

WEDSTRIJDPILOOT

ZEILWAGENRIJDEN

DEEL 1

Beginnende wedstrijdzeilers



**WIND & WATERSPORT
VLAANDEREN**

windenwatersport.vlaanderen

© WWSV vzw



CURSUS WEDSTRIJDPILOOT

Beginnende wedstrijdzeilers (deel1)

WWSV versie 14-4-16

A. Wedstrijden - inleiding

- Deze cursus bevat een algemene inleiding gevolgd met praktische uitleg voor de beginnende wedstrijdzeiler.
- Wie wedstrijden rijdt moet zich houden aan de "International Sailing and Racing Rules (I.S.R.R.) : Dit document is opgesteld in het Engels en het Frans. Als bijlage bij deze cursus wordt een vrije vertaling gevoegd. e officiële taal
- Dit reglement is uitgevaardigd door de Internationale Federatie van de zeilwagens : (Fédération Internationale de Sand et Land Yachting – F.I.S.L.Y.) Het is ook deze instantie die de internationale wedstrijdkalender vastlegt.
- Een nationale wedstrijd wordt meestal georganiseerd door een club of in een samenwerkingsverband. De datum wordt doorgegeven aan de Belgische Federatie die de nationale kalender opmaakt. De planning van de wedstrijdkalender gebeurt in het voorjaar. De wedstrijdkalender loopt van begin juli tot eind juni van het volgende jaar.
- EK's worden jaarlijks georganiseerd en WK's 4-jaarlijks. Europese- en Wereldkampioenschappen worden meestal 4 tot minimum 2 jaar voor het evenement vastgelegd in de planning.

1. Medewerkers

Voor de organisatie van wedstrijden op één omloop zijn volgende jobs in te vullen :

1. inschrijving en resultaatverwerking
2. een koersdirecteur en assistent-koersdirecteur
3. twee controleurs (pointeurs) per bocht
4. twee mensen voor pechverhelping en veiligheid
5. minimaal 2 mobiele voertuigen en 1 aanhangwagen (koersdirectie + veiligheid/pechverhelping)
6. communicatie

2. Het verloop

Vanaf 2 uur voor de wedstrijd komt iedereen toe. De piloten schrijven zich in en maken hun zeilwagen wedstrijdklaar. Sommigen maken een testrit. De medewerkers beginnen vanaf 1,5 uur voor de wedstrijd met het klaarzetten van de omloop en met de inschrijvingen.

3. De omloop

Deze bestaat uit de startlijn, 2 bochtzones, een aankomstlijn, de wachtzones voor de verschillende klassen en eventueel een vertragingzone (na de aankomst). Het geheel wordt afgebakend door veiligheidsnetten of – linten, verwittigingborden, etc. om het publiek te ontraden op de omloop te komen.

4. De bochtzone

Aan de **keerpunten** wordt de bochtpaal omringd door de **oranje zone**.

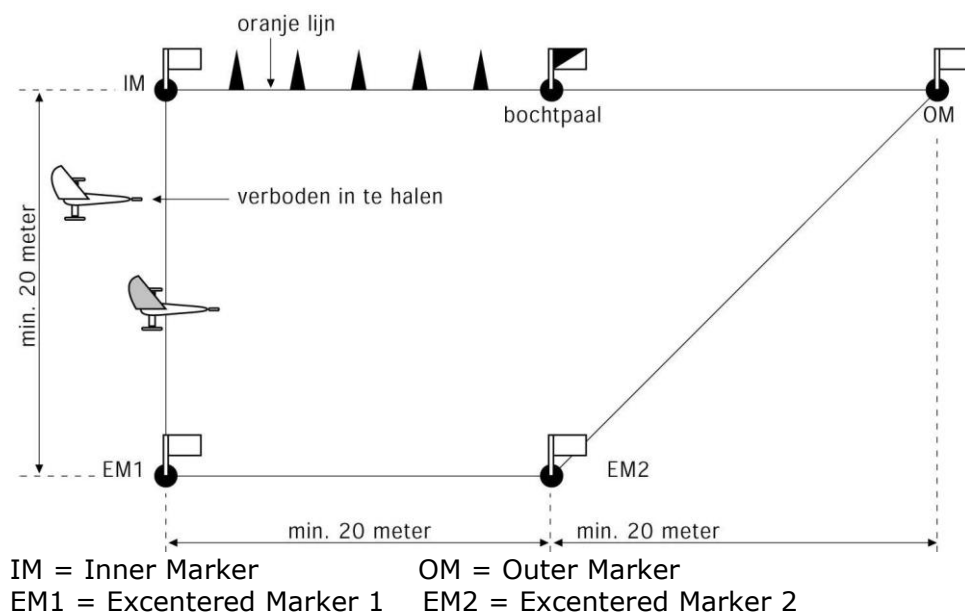
De **voorrangsregeling wijzigt** in die zone omwille van de veiligheid : er kan niet zomaar iemand van rechts komen en je de pas afsnijden! De voorrang van rechts is hier dus beperkt van toepassing. In het wedstrijdreglement van de internationale federatie FISLY wordt het zo gezegd :

- de zeilwagen die het eerst in de oranje zone binnenkomt, wordt beschouwd als ingehaalde wagen door de zeilwagens die na hem binnenkomen
- het is verboden een zeilwagen in te halen die eerder in de oranje zone binnenkwam tussen deze zeilwagens en de oranje lijn, uitgezonderd als deze zeilwagen stilstaat of aangeduwd wordt

(je mag dus inhalen in de zone ; en je hoeft de zone niet in te rijden)

Het keerpunt zelf wordt aangegeven door een paal met een rood-witte vlag.

De **rijrichting** op het circuit: de keerpunten moeten tegen de klok in gerond worden (tenzij de koersdirecteur dit expliciet anders mededeelt).



5. De briefing

Eens de omloop uitgezet, wordt een eerste briefing gegeven voor alle deelnemers. In deze briefing wordt de volgorde van de starten voor de verschillende klassen en de verschillende manches megedeeld.

De omloop wordt toegelicht met de gevaarlijke plaatsen en de eventuele bijzonder merktekens voor gevaarlijke plaatsen en de eventuele scheidingsmerktekens.

6. De startlijn

Bij inschrijving krijgt de deelnemer een startnummer. Dit is zijn startplaats voor de 1e manche. Op het strand liggen de startlijnen (1, 2 of meerdere afhankelijk van het aantal deelnemers). De piloot plaatst zijn zeilwagen met zijn voorwiel op zijn startnummer.

De startlijnen worden altijd zo gelegd dat de nummers oplopen van rechts naar links. Er liggen bvb 3 lijnen van 12 : het nr 1 zal rechts op de eerste lijn zijn, het nummer 13 zal eveneens rechts zijn op de 2e lijn en het nummer 24 zal uiterst links van de 2e lijn zijn.

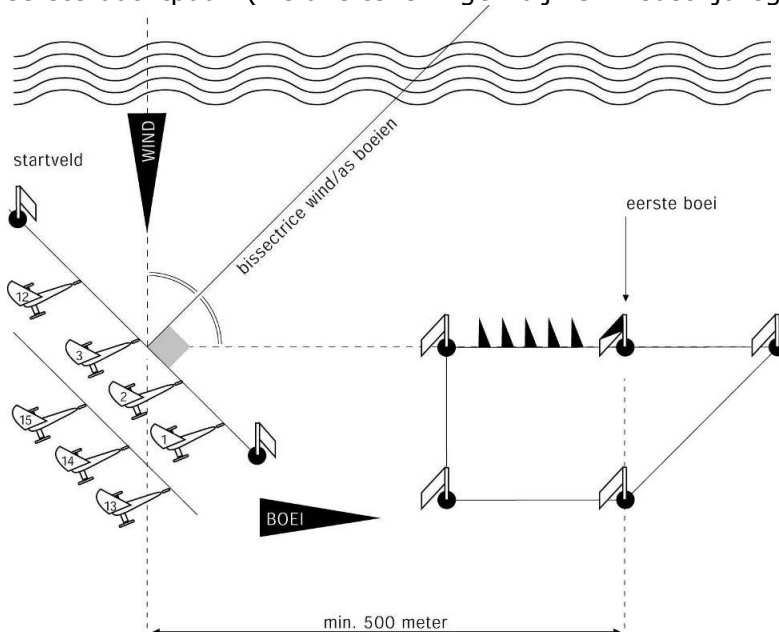
Na de eerste manche zal de piloot op een ander startnummer starten volgens het "Morel-rooster". (zie hieronder).

De wedstrijdleider deelt mee welk rooster van toepassing is: bij bvb 15 tot 18 deelnemers zal het rooster "18 yachts" van toepassing zijn en zullen er 2 startlijnen zijn van 9. Om het startnummer te kennen van zijn 2e manche kijkt de piloot op raster "18 yachts" naar zijn startnummer van de 1e manche (stel dat dit nr 8 was) en neemt op dezelfde lijn waar de 8 genoteerd staat horizontaal van links naar rechts het volgende nr in. Dat is in dit geval 11. De 3e manche zal de piloot op startplaats 5 moeten plaatsnemen, en vervolgens 17 en daarna verder op dezelfde lijn van het rooster links herbeginnen en dus op het nr. 2 gaan staan.

Zo start iedere piloot afwisselend op de 1e, 2e en 3e rij en heeft iedere piloot ongeveer gelijke kansen op een goede start.

	36 YACHTS (3lines of 12)	42 YACHTS (3lines of 14)	48 YACHTS (3lines of 16)	54 YACHTS (3lines of 18)	60 YACHTS (3lines of 20)	SAILNUMBER CLASS STARTING POSITION RACE 1 RACE 7		
	1 22 27 12 16 33	1 25 32 14 18 39	1 29 36 16 21 44	1 33 40 18 24 49	1 36 45 20 26 55			
	2 21 28 11 15 34	2 24 33 13 17 40	2 28 37 15 20 45	2 32 41 17 23 50	2 35 46 19 25 56			
	3 20 29 10 14 35	3 23 34 12 16 41	3 27 38 14 19 46	3 31 42 16 22 51	3 34 47 18 24 57			
	4 19 30 9 13 36	4 22 35 11 15 42	4 26 39 13 18 47	4 30 43 15 21 52	4 33 48 17 23 58			
	5 24 25 8 18 31	5 28 29 10 21 36	5 25 40 12 17 48	5 29 44 14 20 53	5 32 49 16 22 59			
6 23 26 7 17 32	6 27 30 9 20 37	6 32 33 11 24 41	6 28 45 13 19 54	6 31 50 15 21 60				
30 YACHTS (2lines of 15)	24 YACHTS (2lines of 12)	18 YACHTS (2lines of 9)	12 YACHTS (2lines of 6)					
1 25 11 20 6 30	1 20 9 16 5 24	1 15 7 12 4 18	1 10 5 8 3 12					
2 24 12 19 7 29	2 19 10 15 6 23	2 14 8 11 5 17	2 9 6 7 4 11					
3 23 13 18 8 28	3 18 11 14 7 22							
4 22 14 17 9 27	4 17 12 13 8 21							
5 21 15 16 10 26								

De startlijn ligt minstens 500 meter van de eerste bochtpaal. Er wordt tegen de wind in gestart. De startlijn ligt niet zomaar dwars over het strand. Deze wordt gelegd op de loodrechte op de bissectrice van de hoek tussen de windrichting en de richting naar de eerste bochtpaal. (zie alle tekeningen bij "C. Wedstrijdreglement")



7. De start

Na het startsein komt het er voor alle deelnemers op aan om zo vlug mogelijk op snelheid te komen met vrije wind. Er wordt meestal flink geduwd. De wagens gaan soms heel verschillende kanten op. Bij lokale wedstrijden kunnen verschillende klassen samen starten. Meestal wordt in dit geval na een 30-tal seconden een tweede start gegeven voor de andere klasse.

8. Tijdens de wedstrijd

Na de start kan men de volgorde van de wagens goed volgen. Naar het einde toe worden de laatsten soms gedubbeld. Als met verschillende klassen gereden wordt is het voor een buitenstaander soms moeilijk te weten wie aan de leiding ligt.

9. Aankomst

- Als de tijd is verstreken wordt de leidende zeilwagen afgevlagd en alle wagens die hem volgen eveneens (ook als zij minder ronden afgelegd hebben).
- De aankomstlijn ligt meestal tussen de Inner Marker van de bochtzone en het pointagevoertuig. Eenmaal deze lijn overschreden mogen de piloten deze niet in omgekeerde richting overschrijden (bvb. om te parkeren)
- Nadat de wagens over de aankomstlijn gekomen zijn moeten ze eerst vertragen om zo langzaam in de wachtzone te rijden. Ze moeten daar blijven tot de volgende manche voor hun klasse.

10. Duur van de wedstrijd

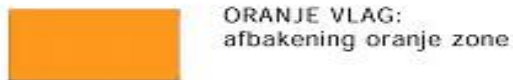
Omdat de snelheid van de wagens afhankelijk is van de windsterkte en van de toestand van het strand wordt bepaald dat de eerste die over de aankomstlijn komt na (meestal) 35 minuten de winnaar van de wedstrijd is. Dit wordt aangegeven door een zwart-wit geblokte vlag. Hij kan zowel 1 of 20 ronden gereden hebben al naargelang de windkracht en de windrichting.

11. Wedstrijdvlagen

Om te communiceren met de piloten heeft de koersdirecteur vlaggen.
(zie C : wedstrijdreglement)

Hieronder ziet u nog vlaggen die op het parcours kunnen gezet worden. Oranje vlaggen duiden meestal op gevaar of vormen de "oranje zone".

