

## WEDSTRIJDZEILEN EN HET KOMPAS

(Onderdeel van het trainingsweekend, theorie van 31 April 2007)

Het kompas is samen met de zon en de sterren de elementaire koersbepaler op aarde. Zeker voor zee- en Ysselmeer gaande Vauriens is het een noodzaak om zelfstandig de weg naar de haven te vinden. Maar het meeste nut van het kompas is voor optimale koersbepaling in het aan-de-windse rak. Ook juist voor de kleine-plassenzeilers is het kompas onmisbaar, omdat het een aangever is wanneer bepaalde winddraaiingen bij je zijn.

Ik wil het niet hebben over deviatie, variatie en hoe je de koers van Scheveningen naar New York kunt bepalen, dit leer je bij het vaarbewijs deel 2. Ook is het niet van belang dat je kompas perfect is uitgelijnd op je schip.

Waar en hoe het kompas toepasbaar is in wedstrijden is hier veel nuttiger en is eenvoudig uit te leggen.

### KOMPASSOORT

Er zijn zeer veel verschillende kompassen.

Het bolkompas wordt veel gebruikt en heeft het voordeel dat het goed afleesbaar is. Het bolkompas zit voor bij het voordek, in de kijkrichting van tell-tales en de in te halen schepen. De kompasroos bestaat soms uit grote cijfers in 4 gekleurde vlakken of soms uit een schaal van 0 tot 36 (360°). De roos is redelijk cardanisch opgehangen zodat ook bij een scheef zeilend schip de roos niet vast loopt en de koers correct aangeeft.

Het vlakke kompas is ondertussen uitgerangeerd en bespreek ik hier niet. De nieuwe kompassen zijn de elektronische kompassen, zie bijv. <http://www.martinvanleeuwen.nl/Tacktick.htm>. Deze elektronische kompassen zijn naar mijn weten verboden in de Vaurien. Nou is dit wat vaag, want in Suunto horloges vind je dit idee ook, hoewel de nauwkeurigheid mij niet duidelijk is. Daarnaast kosten ze wel een paar centen.

Tip: Met bolkompas en watervaste viltstift op brede tape voor notities (dit geeft ruimte in de hersenen voor andere zaken) kom je een heel eind.

### WEDSTRIJD VOORBEREIDEN EN DE REST GAAT VANZELF

Eigenlijk gaat het kompas verhaal in eerste instantie over hoe je een wedstrijd voorbereidt en daarna je rakken vaart. Zie het hoofdstuk 'Aan-de-windse rak'.

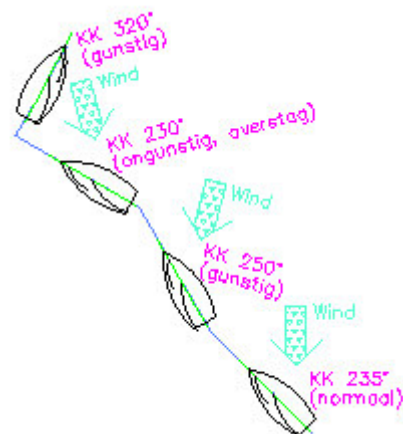
Het kompas kunnen stuur en bemanning prima aflezen. Via gesprekken als 'gunstig, (zeer) hoog, laag' of 10 graden hoger, 15 graden lager en dergelijke geeft de bemanning in het aan-de-windse rak aan de 'stuur' door hoe het er voor staat met de windschiften. De 'stuur' kan zich hierdoor geheel concentreren op snelheid en tactiek. Dit is de ideale situatie.

De praktijk is vaak anders, ook bij mij. De 'stuur' houdt automatisch de optimale snelheid via de tell-tales in de fok en het gevoel en andere methoden. De windschiften worden in de gaten gehouden en het kompas geeft informatie over de huidige windrichting. De omringende jachten worden door de bemanning in de gaten gehouden en de stand van zaken wordt doorgegeven naar de 'stuur' voor de nodige tactiek.

De wijsheid ligt bij jullie zelf.

### AAN-DE-WINDSE RAK

Om in het aan-de-windse rak te bepalen of je over een bepaalde boeg hoog of laag vaart, moet je eerst weten wat een normale, gemiddelde koers is over die boeg. Deze gemiddelde koers bepaal je door minstens 30 minuten voor de start aanwezig te zijn op de lijn en een paar lange slagen te maken over de beide boegen. Schrijf de geschatte normale koersen op. Met deze koers is het eenvoudig te bepalen of je gunstig vaart. Als je over bakboord vaart en je koers heeft een hogere waarde dan het gemiddelde, dan vaar je gunstig. Als je over stuurboord een hoger getal hebt is dit juist ongunstig. **BakBoord**: er **Bij**, **Beter** of schrijf + aan de bakboord kant naast het kompas en een – aan stuurboord kant.



