

## De bovenboei



*In dit artikel wil ik op een paar punten ingaan die mij na aan het hart liggen binnen de Splash en Flash klasse.*

“Fair Play” vooral bij de bovenboei is daar een van. Meestal ontstaan niet reglementaire situaties bij de bovenboei door een gebrek aan kennis en ervaring. Daar is opzicht niks mis mee, fouten maakt iedereen. Gelukkig heeft het wedstrijdreglement daarin voorzien. Door je straf te nemen kun je de wedstrijd reglementair voortzetten. Helaas komt het ook voor dat zeilers bewust de regels naast zich neerleggen om voordeel te halen. Erger nog daarna varen ze vrolijk verder zonder de bijbehorende straf te nemen. Dit is bijzonder onsportief. Vreemd genoeg wordt dit onsportieve gedrag door de andere zeilers getolereerd. Als je iemand een overtreding ziet maken aarzel dan niet en roep hard en duidelijk **Protest en het zeilnummer**. Verzamel getuigen, en als de straf (rondjes draaien) niet wordt genomen zet het protest door. Dit is je sportieve plicht.

Een ander punt is het overzeilen van de bovenboei. Als je te vroeg op de layline bent of er overheen loop je grote kans de bovenboei te overzeilen.

In dit stukje wil ik deze zaken verduidelijken en jullie een aantal tips en trucs aanreiken om van een bovenboei ronding een succes te maken.

Ter illustratie zijn een paar video beelden van de bovenboei tijdens wedstrijden in Sneek. zin is niet af



Hierop is duidelijk te zien dat zeilers gewoon over stuurboord hun boot ertussen rammen. Dan ook nog de boei raken. En tot overmaat van ramp geen strafondjes draaien. **Dit kan en mag niet !**

bovensneek.wmv

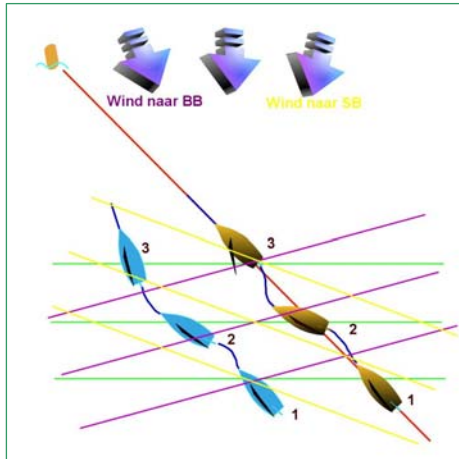
In het filmpje is duidelijk te zien dat de 1892 over stuurboord zich tussen de boei en de over bakboord varende schepen in perst. Vervolgens raakt de 1892 de boei en de boot naast hem. Wat het echt schrijnend maakt is dat de 1892 gewoon door vaart alsof er niks gebeurd is.

Ook de 1789 raakt de boei omdat er geen ruimte is. De 920 laat ruimte ontstaan en verdedigt nauwelijks.

*Let wel ALLE Splash zeilers. Deze zeilers waren niet de enige die in de fout gingen. Zij hadden de pech dat er een camera in de buurt was.*

## ➤ Drie redenen om de layline te vermijden

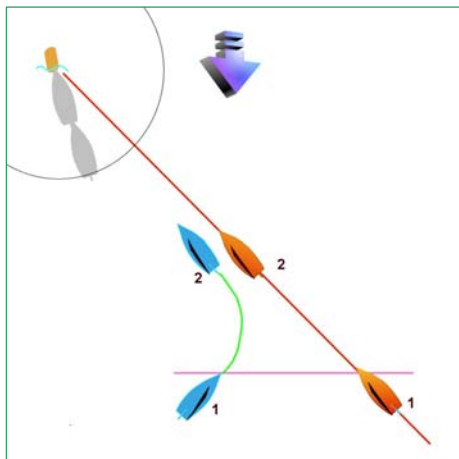
Behalve als er een duidelijk voordeel is door stroom of wind, is het te vroeg op de layline liggen een groot risico.



In positie 1 liggen de bruine en blauwe boot op gelijke hoogte (de groene lijnen). Als de wind naar bakboord draait komt blauw voor te liggen door overstag te gaan en voor bruin langs te varen. Als de wind naar stuurboord draait kan de blauwe boot naar de boei sturen, terwijl bruin de boei overzeilt. Als de windrichting niet draait verandert de onderlinge situatie niet.