De gele vlag met zwarte verticale lijn wordt gebruikt om de wagens uit elkaar te houden bij het kruisen. De vlag moeten zij steeds links laten! Meestal wordt op het strand een zandbank aangeduid om heen te gaan en een andere zandbank om terug te keren. Waar de banken in elkaar overlopen of op gevaarlijke plaatsen kan dan zo'n gele/zwarte vlag geplaatst worden.



ORANJE VLAG:
afbakening oranje zone



ORANJE / BLAUW:
aanduiding oranje lijn



ROOD/WIT VLAG:
keerpunt, boei



ZWART-WIT
GEBLOKTE VLAG:
finish van de wedstrijd



GEEL MET ZWARTE
VERTICALE LIJN:
splitsing van
parcours

12. Resultaten

Voor de resultaten worden de plaatsen in de manche omgezet in punten. Een eerste plaats wordt beloond met 0 i.p.v. 1. Dus 1^e = 0 pnt ; 2^e = 2 ptn ; 3^e = 3 pnt enz. De punten worden samengeteld. Bij 4 gereden manches laat men de slechtste manche vallen. Bij 8 manches laat men de 2 slechtste manches vallen. De winnaar van de wedstrijd is de piloot met het minst punten.

De resultaten worden doorgegeven aan de Belgische Federatie.

B. Technische en Tactische basisbegrippen bij het wedstrijdzeilen

1. Starten

- Voor de start is het best om de omloop goed bekeken of verkend te hebben.
- Voor iedere wedstrijd wordt een briefing gehouden. Daar wordt gezegd waar de bochtpalen staan, hoelang de wedstrijd duurt, of er gevaarlijke hindernissen zijn en hoe ze ontweken kunnen worden. Let goed op zodat je geen fouten maakt en strafpunten krijgt.
- Voor de start staan alle wagens met hun voorwiel op hun startnummer. Bij grote wedstrijden kan je je eigen startplaats niet kiezen. Iedere piloot krijgt dan voor de wedstrijd een eerste startnummer. De startnummers voor de volgende manches worden bepaald volgens het Morel-startnummer rooster (zie eerder). Bij lokale wedstrijden mag je soms zelf je startplaats kiezen. De voordeligste plaats is meestal aan de loefwaartse zijde van de startlijn, daar heb je de wind ongestoord in je zeil. Als je dan bij de eersten start, kan je de anderen de loef afsteken. Je haalt hen in langs de loefzijde en zij krijgen jouw "vuile" wind.
- Na de briefing, plaats je de wagen zó dat de wind goed in het zeil blaast. Je haalt het zeil een ietsje teveel aan. Je kunt moeilijk, onder het duwen, je zeil nog aanhalen en je mag niet vergeten dat onder het duwen, de schijnbare wind met een kleinere hoek in zal komen. Je wacht tot de koersdirecteur met zijn vlag klaarstaat. Als hij de vlag omhoog steekt, kan de start elk moment gegeven worden. Je moet proberen als eerste weg te zijn. Goed begonnen is half gewonnen.
- Bij de start duw je je wagen uit alle macht vooruit. Als je voelt dat je wagen rijdt, dat het zeil trekt, dan spring je met één sprong in de wagen en je haalt het zeil aan in functie van de windsterkte. (vergeet niet : op 2 wielen gaan is voorwaartse kracht verliezen). Bij weinig wind moet je je verklikkers of windvaantje goed in het oog houden.
- Onmiddellijk na de start probeer je in een bovenwindse positie te komen ten aanzien van de andere deelnemers. Kom je naar een ander toe, probeer dan van rechts te komen want dan heb je voorrang.
- Soms zul je zeer snel beslissingen moeten nemen om overstag te gaan, baan te ruimen, zwinnen vermijden etc. Net zoals in alle snelheidswedstrijden is de start heel belangrijk. Laat je niet afleiden. Neem resolute beslissingen maar hou het veilig.

2. Inhaalmaneuvers

A. In de bochten

Als je na een bocht aan de loefzijde van de andere wagen komt, dan steek je hem "de loef af". Hij valt even zonder wind, terwijl jij de wind vrij in je zeil hebt en je voorbij gaat. Je inhaalmaneuver begint ruim voor de bocht: 1 meter meer naar links aansnijden of naar rechts kan het verschil maken of je er voorbij komt of niet. Inhalen is niet zonder gevaar en vergt uiterste concentratie. Maar natuurlijk is het zéér leuk om iemand in te halen ☺

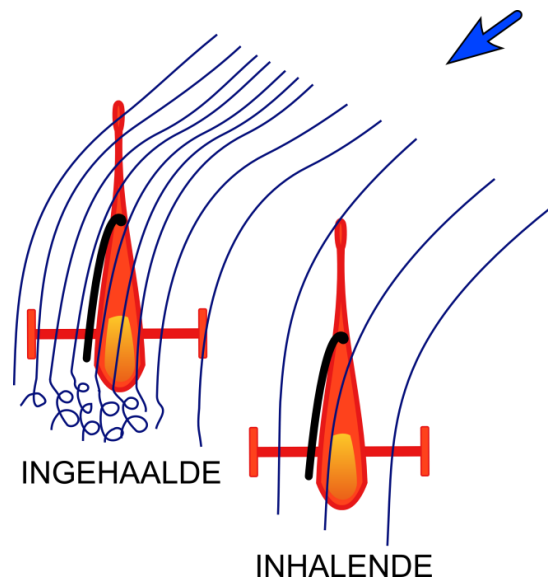
B. Terwijl je rechtdoor rijdt

Hiervoor moet je meestal toch een snellere wagen hebben ofwel echt beter zeilen dan je concurrent door hele kleine windshifts te benutten bvb.

- **aan loefzijde**

Je haalt natuurlijk best aan de loefzijde in. Bij het naderen zul je door de ombuiging en "verdunning" van de wind wel gehinderd worden. Eénmaal je voorbij bent kun je verder uitlopen.

Kies je moment goed uit en neem als je kunt een aanloop door van hoger in te komen en ietsjes af te vallen om snelheid te winnen.

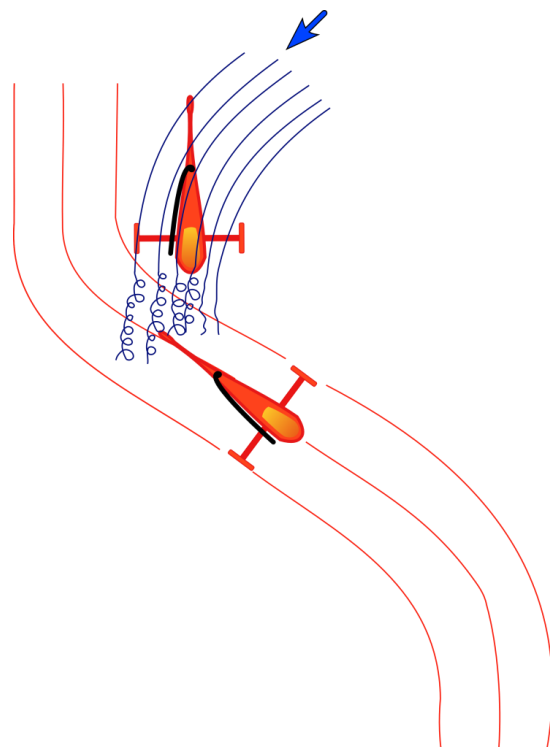


- **aan lijzijde :**

Als er aan de loefzijde geen plaats is, kun je proberen aan lijzijde. Je gaat door de vuile wind van je voorganger en niet zelden krijg je daarbij zand in de ogen.

Meestal moet je hier nogal abrupt afvallen om voldoende snelheid te winnen, maar ook direct je koers weer aannemen.

Soms blijf je hangen naast je concurrent: pas op van de hindernissen die voor je op de loer liggen. Neem geen risico in dat geval en probeer op een ander moment. Wacht je goede kans af.



C. Bij het op- en afkruisen

Inhalen door voorrang te nemen als je van rechts komt. Tactiek!

3. Het nemen van bochten in de oranje zone

Voor je de bocht neemt, heb je een paar belangrijke taken te vervullen:

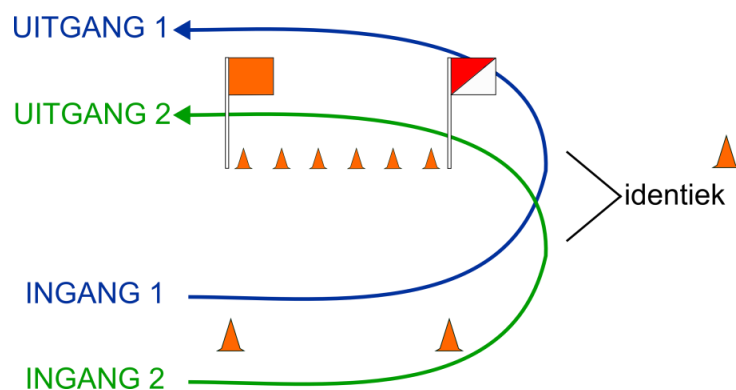
- je checkt je materiaal : ligt je schoot goed (of sleept hij op de grond? (bij de Type C-wagens : is de overloop geregeld, schoot uit de klem, mastcontrole vast of open), ...
- je moet weten waar je dichtstbijzijnde concurrenten zijn
- je schat in hoe zij de bocht zullen nemen
- je kijkt hoe het strand is aan de zone
- je weet hoe je na de bocht verder wilt rijden!

Dan pas beslis je of je kort bij de bochtpaal draait of misschien wel buitenom rijdt. (figuur ingang 1 of 2). Per type bocht zijn er specifieke aandachtspunten en een bepaald traject dat je moet volgen. De draaicirkels zullen bvb groter zijn bij veel wind en de zone om te versnellen korter...

Elke ronde kan dit dus verschillen gewoon omdat de elementen er je toe dwingen.

Enkele aandachtspunten :

- Je moet je snelheid proberen te behouden of zelfs laten toenemen bij het nemen van een keerpunt op het circuit. (zie verder).
- Vermijd dus om te slippen, maar soms is slippen echter noodzakelijk om te vertragen als je heel snel aankomt... (en je niet uit de bocht wilt vliegen).
- Probeer zacht zand te ontwijken. Soms is het zand aan de keerpunten omgewoeld door de vele passages en slippartijen. Probeer die zones te vermijden of rij er recht door (met je voorwiel recht).
- Het is belangrijk dat je voorwiel ook voldoende neerwaartse druk behoudt om je wagen precies te kunnen blijven besturen. Je doet bvb dit door je schoot pas na de bocht wat te vieren, of door een bruusk manoeuvre vóór de bocht waarbij je je wagen ahw in de bocht "smijt" en waardoor je de rijrichting of aanvalshoek al in een belangrijke mate bepaalt nog voor je goed en wel de bocht ingaat... Maar dit is iets wat je in de praktijk tijdens de trainingen aanleert.
- Je bent niet verplicht de oranje zone in te rijden of dichtbij de bochtpaal te draaien, maar je moet natuurlijk wel de paal ergens ronden. Als je eerst in de zone komt kun je voorrang nemen op de andere(n). Bij het nemen van bochten aan een keerpunt is het dus belangrijk dat je het reglement goed kent.

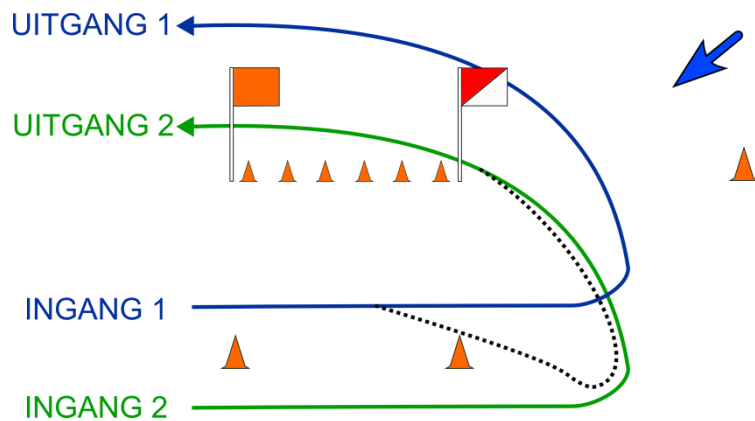


A. Keerpunten waarbij je overstag gaat

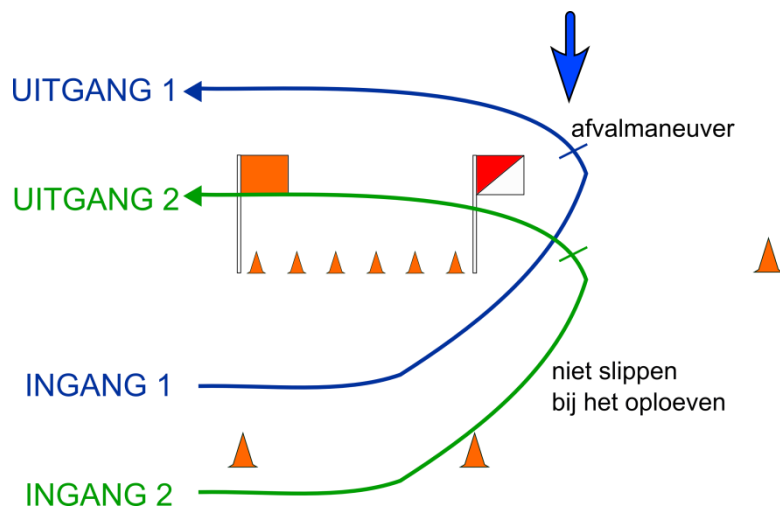
- je benadert de bochtzone “aan de wind”

Je kunt je snelheid doen toenemen door met halve wind af te vallen tot maximum snelheid in een bochtzone. Op het einde van het manoeuvre zeil je in een ruime-windse koers.

