.M.S. formule moeten ontwerpen. Reden voor het ORC om de I.M.S. formule ook weer van tijd tot tijd aan te passen met alle gevolgen van dien voor de onschuldige jachteigenaar.

WAT NU TE DOEN

U begrijpt het al, ik ben zeker geen voorstander van de diverse handicap formules omdat ik geloof dat het vrijwel onmogelijk is tot een echt reële te komen. Denk daarbij alleen maar aan het probleem dat kleinere, langzamere jachten na de start hebben in verband met de vuile wind van hun snellere tegenstanders. Daarom is mijn idee: wil je af en toe eens een onderlinge wedstrijd varen, laat je boot dan ORC-club, IRC of CRC meten, maar neem de resultaten niet te serieus. Wil je er gerust wat geld tegenaan gooien en geeft de voorpret van het bouwen van een snellere boot als je concurrenten hebben je een kick, kies dan voor het laten ontwerpen van een nieuwe I.M.S of I.R.M. racer. Vindt je het leuk om je krachten te meten met je tegenstanders en wil je dat zo eerlijk mogelijk doen, kies dan voor een eenheidsklasse of, indien het om onderlinge verenigings- of avondwedstrijden gaat, voor een type boot waarvan er al meerdere bij jouw vereniging meevaren. Naar mijn idee geeft dat de meeste voldoening omdat je dan ook werkelijk tegen elkaar vaart. Tevens hebben dit soort boten het voordeel dat ze meestal behoorlijk waardeverlozen zijn.

NIEUW OF TWEEDEHANDS?

Bij de aankoop van een auto hoor je nog wel eens de kreet: "ik koop geen tweedehands want ik heb geen zin om andermans ellende te kopen". Bij de aankoop van een zeiljacht ligt dat wat anders. Ten eerste gaat een zeiljacht veel langer mee dan een auto en is het geen kwestie van hoeveel kilometer staat er op de teller. Ten tweede is het gemakkelijker te beoordelen hoe de kwaliteit is. Het is geen kwestie van hoe zou de staat van motor en versnellingsbak zijn. De motor van een zeiljacht zijn de zeilen, mast en verstaging. Dat zijn zaken die veel makkelijker te controleren zijn. Uiteraard schrijf je op een nieuwe boot in het begin een behoorlijk bedrag af, maar verstaging, zeilen en alle andere zaken zijn dan ook nieuw. Na verloop van een paar jaar daalt de tweedehands waarde meestal niet meer noemenswaard. Zoek je echter een boot om mee te gaan wedstrijdzeilen dan is het vaak een kwestie van een optelsom en vergelijken. Stel een nieuwe boot kost € 45.000,- en een tweedehands € 20.000,-. Is echter de verstaging van de tweedehands boot in geen tien jaar vervangen, zijn de zeilen uitgezeild, is de lay-out qua beslag verouderd, moeten de lieren worden vervangen door selftailers en het onderwaterschip kaal worden gehaald om het goed te polijsten en strak in de antifouling te zetten, dan is het zeer de vraag of je met een nieuw schip toch niet uiteindelijk voordeliger uit bent. Is daarentegen de verstaging op tijd vervangen, zijn er nieuwe zeilen aangeschaft, is de elektronica compleet en is de decklay-out up-to-date gehouden, dan kan een tweedehands schip van € 30.000,- een stuk voordeliger uitpakken dan een nieuwe. Extreem gesteld kun je het volgende als vuistregel nemen: wil je echt in de top meevaren en heb je bijvoorbeeld 45000€ ter beschikking, koop dan een boot van 30000€ en besteed de rest van het bedrag om de boot helemaal up-to-date te maken en te houden. Doe het niet andersom door bijvoorbeeld het casco van een boot van 45000€ te kopen en dit middels diverse besparingen en zelfbouw te completeren. Hoe leuk dit ook mag zijn voor een toerjacht, bij een wedstrijdboot kom je dan niet aan (succesvol) wedstrijdvaarten toe.

STEL EEN LIJSTJE SAMEN

Maak een lijst van alles wat je verlangt en verwacht van een boot voordat je op zoek gaat, of het nu om nieuw of tweedehands gaat.

Moet het een eenheidsklasse zijn?

