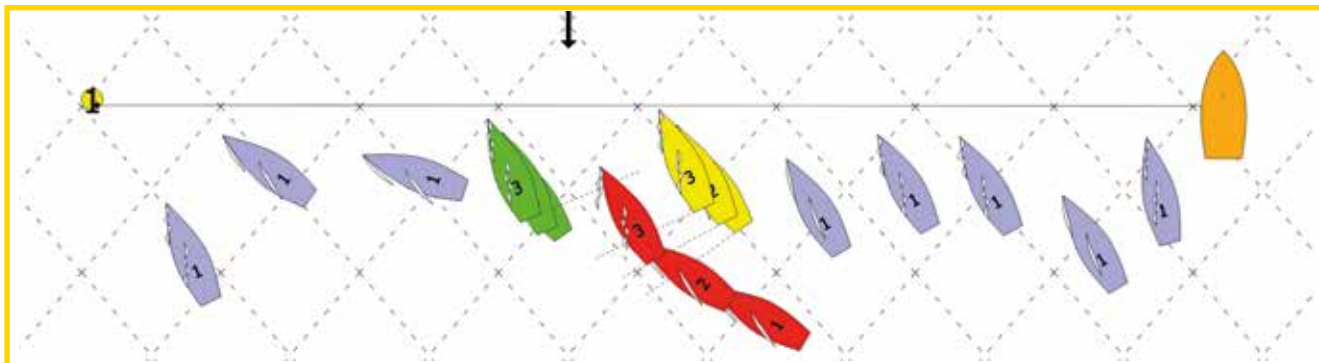


Regels en reglement, DE START

Door Jos Spijkerman

Welke rechten en plichten heeft een boot die van achter een overlap tot stand brengt? Je kunt hierbij denken aan een start situatie waarbij boten van achteren op komen varen, maar ook voor-de-wind richting een boei.



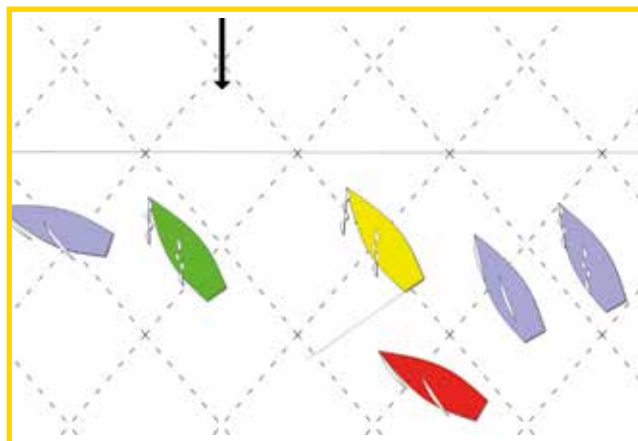
Tekening 1: een startlijn vol met boten

We gaan per positie de rechten en plichten van Rood, Geel en Groen doornemen met de relevante regels. Alle overige boten (blauw) hebben wel invloed maar alleen zijdelings op de gekleurde drie.

In positie 1 heeft de Rood de plicht om vrij te blijven van alle boten voor haar. Voorrangsregel 12 is van toepassing: een boot vrij achter moet vrij blijven van een boot vrij voor. De gele en groene boten voor Rood hoeven onder de regels geen actie te ondernemen, anders dan er zich van bewust zijn dat er boten zijn die van achter aan kunnen komen varen. Rood heeft geen rechten t.o.v. Geel en Groen, maar mag, in tegenstelling tot die twee, van koers wijzigen zonder beperkingen.

In positie 2 ontstaat de overlap met Geel. De boeg van Rood passeert de haakse lijn door de spiegel van Geel. Vanaf dat moment is er een andere voorrangsregel van

toepassing, namelijk regel 11: de boot aan loef moet vrij blijven van de boot aan lij. Dus krijgt Rood voorrang en Geel moet vanaf dat moment vrij blijven. Maar omdat Rood van achteren aankomt en de overlap “maakt”, heeft Rood een beperking op dat voorrangrecht.