Als er weinig wind of plaats is, kan je je aanloop wat veranderen door voor het overstag gaan extra snelheid te nemen (stippellijn)



- je benadert de bochtzone met halve wind



Na het oploeven kom je op een moment in de wind en heb je te maken met een sterke tegenwind (werkelijk wind + snelheidswind). Om de luchtweerstand te minimaliseren hou je je zeil aangehaald.

De luchtweerstand vermindert ook de druk op het voorwiel. Hierdoor bestaat de kans dat je minder grip hebt en je je wagen niet “door de wind krijgt”. Dit kan tot botsingen leiden! Hou rekening met die mogelijkheid zodat je erop voorbereid bent bij het binnenkomen van de zone : hou voldoende afstand van de andere wagens.

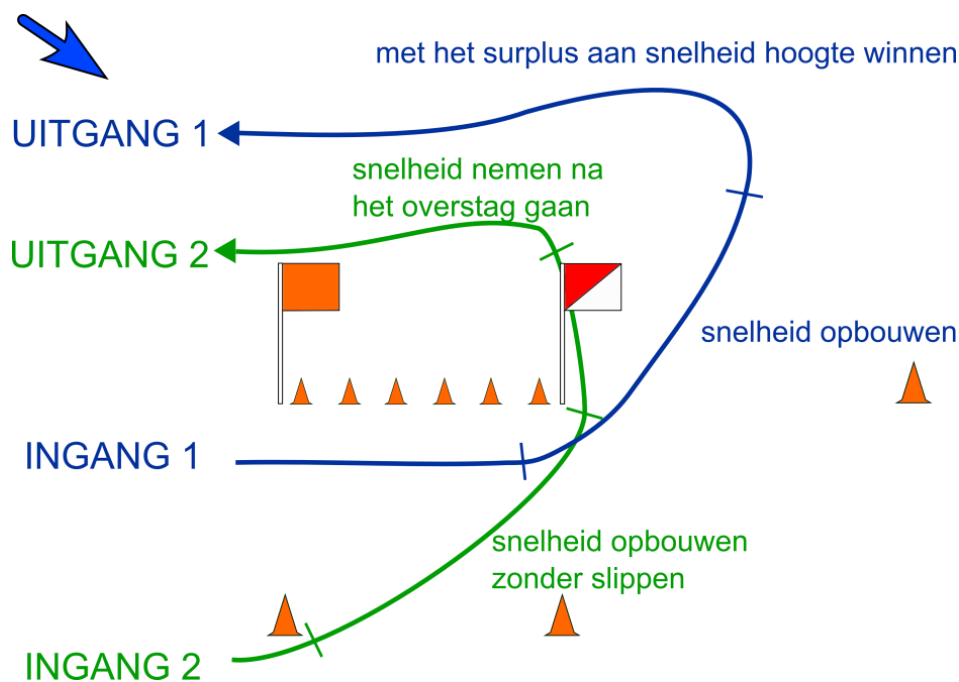
In dergelijke gevallen kun je je recht op in de zeilwagen zetten of je gewicht wat naar voor schuiven : de druk op het voorwiel zal dan wat verhogen.

- **je komt in met ruime wind**

Het traject met ingang 2 is gunstiger omdat je je snelheid kunt behouden of in het beste geval opbouwen (door extra power te genereren bij halve wind) en dat zonder een grote omweg.

Voorals je na de bocht zeer scherp aan de wind moet rijden is elke hoogte die je wint van belang. Als je bij de bochtzone plaats hebt om door te rijden en van bank te veranderen bvb kan ingang 1 ook een optie zijn (dan neem je wel niet de uitgang 1, maar rij je verder halve wind om pas op de volgende bank overstag te gaan).

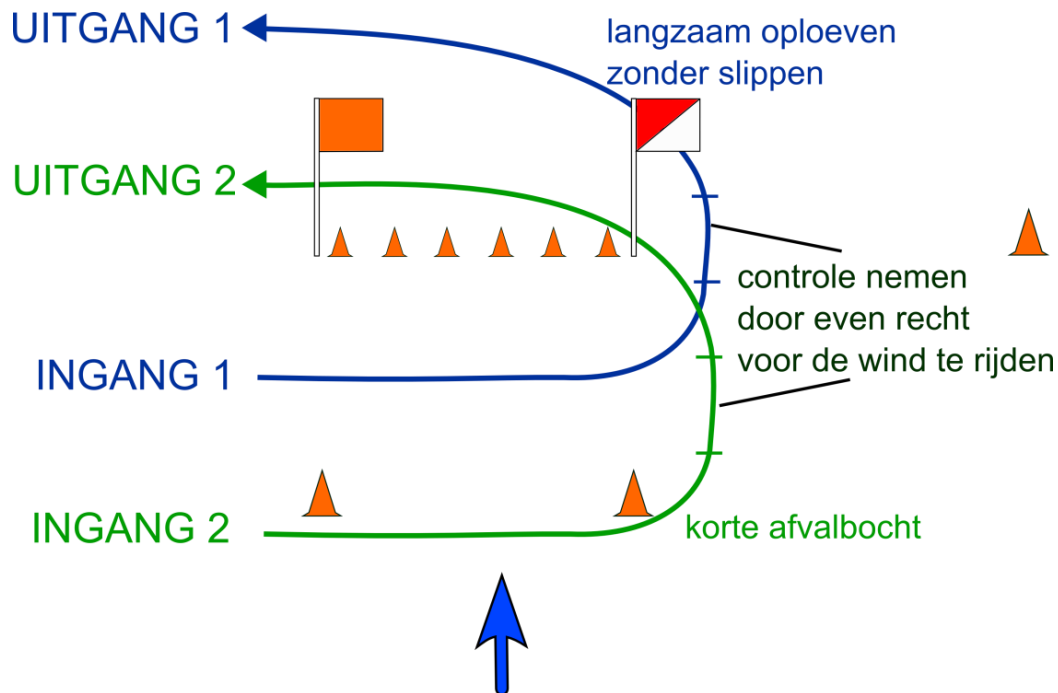
Aangezien theoretisch de snelheid bij ruime wind zeer hoog kan zijn kunnen je tegenstrevers je zowel binnendoor of buitenom proberen in te halen. Spannend.



Inkomen met sterke ruime wind kan gevaarlijk zijn: bij het oploeven zal je door de centrifugale kracht naar buiten geduwd worden en zal de wind er nog een tandje aan toesteken als hij vol in je zeil komt. Opletten dus.

Bovendien kun je ook sterk gaan slippen. Op zich is het slippen niet gevaarlijk en kun je dit goed controleren, tenzij de bochtzone "omgeploegd" is : dan zoek je de kleine strookjes op waar je nog net doorkunt of je kiest om verder buitenom te gaan slippen.

- je nadert met halve wind

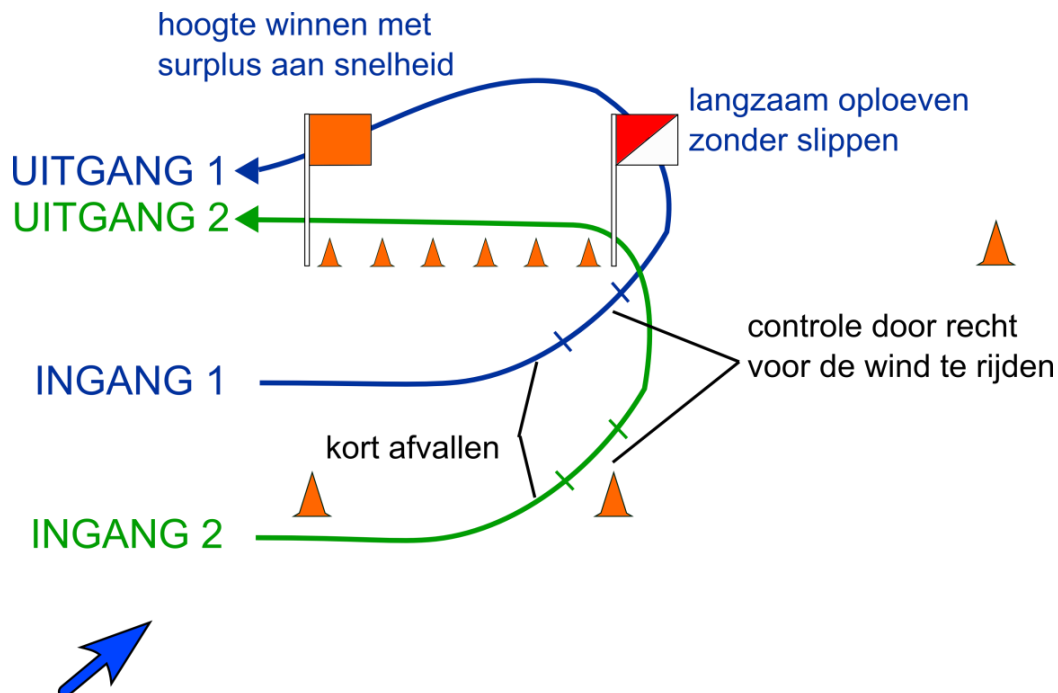


Dit is ook fun. Misschien eventjes op 2 wielen, waarbij je snel afvalt en even rechtdoor rijdt. Je kunt je rem gebruiken om in uiterste precisie je bocht in te gaan en kort te draaien.

Hier loert "het gevaar" na de gijp. Je komt namelijk in met snelheid en met aangehaald zeil (schijnbare wind schuinvoor). Maar na je bocht is je snelheid gereduceerd waardoor de schijnbare wind plots bijna gelijk wordt aan de werkelijke windrichting en dus loodrecht op je zeil komt. Je zou de eerste niet zijn die daar overkop gaat. Zorg dat je de schoot voor of tijdens de gijp wat viert. Bouw een veiligheidsmarge in: liever even zonder aandrijving en alle aandacht naar de bocht.

Traject 1 en 2 zijn evenwaardig. De keuze is afhankelijk van de banken waarop je rijdt.

- je moet de bochtzone nemen met ruime wind



Traject 2 is het beste omdat je bovenwinds zit van de wagens die traject 1 nemen. Je kiest ook voor de kortste weg.

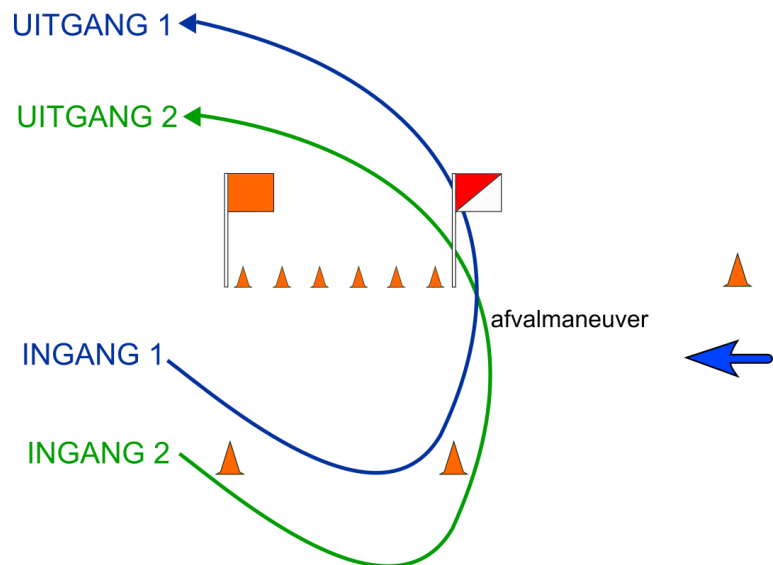
Dikwijls worden de wagens die via ingang 1 aankomen voorbijgestoken "binnendoor" na de bocht.

Ook hier kun je even voor de wind rijden vooraleer je keert. Daaraan voorafgaand doet men dikwijls een kort afvalmanoeuvre om extra power te winnen en de gijp door te komen.

Je kunt langer voor de wind rijden indien je ziet dat je traject na de bocht versperd is door wagens die een "one eighty" bocht of "tête à queue" gemaakt hebben en tot stilstand zijn gekomen (akelig als je in die situatie zit en je ziet iedereen aanstormen: stap dan niet uit maar wacht tot het grootste gevaar geweken is en duw je wagen dan pas terug op gang).

C. Bochten met wind parallel aan de oranje lijn

- in de wind

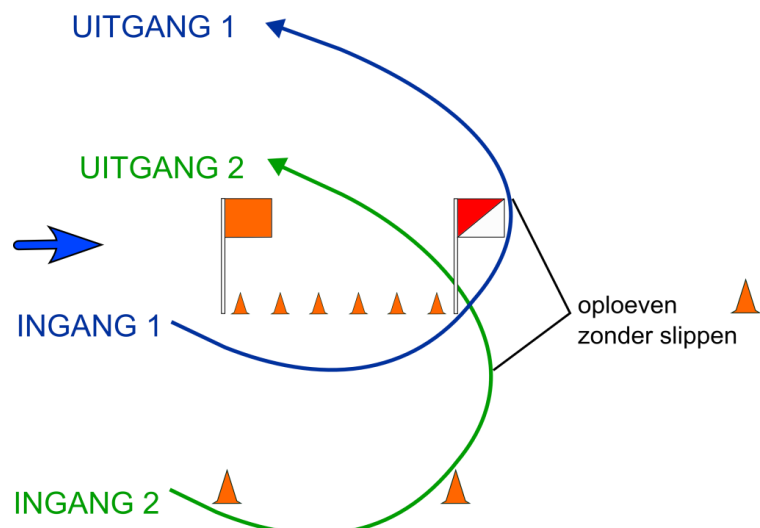


Bij sterke wind is de kans groot dat je hier op 2 wielen gaat omdat je halve wind moet rijden. Dus ga je anticiperen : je houdt best lijwaarts een uitwijkmogelijkheid, voor het geval je sterk moet afvallen omdat je niet snel genoeg kan vieren. (bvb bij een rukwind of blokkering van de schoot,...). Daarom heeft traject 1 heeft de voorkeur omdat je pas ter hoogte van de bochtpaal in halve wind zit zodat je vervolgens ruim plaats hebt om af te vallen.