Moet de boot trailerbaar zijn?

Moet de accommodatie ook geschikt zijn voor het voltallige gezin tijdens een vakantietrip van een paar weken?

Moet de boot ook echt zeewaardig zijn?

Hoe zwaar telt het wedstrijdelement voor jou?

Hoe belangrijk is een tweedehands waarde bij een eventuele verkoop later? Hoe vrij wil je zijn om de boot aan je wensen aan te passen zonder in conflict te komen met de klassenregels?

En zo zijn er nog legio punten te noemen. Vergeet echter niet dat bij het verhaal van de cruiser/racer de balans meestal toch meer naar een kant door slaat. En dan is het maar net de vraag welke kant voor jou de doorslag geeft..

12. DE VOORBEREIDING

"Een goede voorbereiding is het halve werk." ; "Goed beslagen ten ijs komen." Ongetwijfeld zijn er nog veel meer gezegdes en spreekwoorden van gelijke strekking. En zoals altijd met spreekwoorden en gezegdes, er zit duidelijk een kern van waarheid in. Eigenlijk weten we het allemaal diep in ons hart, alleen het komt er vaak niet van en er wordt nog wel eens wat vergeten. En toch... willen we wedstrijdzeilen met een serieuze kans op succes, dan is een goede voorbereiding onontbeerlijk, of het nu gaat om een serie clubwedstrijden of een wereldkampioenschap. Natuurlijk heeft het laatste heel wat meer "voeten in de aarde" dan het eerste, maar het principe blijft hetzelfde.

DE WALORGANISATIE

Het begint met het organiseren van accommodatie en vervoer. Praten we over een wedstrijd van de eigen vereniging dan vervalt dit deel. Praten we over een buitenlandse wedstrijd of een wedstrijd in een ander deel van Nederland dan moet er wel het een en ander georganiseerd worden. Hoe en wanneer gaat de boot er heen en wie regelt dat? Idem dito voor de terugtocht. Wordt er aan boord geslapen of moet er een onderkomen worden geregeld? Zo ja dan is het een kwestie van heel tijdig regelen want tijdens grote evenementen zit alles meestal vol en is de meest geschikte accommodatie het eerst volgeboekt. Als het wedstrijden in een onbekende plaats in het buitenland betreft is het raadzaam eerst even een plattegrond van de plaats aan te vragen of bevriende zeilers ter plekke te raadplegen om te voorkomen dat je een enorm stuk van de haven af, of recht boven een technotent komt te zitten. Maak vervolgens een lijst van wat er meegenomen moet worden aan proviand, gereedschap, reserveonderdelen etc. Als je op het laatste moment alles inpakt wordt er gegarandeerd het een en ander vergeten.

HET WEDSTRIJDGEBIED

Schaf ruim tevoren een kaart van het wedstrijdgebied en van de kustlijn ter plaatse aan. Op die manier kun je je vertrouwd maken met de te verwachten omstandigheden. Staat er stroom? Zo ja is dat een reguliere getijdenstroom of windstroom? Waar is het water diep en waar ondiep? Hoe kun je die plaatsen tijdens de wedstrijd gemakkelijk lokaliseren, bijvoorbeeld aan de hand van boeien of herkenningspunten op de wal. Als er sprake is van windstroom; onder welke omstandigheden kun je die verwachten, uit welke richting en hoe zal die bij bepaalde ondiepten en landtongen of baaien afbuigen? Zijn er riviermondingen waarvan de uitstroom de reguliere stroomrichting en -kracht beïnvloedt? Zijn er heuvels of bergen langs de kust aanwezig? Wat voor invloed hebben die op de windrichting en zorgen zij eventueel voor thermiek? Hoe is de gemiddelde temperatuur van lucht en water in de periode waarin de wedstrijden worden gehouden? Behalve dat dit van belang is voor de mee te nemen kleding valt daaruit het een en ander te voorspellen over eventuele thermische wind of afbuigingen in de windrichting door middel van thermiek. Menigeen zal nu zeggen: "Dat is allemaal leuk en aardig, maar ik ga helemaal geen wedstrijd varen op de Middellandse zee of in de golf van Mexico, maar gewoon in Hoorn, Medemblik of op de Kaag". Maar ook al staat daar geen stroom en zijn er geen bergen, toch valt er wel het een en ander te voorspellen over thermiek in de zomer en afbuiging van de windrichting onder de wal.