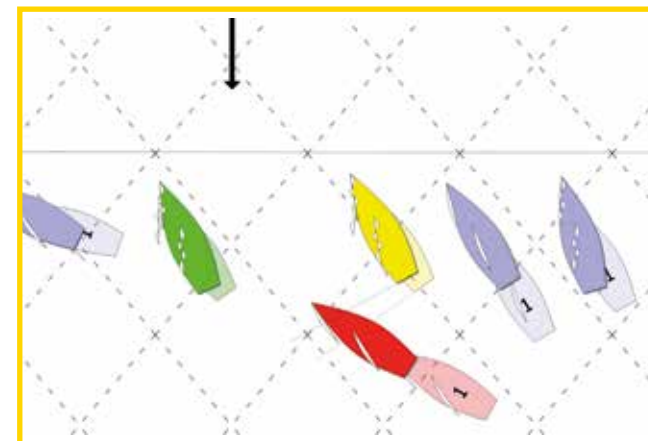


Tekening 2: Positie 1

Die beperking staat in regel 15: Rood moet Geel aanvankelijk ruimte geven om vrij te kunnen blijven.

Is de boeg van Rood zo dicht naast de spiegel van Geel gekomen, of is het snelheidsverschil tussen de twee boten zo groot, dat Geel geen ruimte heeft om te reageren, dan is Rood fout. Zij geeft onvoldoende ruimte aan de boot die moet vrij blijven.

Regel 15 heeft een tijdsfactor ingebouwd. In de zin staat het woord: “aanvankelijk”. Dat houdt in dat naarmate het moment van ontstaan van de overlap verder in het verleden is komen te liggen, de ruimte die Geel heeft om te reageren, minder wordt. Totdat er geen ruimte voor Geel meer overblijft als de beperking op de voorrang van Rood is opgeheven.



Tekening 3: Positie 2

Die tijdsfactor – zeg maar: hoe lang Geel mag rekenen op bescherming – is niet uit te drukken in een vast aantal seconden. Die tijd is afhankelijk van een aantal factoren;

- De heersende omstandigheden: in vier knopen wind heeft Geel tijd nodig om op gang te komen. Zij lag immers praktisch stil voor de lijn. Waait het 12 knopen dan kan Geel veel sneller reageren.
- Zijn er andere boten? Bijvoorbeeld aan loef van Geel die tijd moeten krijgen om te reageren. Dat verlengt dan weer de beschermingstijd van Geel.
- En verder, het type boten waar het om gaat. Een GWS schouw verlijert sneller dan een 16m², dus die heeft meer ruimte nodig. Daardoor blijft regel 15 voor de Schouw langer van kracht.

Kortom, regel 15 geeft Geel bescherming, maar die is, afhankelijk van te beoordelen omstandigheden en factoren, ook weer niet oneindig.

Naast regel 11 en 15 is er nog een factor die Rood- en Geel's plichten beïnvloed in deze situatie; de definitie van *vrij blijven*.

Het eerste deel van de definitie zegt: Een boot *blijft vrij* als de boot *met voorrang haar koers kan zeilen zonder de noodzaak van ontwijkende handelingen*. Zolang Rood zonder hinder rechtdoor kan blijven varen, voldoet Geel in ieder geval aan dat deel van de definitie, en blijft vrij. De hoek tussen de koerslijnen van Rood en Geel is daarbij de bepalende factor. Lopen die koersen parallel, dan hoeft Geel niet zoveel te doen, anders dan niet te veel verlijeren. Vaart Rood een hogere koers en dan zal Geel wel meteen moeten reageren en op moeten loeven, om vrij te blijven. Of, heeft Geel haar giek helemaal uitstaan naar lij en zou Rood deze kunnen raken als zij rechtdoor vaart, dan moet Geel reageren door haar schoot aan te halen en te zorgen dat Rood niet moet afvallen om een aanvaring te vermijden.

Het tweede deel van de definitie *vrij blijven* maakt het nog een beetje gecompliceerder. Er is een overlap en dan zegt de definitie: *Een boot blijft vrij als de boot met voorrang bovendien van koers kan veranderen in beide richtingen ZONDER direct een aanraking te veroorzaken*.

Als Rood te dicht naast Geel de overlap maakt, zodat zij niet kan oploeven zonder Geel meteen te raken, blijft Geel niet vrij. Maar dat komt door de te krappe positie die Rood heeft gekozen en dus overtreedt Rood regel 15. Daar kan Geel niks aan doen. Als Rood netjes op één meter naast Geel de overlap maakt en daarna verlijert Geel naar haar toe, zodat er weer een te kleine afstand ontstaat, zodat Rood niet meer kan loeven zonder Geel meteen te raken, blijft Geel niet vrij. Dat kan echter, afhankelijk van de omstandigheden, de schuld van Geel zijn en dan overtreedt Geel regel 11. In 6 knopen met vlak water is Geel fout. In 20 knopen met driekwart meter golven, misschien niet.

