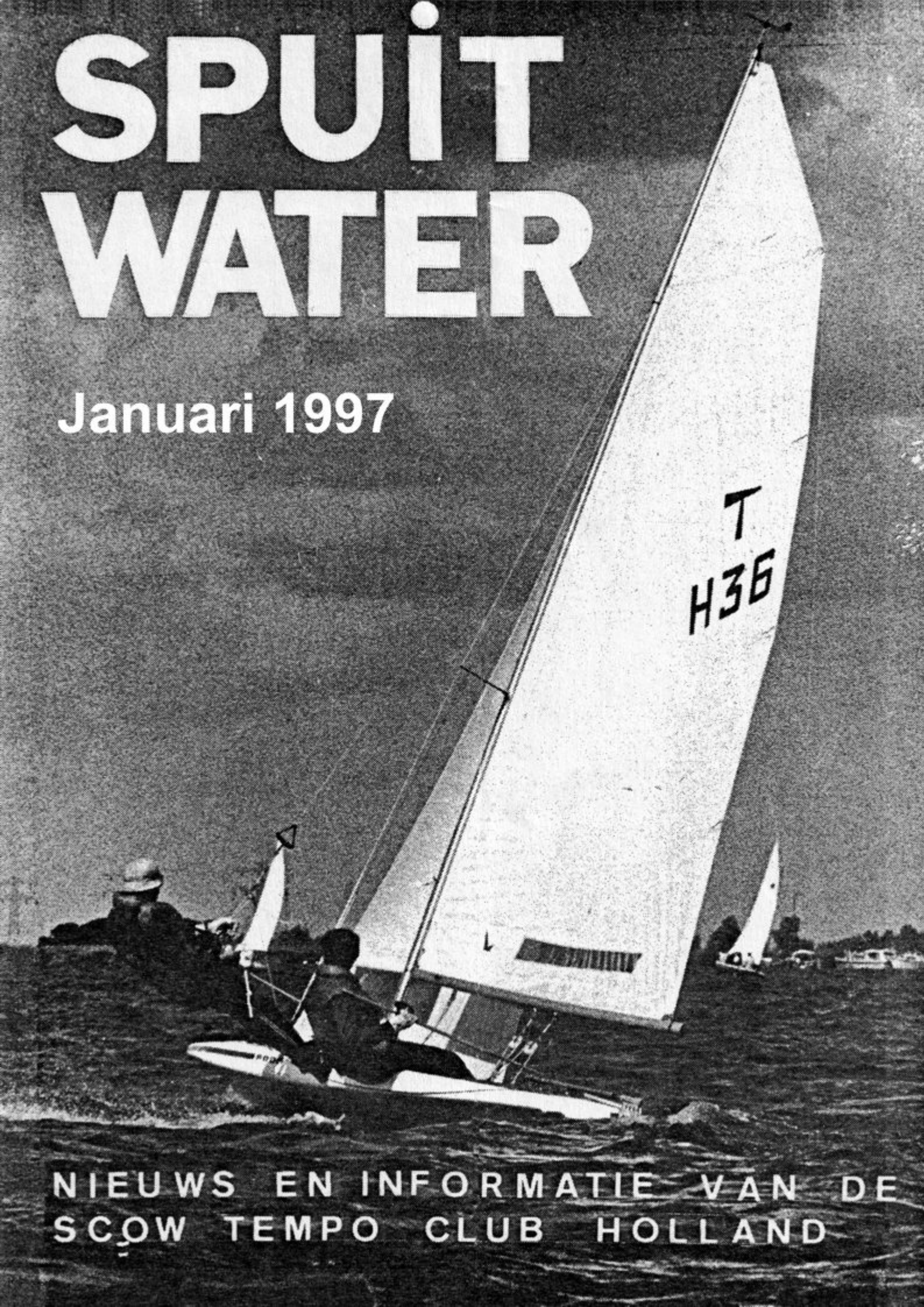


SPUIT WATER

Januari 1997



NIEUWS EN INFORMATIE VAN DE
SCOW TEMPO CLUB HOLLAND

Zandvoort, 9 januari 1997.

LIMBURG, 14-15-16 december 1996.

Vaak heb ik mij met grote verwondering afgevraagd hoe het toch komt dat ervaren Tempozeilers het soms klaarspelen om vitale onderdelen van hun schip of kleding gewoon vergeten. En dan praat ik niet over een harpje of een sleeplijntje maar over bijvoorbeeld een roer, fokzeil of spinakerboom. Nog groter werd mijn verwondering altijd als het jacht in kwestie toch nog compleet en op tijd aan de start verscheen.

MAAR, na aankomst in hotel Berg en Dal te Slenaken, na het uitpakken van de koffers verwonderde ik mij niet meer. Het bleek dat ik mijn complete toiletta's had vergeten waarin niet alleen mijn scheergerei, kam, tandenborstel, enz. in zat maar ook de wekker, schaar, pleisters, schrijfgerei, kompas, loupe en dergelijke. Toch verscheen ik de volgende dag keurig geschoren en gekapt aan de ontbijttafel!

We vertrokken zaterdag 14 december om half tien uit Zandvoort en arriveerden om één uur in Slenaken na onderweg een lekker kop koffie met gebak te hebben genuttigd in het wegrestaurant De Lucht vlak voor Den Bosch. Het hotel maakte meteen een prettige indruk en dat is zo gebleven. Ik ontdekte al gauw de grote misser. Gelukkig bevond zich tegenover het hotel een kleine supermarkt waar we wat lekkere broodjes en tompouzen kochten plus natuurlijk een scheerapparaat en een tandenborstel.