**Advies: Ga niet te snel naar de layline en doe dit vooral niet als je niet zeker bent.**

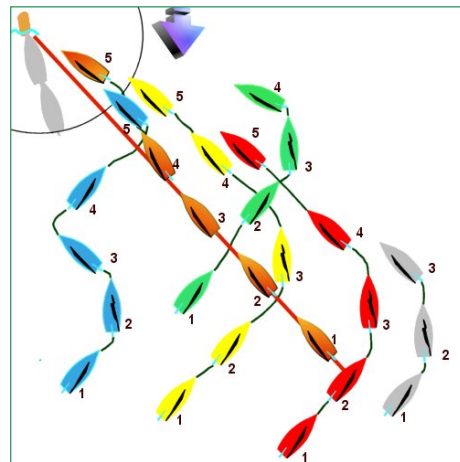
Oranje en blauw hebben evenveel voordeel,



echter de oranje boot heeft zijn kaarten al op tafel gelegd door vroeg op de layline

overstag te gaan. De oranje boot geeft de blauwe boot een goed beeld van de ligging van de layline. Blauw kan nu eenvoudig weg onder oranje klappen en zich langzaam de layline op persen. Als de wind naar bakboord draait zullen geen van beide de boei halen. Draait de wind naar stuurboord dan is er voor blauw helemaal geen vuiltje aan de lucht.

De bruine boot heeft een perfect kruisrak gevaren en komt als eerste bij de bovenboei



aan. De gele boot is in de vrije wind aan loefzijde achter de bruine boot voorstag gegaan en offert extra afstand voor vrije wind. De groene boot sluipst over stuurboord door het veld heen en moet voor vrije wind boven rood overstag gaan. Elke nieuwe boot die over stuurboord de layline passeert wordt gedwongen de boei te overzeilen om vrije wind te krijgen. Het resultaat is dat de boten over bakboord op de layline, door het gebrek aan vrije wind, langzamer gaan. De bruine boot heeft hier geen last van. Hoe groter de opstopping des te gunstiger.

*Als ik bruin was, zou ik zo'n vier á vijf lengten voor de boei extra hoog gaan varen. Zodat de boten achter mij of nog hoger moeten gaan voor vrije wind of in de vuile wind komen. Op ongeveer drie lengten van de boei is het dan gas geven om te proberen een gatje te slaan.*

*De blauwe boot heeft alle ellende omgeëld door onder de groep te blijven. Blauw maakt zijn laatste slag bakboord slag ongeveer drie tot vier lengten beneden de layline. Zo kan blauw op zoek naar een geschikte*

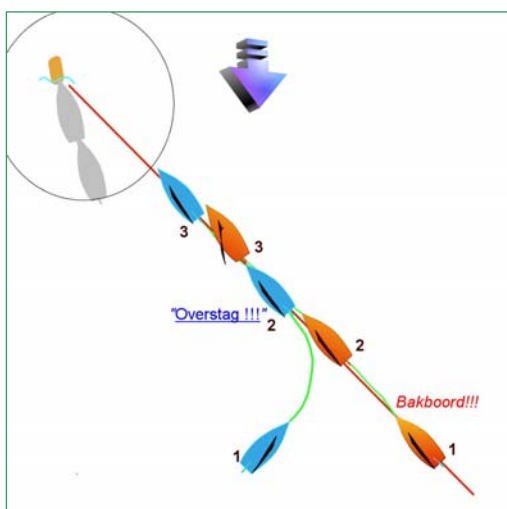
*bakboord boot, op de layline, om onder te klappen (de gele in deze situatie). Om veilig te zijn voor regel 18.3 gaat blauw buiten de twee-lengte-zone overstag om er zeker van te zijn dat de overstag manoeuvre buiten de twee-lengte-zone is voltooid. Als alles goed uitpakt is blauw zeker een paar plaatsen opgeschoven.*

## Hoe schat je de layline in

Jammer genoeg zijn de laylines in werkelijkheid niet zo mooi getrokken als in dit artikel. Als het mogelijk is om vooraf de ligging van de laylines te bepalen, is dat behoorlijk waarden vol. Er moeten dan wel vaste referentiepunten zijn. Maar hierop blind varen kan niet, de wind hoeft maar iets te draaien en jammer dan. Als er een wedstrijdveld voor je vaart dan geeft dit ook veel informatie. Blijf altijd alert op het effect van stroom en vooral in het eerste kruisrak. Je kunt dan een achterstand oplopen die niet meer goed te maken is. Eigenlijk is het enige dat helpt **trainen trainen trainen** om je inschattingsvermogen te verbeteren. Het risico kun je natuurlijk eenvoudig beperken door pas drie of vier bootlengten voor de boei op de layline te zijn.