Het lijkt dat in onze start situatie, Geel genoeg bescherming van regel 15 en de definitie van vrij blijven heeft, om lekker te blijven liggen. En ik moet bekennen dat dat in de praktijk ook meestal zo uitpakt.

Er zit echter een vreselijk grote adder onder het gras. Geel **MOET** reageren. Geel moet **iets** doen dat aantoont dat zij probeert vrij te blijven van Rood, zodra dat nodig is. Schoot aanhalen (rustig, zodat de boot niet te hard verlijert) en over de startlijn te vroeg starten is een optie die Geel niet wil, maar als dat nodig is om vrij te blijven van Rood, dan **moet** Geel dat doen. Doet Geel dat niet, dan is zij fout.

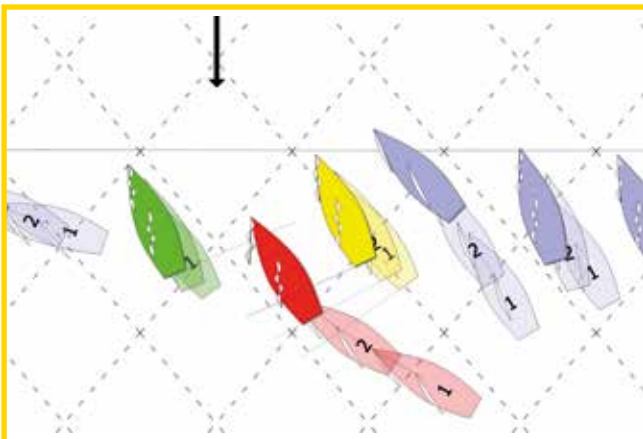


In een dergelijke protestsituatie vraag ik altijd naar wat Geel heeft gedaan om vrij te blijven. Komt daarop een onbevredigend antwoord, dan is de balans van waarschijnlijkheid in het voordeel van Rood.

Wow, van positie 1 naar 2 en ik ben al twee bladzijden aan het uitleggen. Wat gebeurt er in positie 3?

In positie 3 is de overlap met Geel al een poosje aan de gang maar ontstaat er ook een overlap met Groen. De boeg van Rood passeert de haakse lijn door de spiegel van Groen. Het verschil met overgang tussen Rood en Geel is dat in deze situatie de voorrangsregel weliswaar wijzigt van regel 12 naar regel 11, maar de voorrangsboot niet wisselt. Groen was de boot met voorrang en Groen blijft de boot met voorrang. Er is dus geen regel die een beperking aan Groen oplegt. Groen hoeft absoluut geen ruimte aan Rood te geven om vrij te blijven. Dat was de plicht van Rood en dat blijft de plicht van Rood.

Is het “gaatje” tussen Groen en Geel te krap en Rood schuift er toch tussen, is de kans groot dat Rood,



Tekening 4: Positie 3

of niet vrij blijft van Groen en regel 11 overtreedt, of onvoldoende ruimte geeft aan Geel om vrij te kunnen blijven en regel 15 overtreedt.

Het hangt van de omstandigheden af hoe groot die opening moet zijn om er tussen te kunnen. Mijn risico inschatting geeft aan dat Rood hier de kwetsbaarste positie heeft onder de regels (zeg 60% kans op DSQ), gevolgd door Geel (25%) en dan Groen (5%). Voor de rekenaars onder jullie, de laatste 10% is voor de onzekerheidsfactor tussen wat er op het water is gebeurd en wat er in de kamer aan tafel wordt vastgesteld.

Okay, ingewikkeld genoeg maar nog te volgen, nietwaar? Ik wou dat ik het antwoord nu kon afsluiten, maar helaas, er is nog een regel die vaak in het geding is in deze situatie. Regel 16!

Regel 16 is een beperkingsregel voor de voorrangsboot en alleen voor een voorrangsboot. Zodra die van koers wijzigt, moet de boot die vrij moet blijven, ruimte krijgen om dat te kunnen doen. Als Rood in een opening schuift en dan meteen begint te loeven (Omhoog, Omhoog!) gaat haar kans op een DSQ van 60% naar 80% of misschien nog wel hoger als de koerswijziging abrupt of te snel gaat.

