

HANDBOEK

SKÛTSJESILEN **2022**



Sintrale Kommisje Skûtsjesilen

Deel 2

Wedstrijd reglement
Wedstrijdbepalingen
Lokale wedstrijd bepalingen
Wedstrijd gerelateerde zaken
Originaliteitsreglement
Fan Trommelstok tot Fingerling
Startprocedures in Kaart



FB Oranjewoud



Rabobank





Alle foto's in het handboek zijn genomen door Martin de Jong

HANDBOEK

SINTRALE KOMMISSJE SKÛTSJESILEN

DEEL 2

Deel 2 van het Handboek bevat de alles wat met het zeilen te maken zoals de diverse reglementen en waar een skûtsje aan moet voldoen. Ook zijn adviezen en checklists voor de organiserende partijen.

In deel 1 van het handboek staan de interne gegevens van de SKS. Die gegevens zijn niet openbaar i.v.m. de AVG-wetgeving. Ze zijn alleen maar beschikbaar voor mensen met een login.

Inhoud Deel 2

1. Het Wedstrijd reglement.
2. De Wedstrijd bepalingen.
3. De lokale Wedstrijdbepalingen.
4. Wedstrijd gerelateerde zaken.
5. Het Originaliteit Reglement.
6. Van Trommelstok tot Fingerling.
7. Startprocedures. Uitleg Vlaggen en Signalen

Co-Sponsors SKS



Media Partner SKS



WEDSTRIJDREGLEMENT

Laatstelijk gewijzigd op de Algemene Ledenvergadering van 7 maart 2020



Inhoud

DEEL I	4
ALGEMENE VOORSCHRIFTEN MET BETREKKING TOT DE SKÛTSJES EN DE WEDSTRIJDEN	4
Artikel 1 Scheepsuitrusting	4
Artikel 2 De wedstrijden zijn geen open wedstrijden	4
Artikel 3 Organisatie en leiding van de wedstrijden	4
Artikel 4 Wedstrijdbepalingen	4
DEEL II	5
BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN	5
Wedstrijdzeilen	5
Starten	5
Finishen/beëindigen van de wedstrijd	5
Vrij achter en vrij voor	5
Boord aan boord	5
Loeven	5
Overstag gaan	5
Afvallen	5
Gijpen	5
Over een boeg	5
Lijwaarts en loefwaarts	5
Aan de wind	6
Juiste koers	6
Merktken	6
Hindernis	6
Markeringsboeien	6
Dwars van de roef	6
Drie scheepslengtenzone	6
Ruimte	6
Averij	6
Wedstrijdwater	6
DEEL III	7
REGELS VOOR DE VAART	7
Rechten en plichten voor skûtsjes met samenlopende koersen	7
Hoofdstuk A	7
Regels die altijd gelden	7



Artikel 5	Uitsluiting	7
Artikel 6	Algemene regel.....	7
Artikel 7	Aanvaringen	7
Artikel 8	Bijzondere uitwijkbepaling	7
Artikel 9	Beperkingen op het veranderen van koers.....	7
Hoofdstuk B.....		8
Hoofdregels voor de vaart.....		8
Artikel 10	Over verschillende boeg.....	8
Artikel 11	Over dezelfde boeg.....	8
Artikel 12	Van boeg veranderen	8
Artikel 13	Over dezelfde boeg – Voor het startsein.....	8
Artikel 14	Over dezelfde boeg – Na het startsein.....	8
Hoofdstuk C.....		9
Regels van toepassing bij merktekens en hindernissen.....		9
Artikel 15	Ronden of voorbij varen van merktekens en hindernissen	9
Artikel 16	Aan de wind, aanroepen voor ruimte om overstag te gaan bij hindernissen.....	10
DEEL IV		11
OVERIGE REGELS VOOR DE VAART		11
Artikel 17	Het zeilen van de baan.....	11
Artikel 18	Raken van een merkteken.....	12
Artikel 19	Aan de grond of onklaar door een hindernis	12
DEEL V		13
PROTESTEN, PROTESTBEHANDELING EN HOGER BEROEP		13
Artikel 20	Protesten.....	13
Artikel 21	Protesten tegen de wedstrijdcommissie.....	15
Artikel 22	Hoger Beroep.....	16



DEEL I

ALGEMENE VOORSCHRIFTEN MET BETREKKING TOT DE SKÛTSJES EN DE WEDSTRIJDEN

Bij dit Wedstrijdreglement behoren ook de Wedstrijdbepalingen S.K.S. en de Leidraad voor Standaard Lokale Wedstrijdbepalingen (LWB).