Na mijn zeilen ben ik wat aan geologie gaan doen. Nu is Zuid Limburg zeker geen onaardig geologisch gebied en had ik van te voren enige interessante wandelingen uitgezet waar we die zaterdagmiddag meteen aan begonnen. Zo liepen we op een gegeven ogenblik op de bodem van de vroegere Krijtzee. (vroeger: dat betekent in dit geval 70 miljoen jaar geleden) Het grootste deel van Zuid-Limburg bestaat uit krijt, mergel en zanden uit deze periode. Na ons verkleed te hebben namen we een aperitief en gingen om half zeven aan tafel. Het diner was uitstekend. Ardenner ham met meloen, haas met alle toebehoren, ijs en koffie toe. Daarbij een glas goede Bordeaux wijn. Het was verrukkelijk en overdadig. Na het eten maakten we een kort avondwandelingetje door het dorp waarna we de avond doorbrachten in de lobby van het hotel. Het was er geanimeerd en gezellig.

Zondag, de 15e, eerst een geologisch ausfluchje. Waar de de Geul ons land binnenkomt is de enige plek waar het Carboon (een geologisch tijdperk van ongeveer 300 miljoen jaar geleden) aan de oppervlakte komt. Maar je moet wel even zoeken en het is behoorlijk drassig langs de boorden van de Geul. Kortom we vonden het Carboon en sopten opgetogen met natte sokken terug naar de auto.

De rest van de zondag ging het langs keurige en fleurige straten, Romeinse burchten, bruggen en historische pleinen. Dat was Maastricht. Maar eerst naar het spiksplinternieuwe Bonnefante Museum op de oostelijke oever van de Maas. Het Limburgs museum voor Kunst en Oudheden. Er was een prachtige maquette van oud-Maastricht. Verder artefacten uit het vuursteentijdperk, Romeinse sculpturen, sieraden, huishoudelijke voorwerpen, enz. En toen enige zalen van moderne kunst of was het kitsch. Bijvoorbeeld een tien meter lange wand met een ditto lange rechthoek van rood canvas met een zwarte streep in het midden. Een groot wit canvas doek met een opgeplakte bezem en enige rode en blauwe strepen. Een geweldige zaal met vijf waslijnen waarover tientallen en tientallen kranten hingen, op de grond tientallen krantenfoto's achter plastic ruiten, een papiermaché poppetje dat zeepbellen aan het blazen was, vijf wastafels met dooie bladeren in de bak en nog meer van die onzien. het geheel was EEN kunstwerk! Is dit nu Kunst of Kitsch. Wat wordt het publiek toch belazerd door deze zogenaamde moderne kunstenaars. Zonde van de prachtige museumgebouwen.

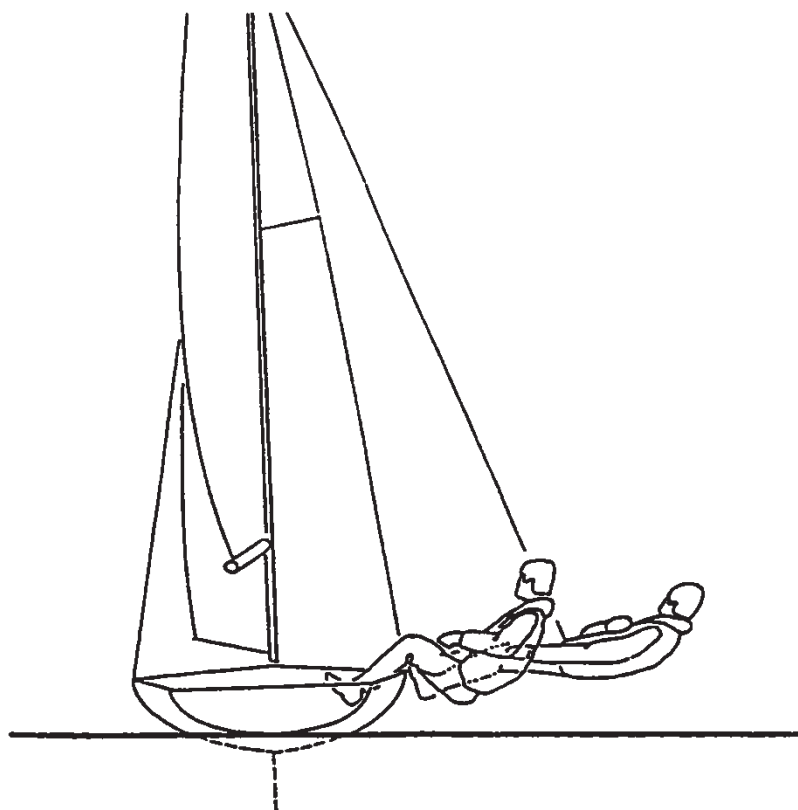
Geestelijk verrijkt verlieten we het museum en wandelden langs de Maas over de beroemde romeinse Servaasbrug met de mooie bogen naar het Vrijthof. De brug was de romeinse uitvalsweg naar Aken. De huidige weg N-278 loopt voor een groot gedeelte over dit 2000 jaar oude vrijwel rechtlijnige (kenmerk van romeinse wegen) tracé. Die zondag was het koopmiddag en avond. Het gevolg ongeveer (naar mijn misschien licht overdreven schatting) 300.000 mensen in de stad. Het was gezellig wringen zo in de binnenstad. We aten een heerlijke warme boterwafel met poedersuiker van een kraampje en even later zaten we in een gezellige brasserie met een cappuccino, cognaje en een sigaar voor de ramen op het Vrijthof. Om half zes waren we weer terug in ons hotel waar we eerst een borreltje op onze kamer dronken voordat we aan tafel schoven voor ons tweede diner. Het diner was weer uit de Kunst (dit is tenminste Kunst!) Krabcocktail vooraf dan gebakken forel à la Picasso en dame-blanche plus koffie na. Eén en ander besproeid met een goed glas witte wijn. De eetzaal van het hotel was vol. Zaterdag was dat ook al zo. Van zaterdag op zondag waren 26 kamers bezet en van zondag op maandag 16. We bleven tot een uur of elf in de lobby. De volgende ochtend (16e) koffers pakken en toen op weg naar Zandvoort.