## Wat regeltjes

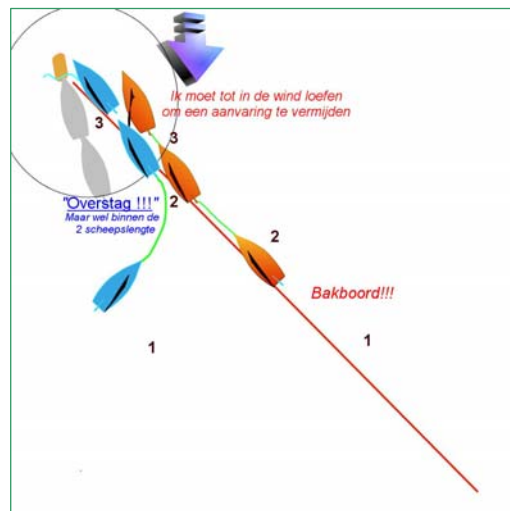
**Regel 18:** Regel 18 is niet van toepassing voor jachten die over verschillende boeg in



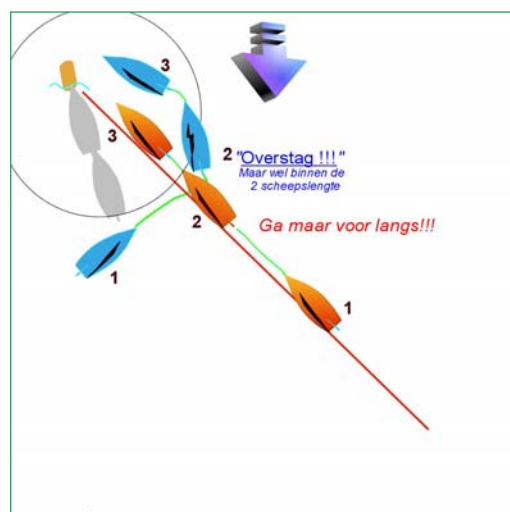
het kruisrak varen. Het stuurboord jacht

moet voorrang verlenen aan het bakboord jacht (regel 10).

**Regel 18.3:** als blauwe boot binnen de twee-lengte-zone overstag gaat, moet zij vrij blijven van het oranje boot. Als oranje door de manoeuvre van blauw gedwongen wordt hogere dan aan de wind te zeilen is blauw fout. Zelfs nadat blauw zijn overstag manoeuvre heeft beëindigd.

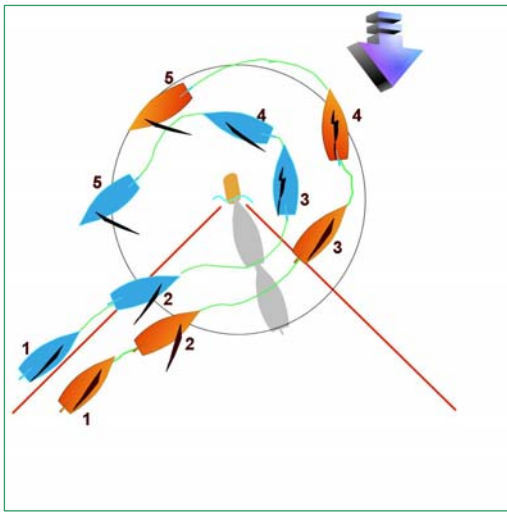


Als de blauwe boot binnen de twee-lengte-zone overstag gaat en oranje krijgt het voor elkaar om aan de binnenzijde een overlap te verkrijgen moet de blauwe boot ruimte geven.

