

**10**  
**(wedstrijd)**  
**TIPS**  
**VOOR**  
**PATINZEILERS**



05 AUG 2007 – NORTH SEA PATIN SAILORS – BEACHCLUB DE WINDHAAN

# 1/ koers- of snelheidsschema: (figuur 1)

onderling verband tussen windrichting, koers en snelheid

*voorbeeld met 10 knopen wind*

- De richting van de wind wordt aangeduid door een pijl die van boven naar beneden wijst.
- De cirkel rondom het centrale punt is een hoek- of richtingsschaal van de tegenover de windrichting te bevaren koers. 180° links of bakboord en 180° rechts of stuurboord.
- 0° graden = in de wind ; 45° = aan de wind ; 90° = halve wind ; 180° = voor de wind
- De lengte van de pijlen die vanaf het middenpunt tot de vlinder figuur reiken, duiden de relatieve snelheid bij betreffende koers aan.
- Ter vergelijking: de stippellijn in de bakboordhelft van de tekening toont de te verwachten snelheid van een éénrompsboot weer. *Hieruit kunnen we opmaken dat een patin uitermate snel is bij half windse koersen maar minder hoog kan varen dan een éénrompsboot.*

## 2/ besturen van de patin: (figuur 2, 3, 4, 5)

### A. oploeven en afvallen door middel van gewichtsverplaatsing:

- Gewicht schipper  $\frac{3}{4}$  van de bootslengte: rechtdoor (figuur 2)
- Gewicht schipper naar boeg toe: doet oploeven (figuur 3)
- Gewicht schipper naar achtersteven toe: doet afvallen (figuur 4)

Het draaipunt (of lateraal punt) van de boot kan door gewichtsverplaatsing van de schipper in langscheepse zin worden verplaatst. Het zeilpunt verplaatst ook in de richting van de schipper, maar in mindere mate.

Gewichtsverplaatsing naar voor of achter in langscheepse zin. Gewichtsverplaatsing in zijdelingse zin heeft bij een patin bijna geen stureffect, de patin vaart dan rechtdoor. **IS DAT WEL ZO ??? zoals een eenromper loefgierig is bij lijwaartse helling, is een patin dat m.i. enigszins ook. Dit verklaart volgens mij waarom men niet kan afvallen als de patin helt : dus zeil lossen bij afvallen doet de patin plat op het water vallen en dan kan men sturen door gewicht naar achter te verplaatsen.**

*Deze buitengewone loef- en lijgierigheid van de patin tengevolge de gewichtstrim ligt aan:*

- de zeer lange rompen (tegenover de zeilpunthoogte)
- de afwezigheid van zwaard en roer
- het relatief hoge gewicht van de schipper in verhouding tot het gewicht van de boot (98 kg).

### B. oploeven en afvallen door middel van zeiltrim:

Bij ruime wind en bij vòòr de windse koersen heeft de zeilstand volgend stureffect:

Zeil meer gevierd, meer open: doet oploeven (figuur 5a):

Het zeil is helemaal gevierd. De kleine ronding, bij de mast, ontstaat tengevolge de achterstag, dat het zeil gedeeltelijk tegenhoudt. De pijl, die in het zeil getekend staat, stelt de voortstuwende kracht voor. Door het zeil te vieren ontstaat een bolling in het eerste derde. De kracht (loodrecht op bolling) wijst naar loef, dus de boot loeft op.

Zeil meer aangehaald, meer gesloten: doet afvallen (figuur 5c):

Het zeil is strak aangespannen. Daardoor botst de wind er niet dwars tegen aan en vormt aan de rugzijde geen wilde werveling. De wind wordt hier 'geplooid' met een zijdelings duweffect aan de buik, en een zuigeffect aan de rugkant. De wind ontsnapt (zonder al te veel turbulenties) langs de mast. Dat heeft voor gevolg dat het zeil meer opzij gestuwd wordt. Het zeil trekt de voorsteven zijdelings naar zich toe. De patin valt af.

Zeilstand tussendoor (figuur 5b):

Door het zeil een stand tussendoor te geven, compenseert men beide hierboven vermelde krachten.