MAAR ! eerst nog even een geo-tripje. Er ligt ten zuiden van Slenaken, nog net op nederlands grondgebied, een steen. Een bijzondere steen! Deze steen was 7000 jaar geleden een vuursteenslijperij. Nu die steen wilde ik zien voordat we weer naar het noorden gingen. De steen ligt op de helling van de oostelijke over van de Gulp. Truus, mijn vrouw, bleef in het hotel wachten. Eerst over een stevig prikkeldraad hek waar ik net zonder beschadigd kruis overheen kon. Toen weer soppen door de sappige drassige boorden van de Gulp. Gelukkig lag ie er nog. Trouwens 10 ton verplaats je niet zomaar even. Hij lag voor drie-kwart onder de grond. 's-Zomers is het ding moeilijk te vinden tussen het bebladerde struikgewas. Heel duidelijk kon je de slijp-groeven zien waar de pré-historische mensen hun vuurstenen wetten en bij-slepen. Ik vond het machtig interessant. Hier, ter plekke aan de Gulp, werd een ambacht uitgeoefend waar later de scharensliiep is uit voortgekomen. (de steen is een zandsteen)

Het was het sluitstuk van dit heerlijke interessante buitengewoon geslaagde weekeinde. Nogmaals onze grote dank voor dit prachtige cadeau. (het weer was goed, Geen druppel regen, geen wind en af en toe een zonnetje

Truus en Joop Menger.





"Ga jij nog met de wintersport ?"

"Ja zeker, langlaufen in Slenaken !"

HERINNERING

Heb je al je SCOW TEMPO T-shirt of sweater besteld?

Zo niet: een bestelformulier vind je op de laatste pagina van deze Spuitwater.

Bestuur van de Scow Tempo Club Holland.

Voorzitter. (tevens belast met - J.H.Menger.
secretariaat en redactie)

Penningmeester.

- F.J.Smelik.

Klassecontroleur.

- R.Stoffers.

Commissaris.

- A.R.H. de Boer.

Contributie f25.- per jaar. GIRO [redacted] tnv. Penningm. STCH te Haarlem.

Extra aandacht voor de finish

- Deel I -

Door: Guus Moes,
KNWV-docent Race Management, actief wedstrijdzeiler en judge.

Na een artikel in het vorige nummer (17) van DE LOUDHAILER waar het om de regels van het starten ging, vervolgt Guus met een kleine serie over de 'finish'. Als er in een start iets misgaat, kun je het overdoen, bij een finish moet het in één keer goed. Je hebt geen tweede kans.

Wij horen dat de wedstrijdleiders vaak zeggen en ze hebben daar gelijk in, maar ze handelen er over het algemeen niet naar. Een paar 'Dames en Heren' worden op een schip gezet.

Instructie van de wedstrijdleider: "Alle zeilnummers noteren en de klasse. Tijden noteren van de eerste en de laatste. Protestvlag noteren als je hem ziet en tijd erbij".

Nou ja, dat kan mijn tante ook. Maar niemand geeft instructie hoe te handelen als er iets fout gaat. En dat is nogal wat! Een selectie:

- 1 Raken van de finishboei.
- 2 Van de verkeerde kant af finishen.
- 3 Overtreding van WR Deel IV op de finishlijn.
- 4 Wat te doen als de tuigage niet op de normale plaats zit.
- 5 Wanneer is een omgeslagen jacht gefinisht.

In dit eerste artikel zullen we de correcte procedure bij het raken van de finishboei behandelen. En, vooral trainers, let op.... je pupillen kunnen daar nog heel wat van leren. De juiste manier van handelen kan vele plaatsen opleveren.

Een jacht raakt de boei van de finish nadat het is gefinisht, maar voordat het is vrijgekomen van de finishlijn en vaart gewoon door. Misschien heeft hij het zelfs niet gemerkt... Wat doet het finishcomité?

Artikel 52.2(b) is daar duidelijk over:

'Wanneer een jacht een merkteken van de finishlijn raakt, mag het niet worden aangemerkt als de wedstrijd te hebben beëindigd,...'

Dus heel gewoon DNF. Direct en zonder protest in te dienen. Het jacht mag later wel vragen om verhoor als ze de uitslagenlijst ziet en dan moet het finishcomité tegenover de Jury wel weten waar ze het over heeft, dus schrijf het meteen op met zoveel mogelijk details.

Zorg ook voor voldoende identificatie. Bijvoorbeeld bij Lasers kun je je gemakkelijk vergissen in een nummer. Dus schrijf erbij: 'witte Laser met wit dek, rood zwemvest, blauwe pet', of iets dergelijks. Het voorkomt dat een zeiler zegt dat hij het niet was en dat iemand anders een fout heeft gemaakt. De Jury zal u er om hoogachten.