Bij traject 2 blijf je langer in halve wind.

Opnieuw hangt alles af van het feit of je alleen de bocht moet nemen of als er nog zeilwagens tegelijk de bocht aangaan.

- voor de wind



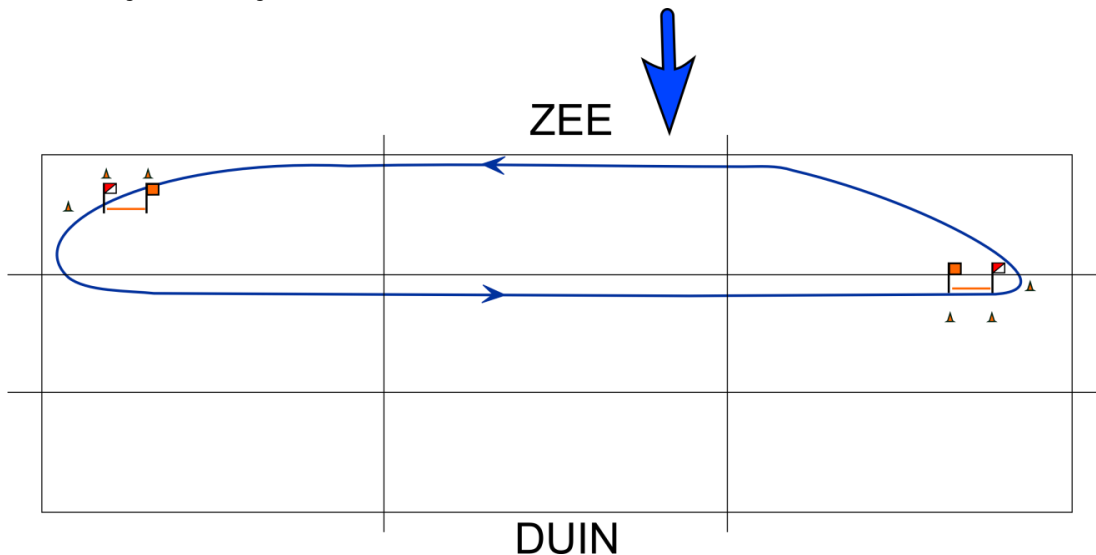
Hier gijp je meestal vóór de bochtpaal! Daardoor zal het zand tussen de bochtpaal en de outer marker dikwijls omgewoeld zijn want iedereen loeft daar op en kan er slippen. Traject 2 is de kortste weg en zorgt ervoor dat je bovenwinds van de zeilwagens komt die traject 1 nemen.

4 Het gebruik van het strand

Een heel schematische voorstelling van het strand ziet er als volgt uit. **De horizontale lijnen zijn de zwinnen en de verticale zijn de muien. De hokjes zijn de zandbanken.** De beste passages bevinden zich meestal in de buurt van de overgangen van de zwinnen naar de muien.

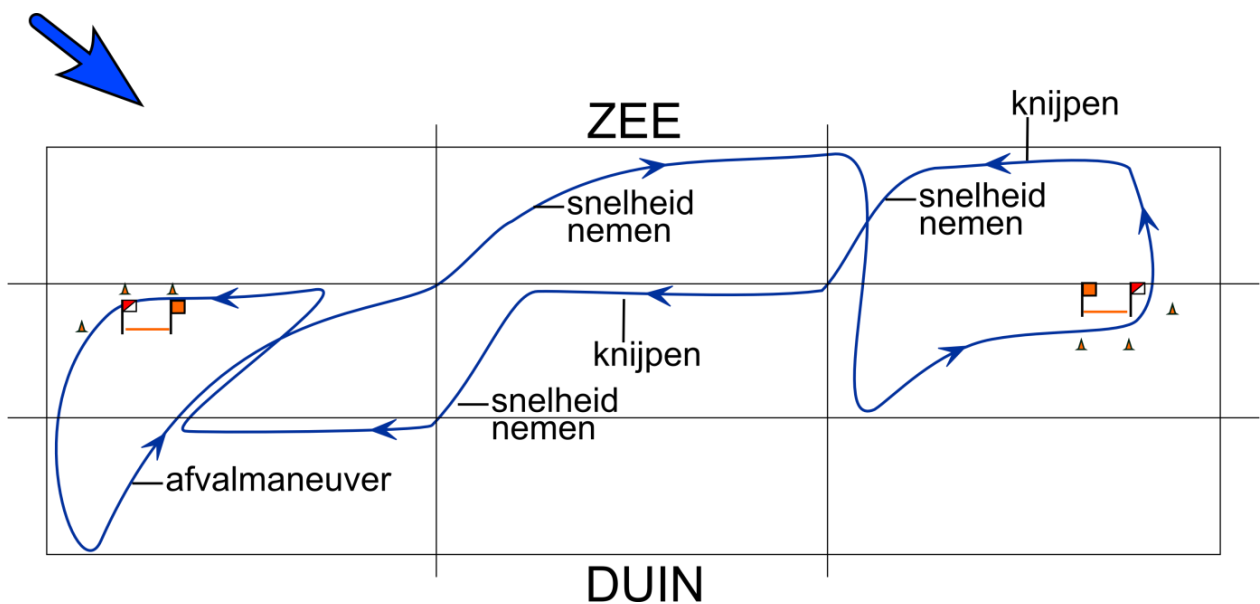


A. bij wedstrijden met halve wind



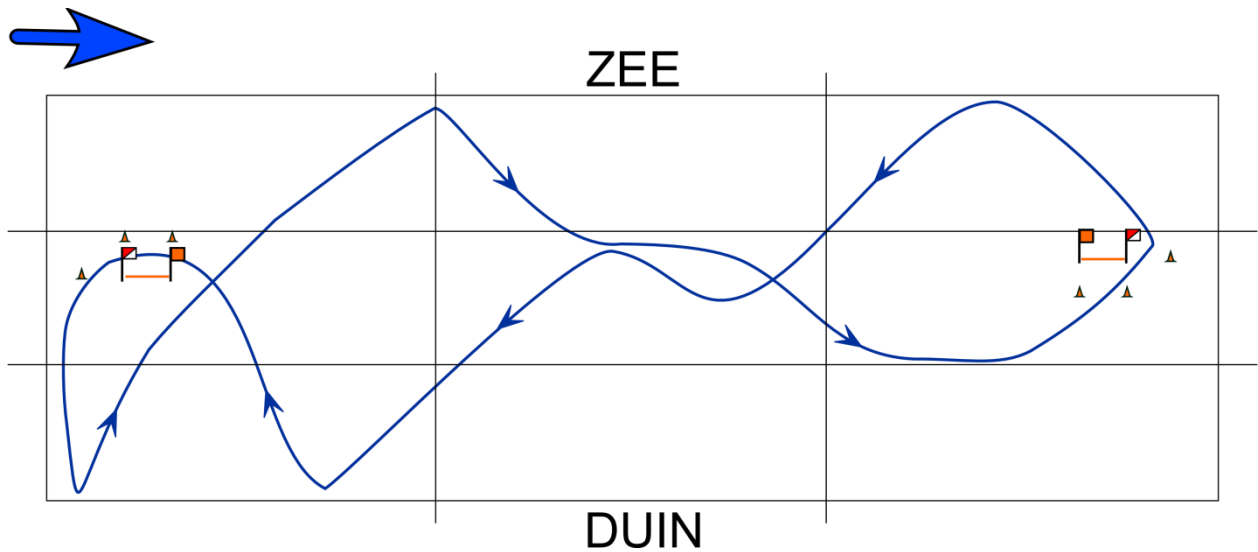
De wedstrijdronde wordt meestal zo gemaakt dat de wagens op een verschillende bank doorgaan en terugkomen. (voor de veiligheid: kans op frontale botsingen reduceren)

B. bij aan- en ruime wind



Bestudeer deze lijnen aandachtig. Er is een afwisseling van knijpen, snelheid nemen en weer knijpen en zeer ruim rijden met waar mogelijk de uiterste snelheid uit je wagen persen. Niet elke ronde zal zo ideaal zijn. Je rijdt een wedstrijd niet alleen...

C. bij op- en afkruisen



Hier zie je een duidelijker zig-zag patroon van op- en afkruisen. Waar nodig wacht je om een volgend rak te nemen totdat je voorbij het diepste water bent of totdat je de doorgang langs een mui kan gebruiken om te wisselen van bank om daardoor de hele breedte van het strand te kunnen benutten.

5. Nog enkele aandachtspunten

- Het is belangrijk dat de zeilwagen technisch volledig in orde is en dat je erop kan vertrouwen dat er niets "vitaals" stuk zal gaan als je volle vaart gaat : vooral je stuurinrichting moet onberispelijk zijn.
- De wind is nooit identiek op alle plaatsen tegelijk. Buiten de atmosferische redenen, kan ook het landschap een rol spelen : zandbanken, zwinnen, duinen, golfbrekers, baaien... Bij een windshift moet je je koers zo vlug mogelijk aanpassen. Wie hiervoor "een neus heeft" kan serieuze winst boeken.
- Over het algemeen kies je beter voor snelheid dan voor "hoogte aan de wind" of "kortste afstand naar het benedenwinds doel". Als je "koerslijn" je in een positie brengt waar je bvb zou moeten gijpen en je merkt dat je daar te maken krijgt met een té diepe plas of té zacht zand moet je soms kiezen om je wat te laten "uitlopen" zonder druk in je zeil : focus je dan op je parcours : **rijden** is dan belangrijker dan **zeilen**. Je moet dan kunnen vertrouwen op de afstelling van je zeilwagen (parallelisme van je wielen, kwaliteit van de lagers, gewicht en bandendruk zijn dan factoren die aan belang winnen).

- ZEILwagenRIJDEN is kunnen **zeilen** en **rijden**. Wie te theoretisch bezig is zal geen goeie resultaten halen. Anderszijds is tactiek dikwijls nodig om het verschil te maken. Goed kunnen wedstrijdzeilen met een **zeilwagen** vergt dus kenmerken van bvb een autorally-piloot maar ook van een fijne zeiler.
- Hou je snelheid erin. Zoek steeds de kracht van de wind op en stuur losjes, gedreven door de wind en ga je eigen weg. Laat je niet afleiden door anderen die sneller, scherper of ruimer gaan. Hun zeil of wagen heeft andere kenmerken of sterktes dan die van jou en misschien zijn hun banden wel harder opgeblazen 😊
- Zeilwagenrijden is een sport waarin ervaring een grote rol speelt. Met talent zonder ervaring zal het niet lukken. Met ervaring zonder talent misschien... Veel ervaring zal ervoor zorgen dat je in extreme situaties of nood de juiste reflex zal hebben! Oefen dus veel.

© WWSV vzw ; tekst: Benny Dezeure, Jan Leye - tekeningen: Veerle De Gryse

C. Internationaal zeil- en wedstrijdreglement

INTERNATIONAAL ZEIL- EN WEDSTRIJDREGLEMENT ZEILWAGENRIJDEN

INTERNATIONAL SAILING AND RACING RULES (I.S.R.R. - R.I.R.C.)

Fédération International Sand & Land Yachting (F.I.S.L.Y.)

*Deze versie is een beknopte en niet-officiële vertaling. Het origineel document moet je downloaden via www.fisly.org
De artikels of hoofdstukken die van belang zijn voor een beginnend wedstrijdpiloot zijn aangeduid in het geel.*

1) HOOFDSTUK 1 INTERNATIONAAL ZEILWAGENREGLEMENT

- 1) **TOEPASSING:** Dit reglement geldt voor alle terreinen geschikt voor strandzeilen en in alle omstandigheden.
- 2) **INTERPRETATIE:** In twijfelgevallen is de Franse versie bindend.
- 3) **GELDIGHEID.-** Dit reglement is geldig vanaf 01/01/94.
- 4) **WIJZIGINGEN.-** Dit reglement kan slechts op voordracht van de commissie die de reglementen bepaalt, gewijzigd worden. Zulke wijzigingen dienen goedgekeurd te worden door de jaarlijkse algemene vergadering van de FISLY met een tweederde meerderheid van stemmen.
- 5) **ORIGINEEL:** Het origineel zal bewaard worden door de secretaris van de FISLY

ART. 2: ALGEMENE VOORSCHRIFTEN

- 1) **LICENTIE:** Elke piloot moet een "licentie" kunnen voorleggen
- 2) **VERZEKERING:** zowel bij wedstrijd- als recreatiezeilen dient elke piloot verzekerd te zijn voor Burgerlijke Aansprakelijkheid t.o.v. derden.
- 3) **HELM:** Het is verplicht een helm te dragen bij het strandzeilen. Een "integraal helm" (kin omsloten) is verplicht voor klasse 2 en 3 zeilwagens.
- 4) **VERANTWOORDELIJKHEID:** Elke piloot beslist steeds in eigen verantwoordelijkheid over zijn/haar vaardigheid om de zeilwagen onder de heersende omstandigheden te besturen en in controle te houden. Hij/zij is ook zelf verantwoordelijk voor de goede en veilige technische toestand van de zeilwagen.