TIJDIG TER PLAATSE ZIJN

Probeer uiteraard zo vroeg mogelijk op de plaats waar de wedstrijden worden gehouden aanwezig te zijn. Je kunt je dan verder vertrouwd maken met de plaatselijke omstandigheden en informatie inwinnen bij lokale zeilers en vissers. Een ander voordeel van tijdig ter plaatse zijn is dat het de concentratie bevordert. Dat geldt niet alleen voor grote internationale series maar net zo goed voor een onderlinge avondwedstrijd. Iemand die zo uit zijn werk aan komt rijden, aan boord stapt en naar de start vaart is er met zijn gedachten nog niet honderd procent bij. Om het zo maar te noemen, zijn bovenkamer is nog niet blanco, waardoor hij niet openstaat voor allerlei ogenschijnlijk onbelangrijke kleine details die echter een aanwijzing kunnen zijn voor een te verwachten winddraaiing of andere wijziging in wind of stroom. Hij is dus duidelijk in het nadeel. Probeer tijdig alle gedachten aan problemen met je werk, maîtresse of wat voor zaken dan ook van je af te zetten om je volledig te kunnen concentreren en open te staan voor alle signalen die je op het water op kunt vangen als je er op gespist bent. Dan zijn er nog de wedstrijdregels. Probeer ze ook zo vroeg mogelijk te pakken te krijgen. Je kunt ze dan op je gemak doorlezen en bij onduidelijkheden het wedstrijdcomité om uitleg vragen. Maak eventueel kopieën zodat alle bemanningsleden ze ook op hun gemak door kunnen lezen. Dit is van het grootste belang want er is niets irritanter dan tijdens de wedstrijd steeds met vragen als: "Wat betekent die vlag?" "Wat is de tijdslimiet?" "Hoe moeten we die boei ronden?" etc. geconfronteerd te worden. Maak een uittreksel van de belangrijkste punten uit de wedstrijdregels en die regels die van de normale gang van zaken afwijken. Noteer dit op een stuk plakplastic en plak dat op een in het oog lopende plaats aan boord. Je hoeft dan tijdens de wedstrijd terwijl alles nat wordt niet in een aantal papieren te gaan zitten bladeren.

DE BANEN

Wordt er steeds een vaste baan gevaren, bijvoorbeeld een olympische, dan is dat makkelijk. Is er de keus uit een aantal banen en wordt de baan voor iedere wedstrijd pas vlak voor het vijf-minutenschot bekend gemaakt, dan kun je een probleem hebben. Tijdens de laatste vijf minuten voor de start wordt de spanning aan boord altijd behoorlijk verhoogd en heeft iedereen zijn handen vol om een goede start te maken. Als je dan in die tijd ook nog de te zeilen baan in kaart moet gaan brengen verstoort dat de concentratie behoorlijk. Je kunt ook het volgende doen afhankelijk van het feit of je een GPS of AP navigator al dan niet aan boord hebt. Heb je zo'n hulpmiddel aan boord, breng dan de posities van alle merktekens die in de diverse banen voorkomen als waypoints in. Geef ze allemaal een nummer en maak baanbeschrijvingen van alle banen waarbij je de merktekens door deze zelfde nummers vervangt. Op het moment dat de baan bekend wordt is het slechts een kwestie van de opeenvolgende nummers van de betreffende baan in de GPS intikken. Beschik je niet over een GPS dan is er ook een oplossing al is dat wat meer werk. Zet alle banen apart op een stuk plakplastic, en wel als volgt: eerst het merkteken met omschrijving, dan de koers er naar toe en de afstand. Zodra op het vijf-minutenschot of vlak daarvoor de te zeilen baan wordt getoond is het slechts een kwestie van het stukje plakplastic met het overeenkomstige nummer pakken en in de kuip opplakken. Er is geen onrust, geen onzekerheid en iedereen kan zich op de start concentreren. Gedurende de wedstrijd hetzelfde; niemand hoeft naar binnen om op de kaart te kijken en de aandacht wordt niet afgeleid. Zo'n baanomschrijving ziet er bijvoorbeeld als volgt uit:

EZKG SB RGR Iso 2 52 gr. 1,6 NM

UK 16 BB R Iso 2 118 gr. 9,- NM

LC 12 BB R Iso 8 314 gr. 12,8 NM

EZKG SB RGR Iso 2 168 gr. 5,- NM

Finish 232 gr. 1,6 NM

Praktisch is om in een dergelijk rijtje de kompaskoersen te vermelden, dat wil zeggen gecompenseerd voor variatie en deviatie.