Maar wat moet een zeiler doen om die DNF te vermijden. De meeste zeilers hebben die wetenschap niet paraat. Ze mompelen wat over een rondje draaien, meteen,... eh nee, eerst naar de baanzijde varen,... eh, of eh, nee toch niet, en door de finish terug,... eh, of buitenom,... eh, ik zal het toch eens nakijken...

Hallo...., dit was die finish die in één keer goed moest, weet u wel. Hoeveel plaatsen heeft u inmiddels al verloren?

Welnu, om het goed te doen, moeten we eerst kijken naar de rest van art. 52.2(b).

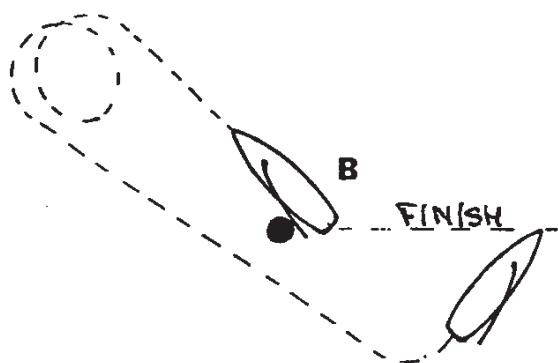
'Wanneer een jacht een merkteken van de finishlijn raakt, mag het niet worden aangemerkt als de wedstrijd te hebben beëindigd, voordat het zijn wending voltooit, geheel naar de baanzijde van de finishlijn terugkeert en vervolgens de wedstrijd beëindigt.'

De oplettende lezer zal meteen merken dat ik een woord heb weggelaten. Er staat het woordje 'eerst' tussen. Dit is een fout in de vertaling. In het Engels staat dat woord er helemaal niet en zoals u weet is de Engelse tekst doorslaggevend. Het is dus ook niet helemaal de schuld van de zeiler. De wending waarover wordt gesproken is de wending die is beschreven in artikel 52.2(a), eerst vrijzeilen en dan een wending 360°, waarin 1 gijp en eenmaal overstag zit.

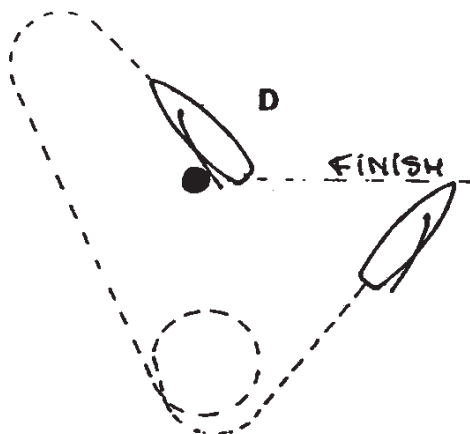
Wat is hiervan nu de essentie. Voordat we opnieuw gaan finishen, moeten er twee handelingen worden verricht.

ZEILTACTIEK

We moeten terug naar de baanzijde en we moeten een wending 360° maken, maar niet noodzakelijkerwijs in die volgorde. Bovendien staat nergens dat je dat buitenom of niet buitenom moet doen. Als het je beter uitkomt, mag je ook rustig door de finishlijn heen varen maar denk erom, zo lang je nog niet aan de baanzijde bent *en* je wending hebt gedraaid, moet je vrij blijven van elk ander wedstrijdzeilend jacht. Ik weet wel dat in veel wedstrijdregelingen staat dat je niet meer na een reglementaire finish door de lijn mag varen, maar dat geldt niet voor dit jacht. Het was heel even reglementair gefinisht, raakte de boei, werd daarvoor ontfinisht (ja, ja) en mag het nu gewoon over doen. De tekeningen geven een paar mogelijkheden.



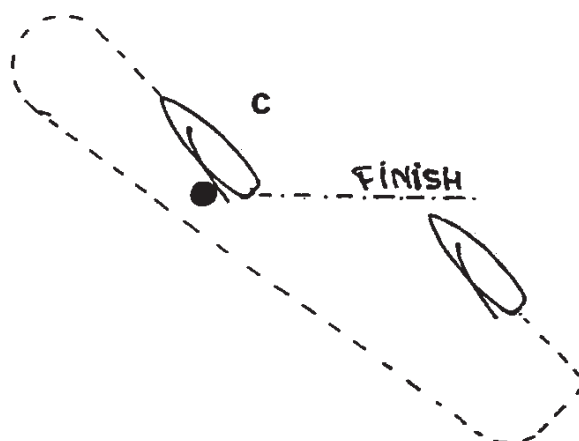
'B' is de meest voor de hand liggende. De wending moet namelijk onmiddellijk gedaan worden nadat je bent vrijgezeild en trouwens, waarom zou je ook niet. Aan die zijde van de finish kom je bovendien ook minder jachten tegen die wedstrijdzeilen. Maar als het niet zou lukken je zo snei vrij te varen, mag het ook rustig zoals in 'D'.



Met beide situaties echter is iets vreemds aan de hand. Als je goed telt, merk je dat het jacht in beide gevallen een totaal van $\pm 630^\circ$ heeft gedraaid i.p.v. 360° . Nou dat is zonde van de tijd, die zeker bij een drukke finish tot groot plaatsverlies kan leiden. Wat dan wel te doen.

Kijk eens naar de slimmerik in 'C'.