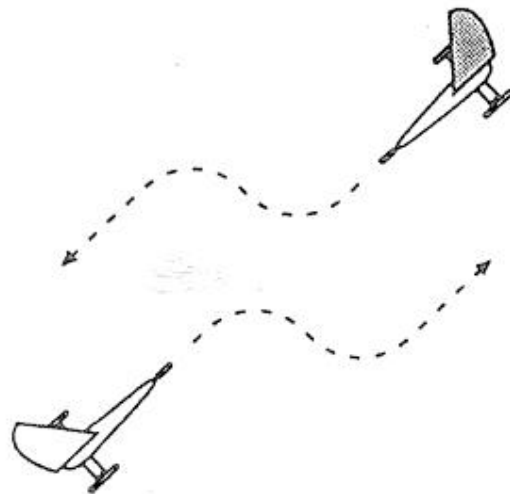
ART. 3: ZEILWAGENS

- 1) **ALGEMENE DEFINITIE ZEILWAGEN:** Een zeilwagen is elk voertuig op wielen dat enkel voortgedreven wordt door de wind en bestuurd wordt door een piloot.
- 2) **HERKENNINGSTEKEN.** Iedere zeilwagen moet aan beide zijden van het zeil voorzien zijn van een nummer. De cijfers moeten voorafgegaan worden door identificatieletter(s) van het land.
- 3) **ZEILWAGENKLASSEN:** Er zijn verschillende zeilwagenklassen, ingedeeld naar zeiloppervlak en naar een lijst van specificaties.

- 4) **METING - KEURING:** Iedere FN of CA staat garant voor de meting van de zeilwagens van haar leden volgens de procedure en de specificaties. Het totale zeiloppervlak wordt in m², op één decimaal nauwkeurig, vermeld op het zeil.
- 5) **REMMEN:** Iedere zeilwagen, waarin de piloot zit of ligt, moet voorzien zijn van een effectieve rem.
- 6) **LICHTEN:** Als de zeilwagens worden uitgerust met verlichting moet de kleur van de (led) lichten wit zijn vooraan en rood achteraan.
- 7) **Rijdende zeilwagen :** Een zeilwagen wordt enkel zo beschouwd als de piloot in een normale zeilpositie in de zeilwagen zit. Een niet-rijdende zeilwagen heeft nooit voorrang en dient beschouwd te worden als een hindernis

ART. 4: FRONTALE NADERING

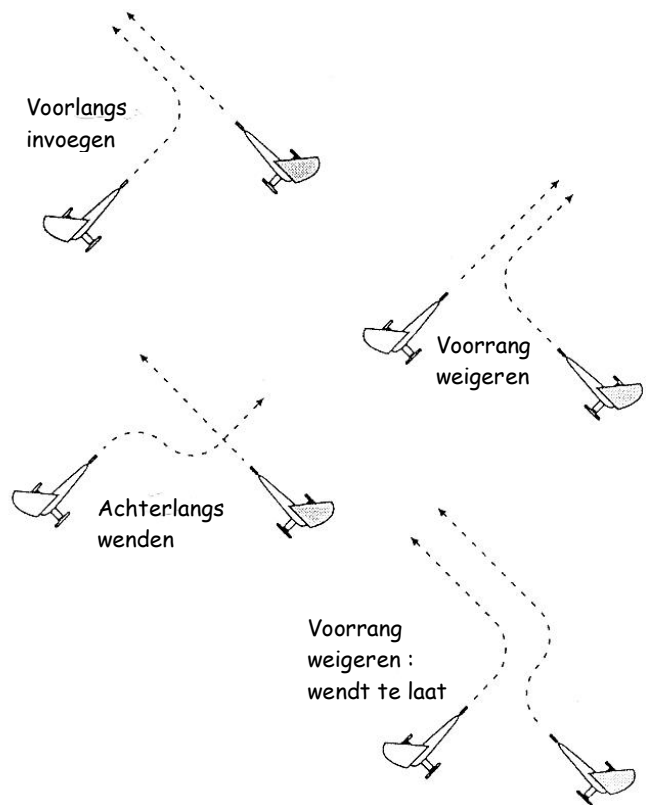
- 1) **TEGENLIIGERS.** Wanneer 2 wagens elkaar frontaal naderen, moeten beide zover naar rechts uitwijken, dat zij op voldoende afstand van elkaar voorbijrijden.



Frontaal naderen :
Beide wagens wijken uit naar rechts

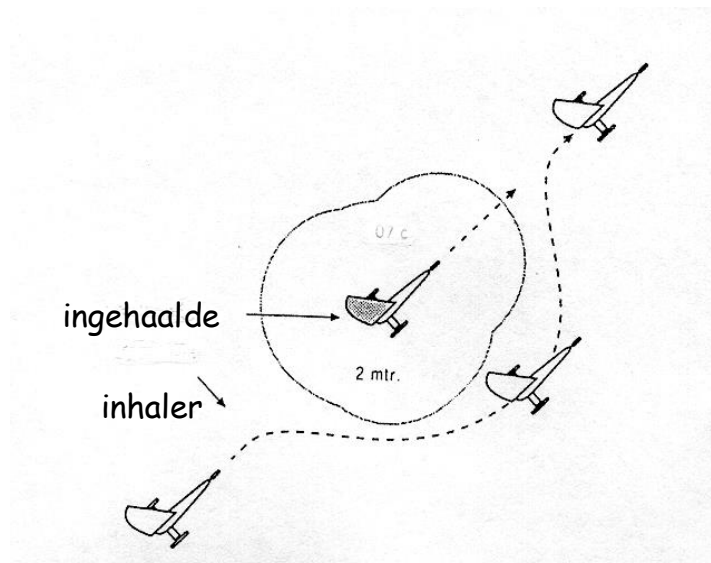
ART. 5: KRUISEN

- 1) **KRUISEN:** Wanneer 2 zeilwagens elkaar kruisen, heeft degene die van rechts komt voorrang. De zeilwagen die geen voorrang heeft moet vertragen of uitwijken. Een zeilwagen, die voorrang heeft, van koers doen veranderen of doen vertragen om een aanrijding te voorkomen is een overtreding.



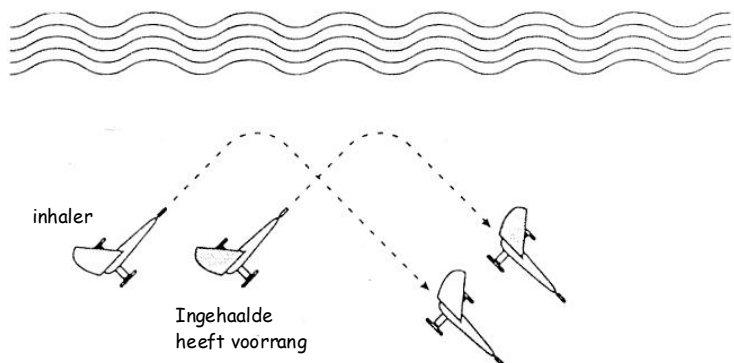
ART. 6.- INHALEN

- 1) **BEGIN** : het inhaalmanoeuvre **begint** zodra de afstand tussen de extremiteten van de inhalende en de in te halen zeilwagen minder dan 2 meter bedraagt.
- 2) **EINDE**: Het inhalen is **voorbij** als de afstand tussen de extremiteten van de inhalende zeilwagen en de ingehaalde zeilwagen meer dan 2 meter bedraagt.

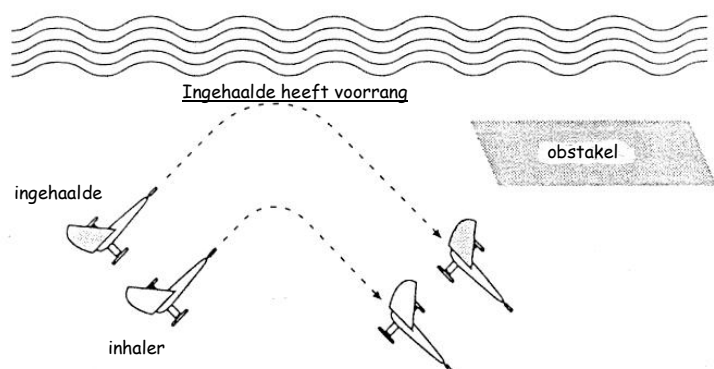


(dit wil niet zeggen dat je 2 meter tussen moet laten: je mag dichter inhalen)

- 3) **VERANTWOORDELIJKHEDEN**: De inhalende zeilwagen draagt de verantwoordelijkheid voor het manoeuvre.
- 4) **DE INGEHAALDE ZEILWAGEN**: moet in rechte lijn zijn koers behouden of uitwijken. In een bocht moet hij zijn koersverandering op de normale manier uitvoeren. Desondanks heeft de ingehaalde zeilwagen het recht voor een hindernis zijn koers te veranderen.



- 5) **DE INHALENDE ZEILWAGEN**: moet wijken voor de zeilwagen die ingehaald wordt. Een ingehaalde dwingen zijn koers te veranderen of doen vertragen om een aanrijding te voorkomen, is een overtreding.



Art. 7 : FAIR PLAY.

Alle regels moeten in de geest van fair play worden opgevat door zowel de deelnemers als de organisatie.

2) HOOFDSTUK 2 : WEDSTRIJDREGLEMENT

ART. 8: WEDSTRIJDEN

- 3) **ALGEMENE DEFINITIE:** Een evenement, waarin zeilwagens rijden, om te bepalen wie de beste piloot is. Zo'n evenement mag bestaan uit één of meerdere wedstrijden. Elke wedstrijd mag bestaan uit één of meerdere manches.
- 4) **ALGEMENE WEDSTRIJDEN:** ieder jaar moeten de nationale federaties aan de FISLY de wedstrijden voorstellen, die zij onder regie van de FISLY willen houden. Internationale wedstrijden moeten medegedeeld worden voor het eind van het voorgaande jaar.
- 5) **PASSAGIERS:** Passagiers zijn niet toegestaan, tenzij speciaal in het programma vermeld.
- 6) **RECLAME:** Reclame is toegestaan op het frame of de romp. Reclame is toegestaan op het onderste gedeelte van het zeil tot op tweederde van de hoogte van het zeil voor de klasse 7 en tot op één derde van de hoogte van het zeil voor alle andere klassen. Geen piloot of eigenaar van een zeilwagen kan gedwongen worden reclame te maken ter gelegenheid van een manifestatie onder de regie van de nationale federatie of aangesloten club. Maar iedere piloot dient de wetgeving m.b.t. het voeren van publiciteit te volgen van het land waar hij zeilt.
- 7) **RECORDS:** De FN of de CA moeten de FISLY informeren over de datum en de plaats waar hun leden een record proberen te vestigen of te verbeteren. De enige records die officieel door de FISLY erkend worden zijn:
 - de absolute snelheid over 50 m.
 - afgelegde afstand gedurende een periode van 24 uur met maximaal 3 piloten.

ART. 9. PILOTEN

- 1) **LIDMAATSCHAP :** Iedere piloot moet lid zijn van de FN of de CA. Het veranderen van lidmaatschap is een geschorste piloot toegestaan als beide (FN of CA) akkoord gaan.
- 2) **LEEFTIJD VAN DE PILOTEN:** De minimum leeftijd van de piloot wordt in het wedstrijdreglement vastgelegd voor elke afzonderlijke wedstrijd. Piloten jonger dan 18 jaar moeten voor hun deelname aan wedstrijden de schriftelijke toestemming voorleggen van hun ouders of voogd die hen toelaat onder de verantwoordelijkheid van hun ouders/voogd aan wedstrijden deel te nemen. De organisatie kan van de FN of CA een bewijs van deze toestemming verlangen. Het tonen van een koerslicentie die deze toestemming inhoudt, vervangt deze schriftelijke toelating. In ieder geval worden van deze toestemming twee copieën uitgeschreven. (één voor de federatie en één voor de aangesloten club).
- 3) **TRANSFER VAN EEN PILOOT:** De transfer door transactie van een piloot van de ene FN of CA naar een andere is verboden. Een piloot mag wel wedstrijden zeilen voor een ander land dan zijn oorspronkelijke land onder de volgende condities:

- hij is lid van de nationale federatie of van een aangesloten vereniging van het desbetreffende land
- hij is geselecteerd door het betreffende land en heeft ten minste deelgenomen aan 3 wedstrijden georganiseerd door dat land
- hij is enkel gelicentieerd in het betreffende land sedert ten minste 1 jaar.
- de transfer moet aan de Fisly secretaris medegedeeld worden uiterlijk op 31/12 van het voorgaande jaar

ART. 10 : INSCHRIJVINGEN

- 1) **AANMELDING:** De inschrijvingen van de deelnemers moeten conform de op het inschrijvingsformulier gestelde manier en binnen de tijdslimiet door de organisatoren ontvangen zijn. De inschrijving is op naam en moet minimaal het volgende vermelden :
 - voor- en achternaam, adres en geboortedatum van de piloot,
 - klasse van de zeilwagen en het zeilnummer en/of transponder
 - de club van de piloot.
- 2) **AANVAARDING VAN DE REGELS:** iedere piloot engageert zich door zijn handtekening op het inschrijvingsformulier om de regels toe te passen van het R.I.R.C. (Reglement International de Roulage et de Course) en de eventueel speciale regels van toepassing alsook de directieven van het wedstrijdcomité in acht te zullen nemen.