VOOR DE START

Controleren en nog eens controleren, dat is het devies voor de start. Het begint al voor het wegvaren uit de haven. Werk een checklist af. Is alles aan boord? Water, proviand, kleding, verplichte inventaris? De benodigde zeilen, niet te veel maar ook niet te weinig? Zijn oliegoed, reddingvesten en veiligheidsharnassen per bemanningslid op een bepaald haakje gehangen of op een bepaalde plaats neergelegd zodat niemand tijd hoeft te verknoeien om zijn eigen spullen te vinden? Is de wantspanning goed? Liggen de spinnakerschoten goed om de spinnaker aan bakboord dan wel aan stuurboord te kunnen hijsen. Wie bedient de stopwatch en telt af? Op welke manier wordt er afgeteld? Bijvoorbeeld eerst om de halve minuut, bij het ingaan van de laatste minuut om de tien seconden, bij het ingaan van de laatste halve minuut om de vijf seconden en tenslotte de laatste vijftien seconden volledig. Wie bedient de reserve stopwatch? (Ook een stopwatch kan er wel eens de brui aan geven of een knopje hoeft in de drukte voor de start per ongeluk maar ingedrukt te worden). Wie houdt er uitzicht aan lij tijdens de manoeuvres voor de start? Zo is er afhankelijk van het type boot, het aantal bemanningsleden en nog wat andere omstandigheden voor iedere boot een checklist te maken. Zo rond het vijf-minutenschot op het moment dat de baan bekend is volgt er nog een tweede korte checklist. Liggen de spinnakerschoten inderdaad goed klaar om de spinnaker aan de juiste zijde aan te slaan voor het eerste spinnakerrak? Staat de schroef in vaanstand? Is er geen water meer in de boot gekomen. Is er nog een aanwijzing dat deze of gene zijde van de startlijn begunstigd is? Check voor het laatst de spanning op genuaval, cunninghamhole, onderlijkstrekker en de stand van de overloop.

NA DE WEDSTRIJD

Het is verleidelijk om na de wedstrijd een gewonnen wedstrijd met een pilsje te vieren, dan wel een verloren wedstrijd met een pilsje te verdrinken. Controleer echter eerst alle kritische punten aan boord op eventuele slijtage of breuk. Is er iets dat vervangen of gerepareerd moet worden, doe het dan direct. De volgende dag voor de start is er misschien geen tijd voor en het is trouwens ook veel beter voor de gemoedsrust en het zelfvertrouwen. Als je er een taakverdeling in aanbrengt is een dergelijke controle na iedere wedstrijd slechts een kwestie van een paar minuten. Noteer vervolgens nog even een aantal gegevens over de trim, windkracht, golfslag en de snelheid ten opzichte van je tegenstanders. Als je dat consequent doet valt uit deze gegevens na verloop van een flink aantal wedstrijden heel wat informatie te halen met betrekking tot de juiste trim onder diverse omstandigheden. Ook als de boot die dag niet liep is het belangrijk deze gegevens te noteren. Het voorkomt namelijk dat je een volgende keer dezelfde fout in de trim maakt. Praktisch is om een soort standaard trimformulieren voor je eigen boot te maken die je na iedere wedstrijd binnen een paar minuten in kunt vullen. Een goede voorbereiding geeft je een stuk zelfvertrouwen en gemoedsrust. In plaats van je af te vragen of alles nu wel klopt en je niets vergeten bent, kun je je volledig op tactiek en manoeuvres concentreren. Bovendien heb je zoals reeds eerder genoemd meer oog voor kleine details die eventuele veranderingen in wind of stroom aankondigen en waarmee je je voordeel kunt doen.