Deze meneer lag op een aan de windse BB koers toen het puntje van zijn giek nog net even de vlag raakte. Natuurlijk nam hij meteen de beslissing deze fout te corrigeren, daarbij geholpen door het feit dat het vlak onder de neus van het finishcomité gebeurde. Hij gijpte, voer naar de andere zijde van de finishlijn, loefde tot SB aan de wind, ging overstag en beëindigde de wedstrijd reglementair. En zie, aan alle voorwaarden is voldaan:



Hij zeilde zich meteen vrij, hij maakte direct een wending, alleen was het een grote wending, maar daar zegt niemand wat van. Hij heeft gegijpt, ging overstag en finishte reglementair. Natuurlijk kan het alleen maar in dit geval. Als hij pas vrijkomt (van de boei of van de andere zeilers) bij een koers die b.v. evenwijdig ligt aan de finishlijn dan gaat het niet meer. Maar dit geschetste geval komt enorm veel voor. Het bijzondere is nu, dat niet alleen de zeiler, maar ook het finishcomité dit moet weten. Ze moeten deze regel kennen om te kunnen beoordelen of het een DNF of een reglementaire finish is. Natuurlijk kan het later bij de Jury ook worden geredresseerd maar dan moeten ze komen getuigen. En dat gaat veel beter als je weet waar je over praat.

Je ziet dus dat er nog wel het één en ander bij komt kijken. In de volgende aflevering zullen we op een paar andere finishproblemen ingaan.

Zeilcollege

Zelfvertrouwen is doorslaggevend op de startlijn

Een goede start is het halve werk

Iedereen kent de uitdrukking 'een goed begin is het halve werk'. In de wedstrijdzeilerij is hij zeker van toepassing. Je hebt een goede start als je precies met het startschot op de goede plaats en met snelheid over de lijn vaart. Het klinkt simpel, maar er komt heel wat bij kijken. Met name de mentale instelling, het zelfvertrouwen, is mijns inziens van doorslaggevende aard.

Ik zal op al deze aspecten ingaan en daarbij tevens een onderscheid maken in techniek, tactiek en strategie.

Mentale instelling

De meeste zeilers kijken naar anderen bij de start. De enige manier om steeds een goede start te maken is dit afdwingen in trainingen en wedstrijden. Je moet uitgaan van je eigen kunnen. Laat je tegenstanders zich maar aanpassen aan jouw gedrag. Pas je niet aan aan het gedrag van anderen, tenzij je iemand daarmee te grazen kan nemen. Benut je eigen sterke kanten en de zwakke kanten van de tegenstander. Het regelmatig trainen op de start is wel een vereiste. Dit moet zowel technisch, tactisch, als strategisch gericht zijn. Probeer om in alle posities op de startlijn uit de voeten te kunnen. Ik heb in alle klassen meegeemaakt dat er gerenommeerde starters waren in naam, maar ze bleken echter op slechts een plaats in de lijn dit waar te kunnen maken. Zodra ze aan de andere kant van de lijn moesten starten dan ging het vaak mis.

Techniek

Een goede technische beheersing van de boot is noodzakelijk om een goede startpositie te veroveren en nog meer om deze te behouden. Het manoeuvreren op de vierkante meter moet tot in de puntjes beheerst worden. Speciale aandacht behoeven het stilliggen, aanspringen, het afwisselend vooruit/achteruit varen en coördinatie sturen met roer en zeilen.

Al deze handelingen kan iedereen zelf oefenen in z'n eentje.

Een paar tips:

Bij het stilliggen voor in de boot gaan zitten. Trek de boot over loef, zodat het zeilpunt boven het draaipunt komt. Zorg dat er wel een voorwaartse kracht door het zeil wordt geleverd om het achteruitdrijven tegen te gaan. Gebruik de zeilen om te sturen. Grootzeil aan is oploeven en fok aan is afvallen. Doe dit sturen met de zeilen wel heel subtiel. Let op

de sturende werking van het roer bij het voortdurend afwisselen van het vooruitvaren en achteruitvaren. Let erop; bij het achteruitvaren afvallen en bij het vooruitvaren oploeven.

Bij het aanspringen de fok eerst even aantrekken en de boot naar loef trekken om af te vallen. Daarna grootzeil aantrekken, langzaam gevolgd door de fok. De boot eventueel bij het aantrekken van de grootzeil schiet naar lij laten hellen (loeven) en recht trekken bij het dichttrekken van de schoten (neutraal). Pas op voor overmatige beweging. Er wordt tegenwoordig veel gelet op pompen, herhaald schommelen met de boot, en wrikken bij de start.

Daarnaast moet je dan nog leren inschatten onder alle omstandigheden zo vlug mogelijk snelheid te maken om op het startschot met volle snelheid over de lijn te varen, op de gewenste plek.

Je moet tevens leren de gunstige zijde van de startlijn te bepalen. Ik zelf geef er de voorkeur aan om in de wind te gaan liggen en een dwarspeiling te maken. De startboei die dan het meest naar voren ligt, is de gunstige boei om te starten.

Een variatie hierop gebeurt met behulp van het kompas. Vaar over bakboord langs de lijn als deze is uitgelegd en noteer de koers van boei tot boei. Neem regelmatig windpeilingen op de baan en in de buurt van de startlijn. Je kunt nu zo de goede kant van de lijn berekenen. Als de windrichting minder dan 90 graden afwijkt van de koers langs de startlijn, dan is bakboordzijde van de lijn gunstig. Is de afwijking meer dan 90 graden dan is de stuurboordzijde van de lijn gunstig.

Tekening 1 geeft een voorbeeld. Koers over bakboord langs de lijn is 150. De windpeiling zit op ongeveer 230. Dan is de bakboordzijde van de lijn de gunstige kant, omdat de hoek tussen de lijn en de wind slechts 80 graden is.