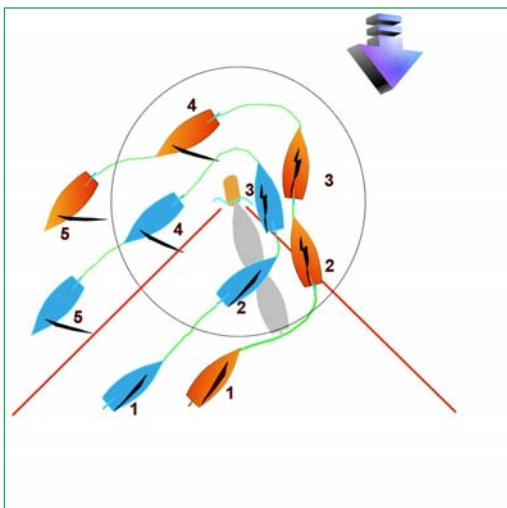


**Regel 18.2:** als twee jachten over dezelfde boeg de boei ronden, en er is overlap op het moment van binnen varen van de twee-

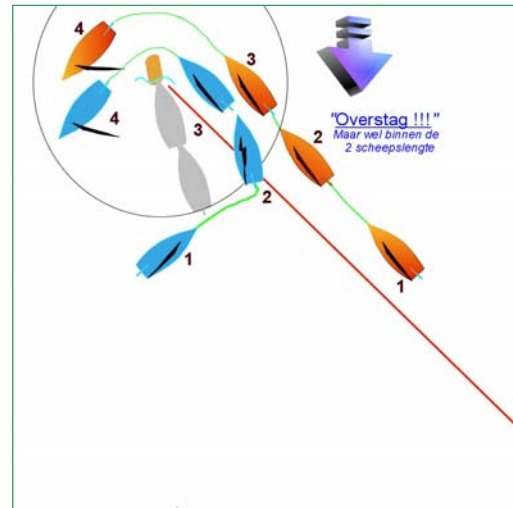
lengte-zone, is de basis regel (18) van toepassing. De blauwe boot heeft recht op ruimte om de boei te ronden.



Als er geen overlap is (positie 1) op het moment van het binnen varen van de tweelengte-zone en de oranje boot draait door de wind (positie 2) verliest ze haar rechten (regel 18.2.c). De oranje boot moet wachten en blauw kan de boei als eerste ronden.



Als de oranje boot de boei overzeilt heeft en de blauwe boot zijn overstag manoeuvre afrondt (zie definitie: over een boeg) en vrij blijft van de oranje boot en de oranje boot niet dwingt hoger dan aan de wind te zeilen is er niets aan de hand.



**Regel 19:** ruimte om overstag te gaan bij een hindernis. Een stuurboord boot kan ruimte voor overstag vragen aan een stuurboord boot aan haar loefzijde. Dit om een aanvaring met een over bakboord liggende boot te vermijden. Deze regel kan gebruikt worden om te voorkomen dat je over de layline wordt gezet.

### *Over bakboord of stuurboord?*

Op een grote baan met een kleine vloot of als het veld ver uit elkaar ligt zijn het de strategische overwegingen die bepalen hoe je de bovenboei aanzeilt en minder de tactische. Vaar dan de meest ideale route en reken met de resterende tegenstanders af. Tactische manoeuvres die je daarbij kunnen helpen worden verderop beschreven.

Vaak is het druk bij de bovenboei. Er is geen doorkomen aan en over stuurboord aankomen heeft iets weg van zelfmoord. Voorbeeld 3 kan in zo'n situatie een oplossing bieden, maar het blijft link. Bij een dergelijke situatie moet je aansluiten in de file die over bakboord naar de boei tuft. Al knokkend om een beetje vrije wind overzeilt iedereen de boei en geeft hiermee kostbare voorsprong weg.

Zoals jullie al wel ontdekt hebben ben ik geen geweldige fan van de layline. Het ideale moment om op de layline aan te komen,

onder ideale omstandigheden, is zo ver van de boei dat je nog voldoende tijd hebt om de belangrijkste handelingen uit te voeren (zoals, neerhouder los, schoot klaar, etc.). Drie of vier bootlengten voor de boei op de layline is heel mooi, over bakboord natuurlijk. Eenmaal op de layline moet je alert blijven en je verdedigen tegen aanvallers.

## Over stuurboord

Over stuurboord aanlopen van de bovenboei vereist een zeer goede bootbeheersing, een perfecte overstag manoeuvre en acceleratie. Bovenal moet je het juiste gat vinden tussen de aanstromende boten over bakboord om overstag te gaan. Het vereist ook dat de zeilers in de bakboord boot de regels op de zelfde manier interpreteren.

Het overstuurboord aanlopen van de bovenboei is bij mij favoriet als ik voorop lig. Het geeft veel voldoening om te zien dat je tegenstanders elkaar ophouden bij het over bakboord aanlopen van de boei.