## C. oploeven en afvallen door middel van handen en voeten:

Sturen met voeten of hand in het water aan lij: doet afvallen

Sturen met voeten of hand in het water aan loef: doet oploeven

Steeds zijdelings buitenboord

Zoveel mogelijk naar achter te gebruiken omdat de hefboom dan langer is

Zo weinig mogelijk remmen en zoveel mogelijk een dwarse, naar de boot gerichte stuwkracht bekomen

*Stuur enkel bij ruime en voor de windse koersen met voeten of hand.*

## D. gijpen met veel wind: (figuur 6)

Bij dit manoeuvre is het niet eenvoudig om het zeil van boeg te veranderen.

Daarom dient men zo ver mogelijk naar achter te liggen en het zeil rechtstreeks via de schoot aan de schoothoek aan te trekken. *Hierdoor vermindert de druk op de boeg gedurende enkele seconden* en met behulp van de voeten als roer verandert het zeil naar de gewenste boeg.

Van belang is ook na het gijpen nog enige tijd tegenroer te geven met voeten.

## 3/ vuistregels zeil- en mast trim:

	<b>weinig wind</b> (0 - 10 knopen)	<b>veel wind</b> (10 - 25 knopen)
<b>aan de wind</b>	mastbuiger 0.30m mast: 7.26m VL en OL iets aangespannen zeilhoogte: helemaal boven	mastbuiger 0.15m mast: 7.10m  VL en OL meer aangespannen zeilhoogte: laag
<b>halve wind</b>	mastbuiger 0.30m mast: 7.26m VL en OL iets aangespannen zeilhoogte: helemaal boven	mastbuiger: 0.30m mast meer naar achter ( 6,90 < mastpositie < 7,10 ) → twist in top  VL en OL iets aangespannen zeilhoogte: laag
<b>voor de wind</b>	mastbuiger los mast loodrecht VL en OL los zeilhoogte: helemaal boven	mastbuiger los masttop moet tot boven boeglijn kunnen komen VL en OL los zeilhoogte: laag

mastbuiger = flexor

VL = voorlijkstrekker **strekken beweegt de bolling van het zeil naar voor → te compenseren door de mast te buigen om de bolling weer in het midden te krijgen. Wie dus een heel strak, vlak zeil wil hebben, spant VL en buigt zijn mast. WEES STEEDS HEEL ZUINIG MET DE VL**

OL = onderlijkstrekker

*Algemene regel: tenzij men aan de wind zeilt of voor de wind, is de beste zeilstand, voor de grootst mogelijke snelheid, diegene waarbij het killen wordt vermeden.*

*Zoniet zorgt men voor een nadelige helling en een nadelige zijdelingse drift.*

## 4/ de patin moet altijd vlak worden gevaren:

- de koersstabiliteit verhoogt
- de snelheid verhoogt (omdat de waterlijn zo lang mogelijk is)
- als de boeg ver omhoog komt, waait hij weg en dat kost hoogte
- de schipper kan de veranderingen in windsnelheid opvangen door snel uit te hangen en/of de schoot te vieren.

## 5/ zeilen bij weinig wind:

- trim het zeil zo vlak mogelijk **zwakke windtrim = harde windtrim**. Zelfs een twist kan nuttig zijn, gezien de luchtstroming bovenaan onder een andere hoek gebeurt dan dicht bij de wateroppervlakte.
- zorg dat de lucht rond de zeilen blijft stromen **rol van de achterlijk telltale !**

## 6/ voorstag-lintjes:

- aan de wind varen: windvoelers wijzen recht naar de mast
- scherp aan de wind varen: windvoelers wijzen iets naar de loefzijde van de mast

## 7/ snelheid is altijd gewenst:

- Snelheid en hoogte hangen met elkaar samen.  
Eerst maximale snelheid bereiken vooraleer hoger te zeilen.
- snel en scherp = best
  - niet te snel maar scherp = wanhoop niet
  - traag = wijzig zeil- en/of mast trim

## 8/ positie tegenover startlijn:

Start zo dicht mogelijk bij de startlijn door vooraf een peiling te nemen langs de startlijn.