Beide methoden hebben het voordeel dat je op het laatste moment nog kan peilen zonder dat je de lijn goed hoeft te zien.

Strategie

Aan welke kant je van de lijn start is enerzijds afhankelijk van de ligging van de startlijn ten opzichte van de wind, maar anderzijds afhankelijk van de keuze van een of geen zijde van het kruisrak.

Ik weet uit eigen ervaring dat het belangrijk is om na de start meteen de

goede slag te kunnen varen. Dit heeft de volgende consequenties:

- is de bakboordzijde van de lijn gunstig, start daar dan en probeer meteen over stuurboord te gaan varen, omdat dat dan de gunstige slag is.

- is de stuurboordzijde van de lijn gunstig, start daar dan en blijf over bakboord varen.

- ligt de lijn neutraal, zoek dan een rustige plaats op en kijk hoe de wind zich ontwikkelt of kies de slag die leidt naar een te verwachten winddraaiing.

Dit is in theorie mooi, maar werkt slechts in vijftig procent van de gevallen. Vaak blijkt de wind vlak voor het startschot te draaien en blijkt je aan de verkeerde kant te liggen van de lijn. In een aantal gevallen is deze draaiing voorspelbaar. Zie de eerste

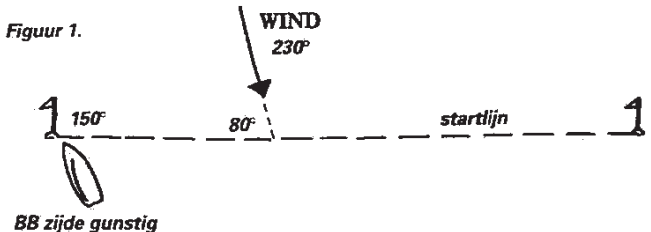


twee artikelen uit deze reeks. Je kunt hierop dus anticiperen, en vooraf aan de latere goede kant je plaats opeisen.

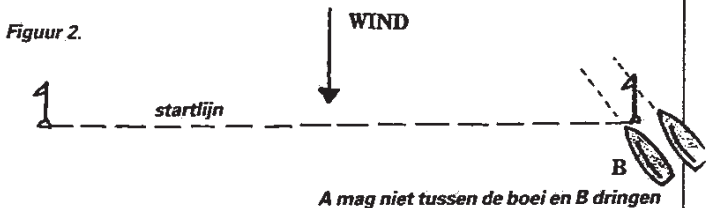
Als het belangrijk is om een bepaalde kant in het kruisrak te kiezen, dan kun je het beste aan die zijde van de 'goede groep' starten, zodat je altijd met de draaiing de binnenbocht vaart.

Het plan is mooi te bedenken, maar hoe is de uitvoering?

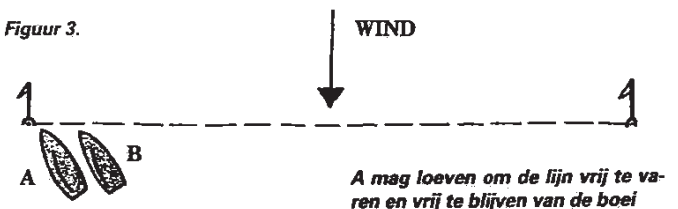
Figuur 1.



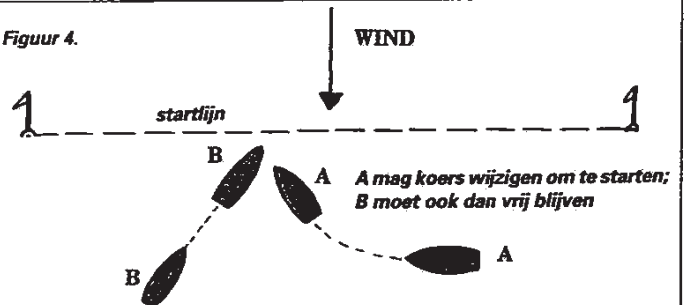
Figuur 2.

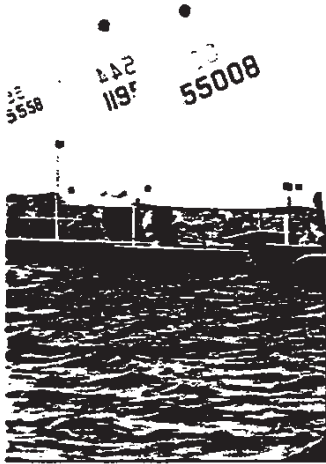


Figuur 3.



Figuur 4.





Starten moet je goed oefenen.
Zowel technisch, taktisch als strategisch. Foto Laurens van Zijp

Taktiek

Het is altijd dringen bij de lijn. Het taktisch manoeuvreren ten opzichte van tegenstanders is dus een wezenlijk onderdeel van het starten. Je kunt hierbij gebruik maken van de regels, hindernissen en het onvermogen van bepaalde zeilers.

Wat betreft de regels het volgende:

- Raken van een boei (Art. 52.1.a(i) en (ii) en 52.2(a));

Vrij varen en twee volle 360 graden draaien. Dit kan direct na het voorval. Dus ook bijvoorbeeld 2 minuten voor het startsignaal.

- Indringstart aan stuurboordzijde startlijn (Art. 42.4):

Zie tekening 2. Een loefwaarts jacht mag niet aan stuurboordzijde van de startlijn tussen een lijwaarts jacht en de startboei dringen. Na het startsein mag het lijwaartse jacht echter niet hoger dan aan de wind

varen. Denk hierbij aan definitie aan de wind varen. Dit kan heel scherp zijn, als je maar voortgang maakt.