Artikel 1 Scheepsuitrusting

De uitvoering van tuig en schip moet ongeveer zo zijn, zoals deze was, toen de skûtsjes als bedrijfsvaartuig in gebruik waren. Voor nadere uitvoeringsregels wordt verwezen naar het Originaliteitsreglement.

Artikel 2 De wedstrijden zijn geen open wedstrijden

Alleen skûtsjes waarvan de eigenaar en de schipper lid zijn van de S.K.S. mogen deelnemen aan de wedstrijden.

De S.K.S. stelt een maximum aantal deelnemers vast en kan bepaalde eisen stellen met betrekking tot de bouw, tuigage, schipper, bemanning, enz. van de skûtsjes.

Artikel 3 Organisatie en leiding van de wedstrijden

3.1 Commissies

De wedstrijden worden georganiseerd en geleid door wedstrijdcommissies volgens de richtlijnen neergelegd in de wedstrijdbepalingen van de Sintrale Kommissje Skûtsjesilen (S.K.S.) en volgens een wedstrijdkalender die elk jaar opnieuw door de het bestuur van de S.K.S. wordt vastgesteld.

3.2 Leiding, toezicht en verantwoordelijkheid

Alle skûtsjes die aan de wedstrijden deelnemen zijn onderworpen aan de leiding en het toezicht van de wedstrijdcommissies, maar de verantwoordelijkheid voor de beslissing van elk skûtsje of het al of niet zal starten en of het de wedstrijd al of niet zal voortzetten, berust uitsluitend bij het skûtsje zelve.

3.3 Handhaving reglement en wedstrijdbepalingen

De wedstrijdcommissies moeten zich laten leiden door dit reglement, de verplicht voorgeschreven wedstrijdbepalingen van de S.K.S. en de aanvullende schriftelijke wedstrijdbepalingen bedoeld in artikel 4.2.

3.4 Jury

Het behandelen en beslissen van protesten wordt door de commissies opgedragen aan de jury, die aangewezen en samengesteld is door het bestuur van de S.K.S.

3.5 Zeilraad

Het behandelen en beslissen inzake hoger beroep geschiedt door de zeilraad, die aangewezen en samengesteld is door de algemene vergadering van de S.K.S. op voordracht van het bestuur van de S.K.S.

Artikel 4 Wedstrijdbepalingen

4.1 Wijziging

De artikelen van dit reglement en de wedstrijdbepalingen van de S.K.S. mogen niet worden gewijzigd, aangevuld of buiten werking gesteld, tenzij plaatselijke omstandigheden dit beslist noodzakelijk maken. Een dergelijke wijziging wordt op de routebespreking aan de schippers kenbaar gemaakt door de wedstrijdcommissie en schriftelijk vastgelegd.



DEEL II

BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

(Alle begripsomschrijvingen en bovenschriften bij de hoofdstukken gelden als voorschriften.)

Wedstrijdzeilen

Een skûtsje zeilt wedstrijd vanaf het voorbereidingssein totdat het finisht en vrij is van de lijn van aankomst en merktekens of heeft opgegeven, of tot de wedstrijdcommissie het sein geeft voor ongedige start of afbreken. Onder opgeven valt tevens een skûtsje dat omgeslagen is

Starten

Een skûtsje start wanneer het na het startsein met enig vast deel van zijn romp of uitrusting voor het eerst door de startlijn vaart in de richting van het eerste merkteken of zodra het van zijn nummer vertrekt.

Finishen/beëindigen van de wedstrijd

Een skûtsje finisht wanneer het, komend uit de richting van het laatste merkteken, met enig vast deel van zijn romp of uitrusting door de lijn van aankomst vaart en voldaan heeft aan zijn strafverplichting. Het beëindigt de wedstrijd wanneer het vrij is van die lijn of zodra het aldus bij zijn nummer aankomt respectievelijk voorbij is.