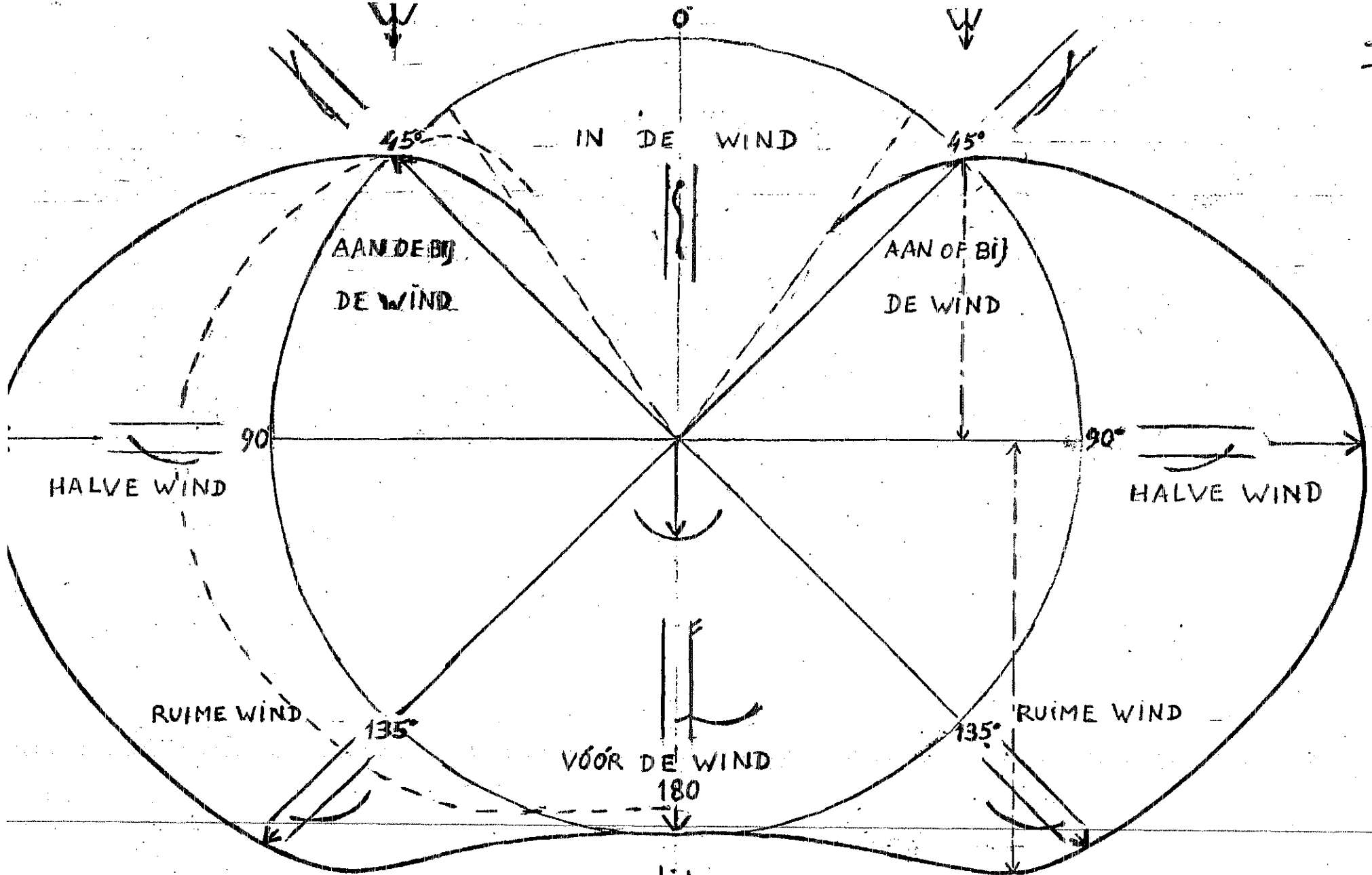
**positie van de lijn tov de wind : pin end voordeel ( bakboord ) of start boot voordeel ( stuurboord )**

## 9/ getijden:

Op de Noordzee speelt stroming een belangrijke rol.  
Maak een lijstje met watersnelheden en richtingen aan de hand van een zeekaart.

**rol van de stroming op de ware windsnelheid : varen over een boeg waarbij men door de stroming tegen de wind in geduwd wordt, zal de windsnelheid gauw met 3 knopen verhogen !**