- Ruimte aan bakboordzijde startlijn (Art. 35.b(i)):

Zie tekening 3. Een lijwaarts jacht mag loeven om de lijn te overvaren.

- Koersverandering voor het starten (Art. 35.b(i)):

Zie tekening 4. Een over bakboord zeilend jacht hoeft niet zijn koers te houden ten opzichte van een over stuurboord zeilend jacht.

- Loeven voor de start (Art. 40):

Zie tekening 5a en 5b. Artikel 40 zegt dat er voor de start gelooft mag worden, mits dit langzaam gebeurt en de tegenstanders tijd en ruimte krijgen om uit te wijken.

Als de stuurman van het loefwaartse jacht de mast van het lijwaartse jacht dwarsscheeps achter zich peilt, dan mag het lijwaartse jacht loeven tot aan de wind. Tekening 5a.

Als deze 'mast-dwars' positie verbroken is, dan mag er gelooft worden tot in de wind. Tekening 5b.

- Te vroeg gestart (Art. 44):

Een jacht dat te vroeg start, behoudt zijn rechten tot het moment dat het begint terug te keren om alsnog reglementair te starten. Het herkrijgt zijn rechten als het achter de startlijn of de verlengden daarvan is teruggekeerd.

Je kunt de regels gebruiken om je een goede uitgangssituatie te verschaffen ten opzichte van tegenstanders. Dit lukt meestal alleen als je je boot perfect onder controle hebt. Verder beschermen de regels de boten die gebruik maken van het 'wie het eerst komt...' principe.

Alle taktiek is erop gebaseerd om zelf ruimte aan lijn te creëren en je tegenstanders geen ruimte aan lijn toe te staan. Zie tekening 6. A heeft hier gunstige lijnpositie en kan goed op snelheid varen. B zal verstoorde wind krijgen.

Algemene tips

Probeer altijd van het begin af in de voorste lijn te liggen. Ik heb de Optimist geleerd om zolang mogelijk in het midden voor de lijn windpeilingen te maken en proefrakjes te varen. Ze kunnen op deze wijze op het laatste moment met vrije wind naar de gunstige kant van de lijn varen. Ze hebben dan tevens de gelegenheid om de ruimte in de lijnformatie te overzien en in een open plaats te duiken vlak voor de start of ingaan van strafprocedures.

Als je snelheid gaat maken tel dan expres fout. Bijvoorbeeld tel van twintig naar tien in de laatste tien seconden.

Laat duidelijk merken dat je niet te dollen bent. Dit kan echter alleen als je dat zelfvertrouwen ook waar kunt maken. Dus nogmaals veel trainen is een vereiste.

Bouw een 'status' op van goede star-

ter, maar blijf wel fair. Eerlijkheid duurt het langst. Protesteer wanneer dit echt nodig is, maar laat ook eens wat lopen.

Zorg ervoor te allen tijde meteen met de goede slag in het kruisrak te beginnen na de start.

Te vroeg starten, wat nu?

Iedereen kent het soms eindeloos starten in grote velden. Het invoeren van toch ingrijpende strafmaatregelen, heeft een en ander wel wat ingeperkt. Toch wil ik ook hier wat op ingaan.

De te vroege starters zitten altijd op eenvierde van de startboeien. Zie tekening 7.

Welke strategie volg je? In eerste instantie zul je meestal beginnen met een general recall. Daarna zal vrij snel de scherpe drie-of-vijf-minutenregel worden toegepast. Laat je niet verleiden om mee te varen over de lijn. Er zijn op dit moment maar weinig wedstrijdcomité's die bij zo'n start alle dertig of meer kan pakken en door zullen laten varen. Neem geen risico in zo'n situatie en zorg ervoor, dat je verdekt start.

Als het veld uitgedund raakt, is het gemakkelijker goed te starten en een goede race te varen. Deze kans moet je grijpen. De meeste zeilers worden meestal ook wat voorzichtiger. Dit maakt het ook gemakkelijker goed te starten.

Wat te doen als je toch een PMS oploopt? Als je zeker bent van je te vroege start, doe je niets. Als je zelf echter redelijke twijfels hebt over het al of niet te vroeg zijn, vraag dan een hearing aan bij de jury. Je zult dan echter een goed verhaal moeten houden om je disqualificatie aan te vechten. Wedstrijdcomité's zijn echter soms nogal eens slordig met hun administratie, zodat de wedstrijdleider tot twijfelen kan worden gebracht. De goede comité's echter zullen alles ingesproken hebben en soms zelfs een videocamera op de lijn hebben. Je zult dan geen kans maken.

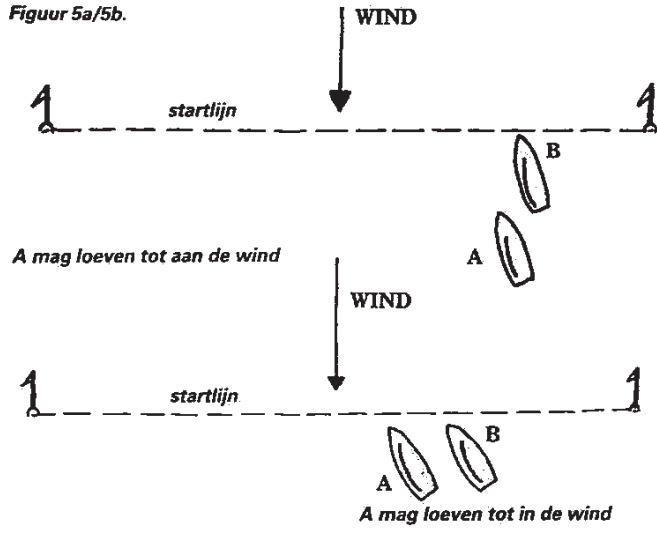
Samenvattend

Ik wil besluiten met het nogmaals benadrukken van het uitgaan van eigen kunnen. Dit is een mentale opsteker die je nodig hebt om met zelfvertrouwen aan de race te beginnen. Het is gemakkelijker zelfvertrouwen uit te stralen, als je van jezelf weet dat je voldoende getraind hebt.