13. VOEDING EN KLEDING TIJDENS DE WEDSTRIJD

“Wat heeft eten en drinken nu met wedstrijdzeilen te maken zul je zeggen, maar toch het is een wezenlijk onderdeel van een goede voorbereiding om je daar mee bezig te houden. Ik heb het hier niet over de nodige koolhydraten voor de wedstrijd in verband met de spieren en meer van dat soort wetenschappelijke verhandelingen. Nee gewoon de praktische kant van het eten en drinken aan boord tijdens de wedstrijd. Trouwens dit geldt niet alleen voor wedstrijdzeilen, ook bij het toeren en zeker als je wat onderbemand bent met slecht weer is het een kwestie van praktisch zijn en tijdig organiseren.

Tijdens de wedstrijd gaat het er om dat er zo min mogelijk tijd wordt verspild, geen tijd onnodig onder dek wordt doorgebracht, maar iedereen toch in vorm en goedgehumeurd blijft. Een warme hap of een warm drankje 's nachts of tijdens een koude regenachtige periode doet daarbij wonderen. Probeer daarbij tevens irritatie te voorkomen door er voor te zorgen dat er voor elk lid van de bemanning wat van zijn gading is. Dit houdt de stemming er in wat weer een eerste vereiste is om tot goede resultaten te komen. Maak in overleg met alle bemanningsleden een lijstje van wat er mee moet en wijs iemand aan die verantwoordelijk is voor de proviandering.

KORTE WEDSTRIJDEN

Voor een korte wedstrijd van een tot drie uur is dit heel simpel. Voor de wedstrijd kan er aan de wal worden gegeten en het enige belangrijke om mee te nemen is voldoende water. Een feit is dat er in veel gevallen te weinig wordt gedronken aan boord. Het vochtverlies door transpiratie is vaak erg hoog. Zonder dat je het in de gaten hebt krijg je min of meer een vochtgebrek waardoor de concentratie verslapt en vaak verkeerde beslissingen worden genomen. Blikjes en flessen zijn aan boord lastig omdat je ze in een keer leeg moet drinken. Handiger zijn dan ook plastic bidons die gerust om mogen vallen zonder dat ze breken of leeg lopen. Zorg dat er in de kuip altijd een paar onder handbereik staan. Verder misschien wat fruit en dat is het. Op zout water is het ook aan te bevelen wat kauwgom mee te nemen om de vaak vieze smaak van overkomend zeewater kwijt te raken. Vaar je twee wedstrijden op een dag zonder dat je ertussendoor aan de wal komt, of een wedstrijd van meerdere uren, dan gaat er uiteraard wat te eten mee. Ook dat is geen probleem. Een waterdichte plastic trommel met wat belegde broodjes, koeken en marsrepen of iets dergelijks is meestal voldoende. Is het koud zorg dan voor een thermoskan (het liefst een zogenaamde pompkan) met kant en klare koffie, thee of soep.