## 10/ voorrangregels: zie bijlage



HALVE WIND

HALVE WIND

RUIME WIND

RUIME WIND

IN DE WIND

AAN DE BIJ  
DE WIND

AAN OF BIJ  
DE WIND

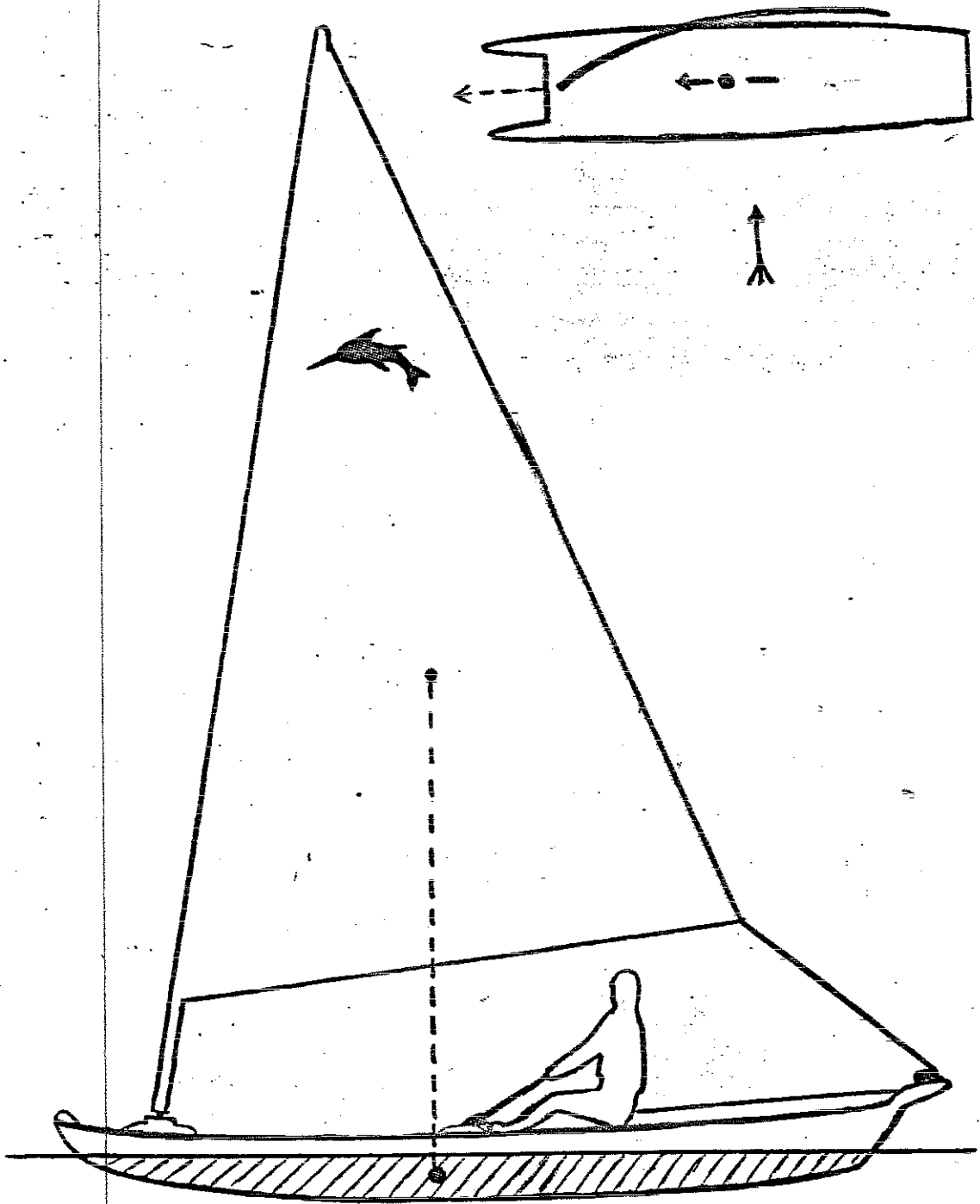
VÓOR DE WIND