Vrij achter en vrij voor

Een skûtsje ligt vrij achter een ander skûtsje, wanneer zijn romp en uitrusting zich bevinden achter een denkbeeldige lijn dwarsscheeps getrokken door het achterste punt van de romp of uitrusting van dat andere skûtsje. Dat andere skûtsje ligt dan vrij voor.

Boord aan boord

Twee skûtsjes liggen boord aan boord wanneer geen van beide vrij achter ligt en ook, hoewel één van beide vrij achter ligt, wanneer een tussenliggend skûtsje met beide boord aan boord ligt. De begrippen vrij achter, vrij voor en boord aan boord zijn in het algemeen alleen van toepassing op skûtsjes, die over dezelfde boeg liggen. Echter wanneer artikel 15 (ronden of voorbij varen van merktekens en hindernissen) op hen van toepassing is, dan gelden die begrippen ook voor skûtsjes die over verschillende boeg liggen bij een benedenwinds merkteken.

Loeven

Koers veranderen naar de wind toe.

Overstag gaan

Een skûtsje gaat overstag vanaf het moment waarop het verder is gedraaid dan recht op de wind totdat het is afgevallen tot een koers aan de wind.

Afvallen

Koers veranderen van de wind af, totdat het skûtsje begint te gijpen.

Gijpen

Een skûtsje begint te gijpen vanaf het moment waarop, met de wind achter, het onderlijk van zijn zeil de hartlijn passeert en het voltooit het gijpen wanneer het zeil is komen vol te staan over de andere boeg.

Over een boeg

Een skûtsje ligt over een boeg behalve wanneer het overstag gaat of gijpt. Een skûtsje ligt over de boeg (bakboord of stuurboord), welke overeenkomt met zijn lijzijde.

Lijwaarts en loefwaarts

Van twee skûtsjes, die over dezelfde boeg boord aan boord liggen is het skûtsje dat zich aan de lijzijde van het andere bevindt, het lijwaartse. Het andere is het loefwaartse.



Aan de wind

Een skûtsje ligt aan de wind, wanneer het zo scherp bij de wind zeilt als mogelijk is om nog met voordeel in de wind op te werken.

Juiste koers

Een juiste koers is elke koers die een skûtsje na het startsein zou kunnen zeilen om de wedstrijd zo snel mogelijk te beëindigen. Vóór het startsein is er geen juiste koers.

Merkteken

Een merkteken is elk in de wedstrijdbepalingen (baanomschrijving) genoemd voorwerp dat aan een voorgeschreven zijde moet worden gerond of voorbij gevaren.

Hindernis

Een hindernis is elk voorwerp, daaronder begrepen een skûtsje waarvoor op grond van de vaarregels moet worden uitgeweken, dat noodzaakt tot een koerswijziging om het aan de ene of andere zijde voorbij te varen, of elk voorwerp dat slechts aan één zijde kan worden voorbijgevaaren, zoals een doorlopende wal of een ondiepte, alsook de denkbeeldige lijn gevormd door de markeringsboeien waarbuiten de skûtsjes niet mogen komen.

Markeringsboeien

Kleine rode en gele boeien die worden uitgelegd als begrenzing van het wedstrijdgebied.

Dwars van de roef

Wanneer de mast van het loefwaarts skûtsje op gelijke hoogte of voorlijker komt met de voorkant van de roef van het lijwaarts skûtsje, spreekt men over dwars van de roef.

Drie scheepslengtenzone

Het gebied rondom een merkteken of hindernis binnen en afstand van drie scheepslengten van het skûtsje dat het dichtst bij het merkteken of de hindernis is, uitgezonderd wanneer twee skûtsjes over verschillende boeg bij een bovenwinds merkteken komen.

Ruimte

De ruimte die een skûtsje nodig heeft onder heersende omstandigheden, terwijl het met goed zeemanschap prompt (onmiddellijk) manoeuvreert.

Averij

1. Schade veroorzaakt door een overtreding van een ander tijdens de wedstrijd, als gevolg waarvan de wedstrijd niet voortgezet kan worden. Bij de schuldvraag is de juryuitspraak bindend.
2. Schade ontstaan door eigen toedoen of omstandigheden tijdens de wedstrijd.