ART. 11: WEDSTRIJDPROGRAMMA

- 1) Het wedstrijdprogramma moet op zijn minst de VOLGENDE PUNTEN VERMELDEN :
 - de organisatoren
 - het doel van de wedstrijd
 - de categorieën van piloten die mogen deelnemen
 - de toegestane zeilwagenklassen
 - de sluitingsdatum van de inschrijving
 - het inschrijvingsgeld
 - de speciale wedstrijdvoorschriften
 - de tijd van de eerste start
 - de naam van de wedstrijdleider
- 2) **AANKONDIGING** van het programma: het wedstrijdprogramma moet ten minste een maand voor het evenement aangekondigd worden en aangebracht worden op het mededelingenbord van de organiserende club. Voor alle internationale wedstrijden moet het programma in 2 talen (waarvan één Engels) aangekondigd worden.
- 3) **VERANDERING** van het programma: na de eerste briefing heeft enkel de koersdirecteur de bevoegdheid om het programma te veranderen. Hij/zij moet zijn beslissing motiveren tijdens de briefing waarop hij de wijzigingen meedeelt.

ART. 12 - WEDSTRIJDCOMITE

- 1) Definitie : Wedstrijdleiders = Koersdirecteur + jury. Wedstrijdcomité = Wedstrijdleiders + assistent koersdirecteur + wedstrijdhelpers + score opnemers.
- 2) ZICHTBAARHEID: Het wedstrijdcomité moet duidelijk te onderscheiden zijn (fluo vestjes).
- 3) ONPARTIJDIGHEID: . Het is een lid van het wedstrijdcomité niet toegestaan een deelnemer te helpen gedurende de wedstrijd, tenzij de piloot in gevaar is of een gevaar vormt voor anderen.
- 4) DE KOERSDIRECTEUR: moet erkend zijn door de organiserende instanties. Hij moet zorgen dat het wedstrijdprogramma verloopt volgens het FISLY- reglement en volgens de specifieke regels aangegeven op het wedstrijdprogramma. Hij stelt een voldoende aantal pointeurs en helpers/commissarissen aan. De koersdirecteur gebruikt hiervoor wedstrijdvlagen en andere communicatiemiddelen.
- 5) DE POINTEURS: De pointeurs op de finishlijn en bij de boeien zijn de enigen die officieel gerechtigd zijn de volgorde van doorkomst van de deelnemers vast te stellen.
- 6) DE WEDSTRIJDHELPERS assisteren de koersdirecteur
- 7) DE JURY: de jury is samengesteld uit ten minste 3 leden, maar altijd uit een oneven getal. Eén van de leden is voorzitter. De voorzitter wordt door de leden met een meerderheid van stemmen onder de leden verkozen. De leden van de jury moeten houder zijn erkend zijn door de verantwoordelijke instanties. Zij moeten aanwezig zijn op de plaats van de wedstrijd. Zij moeten toezien op de strikte toepassing van het reglement en de bijzondere voorschriften, genoemd in het programma. De jury beslist bij elk verschil van mening en baseert zich op de artikels uit de reglementen. De beslissingen worden bij meerderheid van stemmen genomen. Indien er geen jury benoemd is, bestaat de jury uit de wedstrijdleader en twee van zijn assistenten. De jury heeft een actieve rol en moet elke inbreuk op het reglement die zij vaststelt sanctioneren. De namen van de jury moeten bekend zijn voor de start van de wedstrijd. Indien een familielid betrokken is moet het jurylid zich distancieren.
- 8) VERZEKERING: De organisatoren dienen een verzekering af te sluiten tegen schade aan derden voor ongelukken die gedurende de wedstrijd kunnen gebeuren. Deze verzekering dekt lichamelijke en materiële schade, waarvoor ze verantwoordelijk gesteld kunnen worden in hun functie als organisatoren. Deze verzekering moet een tegenwaarde hebben van tenminste 500.000 euro.

ART. 13: HET PARCOURS

- 1) DEFINITIE : Het parcours is de locatie (terrein) waar een wedstrijd plaatsvindt, begrensd door een welomschreven perimenter.
- 2) OBSTAKELS : Obstakels zijn bepaalde plaatsen van het parcours waar een zeilwagen niet kan passeren zonder gevaar schade op te lopen. Als hindernissen worden beschouwd: palen, zwinnen of kellen, uitvallen of muien, zacht zand, stilstaande of aangeduwde zeilwagens. Deze obstakels kunnen aangeduid worden door oranje of rode wimpels, kegels.

- 3) **GESLOTEN CIRCUIT.** In een gesloten circuit moeten de keerboeien ten minste 1 000 m. uit elkaar staan (met uitzondering voor de Miniyachts).
- 4) **BOCHTPALEN:** in een gesloten circuit dienen ten minste twee bochtpalen een oranje zone te hebben.
- 5) **OMVER ZEILEN VAN EEN VLAG:** Het omver zeilen van een vlag of een kegel is verboden.
- 6) **ZONES :** de koersdirecteur moet "wachtzones" aanduiden voor de zeilwagens. Onmiddellijk na de aankomst moeten de piloten vertragen in de zone tussen de aankomstlijn en de wachtzone ofwel in een zone hiervoor aangeduid door de KD.
- 7) **PARCOURS :** Als er een splitsing is in het parcours moet deze aangeduid worden door een gele vlag met een zwarte verticale band in het midden. H: 70 cm , L:50 cm ; lijn : 5 cm.
- 8) **PARCOURSAANDUIDINGEN :** alle markeringen die het parcours aanduiden (met uitzondering van de oranje zone) moeten bestaan uit tenminste uit 2 stuks, waarvan minstens 1 vlag of piramide met een minimum hoogte van 0,7 m en 0,5 m breedte.
- 9) **OPNAME VAN DE DOORKOMST AAN HET KEERPUNT :** Bij elke doorkomst moet de piloot passeren tussen de opnemers (pointeurs) en de parcoursaanduiding (keerpunt)



ORANJE VLAG:
afbakening oranje zone



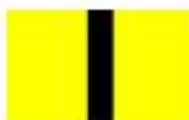
ORANJE / BLAUW:
aanduiding oranje lijn



ROOD/WIT VLAG:
keerpunt, boei



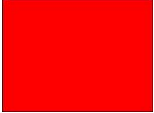
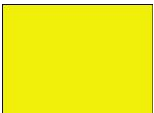
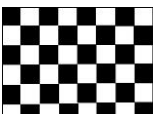
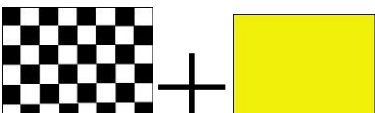

**ZWART-WIT
GEBLOKTE VLAG:**
finish van de wedstrijd



**GEEL MET ZWARTE
VERTICALE LIJN:**
splitsing van
parcours

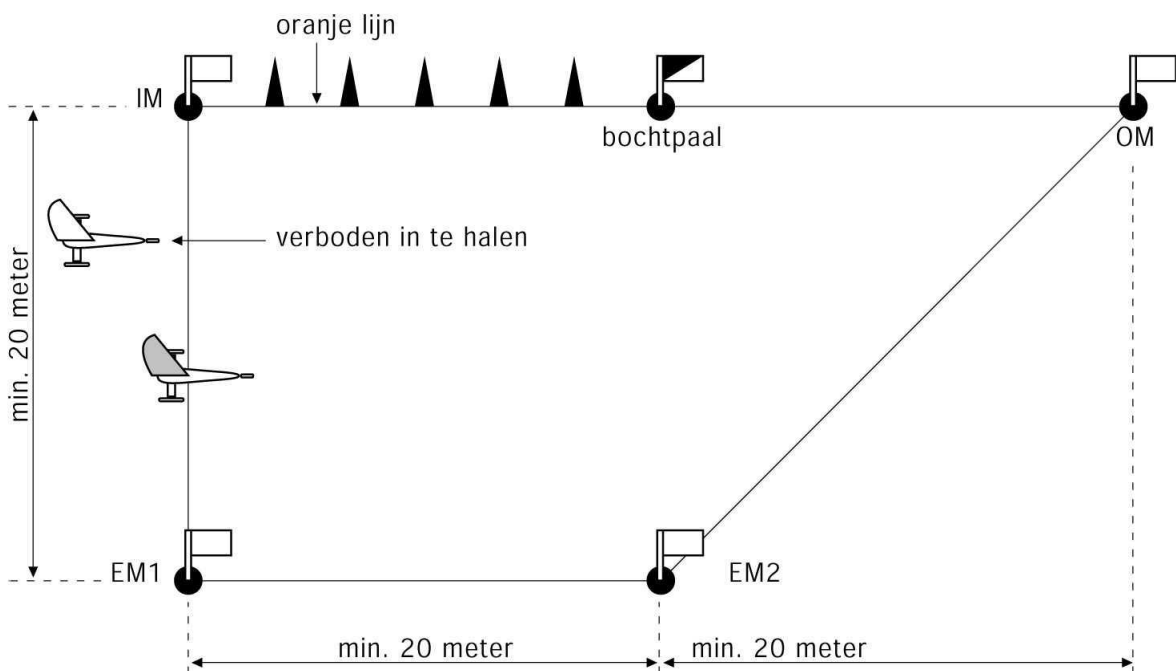
ART. 14: SEINVLAGGEN

- 1) De speciale wedstrijdregels moeten vermelden hoe de piloten op de hoogte gebracht zullen worden van veranderingen in het programma
- 2) SEINVLAGGEN VAN DE WEDSTRIJDLEIDER:

	
	
	
	
	
	
	
	
	<ul style="list-style-type: none">• RODE vlag: verboden te zeilen• RODE vlag tijdens de wedstrijd: STOP ter plaatse, beveilig uw wagen en wacht op verdere instructies• RODE vlag zwaait neer : signaal voor de start van een wedstrijd • Groene vlag met gele diagonaal : briefing: alle piloten verzamelen onmiddellijk bij de wedstrijdleider • Rode vlag + briefing vlag tezamen : Zeil onmiddellijk en rechtstreeks naar de technische zone • Gele vlag : annulering van de wedstrijd, keer onmiddellijk naar de startlijn terug. • Zwart/wit geblokte vlag : finish van de race. Het wordt geheven als de leidende zeilwagen over de finish lijn gaat nadat de tijd is verstreken. Alle volgende wagens worden op dezelfde manier afgevlagd. • Zwart/wit geblokte vlag tezamen met gele vlag: einde van de race. De score wordt genomen volgens doorkomst van de voorgaande ronde. • Groene vlag: de duur van de wedstrijd wordt ingekort; de vlag wordt getoond aan de finishlijn (eerst aan de leidende wagen) en betekent dat de laatste ronde ingaat • Geel/blauwe vlag : De piloot aan wie deze vlag getoond wordt moet onmiddellijk stoppen en wachten op verdere instructies. De stop kan tijdelijk zijn of permanent.

ART. 15- DE BOCHTPAAL

- 1) **ORANJE ZONE** : De zeilwagen die het eerst in de Oranje Zone binnenkomt, wordt beschouwd als ingehaalde wagen door de zeilwagens die na hem binnenkomen. Het is verboden een zeilwagen in te halen die eerder in de oranje zone binnenkwam tussen deze zeilwagen en de oranje lijn, uitgezonderd als deze zeilwagen stilstaat of aangeduwd wordt.
- 2) **BEGREINZING VAN DE ORANJE ZONE**. Deze is trapezium-vormig met volgende vastgelegde hoekpunten:
 - a) **Inner Marker (IM)** aangegeven door een oranje vlag. Dit punt bevindt zich in de hartlijn van de baan op een afstand van ten minste 20 meter voor het keerpunt.
 - b) **Excentered Marker 2 (EM 2)**: aangegeven door een oranje wimpel. Dit is geplaatst op de loodlijn van de oranje lijn lopend door de bochtpaal, aan de kant waar de bocht moet benaderd worden. De afstand bochtpaal - EM2 bedraagt ten minste 20 m.
 - c) **Excentered Marker 1 (EM 1)**: aangegeven door een oranje wimpel. Dit punt bevindt zich op een parallelle lijn t.o.v. de oranje lijn en lopend door EM2, over een afstand van ten minste 20 m.
 - d) **Outer Marker (OM)**: aangegeven door een oranje wimpel. Dit punt bevindt zich in het verlengde van de oranje lijn, achter de bochtpaal, op ten minste 30 m.
- 3) **DE ORANJE LIJN**: De lijn tussen de IM en de bochtpaal wordt de oranje lijn genoemd. Deze lijn wordt aangegeven door rood-blaauwe vaantjes of door kegels. Deze lijn mag niet worden overschreden.
- 4) **DE BOCHTPAAL**: Dit punt wordt aangegeven door een paal met een rood-witte vlag.
- 5) **DE RICHTING VAN HET CIRCUIT**: in afwezigheid van instructies van de wedstrijdleider moeten de keerpunten tegen de klok in gerond worden.