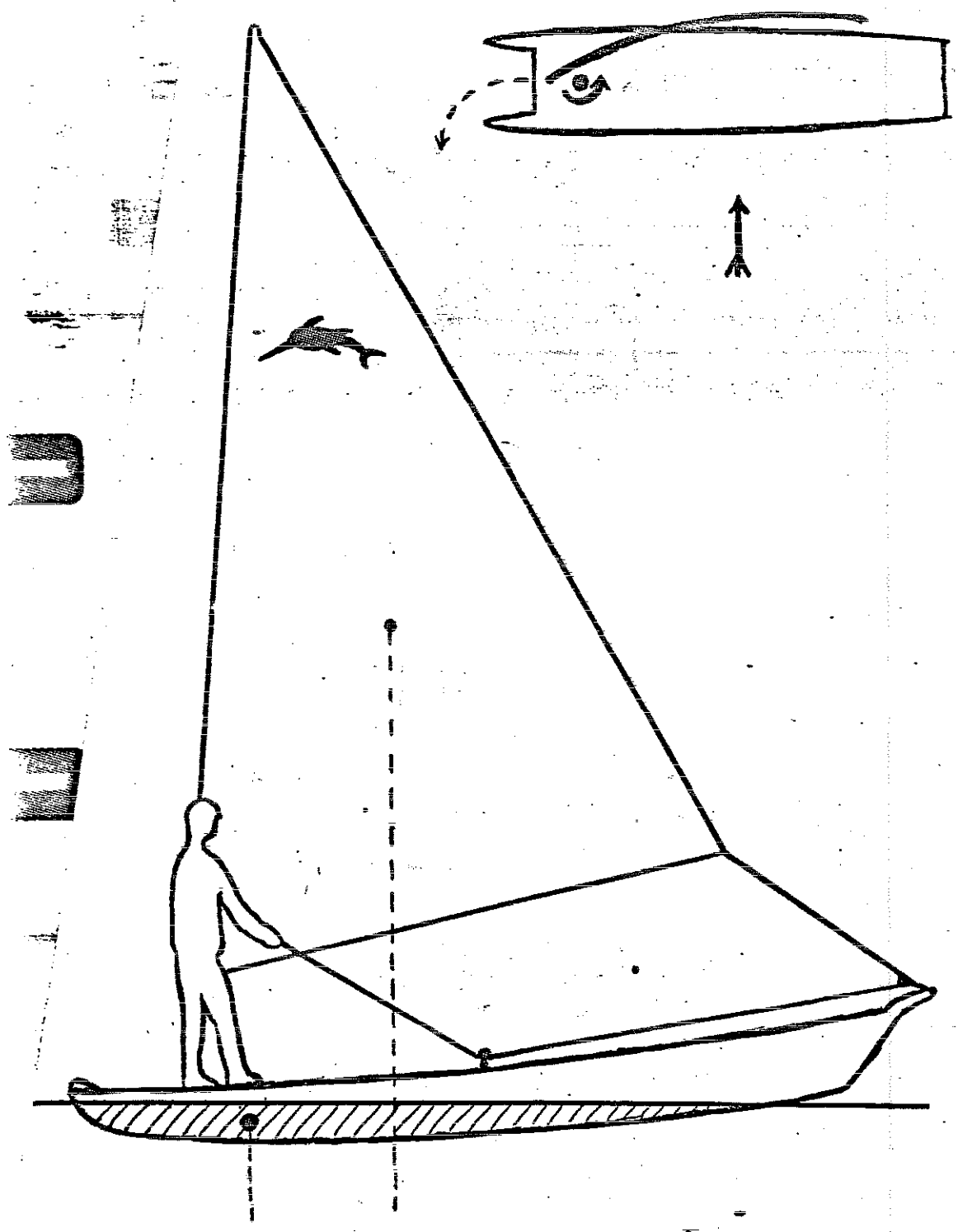
OVER BAKBOORD

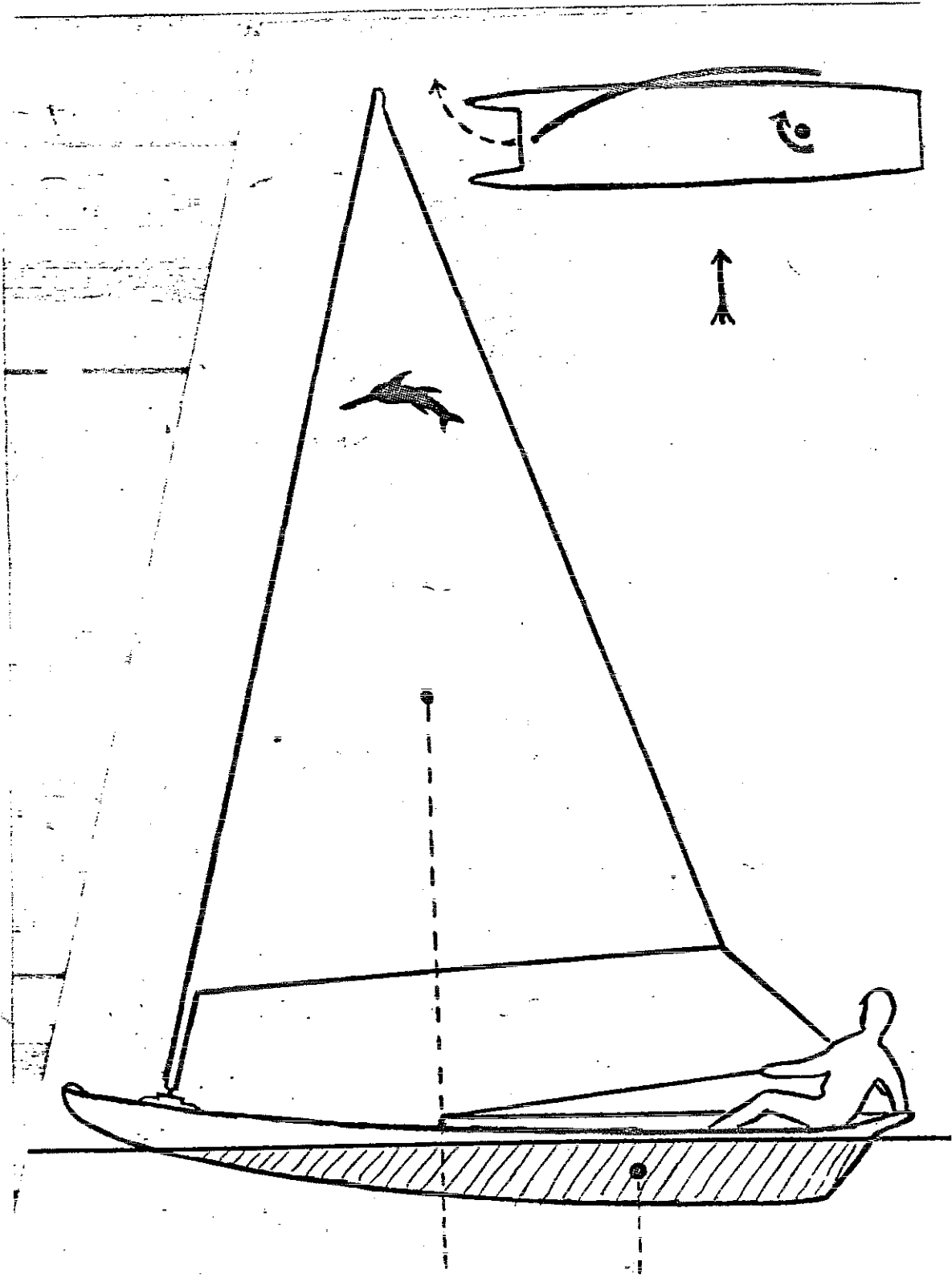
OVER STUURBOORD

VOORRANG BIJ KRUISEN

UITWIJKEN BIJ KRUISEN

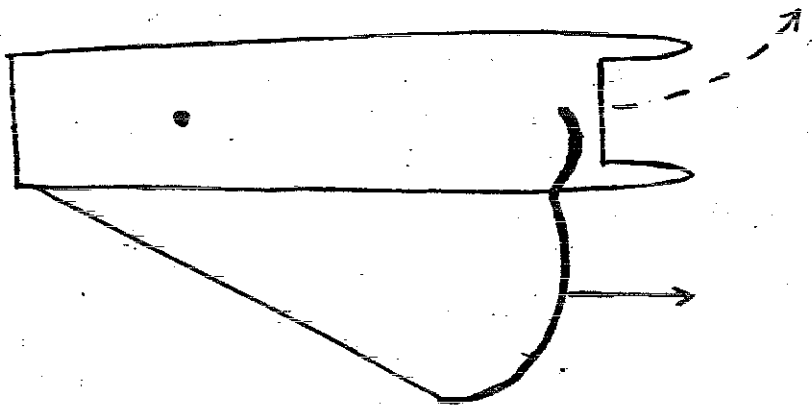