Wedstrijdwater

Het wedstrijdwater wordt omgeven door markeringsboeien met daartussen een denkbeeldige lijn.



DEEL III

REGELS VOOR DE VAART

Rechten en plichten voor skûtsjes met samenlopende koersen.

Deze regels zijn in het bijzonder bedoeld om aanvaringen te voorkomen. Zij treden in werking op het voorbereidingssein (5 minuten sein) van een wedstrijd, waarbij van een startlijn gebruik wordt gemaakt en bij de start van het nummer, zodra een skûtsje los van de wal, onder zeil en manoeuvreerbaar is.

Hoofdstuk A

Regels die altijd gelden

Artikel 5 Uitsluiting

Een skûtsje kan door het bestuur van de S.K.S. worden uitgesloten wegens overtreding van de voorschriften van dit reglement of van de wedstrijdregels of van de vastgestelde Voorschriften enz. i.v.m. de originaliteit.

Artikel 6 Algemene regel

Een skûtsje moet trachten een zo goed mogelijk wedstrijdresultaat te behalen uitsluitend door eerlijk te varen, grotere snelheid en bekwaamheid en door eigen krachtsinspanning.

Artikel 7 Aanvaringen

7.1 Ernstige schade

Wanneer ernstige materiële schade het gevolg is van een aanvaring, moet een skûtsje, dat het recht van de weg had en de gelegenheid had, maar in gebreke is gebleven een redelijke poging te doen om de schade te beperken, worden uitgesloten evenals het skûtsje dat diende uit te wijken.

7.2 In geval van een aanvaring

Wanneer er een aanvaring tussen twee skûtsjes plaatsvindt, die ernstige materiële schade ten gevolge heeft, moet door één of beide skûtsjes een geldig protest in overeenstemming met artikel 20 worden ingediend, tenzij één van de skûtsjes onmiddellijk opgeeft als erkenning van een overtreding.

Artikel 8 Bijzondere uitwijkbepaling

Een skûtsje dat moet uitwijken, maar dat daartoe door zijn ligging ten opzichte van een hindernis en de nabijheid van het skûtsje met het recht van de weg niet in staat is, moet dit aan dat skûtsje kenbaar maken door een duidelijke aanroep. Het aangeroepen skûtsje moet aan de aanroep onmiddellijk gevolg geven door uit te wijken en zo het de aanroep ongerechtigd acht, is protesteren zijn enige verhaal.

Artikel 9 Beperkingen op het veranderen van koers

Een skûtsje met het recht van de weg mag niet zodanig van koers veranderen dat een skûtsje dat bezig is uit te wijken, dit wordt belet of daarin gehinderd wordt, behalve voor zover dit is geoorloofd in gevolge de artikelen 13.2 en 14.2 (loeven).



Hoofdstuk B

Hoofdregeles voor de vaart

Deze artikelen zijn van toepassing behalve wanneer een artikel uit Hoofdstuk C voorrang heeft.

Artikel 10 Over verschillende boeg

10.1 Bakboordboeg voorrang

Een skûtsje dat over stuurboord ligt, moet vrijblijven van een skûtsje dat over bakboord ligt.

Artikel 11 Over dezelfde boeg

11.1 Boord aan boord

Een loefwaarts skûtsje moet uitwijken voor een lijwaarts skûtsje.

11.2 Niet boord aan boord

Een vrij achter liggend skûtsje moet uitwijken voor een vrij voor liggend skûtsje.

11.3 Overgangssituatie

Wanneer een skûtsje van vrij achter aan lij boord aan boord komt te liggen, moet het aan het loefwaartse skûtsje ruimte en gelegenheid geven om uit te wijken.

Artikel 12 Van boeg veranderen

12.1 Overstag gaan en gijpen

Een skûtsje dat bezig is overstag te gaan of te gijpen moet vrij blijven van een skûtsje dat over een boeg ligt.

12.2 Dichtbij overstag gaan of gijpen

Een skûtsje dat door overstag te gaan of te gijpen het recht van de weg zou verkrijgen, mag dit alleen doen wanneer het na overstag gaan of gijpen weer voldoende vaart heeft om volkomen bestuurbaar te zijn, terwijl het skûtsje dat moet uitwijken daartoe nog in staat moet zijn.