Met deze kompaskoersen kan je ook een indicatie krijgen of de wind de neiging heeft continu te draaien door 10 minuten voor de start nog eens een stukje te varen. Als blijkt dat je over bakboord hoger moet varen en dit is na de start nog sterker zo, heeft de wind kennelijk de neiging om steeds verder te ruimen (met de klok mee draaien, tegen de klok in draaien heet krimpen). Je moet sterk

overwegen een lange slag over stuurboord te maken, zodat je straks over bakboord nog hoger kan varen dan dat je nu al vaart. Het is nog beter deze konklusie te trekken voor de start i.p.v. er na, dus nog eerder het water op.



Bij de start en na het ruime-windse rak, bij de benedenboei is het belangrijk direkt te weten of je eerste slag na de boei (of start) over s.b. dan wel over b.b. moet zijn. Dit zie je direkt aan je kompas, als je koers ongunstig is, zo snel mogelijk overstag.

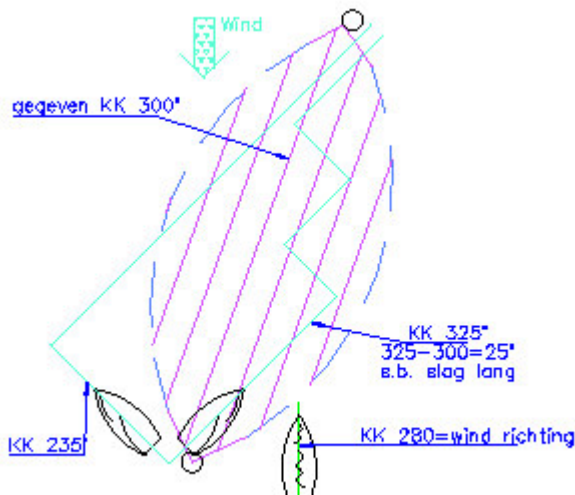
De kompaskoers in het aan-de-windse rak kan vaak het makkelijkste afgelezen worden op een andere streep op het kompas(glas) dan de voorste (zeil)streep. Dit maakt het voorgaande verhaal niet anders.

**Hierboven staat het belangrijke verhaal. Hieronder nog meer tips die het leven makkelijk kan maken, maar niet het essentiële onderdeel is voor kompasgebruik.**

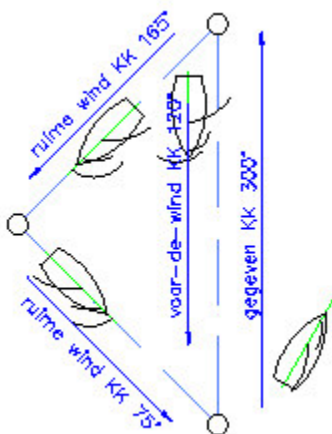
### GEGEVEN KOMPASKOERS ALS KOERSBEPALER

Het kompas is nuttig als koersbepaler vanaf de haven naar de startlijn als de lijn ver uit de haven ligt zoals bij Medemblik. Er wordt in zo'n haven een kompas koers naar de startlijn bekend gemaakt. Bij grote olympische banen waar de bovenboei niet of nauwelijks zichtbaar is, wordt de koers vanaf de startlijn naar de in-de-windse boei aangegeven op het startschip.

Bij de start kun je met deze kompas koers heel goed bepalen of de bovenboei aan de bakboord of aan de stuurboord kant van de exacte in-de-windse koers ligt (de baan ligt dan scheef ten opzicht van de wind). Dus over welke boeg je het langste moet varen, respectievelijk bakboord of stuurboord. Dit bepaal je door tegen de wind in te gaan liggen en de kompas koers te vergelijken met de gegeven koers. Als bijvoorbeeld de boei aan stuurboord van de exact in-de-windse koers ligt, dan is het goed om na de start niet al te lang over bakboord te blijven varen. Als je dit wel doet zal je stuurboord slag extreem lang zijn en je direkt naar de boei leiden. Je hebt dan over de s.b. boeg nagenoeg geen mogelijkheden meer om op winddraaiingen te 'klappen' en bent gedwongen door te zeilen, ook al is de wind ongunstig. En als de wind gunstig wordt, heb je een grote kans dat je de boei hebt overzeild. Het is verstandig niet al te veel van het gearceerde gebied af te wijken. Als er één kant van de baan echter gunstig is door winddraaiingen of plaatselijke omstandigheden, moet je hier natuurlijk van afwijken.