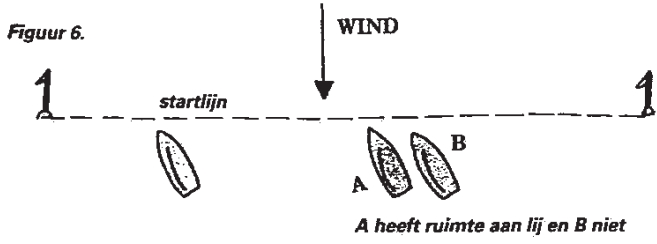
In een serie zijn de eerste en laatste wedstrijd beslissend voor het eindresultaat. Ook hier speelt het mentale evenwicht een rol. Hij die goed presteert in de eerste race zal ontspannen en met vertrouwen verder strijden. Iemand die weet dat hij er alles voor gedaan heeft, kan vaak in de serie naar het eind toe goede resultaten opbouwen, als er in het begin wat tegenvallers zijn.

Rob Sepers

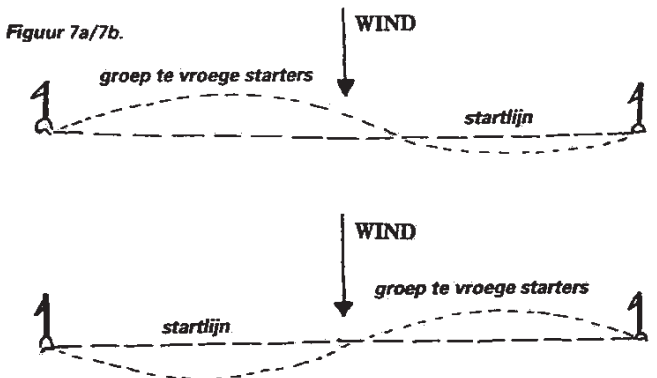
Figuur 5a/5b.



Figuur 6.



Figuur 7a/7b.



ADRESSEN Januari 1997

H.H. Bijtelaar. (146) -
H-9 't Akkevietje.

Co van Lingen. -
H-172 Show Tempo.

Th. van Lie shout. (233) -
H-177 Atlantic.

F.J. Smelik. (74) -
H-183 Turbo Tempo.

A.R.H. de Boer. (261) -
H-184 Fly Away.

D. Mosterd. (70) -
H-187.

R. Buijtenhek en (261) -
Olga Maier.
H-188.

Leden van de Scow Tempo Club Holland.

D. ter Avest. -
A.R.H. de Boer. -
H.de Boer. -
B.Buijtenhek. -
R.Buijtenhek/O.Maier. -
H.H.Bijtelaar. -
Th. de Koning. -
Th. van Lieshout. -
J.H.Menger. -
D.Mosterd. -
P.v.d.Sluis. -
B.v.d.Sluis. -
P.Schoenmakers.(Sr) -
F.J.Smelik. -
R. Stoffers. -

Enige adressen van duitse scow tempo zeilers.

Klaus demond. -
voorzitter. -
Michael Patz. -
wedstrijdsecretaris -
Hans Günther Kaiser. -
Hans Roger Kolwes. -
Hans Dieter Kistner. -
Hilmer Goedeking. -

BESTELFORMULIER T-SHIRTS en SWEATERS.

U kunt T-shirts in gebroken wit en sweaters alleen in wit bestellen met een 7 1/2 cm diameter embleem links voor op de borst en een 15 cm embleem op de rug. Onder het embleem kunt U al dan niet uw naam of zeilnummer laten drukken. U kunt het kledingstuk natuurlijk ook bestellen zonder embleem op de rug.

Ik bestel hierbij:

T-SHIRT

Aantal.
Kleur wit.
Kleur crème wit.

SWEATER

Aantal.
Kleur wit.

EMBLEEM 7 1/2 cm links voor

met zeilnummer
of
naam

EMBLEEM 7 1/2 cm links voor.

met zeilnummer
of
naam

EMBLEEM 15 cm op rug JA of NEE.

EMBLEEM 15 cm op rug JA of NEE.

met zeilnummer
of
naam

met zeilnummer
of
naam

MAAT: kindermaat Medium.
Large. Extra Large.

Maat: Kindermaat. Medium.
Large. Extra Large

Totaal Shirts.

Totaal sweaters.

à f30.- = f

à f50.- = f

Geldbedrag overmaken op banknr. XXXXXXXXXX
Gironummer van de bank is. XXXXXXXXXX
t.n.v. R.Buijtenhek, XXXXXXXXXX
onder vermelding van: bestelling T-shirts of sweaters.

Betaling dient voor 1 februari 1997 binnen te zijn. De shirts zijn dan nog voor de 1e wedstrijd klaar.

Bestellingen en betaling van duitse zeilers sturen naar M. Patz zodat hij alle bonnen en geld in één keer naar R. Buijtenhek kan overmaken. (we moeten heer Patz nog vragen of hij dit wil doen).