12.3 Bewijslast

Een skûtsje dat overstag gaat of gijpt moet aantonen, dat het niet te dichtbij overstag is gegaan of heeft gegijpt.

Artikel 13 Over dezelfde boeg – Voor het startsein

13.1 Zeilen boven een koers aan de wind

Voor zijn startsein mag een lijwaarts skûtsje niet boven zijn koers aan de wind zeilen, wanneer het daardoor een loefwaarts skûtsje dwingt van koers te veranderen tot boven een koers aan de wind.

13.2 Loeven

Wanneer een lijwaarts skûtsje of een vrij voor liggend skûtsje voor zijn startsein zodanig loeft, dat een ander skûtsje van koers moet veranderen om vrij te blijven, mag hij slechts langzaam en aanvankelijk op zodanige wijze loeven dat een loefwaarts of vrij achter liggend skûtsje ruimte en gelegenheid wordt gegeven om vrij te blijven.

Artikel 14 Over dezelfde boeg – Na het startsein

14.1 Zeilen boven een juiste koers

Wanneer twee boord aan boord liggende skûtsjes zich na het startsein bevinden binnen een afstand van drie scheepslengten van elkaar en het loefwaartse skûtsje te eniger tijd gedurende die boord aan boord positie dwars van de roef is geweest, mag het lijwaartse skûtsje niet boven zijn juiste koers zeilen, behalve wanneer het loeft om overstag te gaan. Een boord aan boord positie die bestaat op het moment van het startsein of op het ogenblik dat één van hen of beide het overstag gaan of gijpen voltooit, moet worden beschouwd als op dat ogenblik te beginnen.



14.2 *Loeven*

Na zijn startsein mag een vrij voor liggend of een lijwaarts skûtsje loeven zoals het wenst, tenzij het loefwaartse skûtsje te eniger tijd tijdens de boord aan boord situatie dwars van de roef is geweest. Artikel 7 blijft van toepassing.

14.3 *Lager zeilen dan een juiste koers*

Op een bezeild rak van de baan mag een vrij voor liggend skûtsje of een loefwaarts skûtsje niet lager dan zijn juiste koers zeilen, wanneer het zich binnen drie van zijn scheepslengtes –over- alles bevindt van een skûtsje dat een koers stuurt naar zijn lijzijde of wanneer dat skûtsje zich al aan zijn lijzijde bevindt, behalve wanneer het afvalt om te gijpen.

14.4 *Twijfel over Dwars van de Roef*

Wanneer er twijfel bestaat of een loefwaarts skûtsje de dwars van de roef positie heeft bereikt en zijn schipper aanroept met “dwars van de roef” of woorden van gelijke strekking, dan moet het lijwaartse skûtsje onmiddellijk handelen in overeenstemming met artikel 14.1. Wanneer het de aanroep ongerechtigd acht, is protesteren zijn enige verhaal.

14.5 *Beperking van het loefrecht*

Wanneer een loefwaarts skûtsje aanroept dat een hindernis een derde skûtsje of een ander voorwerp zijn mogelijkheid om mee te loeven beperkt, moet het lijwaartse skûtsje zijn loeven zodanig beperken, dat het loefwaartse skûtsje voldoende ruimte krijgt om veilig voorbij te varen.

14.6 *Loefrechten ten opzichte van twee of meer skûtsjes*

Een lijwaarts skûtsje mag niet loeven tenzij het recht tot loeven heeft ten opzichte van alle skûtsjes, die door zijn loeven beïnvloed zouden worden, in welk geval zij allen moeten mee loeven met inbegrip van elk tussenliggend skûtsje dat anders geen recht heeft om te loeven.

Hoofdstuk C

Regels van toepassing bij merktekens en hindernissen

De artikelen van dit hoofdstuk hebben voorrang wanneer zij strijdig zijn met enig artikel van Hoofdstuk B.