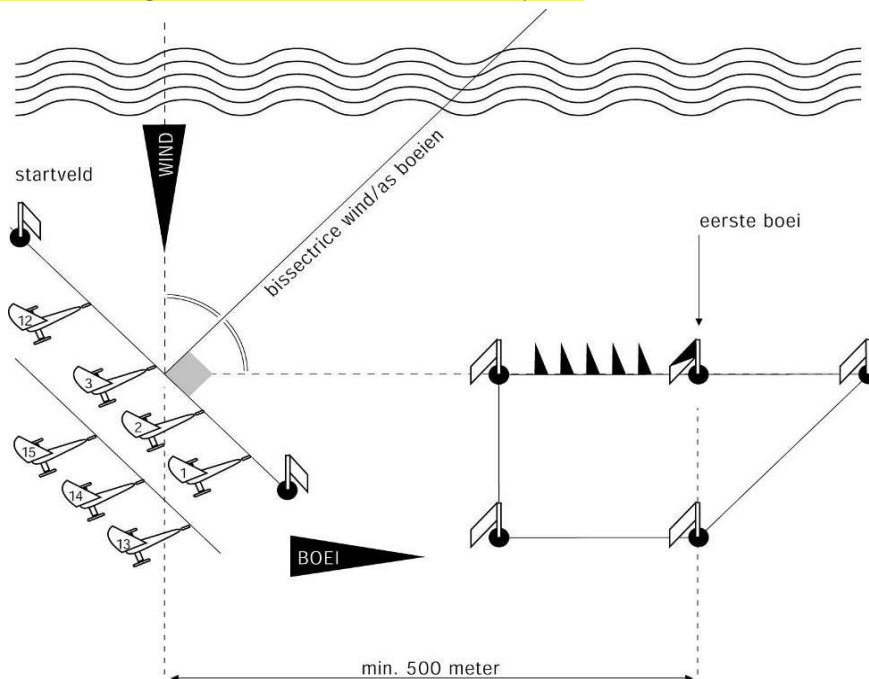


ART. 16- VOORAFGAAND AAN DE WEDSTRIJD

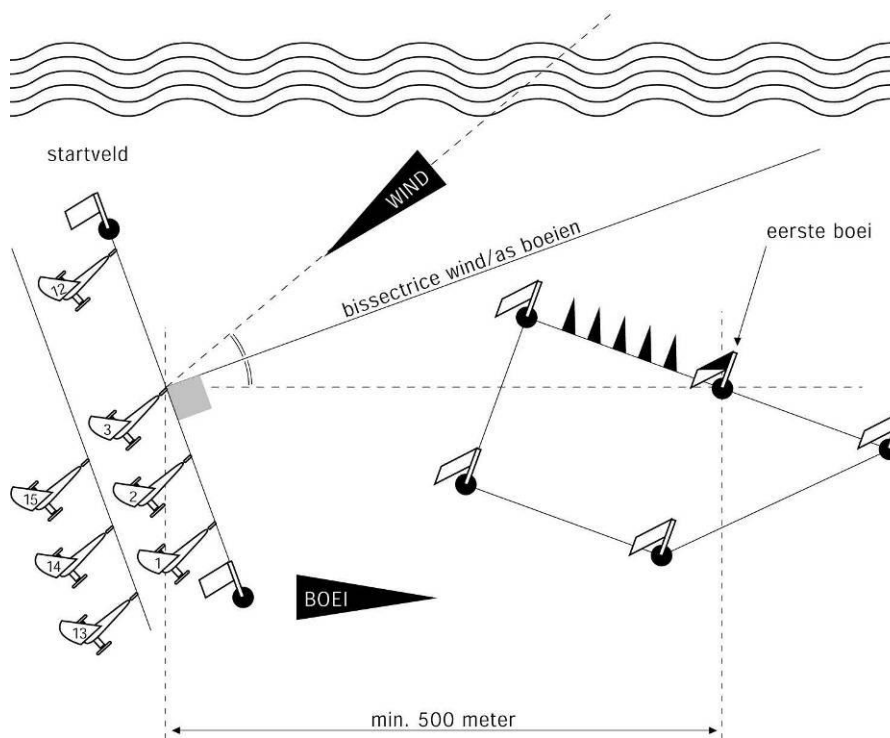
- 1) **BRIEFING:** De groene vlag met gele diagonaal is het teken voor onmiddellijke verzameling van de deelnemers bij de koersdirecteur. De briefing bijwonen is verplicht. De koersdirecteur bespreekt het parcours, de duur van de wedstrijd en de resterende tijd vóór de start. Hij kan ook beslissen om eerst een verkenningsronde te laten rijden.
Briefings mogen in verschillende talen gegeven worden, maar Engels moet er deel van uitmaken voor internationale wedstrijden. Vertaling in andere talen is aangewezen om de specifieke regels uit te leggen en misverstanden te vermijden. De KD moet na de briefing vragen of alles begrepen is en of er nog vragen zijn.
- 2) **UITSTEL OF ANNULERING VAN DE START:** in geval van uitstel of annulering van een start zal de briefing toch plaatsgrijpen op het aangekondigde uur. De koersdirecteur zal er uitleggen waarom de start is uitgesteld of geannuleerd en zal meteen het tijdstip meedelen van de nieuwe briefing en het vervolg van het programma.

ART. 17- DE START

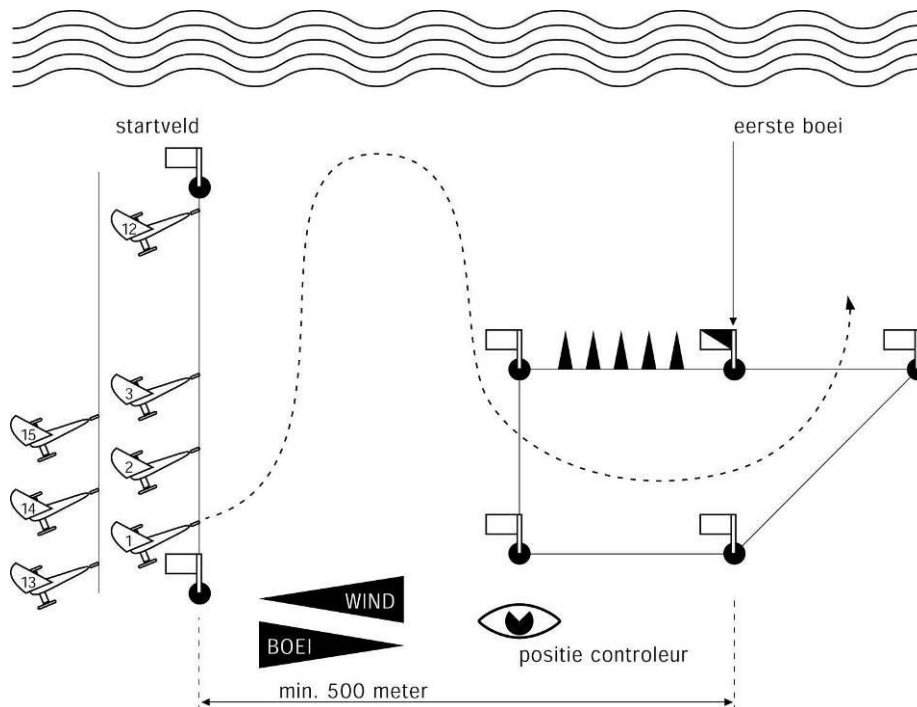
- 1) **DE STARTLIJN:** Dit is de lijn waarop de zeilwagens plaatsnemen om te starten. **Ze moeten achter de lijn geplaatst worden met hun voorwiel stilstaand op hun eigen startnummer.** De zeilwagens moeten minimum 3 meter tussenafstand hebben zijdelings en 6 meter in de lengte. Deze afstanden mogen aangepast worden in functie van de toestand van het strand.
- 2) **PLAATS VAN DE STARTLIJN:** de start wordt bij voorkeur gegeven in de richting van een bovenwinds punt op het parcours. Het eerste keerpunt moet indien mogelijk op minimaal 500 m bevinden van de startlijn (uitgez. voor de miniyachts). **De startlijn moet zo geplaatst worden dat deze evenwijdig ligt aan de loodlijn van de bissectrice gevormd door enerzijds de as van de windrichting en de as van het eerste keerpunt.**



Als de wind komt uit een aan-de-windse hoek dan ligt de startlijn als volgt :



Als de wind parallel waait met het strand dan ligt de startlijn wel dwars over het strand.



Omdat de startlijn gelegd wordt volgens de windrichting moet deze soms net voor een start verlegd worden als de wind gedraaid is.

- 3) **STARTOPSTELLING:** op de startlijn staat nr. 1 rechts opgesteld van nr. 2 enz.
- 4) **HET STARTSEIN:** het startsein wordt aangegeven door een rode vlag met eventueel een startschot. Het neerhalen van de rode vlag is beslissend. In ieder geval moet de start veilig zijn.
- 5) **VOORRANG:** tijdens de start en tot het moment waarop het veld voldoende verspreid is, geldt de zeilwagen rechts van een andere als ingehaalde en links als inhalende.
- 6) **Piloten met een handicap :** zij mogen aangeduwd worden door een helper maar dan wel achter de startlijn voor veiligheidsredenen
- 7) **De miniyachts hebben een aparte startprocedure (vliegende start: annex 2G)**

ART. 18 GELDIGHEID.

- 1) **GELDIGHEID:** een manche is ongeldig als niet aan de twee volgende voorwaarden is voldaan:
 - **Windsnelheid:** de windsnelheid moet gedurende 3 min. voor de start gelijk zijn aan of meer zijn dan 4 meter per seconde. Na de start oordeelt alleen de koersdirecteur (wedstrijdleader) over de kwaliteit van het wedstrijdverloop en het gebruik (al dan niet) van de gele vlag.
 - **Medische hulpverlening:** medische hulpverlening moet aanwezig zijn, of bereikbaar d.m.v. een telefonische verbinding of een walkietalkie (dokter en ziekenwagen)
- 2) **ANNULERING** of uitstel van een wedstrijd: enkel de wedstrijdleader kan een manche annuleren, t.t.z. een koers onderbreken door het hijsen van de gele vlag. Daarentegen kan de jury een gereden koers ongeldig verklaren d.w.z. het resultaat van een koers ongeldig verklaren.
- 3) De jury moet haar beslissing **VERANTWOORDEN**. De beslissing dient geafficheerd te worden. Als de weersomstandigheden een normaal wedstrijdverloop niet toelaten, beslist de jury hierover onmiddellijk tijdens de manche en moet de koersdirecteur hierover informeren.
- 4) **DUUR** van een wedstrijd: Met uitzondering van de onderbreking (zie art. 22), is de minimum duur van een wedstrijd 30 minuten en 2 uren voor een uithoudingswedstrijd.

ART. 19 MIDDELEN VAN VOORTBEWEGING EN REPARATIES

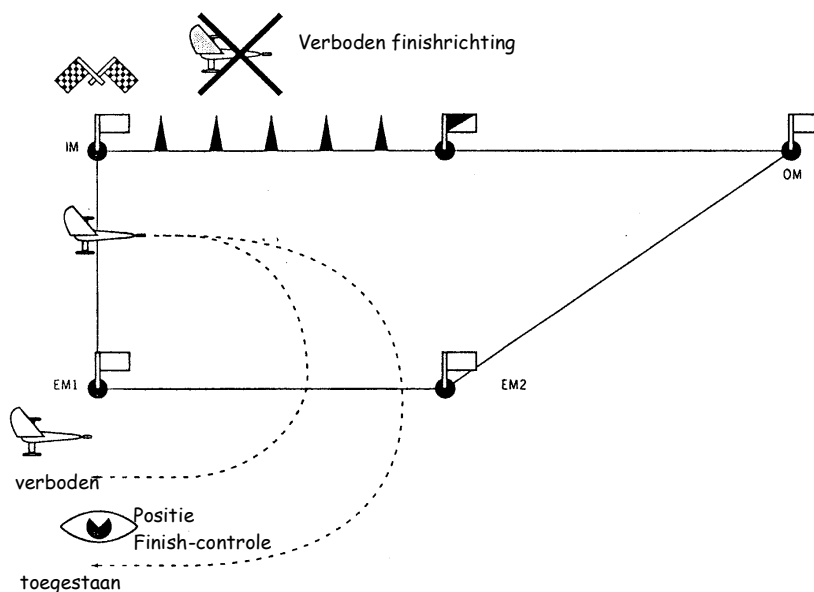
- 1) **VOORTBEWEGING:** Wanneer een zeilwagen tot stilstand is gekomen mag de piloot deze weer op gang brengen door de zeilwagen aan te duwen. Aanhoudend of systematisch aanduwen is echter verboden.
- 2) **AANDUWEN IN DE WIND:** Het is verboden een zeilwagen recht in de wind te duwen.
- 3) **PECHVERHELPING:** Als één of meerdere wagens om wat voor reden dan ook tot stilstand komen, mogen de deelnemers deze herstellen zolang dit niet in een systematische herhaling vervalt. De piloten mogen herstellingsmateriaal meenemen en elkaar helpen. Zij mogen niet tijdens de wedstrijd geholpen worden buiten de technische zone. Een piloot wordt beschouwd als opgegeven als hij/zij hulp krijgt van het wedstrijdcomité of hulp krijgt buiten de zone.

ART. 20: WISSELEN VAN ZEILWAGEN

Het is verboden om van wagen te verwisselen gedurende de wedstrijd uitgezonderd voor klasse 8. Ingeval van een ongeluk kan de jury toestemming verlenen om een vervangwagen te gebruiken.

ART. 21. FINISH

De wedstrijdleader vlagt af met de zwart-wit geblokte vlag bij het voorbijgaan van de eerst geklasseerde zeilwagen nadat de voorziene tijdsduur van de wedstrijd is afgelopen. Alle andere wagens worden afgevlagd met dezelfde vlag. Een zeilwagen is gefinished als de mastvoet de finishlijn kruist. Elke piloot dient de finishlijn te overschrijden op zijn zeilwagen. Het is verboden op de finishlijn te stoppen of terug te rijden.