Of de baan scheef ligt kan je ook schatten als je aan-de-wind zeilt, door je kompas koers te vergelijken met de gegeven koers. Als het verschil kleiner is dan 45°, is de boeg waar je over vaart waarschijnlijk de lange slag. Bij knobbelig water en weinig wind kan deze hoek groter zijn dan 45°, en bij vlak water juist kleiner.



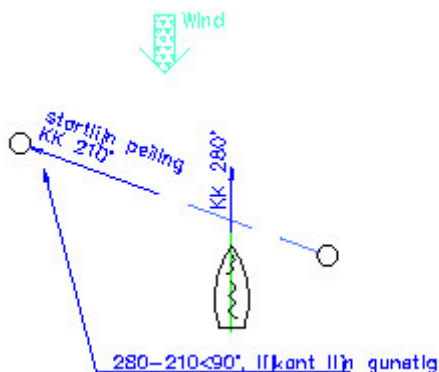
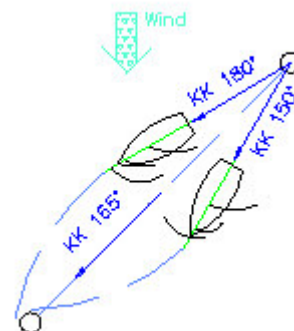
Met de gegeven kompas koers kunnen de koersen naar de andere boeien eenvoudig worden berekend.

Koers van bovenboei naar gijpboei = aangegeven kompas koers - 135°

Koers van gijpboei naar benedenboei = aangegeven kompas koers + 135°

Koers van bovenboei naar benedenboei = aangegeven kompaskoers  $\pm 180^\circ$

Deze kompaskoersen zijn belangrijk in de ruime-windse rakken, voor degene die voor in het veld liggen en dus hun richting niet kunnen bepalen aan de hand van de voorliggers die de boei al in zicht hebben. Maar ook juist voor mensen die halverwege in het veld zeilen is het belangrijk om bij de bovenboei en de gijpboei te weten waar de volgende boei ligt. Je kan, als je achterliggers aandringen en gaan loeven, met je kompas bepalen of je erg hoog vaart en wellicht beter kunt afvallen om je niet laten opjagen door je loevende achterliggers. Ook kan je direkt na de boven- en gijpboei kiezen tussen iets te hoog te varen zoals veel gebeurt, of juist tijdelijk wat lager en je vrij zeilen om je eigen weg bepalen.



### STARTLIJN PEILEN

Met je kompas kan je de gunstige kant van de startlijn peilen tot op de laatste minuut voor de start. Peil voor het 5 minuten sein de lijn door over bakboord langs de lijn te varen. Hierna kun je op elk moment je boot exact in de wind leggen en peilen welke kant gunstig is. Als de hoek tussen de startlijn en de (in de) wind kleiner is dan  $90^\circ$ , dan is de lij boei gunstig. Hoek KLEIN, LIJ FIJN.

### VOOR-DE-WINDSE RAK

Het voor-de-windse rak lijkt veel op een in-de-winds rak, alleen je gijpt i.p.v. overstag gaan. Bepaal of de b.b. of s.b. slag de lange (voorkeur) slag is. Probeer direkt na de bovenboei te bepalen of de draaiende wind gunstig is of ongunstig.

### TOT ZOVER

Voor degene die nog steeds denkt dat het kompas alleen voor groot water is, moet het verhaal nog maar eens lezen. Je mag dan het onderwerp over 'gegeven kompaskoers' overslaan. De rest is voor alle wateren geldig. Doe er je voordeel mee.

Met tell-tales in de fok en een goed kompas kan je met elke boot op elke plas topprestaties leveren.

Samenvatting van een wedstrijd met kompas

- half uur van te voren ben je bij de startlijn en vaar je ongeveer 10 minuten over bakboord. In die 10 min. kom je vele winddraaiingen (elke 2 a 3 minuten) tegen. Bepaal je normale koers en wat je gunstige koers is. Doe dit ook even over stuurboord, maar dat kan korter.
- na het 10 min. sein vaar je nog een paar minuten over bakboord om te kijken of alles nog klopt of dat er een permanent winddraaiing bezig is.
- Eventueel nog even een paar minuten voor de start.
- Direct na de start: je kompas geeft aan of je gunstig vaart. Zo niet, probeer sb weg te komen.
- De rest van de wedstrijd volg je continu het verloop van de wind met je kompas en geeft je kompas aan over welke boeg je moet varen in het aan de windse rak.
- Bij elke beneden boei weet je binnen 10 meter of je gunstig vaart of overstag moet.

Succes  
Johan Pragt