LANGERE WEDSTRIJDEN

Tot zover was er eigenlijk weinig te organiseren. Bij wat langere wedstrijden, bijvoorbeeld een honderd-mijls, vierentwintig-uurs of North Sea race wordt het een ander verhaal. Het criterium is of er een nacht in zit. Hoe kun je nu het eten en drinken aan boord zo simpel en goed mogelijk laten verlopen? Laat ik een voorbeeld geven van de wijze waarop het indertijd op onze halftonner georganiseerd was. Om te beginnen werd er 's morgens (behalve als het erg warm weer was) stevig ontbeten. En dan bedoel ik niet veel boterhammen, maar bijvoorbeeld boerenkool, pannenkoeken met spek en stroop en meer van dat soort stevige kost. Daar hoe je het overdag behoorlijk lang op uit. Voor onderweg gingen twee warme maaltijden per man per dag mee. Niets is prettiger dan op zee zowel 's avonds als tegen de ochtend als het flink koud is en warme hap te hebben. Om er zo min mogelijk werk aan te hebben tijdens de wedstrijd waren dit volledig kant en klare maaltijden. Deze werden in platte aluminium folie bakjes gedaan, bij de plaatselijke slager vacuüm getrokken en voorzien van een sticker met de naam van het betreffende bemanningslid. Voor een North Sea race van zo'n veertig uur gingen er voor de vijfkoppige bemanning twintig van dergelijke maaltijden mee in de bilge. Opwarmen gebeurde door ze een paar minuten in een bakje met heet water te leggen. Vandaar de platte aluminium folie bakjes omdat de inhoud door de platte vorm het snelst opgewarmd werd. Heet water kwam weer uit de bekende pompkan. Ook de warme drankjes werden zo praktisch mogelijk georganiseerd. Onder tegen het schot bij de mast waren een aantal pompkannen gemonteerd, waarvan één met koffie was gevuld en de anderen met gloeiend heet water. Daarnaast een dispenser voor plastic bekertjes en een bakje met theezakjes, cacao en cup-a-soup, kuipjes koffiemelk en plastic lepeltjes. Verder een afneembaar plankje met vijf gaten er in waar de plastic bekertjes in passte. Op het schot was ook nog een stuk plakplastic aangebracht met daarop een lijst met wat iedereen in zijn koffie of thee gebruikte. Het voordeel van een dergelijk systeem is dat als er even een moment tijd is om de kajuit in te duiken, je binnen de kortste tijd klaar bent met zo min mogelijk kans op rommel en knoeien.

DE KLEDING

Ook hier gaat het mij in eerste instantie om de praktisch kant en niet om een technische verhandeling over diverse soorten (zeil)kleding. Zorg er om te beginnen voor dat op een kajuitboot voor ieder bemanningslid altijd een extra set droge kleren aanwezig is. Er kan altijd een bemanningslid overboord gaan, maar op een wat langere wedstrijd is het bovendien erg prettig als je halverwege de wedstrijd eens droge kleren aan kunt trekken. Ook al heb je nog zo'n goed pak, je kunt altijd een golf in je nek krijgen, waarbij het water dan zo heerlijk langzaam langs je ruggengraat naar beneden loopt.

KOUD OF NAT?

Vrijwel iedereen legt bij de aanschaf van zijn kleding voor aan boord de nadruk op droog blijven. Maar als je moet kiezen wat is dan belangrijker? Koud en droog, of niet koud maar wel nat? Al ben je nat, zolang je het maar niet koud hebt kun je het aardig lang volhouden. Kou is de grootste vijand aan boord. De spieren worden stijf, de concentratie verslapt en op den duur word je zelfs min of meer apathisch. Het probleem is meestal dat je je aan boord het ene moment in het zweet werkt en daarna weer een hele tijd stilzit. Dat is het moment waarop je het door de verdamping van zweet enorm koud begint te krijgen. Zorg dus voor onderkleding die niet nat op de huid blijft plakken, met daar overheen een fleecelaag om vocht af te voeren.

BEWEGINGSVRIJHEID

Eigenlijk is (wedstrijd)zeilen een hele rare sport. Je wordt eerst opgezadeld met warme kleding, daarover waterdichte kleding en daar weer over heen een reddingvest en veiligheidsharnas. Vervolgens moet je op een hellend dek dat bovendien nog allerlei onverwachte bewegingen maakt, met laarzen aan je voeten zo snel mogelijk van alles doen. Soms nog in het donker ook. Probeer dat een andere sporter maar eens uit te leggen! Het enige wat je kunt doen is er voor zorgen dat je tenminste zoveel mogelijk bewegingsvrijheid hebt. Let daar dan ook goed op bij de aanschaf van je persoonlijke uitrusting! Als je het vergelijkt met andere sporten waarbij een fysiotherapeut, warming-up, masseur en voedingspecialist de meest normale zaken zijn, dan komt de wedstrijdzeiler er wel erg bekaaid af. Vooral omdat hij zijn sport meestal onder de meest ongunstige omstandigheden (vocht en kou) moet bedrijven. Juist daarom is het eigenlijk erg vreemd dat de post persoonlijke uitrusting in het totale budget van de boot meestal maar een minieme sluitpost vormt. Om de bemanning onder alle omstandigheden in een optimale conditie te houden vormen voeding en persoonlijke uitrusting naar mijn mening dan ook een niet zo onbelangrijk onderdeel van het totale wedstrijdzeilen.