Artikel 15 Ronden of voorbij varen van merktekens en hindernissen

15.1 *Ruimte bij merkteken en hindernissen, boord aan boord liggend*

Wanneer skûtsjes op het punt staan een merkteken (uitgezonderd een merkteken van de startlijn) of een hindernis dezelfde zijde te ronden of voorbij te varen, moet een buitenliggend skûtsje aan elk skûtsje dat aan de binnenzijde boord aan boord ligt, voldoende ruimte geven om het merkteken of de hindernis te ronden of voorbij te varen. Voldoende ruimte houdt tevens in ruimte om overstag te gaan of te gijpen.

15.2 *Merkteken van de startlijn. Anti-indringregel*

Zowel voor als na het startsein is bij het naderen van een merkteken van de startlijn, door bevaarbaar water omgeven een lijwaarts skûtsje niet verplicht om aan een loefwaarts skûtsje ruimte te geven bij dat merkteken. Na het startsein mag een lijwaarts skûtsje bij een dergelijk merkteken aan een loefwaarts geen ruimte onthouden door hetzij boven de juiste koers naar het eerste merkteken of hoger dan aan de wind te zeilen.

15.3 *Over verschillende boeg aan het einde van een kruisrak*

Wanneer twee skûtsjes over verschillende boeg liggend aan het einde van een kruisrak een merkteken bereiken is niet artikel 15.1. op hen van toepassing, maar zijn ze onderworpen aan het bepaalde in artikel 10.1. (bakboord-stuurboordregel) en artikel 12 (van boeg veranderen).



15.4 In de nabijheid van merktekens en hindernissen, niet boord aan boord liggend

- 15.4.a Een skûtsje dat vrij achter ligt op het moment dat een vrij voor liggend skûtsje op een afstand van drie van zijn scheepslengten komt van een merkteken of een hindernis, moet vrij blijven in afwachting van en gedurende het ronden of voorbij varen, wanneer het vrij voor liggende skûtsje over dezelfde boeg blijft varen of gijpt.
- 15.4.b Een vrij achter liggend skûtsje mag niet hoger loeven dan aan de wind om zodoende een vrij voor liggend skûtsje te verhinderen overstag te gaan om een merkteken te ronden.
- 15.4.c Een vrij voor liggend skûtsje, dat overstag gaat om een merkteken te ronden, is onderworpen aan artikel 12 (van boeg veranderen) of aan artikel 10.1.

15.5 Beperkingen op het tot stand brengen van een boord aan boord positie

Een vrij achter liggend skûtsje mag alleen aan de binnenzijde boord aan boord komen en om ruimte vragen als het vrij voor liggende skûtsje zich op meer dan drie scheepslengten afstand van het merkteken of de hindernis bevindt.

15.6 Bewijslast

Een skûtsje dat beweert tijdig aan de binnenzijde boord aan boord te zijn gekomen moet dit desgewenst aantonen.

15.7 Doorlopende hindernis

Een vrij achter liggend skûtsje mag alleen dan boord aan boord komen tussen een vrij voor liggend skûtsje en een doorlopende hindernis, zoals een ondiepte, de wal, de lijn van markeringsboeien of een ander dezelfde koers voorliggend skûtsje waarvoor moet worden uitgeweken, wanneer er op het moment van het boord aan boord komen voldoende ruimte voor dat skûtsje is om daar veilig tussen door te varen.

Artikel 16 Aan de wind, aanroepen voor ruimte om overstag te gaan bij hindernissen

16.1 Aanroepen en gehoor geven

Wanneer twee skûtsjes aan de wind over dezelfde boeg een hindernis naderen en het vrij voor liggende of lijwaartse skûtsje overstag wil gaan om die hindernissen vrij te varen, maar niet overstag kan gaan zonder in aanvaring te komen met het andere skûtsje, moet het dat andere skûtsje aanroepen voor ruimte om overstag te gaan. Het andere skûtsje moet na het aanroepen zo spoedig mogelijk overstag gaan, waarna het aanroepende skûtsje eveneens overstag moet gaan onmiddellijk nadat het daartoe voldoende ruimte heeft en vrij kan blijven.

16.2 Wanneer de hindernis een merkteken is

Indien evenwel de hindernis een merkteken is, dat het vrij voor liggende of lijwaartse skûtsje niet, doch het andere skûtsje wel kan bezeilen, dan behoeft dat skûtsje geen gehoor te geven aan een eventuele aanroep om overstag te gaan en is het alleen verplicht tot uitwijken als het lijwaartse skûtsje loefrecht heeft.