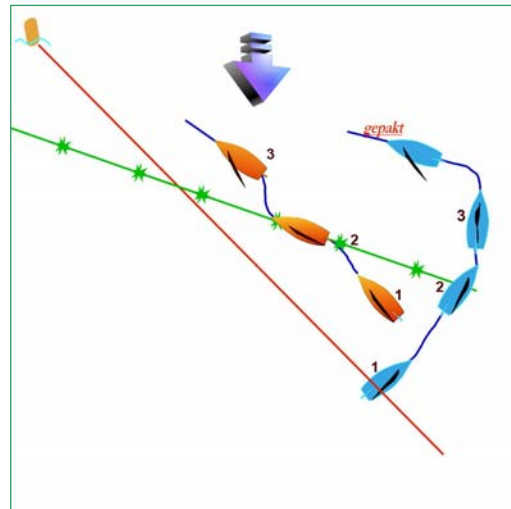
## De tactische trucs

De strategie voor het volgende rak is bepaald. Op basis hiervan kies je de positie ten zichten van je tegenstanders. Je hebt het beste uit de laatste wind shift gehaald, vrij baan en kent de stroom situatie bij de boei. Dan zijn hier een zestal tactische trucs die je positie kunnen verbeteren.

### Truc 1

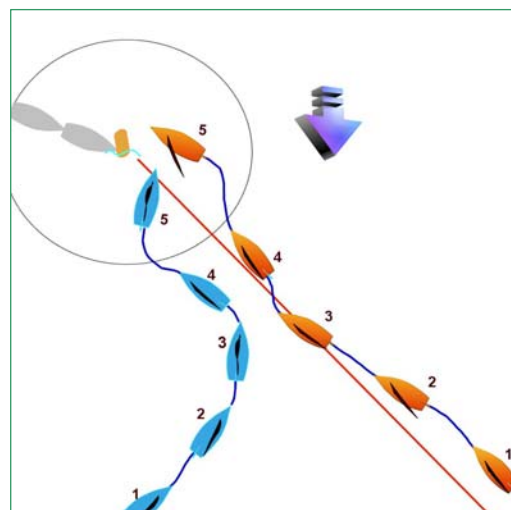
Je hebt de boei overzeilt (oranje). Als je blauw zover zou kunnen krijgen ook de boei te overzeilen dan wordt de onderlinge afstand groter. In het daarop volgende rak heb ik dan meer kans op vrije wind. *Wanneer de blauwe boot bijna recht achter je is val je rustig af en als de bemanning van de blauwe boot dan over de as van jouw boot de boei peilt dan lijkt het alsof de boei moeilijk of niet te halen is. Is hij je voorbij dan loef je weer op. Met een beetje geluk vaart de ander*

*vier of vijf bootlengten door voordat ze zich realiseren dat ze gefoet zijn.*



### Truc 2

De oranje boot, boven de layline. Wat hij zeker niet wil is dat de blauwe boot in een gunstige-lijj-positie komt en voor hem bij de boei is. *Ter verdediging, nadat stroom, wind en golven gecontroleerd hebt, val je tot net iets beneden de layline af. Als de blauwe boot dan toch nog onder je overstag gaat moet deze enorm zijn best doen om de boei alsnog te halen. Gaat de blauwe boot binnen de*

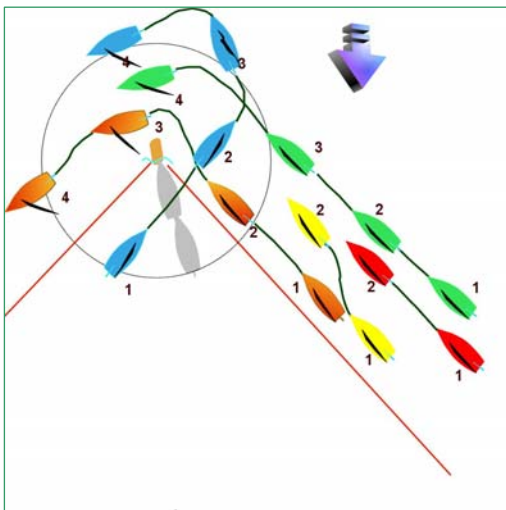


*twee-lengte-zone onder je overstag dan is de kans groot dat hij regel 18.3 overtreedt. Hij moet immers zo hoog sturen om de boei te halen dat hij jouw tot in de wind omhoog duwt. En dat mag niet! Doordat je wat lager vaart en ook nog beneden de layline lijkt het alsof je de boei niet kunt halen. De blauwe boot*

is dan gauw geneigd om achter je langs te gaan. Je bent dan zeker voor hem. Heel belangrijk is dat je op het moment dat blauw of afvalt om achter je langs te gaan of overstag gaat oploeft terug naar de layline. Maak bij de manoeuvre gebruik van de extra snelheid die je krijgt door lager te varen.