Rood heeft weliswaar voorrang op Geel, maar nu niet alleen een beperking onder 15 maar ook nog eens een beperking onder 16. Geel zal, ondanks dat zij daar op reageert, nauwelijks kans maken om vrij te blijven met de geringe snelheid die zij heeft. Helemaal niet omdat zij niet kan loeven zonder boten aan loef de kans te geven te reageren. Geel is dan namelijk voor die boten een voorrangsboot die van koers wijzigt met een beperking onder 16. En zo schuift de verantwoordelijkheid door naar loef, tot we bij de “hoogste” boot naast

het startschip zijn aangekomen, die niet kan loeven omdat zij dan dat startschip zal raken.... En een boot dwingen om een merkteken te raken is DSQ.

Als de rij vol is onder de startlijn gaat de kans op een DSQ voor Rood, die inparkeert EN begint te loeven, naar 90%!

Tactisch gezien is het voor Geel van belang dat er onder haar geen opening is waar een boot tussen past. Niet te klein, want dan zal zij meer moeten doen om vrij te blijven van Groen, maar ook niet zo groot dat Rood er tussen kan. Daarom zie je vaak dat voordat een boot van achter de kans krijgt om een overlap te maken, de boot vrij voor, afvalt om het gat te dichtten. Zij kan dat doen omdat zij als boot met voorrang, zonder overtreding van regel 16, toch voldoende ruimte laat aan Rood om vrij te blijven. Is de overlap eenmaal ontstaan, dan kan afvallen niet meer.

NB: Als Geel afvalt wijzigt haar vaarrichting en dus ook de haakse lijn door haar spiegel. Er is een kans dat dat net genoeg is om de overlap met Rood te maken. Regel 15 hoor ik jullie zeggen, maar NEE. Als een boot die voorrang heeft dat recht zelf “weggeeft”, is regel 15 niet van toepassing. Geen beperking voor Rood, dus. Timing is voor Geel essentieel!

Ook voor Groen is een boot op je heup tactisch niet voordelig. Als Rood daar kan overleven tot na de start heeft Groen een probleem met keuzes. Zij wordt dan in ieder geval gedwongen links te gaan en kan niet overstag totdat Rood gaat of voldoende afstand is opgebouwd. Oploeven voor Groen heeft meer risico dan voor afvallen voor Geel. Groen is immers de boot met voorrang die koers wijzigt en dus ruimte moet geven aan Rood om vrij te blijven. En als Rood al een

overlap met Geel heeft, kan zij niet loeven zonder regel 16 zelf te overtreden.

Zijn we er nu?

Nee, nog niet; Hoofdstuk B komt, op één regel na (14), helemaal aan bod in deze editie. We moeten het nog hebben over regel 17.

Rood komt van vrij achter, op een afstand van minder dan twee van haar romplengtes en maakt een lijwaartse overlap, dus gaat regel 17 aan. Die zegt dat Rood niet hoger dan haar juiste koers mag zeilen, tenzij ...

Voor de start is er geen juiste koers. Dus regel 17 heeft voor het startsein *geen* invloed op de koers van Rood. Zij mag loeven tot in de wind (onder de beperking van 15 en 16). Maar na het startsein is er wel een juiste koers. De juiste koers voor Rood is aan-de-wind zeilen om zo snel als mogelijk te finishen. Tactisch gezien is het misschien voordelig voor Rood om Geel vast te houden of zelfs overstag te dwingen, maar regel 17 schrijft voor dat Rood meteen moet afvallen tot aan-de-wind als ze hoger dan die koers ligt, vanaf het moment dat het startsein is gegeven. Let wel, Geel mag protesteren als Rood dat niet doet, maar mag niet afvallen als ze daarmee niet vrij blijft van Rood. Voor een overtreding van regel 11 ga je niet vrij uit op grond van een overtreding van regel 17.

Ik denk dat we er nu wel zo'n beetje zijn. Regel 11, 12, 15, 16, 17 en 21. Hmm... regel 21, eentje die jullie niet lezen en niet gebruiken. Okay, daar kan ik mee leven tot een volgende keer...

Aarzel niet om vragen te stellen, dit artikel was leuk om te schrijven! Veel zeilplezier!



Foto: Pieter Lanser