DEEL IV

OVERIGE REGELS VOOR DE VAART

Artikel 17 Het zeilen van de baan

17.1 Start

Een skûtsje moet starten overeenkomstig de begripsomschrijving van starten.

17.2 Te vroege start

Een skûtsje dat te vroeg door de startlijn vaart of op het startsein aan de baanzijde van de startlijn is, moet terugkeren en opnieuw starten.

17.3 Terugroepsein

Een skûtsje dat zijn terugroepsein niet ziet of hoort, zal daardoor niet ontheven zijn van de plicht om terug te keren en op de juiste wijze te starten.

17.4 Terugkeren om te starten

Een skûtsje dat na een te vroege start terugkomt om te starten, moet uitwijken voor alle skûtsjes die wel op de juiste wijze starten of gestart zijn, totdat het zich geheel aan de startzijde van de startlijn bevindt.

17.5 Correct zeilen van de baan / varen buiten het wedstrijdwater

Een skûtsje moet de baan zo afleggen dat het elk merkteken aan de voorgeschreven zijde en in de juiste volgorde rondt of voorbij vaart. Het varen buiten de markeringsboeien van het wedstrijdwater en de denkbeeldige lijn tussen die boeien, is niet toegestaan.

17.6 Wijzigen van de baan

Indien de wedstrijdcommissie niet (meer) gerechtigd is om wedstrijdboeien te verslepen, kan zij besluiten om een extra boei toe te voegen aan de wedstrijdboeien en deze zo te plaatsen dat het eerst liggende skûtsje deze in de eerstvolgende route moet bezeilen in plaats van de oorspronkelijk geplaatste boei. Deze boei onderscheidt zich doordat deze voorzien is van een “blauwe pet”. Analoog aan de 1e hoge boei (met gele pet) vanuit de start.

Indien deze extra boei wordt geplaatst dan moeten de skûtsjes vóór het ronden van de voorgaande boei door de wedstrijdcommissie worden aangeropen. Zodra deze toegevoegde boei is geplaatst als wedstrijdboei valt deze boei onder dezelfde regels als andere wedstrijdboeien.

Zodra alle skûtsjes de blauwe boei hebben gerond wordt de originele (oranje) boei uit het wedstrijdveld verwijderd en zoveel mogelijk uit het zicht gebracht. Het moet duidelijk zijn dat deze oranje boei niet langer onderdeel is van het wedstrijdveld.

Mocht de wedstrijdcommissie moeten besluiten om nog een keer een wijziging aan te brengen in hetzelfde rak dan wordt dezelfde procedure gehanteerd en wordt de boei met de blauwe pet vervangen door een oranje boei.

17.7 Persoonlijk drijfvermogen

Wanneer de Geel/Rood gestreepte vlag is getoond voor of gelijk met het waarschuwingssein, worden de schippers en bemanningen van elk skûtsje geadviseerd reddingsvesten of ander doelmatig persoonlijk drijfvermogen te dragen.



Artikel 18 Raken van een merkteken

18.1 Uitsluiting

Tijdens het wedstrijdzeilen mag een skûtsje een te ronden merkteken van de baan waarop het zeilt niet raken en dient reglementair uitgesloten te worden, tenzij het:

18.1.a Onmiddellijk opgeeft; of

18.1.b Protesteert wanneer het van mening is dat een ander skûtsje de oorzaak is geweest van het raken van het merkteken; of

18.1.c zijn fout herstelt door het merkteken opnieuw te ronden.

Deze bepaling geldt niet wanneer het merkteken alleen met de tuigage geraakt wordt.

18.2 Het raken van een merkteken van de startlijn

Een skûtsje dat een merkteken van de startlijn raakt, mag die fout pas herstellen nadat het is gestart.

18.3 Het raken van een merkteken in de lijn van aankomst

Een skûtsje dat een merkteken van de lijn van aankomst raakt, zelfs nadat zijn finishsein is gegeven, wordt niet eerder aangemerkt als de wedstrijd te hebben beëindigd dan nadat het zijn fout heeft hersteld.