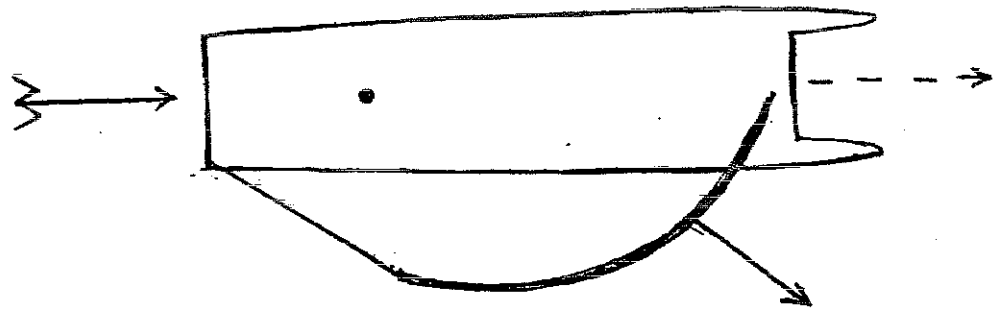




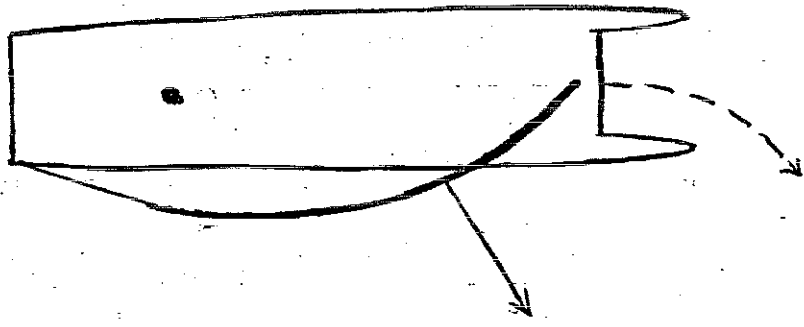
5A

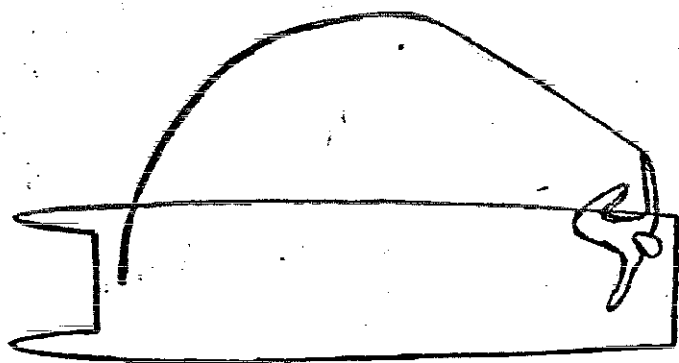
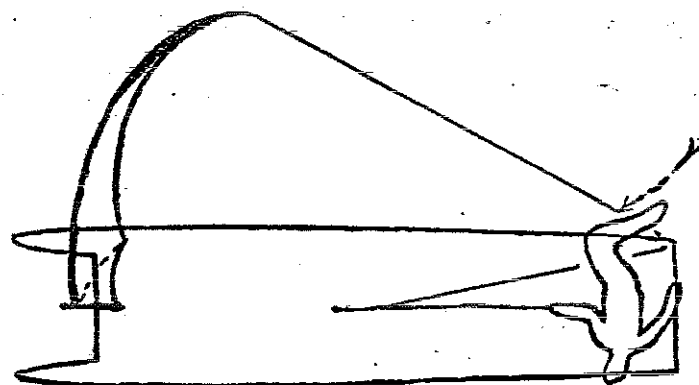
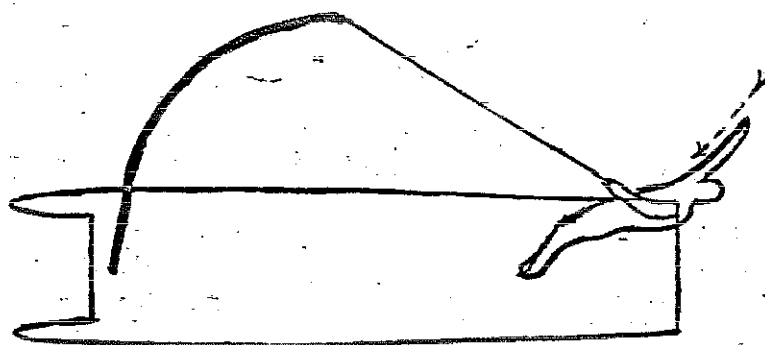


5B



5C





## RRS (Racing Rules for Sailing ) 2005

samengesteld door U. Finckh. [www.finckh.org](http://www.finckh.org)  
in een sterk vereenvoudigde taal.