### Truc 3

Soms gaat het allemaal mis. Je komt over stuurboord aan bij de bovenboei en tot overmaat van ramp nadert het hele veld over bakboord. Je kunt nog wel net voor de oranje boot langs, als deze niet de deur dichtdoet door af te vallen. Want je weet een ding zeker, onder oranje boot overstag

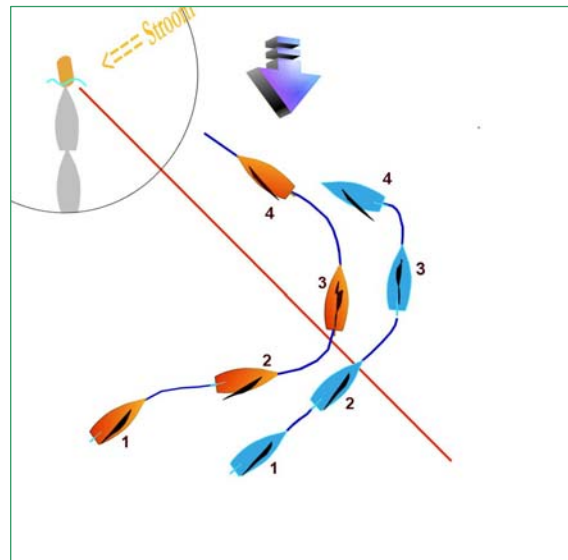


gaan is geen optie. De oranje boot is zeker niet blij met een boot in de gunstige-lijpositie (zie truc 2). De oranje boot laat je alle plezier voorlangs varen. Dit geldt ook voor de groene boot. Wanneer je beide boten gepasseerd bent ga je overstag. Oranje en groen zijn wel voor je maar de rest van het veld ligt nog lekker achter je. Dit vergt wel duidelijk communicatie met de oranje en groene boot. Zo gauw je niet duidelijk bent zullen zij de deur dichtdoen. Zich realiserend dat zij ook risico lopen. Stel dat de oranje boot de deur dichtdoet dan heb je een geweldig probleem.

### Truc 4

De beide boten naderen de stuurboord layline. Bij de bovenboei staat een behoorlijke stroom die je op de boei drukt.

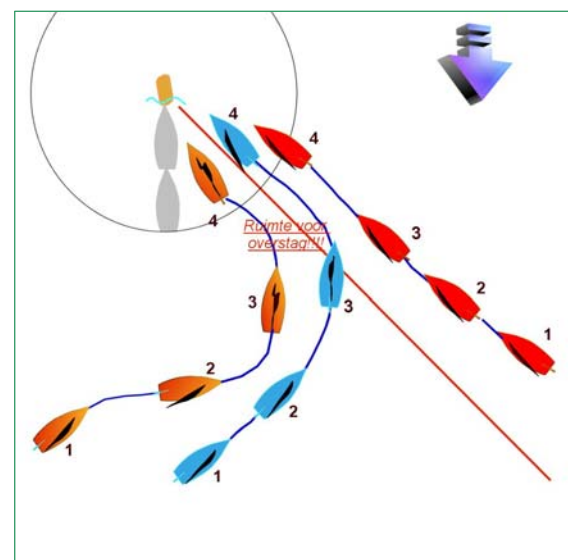
Stel dat de oranje boot (positie 1) koers houdt dan zal de blauwe boot op of iets boven de layline overstag gaan om de boei aan te zeilen. De oranje boot gaat dan in de gunstige-lijpositie t.o.v. blauw overstag. Niks aan de hand zou je denken. De kans dat zowel oranje als blauw de boei nog halen is erg klein. De stroom zet ze de



verkeerde kant uit. Door af te vallen dwingt oranje blauw verder over de layline. De blauwe boot kan immers niet overstag. Oranje vaart dan net zo lang door tot dat met zekerheid de boei gehaald kan worden.