ART. 22. ONDERBREKING VAN DE WEDSTRIJD

Als het parcours onberijdbaar dreigt te worden voor het einde van de voorziene tijd en vroegtijdige stopzetting van de wedstrijd vereist:

- is de wedstrijd geldig als meer dan 2/3 van de afgesproken tijd is gezeild. In dit geval wordt de wedstrijd afgevlagd met de zwart geblokte vlag, nadat de wedstrijdverkorting is aangeduid met de groene vlag. De vlag duidt aan dat er nog 1 ronde gereden moet worden en wordt als eerste getoond aan de koploper.
- wordt de wedstrijd geannuleerd als minder dan tweederde van de afgesproken tijd is gezeild. De afgelasting van de wedstrijd wordt aangeduid met de gele vlag.
- Dit artikel kan niet angewend worden bij te weinig wind.
- Eenmaal de koplopers met de zwart/wit geblokte vlag zijn gefinished, kan de koersdirecteur d.m.v. de zwart/wit geblokte tesamen met de gele vlag de resterende piloten op het parcours melden dat zij zullen geklasseerd worden volgens doorkomst van de vorige ronde. (dit is in het geval de wind valt bvb of voor veiligheidsredenen)

ART. 23: KLASSERINGEN

- 1) **KLASSERING VAN EEN MANCHE:** Voor elk van de manches worden de deelnemers geklasseerd volgens het aantal gereden ronden en hun volgorde van doorkomst aan de finishlijn, om geklasseerd te worden, moet men minimaal 1 ronde hebben afgelegd.
- 2) **TOEWIJZING VAN PUNTEN:**
 - a) **Geklasseerde piloten:** Voor iedere manche krijgt de eerst geklasseerde piloot nul punten. De hierop volgende piloten krijgen het aantal punten dat overeenstemt met hun finishplaats. Wanneer een piloot tijdens de wedstrijd opgeeft of in geval van breuk wordt hij geklasseerd volgens het aantal afgelegde ronden en naar de volgorde van doorkomst bij de laatste doorgang. Als twee deelnemers gelijktijdig over de finishlijn gaan, krijgen zij hetzelfde aantal punten. De volgende binnenkomende deelnemer krijgt het aantal punten in overeenstemming met zijn finishplaats.
 - b) **Niet-geklasseerde Piloten:** Gediskwalificeerde piloten, piloten die niet gestart zijn of piloten die geen enkele ronde hebben volbracht, krijgen een aantal punten, gelijk aan het aantal ingeschreven deelnemers voor de wedstrijd, plus 1 punt.
- 3) **TOTAAL AANTAL PUNTEN VAN EEN WEDSTRIJD:**
 - a) Als er drie of minder geldige manches gereden zijn, is het totaal aantal punten van iedere piloot de som van alle in die manches behaalde punten.
 - b) Als meer dan 3 geldige manches gereden worden, wordt voor elke piloot de slechtste manche niet meegerekend.
 - c) Als meer dan 7 geldige manches gereden worden, worden de twee slechtste manches niet meegerekend.

In alle 3 de gevallen wordt het totaal aantal punten, dat aldus is verkregen, verhoogd met de strafpunten gedurende iedere manche. De winnaar is degene die de minste punten heeft. De anderen worden in volgorde van punten geklasseerd.
- 4) **ALGEMEEN KLASSEMENT:** De winnaar is degene, die de minste punten heeft. Volgens dit criterium worden ook de anderen geklasseerd. In geval van een ex aequo wordt het voordeel gegeven aan die piloot die de meeste eerste plaatsen heeft behaald. Indien er dan nog een ex aequo is, gaat de overwinning naar degene die de meeste tweede plaatsen heeft behaald enzoverder, ook indien nodig op de afgetrokken manches (Art.23-3). Indien dan nog ex aequo's zijn, dan blijft dit zo in het eindresultaat.
- 5) **AFFICHAGE:** Na de laatste manche van iedere dag dienen de resultaten op het mededelingenbord te worden aangebracht. Gedurende 1 uur na deze affichage kunnen protesten bij de jury worden ingediend.
- 6) **RESULTAAT:** Als na de wedstrijd blijkt dat het resultaat niet correct is, kan de nationale of internationale federatie deze nog wijzigen. Elke deelnemer en het wedstrijdcomité moeten hiervan op de hoogte gebracht worden. Hiertegen in beroep gaan kan via Art. 26.

ART. 24. - OVERTREDINGEN

- 1) STRAFPUNTEN: Tijdens een wedstrijd kunnen overtredingen van het reglement bestraft worden. De eerste overtreding wordt bestraft met één punt, de tweede met twee punten, de derde met drie punten enz. Een deelnemer die een aanrijding of / en een wijziging in het eindresultaat veroorzaakt, kan bestraft worden met een dubbel aantal strafpunten of diskwalificatie. Enkel de jury kan de strafpunten geven.
- 2) PROCEDURE voor de toekenning van strafpunten : De jury beslist na ontvangst en bestudering alle elementen die door het koerscomité zijn aangebracht. De jury publiceert de strafpunten en vermeldt naam, datum, zeilnr, klasse, manche, artikel en datum en uur van de publicatie.
- 3) DISKWALIFICATIE OF STARTVERBOD VOOR EEN WEDSTRIJD: Behalve het geven van strafpunten volgens ART. 24-1 kan iedere piloot die één van de volgende artikelen overtreedt, gediskwalificeerd worden of een startverbod opgelegd krijgen: ART 2,3,8-3,8-4,14-2: het negeren van de geelblauwe of rode vlag, 16-1,17-1,19-2,20. Een diskwalificatie is een strafpunt.
- 4) GEDRAG: De jury heeft het recht een correct gedrag van de piloten te verlangen. Zoniet, kan de jury onmiddellijk één van de volgende sancties opleggen: waarschuwing, uitsluiting van een manche of de hele wedstrijd, diskwalificatie of schorsing. Deze beslissing moet schriftelijk gerechtvaardigd worden.
- 5) SCHORSING: Een deelnemer kan door de wedstrijdleiding bij de FISLY gerapporteerd worden en hierdoor voor één of meer internationale wedstrijden geschorst worden. De beslissing van FISLY moet schriftelijk bekrachtigd worden. De FISLY brengt hiervan de nationale federaties of de aangesloten clubs op de hoogte. Ook de nationale federaties kunnen deze sanctie treffen op voorwaarde dit ook aan Fisly mee te delen.

ART. 25: PROTESTEN BIJ DE JURY

- 1) PROTEST : Een deelnemer die wil protesteren, dient dit schriftelijk te doen. De bewijslast ligt bij de piloot die protesteert.
- 2) PROCEDURE: Maximum 10 minuten na de aankomst van elke manche (laatste piloot), moet de piloot die een protest wil indienen, dit meedelen aan een lid van het wedstrijdcomité, die het zeilnr noteert van de betrokkenen. Enkel die piloten die dit gedaan hebben kunnen een schriftelijk protestformulier indienen bij de jury. Dit moet gebeuren binnen de 30 minuten na de aankomst van de laatste manche van de dag.
Elke piloot kan tegen het resultaat of toegekende strafpunten protesteren als dit binnen de 60 minuten gebeurd na affichage/publicatie van het resultaat en/of strafpunten. De jury moet alle betrokken partijen contacteren en moet een beslissing nemen en deze schriftelijk afficheren. De deelnemer moet :
 - een borgsom van 20 Euro betalen, die in het geval van "recht" terugbetaald wordt;
 - ter plaatse een protestformulier invullen met verwijzing naar de betrokken artikels
 - de bewijslast voeren.

- 3) **BESLISSING VAN DE JURY:** Er kunnen geen sancties genomen worden, zonder eerst degene, tegen wie geprotesteerd is, gehoord te hebben, om hem toe te laten zich te verdedigen. De beslissing van de jury moet op dezelfde dag waarop het protest is ingediend, gebeuren. De beslissing moet schriftelijk zijn en geafficheerd worden. Als een jurylid het niet eens is met de beslissing, kan hij een tweede en laatste stemming vragen. De beslissing van de jury moet zich baseren op een artikel van het huidige reglement en moet met een eenvoudige meerderheid van stemmen genomen worden.

ART. 26: BEROEP

- 1) Een deelnemer die niet tevreden is met de behandeling van zijn protest als onder ART. 25 of 23.6 voorzien, kan hiertegen in beroep gaan onder de volgende voorwaarden :

- hij moet een borgsom van 20 euro of de tegenwaarde storten, die door het beroepscomité terugbetaald wordt als de klacht gegrond is.
- hij moet zijn protest schriftelijk indienen bij het beroepscomité

Beroep moet gebeuren binnen de 30 dagen.

Voor nationale wedstrijden is het nationaal beroepscomité bevoegd, voor internationale wedstrijden het internationale beroepscomité.

- 2) De leden van het beroepscomité:

De nationale federaties en de FISLY moeten elk een team van beroepsexperten samenstellen.

Het nationaal beroepscomité moet door de nationale federatie samengesteld worden en moet bestaan uit 3 ervaren koersdirecteurs en/of juryleden.

Het internationaal beroepscomité moet door de FISLY samengesteld worden en moet bestaan uit 3 ervaren internationale koersdirecteurs en/of juryleden.

Bij de samenstelling mogen geen leden zijn die betrokken waren bij de oorspronkelijke uitspraak. Het beroepscomité moet alle betrokken partijen contacteren en een schriftelijke beslissing nemen en publiceren.

Tegen de beslissing van het beroepscomité kan geen verder beroep meer gevoerd worden.

BIJLAGE : HET MOREL- GRID STARTROOSTER.

Zie ook pagina 4 ("A. Wedstrijden - Inleiding")

Het hiernavolgend verdeelsysteem van startplaatsen is bestemd voor wedstrijden van 6 manches. Toch blijft een relatieve gelijkheid van kansen bestaan als het programma niet helemaal afgewerkt wordt.

1. MINDER DAN 15 DEELNEMERS

- 1) De start gebeurt op één enkele startlijn met hetzelfde aantal startplaatsen als er deelnemers zijn.
- 2) De startplaatsen van de manches 1-3-5 worden per lottrekking bepaald. De startplaatsen van de manches 2-4-6 zijn respectievelijk symmetrisch ten opzichte van het midden van de startlijn.
Voorbeeld: 14 deelnemers; lottrekking voor de 1e manche: startplaats 3; De startplaats voor de 2e manche zal 12 zijn; 1 2 3 4 5 6 7 - 8 9 10 11 12 13 14

2. VANAF 15 DEELNEMERS

- 1) Alleen de startplaats van de 1ste manche wordt door lottrekking bepaald onder het aantal nummers die gelijk is aan het kleinste veelvoud van 6 onmiddellijk volgend op het aantal deelnemers. De startplaatsen van de 5 overige manches worden volgens het volgend rooster verdeeld. Vertrekkend van het getrokken nummer wordt horizontaal gelezen van links naar rechts; wanneer de kant van het rooster wordt bereikt, herbegint men te lezen van de linkerkant van het rooster op dezelfde lijn.

Voorbeeld: 26 deelnemers ; Men gebruikt het rooster 30 ; Eerste startplaats per lottrekking: 18; Volgende startplaatsen: 8,28,3,23,13

- 1) Aantal startlijnen:
 - van 15 tot 18 deelnemers: 2 lijnen van 9
 - van 19 tot 24 deelnemers : 2 lijnen van 12
 - van 25 tot 30 deelnemers : 2 lijnen van 15
 - van 31 tot 36 deelnemers : 3 lijnen van 12
 - van 37 tot 42 deelnemers : 3 lijnen van 14
 - van 43 tot 48 deelnemers : 3 lijnen van 16
 - van 49 tot 54 deelnemers : 3 lijnen van 18
 - van 55 tot 60 deelnemers : 3 lijnen van 20

	36 YACHTS <small>lijnen of 12</small> 1 22 27 12 16 33 2 21 28 11 15 34 3 20 29 10 14 35 4 19 30 9 13 36 5 24 25 8 18 31 6 23 26 7 17 32	42 YACHTS <small>lijnen of 14</small> 1 25 32 14 18 39 2 24 33 13 17 40 3 23 34 12 16 41 4 22 35 11 15 42 5 28 29 10 21 36 6 27 30 9 20 37 7 26 31 8 19 38	48 YACHTS <small>lijnen of 16</small> 1 29 36 16 21 44 2 28 37 15 20 45 3 27 38 14 19 46 4 26 39 13 18 47 5 25 40 12 17 48 6 32 33 11 24 41 7 31 34 10 23 42 8 30 35 9 22 43	54 YACHTS <small>lijnen of 18</small> 1 33 40 18 24 49 2 32 41 17 23 50 3 31 42 16 22 51 4 30 43 15 21 52 5 29 44 14 20 53 6 28 45 13 19 54 7 36 37 12 27 46 8 35 38 11 26 47 9 34 39 10 25 48	60 YACHTS <small>lijnen of 20</small> 1 36 45 20 26 55 2 35 46 19 25 56 3 34 47 18 24 57 4 33 48 17 23 58 5 32 49 16 22 59 6 31 50 15 21 60 7 40 41 14 30 51 8 39 42 13 29 52 9 38 43 12 28 53 10 37 44 11 27 54	SAILNUMMER [] [] [] [] [] [] [] [] [] []	
	30 YACHTS <small>lijnen of 15</small> 1 25 11 20 6 30 2 24 12 19 7 29 3 23 13 18 8 28 4 22 14 17 9 27 5 21 15 16 10 26	24 YACHTS <small>lijnen of 12</small> 1 20 9 16 5 24 2 19 10 15 6 23 3 18 11 14 7 22 4 17 12 13 8 21	18 YACHTS <small>lijnen of 6</small> 1 15 7 12 4 18 2 14 8 11 5 17 3 13 9 10 6 16	12 YACHTS <small>lijnen of 6</small> 1 10 5 8 3 12 2 9 6 7 4 11	CLASS [] [] [] [] [] [] [] [] [] []	STARTING POSITION RACE 1 [] [] [] [] [] [] RACE 7 [] [] [] [] [] []	