### Definities:

Een boot **vaart wedstrijd** vanaf zijn Voorbereidings-sigitaal ( 4 min ) tot aan finish, opgave, algemene terugroep of uitstel of afbreken.

Een boot **finisht** wanneer enig deel van zijn romp of bemanning de finishlijn doorkruist in de richting van de koers van het laatste merkteken.

Een boot is **vrij achter** wanneer hij achter een dwarsscheepse lijn door het laatste punt van een andere boot of zijn uitrusting blijft. De andere boot is dan **vrij voor**. **Overlap** heeft men wanneer men niet vrij achter is.

**Vrij blijven** : een boot blijft vrij wanneer de andere boot zijn koers niet moet veranderen, of bij overlap wanneer de lijwaartse boot in beide richtingen koers kan veranderen.

**Ruimte** is de plaats die een boot nodig heeft om te manoeuvreren.

**Hindernis** is elke obstructie voor dewelke men moet van koers veranderen, ook een boot waarvoor men vrij moet blijven.

**Juiste Koers** is de koers die een boot alléén zinvol zou zeilen. Voor de Start is er geen juiste koers.

### DEEL 1: FUNDAMENTEEL REGELS

1. **Hulp verlenen** aan pers. in gevaar
2. Elke zeiler is zelf verantwoordelijk voor dragen van een **zwemvest**.
2. **Eerlijk zeilen**
3. Door deelname **aanvaarding** van de RRS
4. Elke zeiler **besluit zelf** om aan wedstrijd deel te nemen of te vervolgen.
5. **Drugs** verboden.

### DEEL 2 – ONTMOETENDE BOTEN

- 10 **Over verschillende boeg** De boot over SB-boeg moet **vrij blijven** van boot over BB-boeg.
- 11 **Over zelfde boeg, met overlap** : De Loefwaartse boot moet **vrij blijven** van Lijwaartse.
- 12 **Over zelfde boeg, geen overlap** : De boot **Vrij Achter blijft vrij** van de boot **Vrij Voor**.
- 13 **Gedurende wenden** : Na het door de wind gaan, moet een boot **vrij blijven** van andere boten tot hij op een aandewindse koers ligt.

14 Elke boot moet **Aanraking met een andere boot vermijden**. De boot met voorrang strafbaar wanneer schade.

15 **Verkrijgt een boot voorrang** moet aanvankelijk de andere **ruimte** geven om **vrij te blijven**, tenzij hij voorrang verkrijgt door handelingen van andere boot.

16.1 Een boot met voorrang moet bij **veranderen van koers** de andere **ruimte** geven om **vrij te blijven**. 16.2 Bb boot mag geen koers veranderen.

17 **Over dezelfde boeg; juiste koers** :

1. Inhalen langs lij binnen 2 romplengte cirkel : geen loefrechten.
2. Tijdens Ruim en Voor de Wind mag een boot niet afvallen beneden juiste koers wanneer een boot hem langs lij wil inhalen binnen 2-lengten.

18 **Passage Merktekens en Hindernissen**

1. Regel 18 geldt niet
  - (a) bij een merkteken startlijn bij starten.
  - (b) tussen boten over verschillende boeg aan eind kruisrak
- 2.(a) **Met Overlap** wanneer eerste boot 2-lengten cirkel bereikt : buiten moet binnen **ruimte** geven. Heeft binnen voorrang, dan moet buiten **vrij blijven**.
- 2.(c) Als een boot **vrij voor** is bij bereiken 2-lengten zone, moet de **vrij achter** boot vrij houden
3. Naderen 2 boten over verschillende boeg en gaat 1 van hen overstag binnen de 2-lengten zone dan moet de andere zijn koers kunnen verderzetten.
4. Moet men aan een merkteken grijpen, dan mag de binnenliggende boot niet verder aan het merkteken voorbijvaren dan nodig is.
19. Ruimte om overstag te gaan bij een hindernis.

### Overige Regels

- 20 Een naar de startlijn terugkerende boot, een boot die een strafonde draait, een achteruit varende boot moeten vrijblijven.
- 31 Bij merkteken raken : maak 1 wending, 1 grijp ( vervangt 360° straf )
- 44 **Straf nemen** : 720 ° of score straf  
Tijdens Regatta's geldt steeds enkel de originele tekst van het RRS

## Racing Rules of Sailing 2005-2008

Vertaling : G.Lerno

U.Finckh

- Wegerecht
- Rechte und Pflichten
- Ausweichpflichtig