### Truc 5

De blauwe boot wordt door de oranje boot over de layline gedwongen. (zie truc 4) *Blaauw*

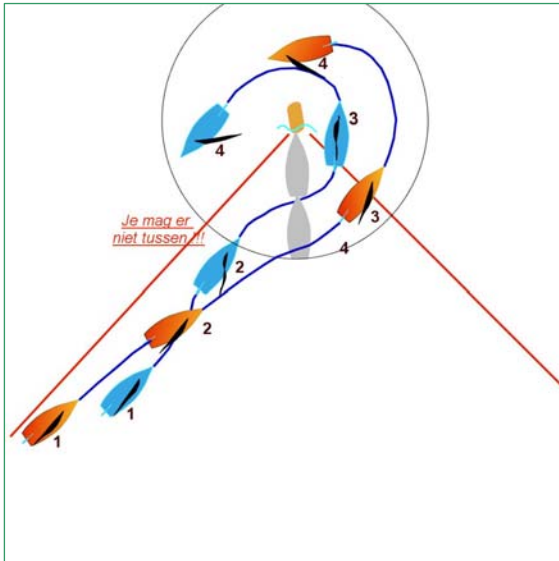


kan zich verdedigen door gebruik te maken van de rode boot over bakboord. Zo gauw blauw voor "ruimte voor overstag" vraagt moet oranje direct reageren.

Blaauw moet dus op zoek naar een boot over bakboord.

### Truc 6

Langzamer varen om in overlap te komen.

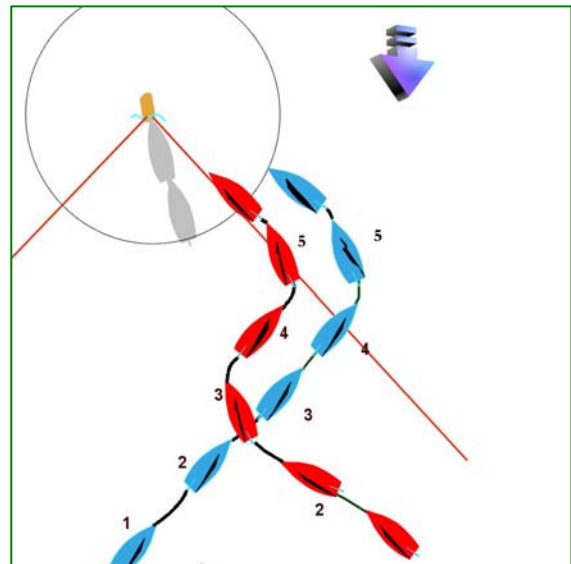


De oranje boot komt schuin van achteren aanvaren. Door oranje te dwingen aan lij moet oranje een wijde bocht rond de boei maken. Dit doet blauw door net in de twee-lengte-zone vaart te minderen. Zou oranje er achter blijven dan heeft blauw onmiddellijk in het volgende rak veel last van oranje. Door de wijde bocht verliest oranje meer terrein.

### Truc 7

Voorrang geven om controle te houden.

De rode boot komt onder de layline over bakboord aan. Over stuurboord nadert de blauw. Door de blauwe boot voorlangs te laten varen en vervolgens onmiddellijk achter de blauwe boot mee te klappen houdt rood de controle over blauw. Dwingt rood blauw overstag dan ligt blauw in de gunstige lij positie. Gaat rood te laat mee met blauw dan kan blauw rood, in de volgende slag dwingen overstag te gaan. Met als mogelijk gevolg dat rood de boei niet kan bezeilen.



### Conclusie

- Blijf zolang mogelijk weg bij de laylines. Je verliest elke mogelijkheid om je te verdedigen of om aan te vallen.
- Kom als het enigszins kan niet over stuurboord de twee-lengte-zone in varen als er over bakboord een hele vloot aan komt.
- Vermijd het risico van een aanvaring of overtreding vooral bij de eerste bovenboei waar het nog druk is. Het kan je heel veel plaatsen kosten.
- Als het druk is, is het het beste om 3 tot 5 boot-lengte voor de boei over bakboord op de layline te zijn. De kans dat je nog moet manoeuvreren binnen de twee-lengte-zone om de boei te bezeilen is klein.
- Als je een overtreding maakt of de boei raakt vaar je dan vrij, zonder andere te hinderen, en draai je rondjes. Je hebt tijdens het draaien geen rechten.
- Bedenk voor het rondenvan de bovenboei welke kant je in het volgende rak op wilt. Dit bepaald de manier van rondenvan.