18.4 Uitwijken bij het herstellen van een fout

Een skûtsje dat een merkteken heeft geraakt en bezig is zijn fout te herstellen, moet uitwijken voor alle andere skûtsjes die op het punt staan of bezig zijn dat merkteken te ronden of voorbij te varen of dat reeds op de juiste wijze hebben gedaan.

Artikel 19 Aan de grond of onklaar door een hindernis

19.1 Aan de grond of onklaar door een hindernis

Wanneer een skûtsje aan de grond raakt of onklaar is geraakt als gevolg van een hindernis, een ander skûtsje daaronder begrepen, mag het om vrij te komen gebruik maken van een vaarboom of andere hulpmiddelen die het aan boord heeft, mits het al de gebruikte uitrusting en alle leden van de bemanning weer aan boord neemt alvorens het de wedstrijd voortzet. Hulp van buiten mag het uitsluitend ontvangen van de bemanning van het skûtsje waarmee het onklaar is geraakt.

19.2 Het terugbrengen van een te water geraakt bemanningslid

Een te water geraakt bemanningslid moet te allen tijde op een veilige manier weer aan boord van het skûtsje worden gebracht mits zijn of haar (medische) toestand dat toelaat. Het aan boord brengen van het bemanningslid dient te geschieden door een boot die in het wedstrijdwater mag varen.



DEEL V

PROTESTEN, PROTESTBEHANDELING EN HOGER BEROEP

Artikel 20 Protesten

20.1 *Recht van protest*

Een skûtsje kan tegen ieder ander skûtsje protesteren wegens een overtreding van dit reglement en de wedstrijdregels.

20.2 *Kenbaar maken*

Indien een skûtsje tegen een ander skûtsje wil protesteren op grond van een overtreding van dit reglement of de wedstrijdregels, dient het bij de eerste redelijke gelegenheid een rode protestvlag (ca. 50 x 60 cm) duidelijk zichtbaar in het want te bevestigen. Het skûtsje waartegen geprotesteerd wordt, dient door aanroep van het protest in kennis te worden gesteld; zo mogelijk onmiddellijk of anders nog tijdens of direct na afloop van de wedstrijd.

De protestvlag moet duidelijk getoond blijven totdat het protesterende skûtsje de wedstrijd heeft beëindigd. De protestvlag mag worden gestreken als het skûtsje dat de overtreding heeft begaan de wedstrijd heeft verlaten (zie puntentelling 4 b)

20.3 *Protest op of vlak voor de finish*

Indien de overtreding, op grond waarvan een skûtsje wil protesteren, vlak voor of tijdens het finishen plaatsvindt dan moet het skûtsje waartegen wordt geprotesteerd direct worden aangeroepen. Als er geen gelegenheid meer is om de protestvlag in het want te bevestigen dan wordt de protestvlag toch geacht te zijn gezet als deze direct en duidelijk getoond wordt aan het andere skûtsje en aan de wedstrijdcommissie. De dan getoonde protestvlag kan niet meer worden ingetrokken. Het protesterende skûtsje wordt geacht over de finishlijn te zijn gevaren met de protestvlag in het want. Art 20.4 is onverminderd van toepassing.

20.4 *Indienen van een protest*

20.4.a Een protest moet schriftelijk bij de jury worden ingediend op een door de S.K.S. beschikbaar gesteld protest-formulier, binnen 90 minuten na het finishen van het laatste skûtsje. Het protest moet vergezeld gaan van een waarborgsom van € 25,-- die verbeurd wordt verklaard ten bate van de S.K.S. indien het protest wordt afgewezen. De betrokken schippers of diens vertegenwoordigers moeten zich binnen genoemd tijdsbestek melden bij de jury voor de behandeling van het protest.

20.4.b Indien het een protest betreft in een inhaalwedstrijd op één en dezelfde wedstrijddag dan dient het schriftelijk bij de jury te worden ingediend, binnen 90 minuten na het finishen van het laatste skûtsje in de laatste wedstrijd van die wedstrijddag, of binnen 90 minuten vanaf het moment dat de wit/ blauw geblokte vlag (De wedstrijd is afgelast) wordt gehesen na de eerste wedstrijd van die dag.

20.5 *Straf bij het niet tijdig indienen van een geldig protest*

Als een skûtsje met de protestvlag in het want over de finishlijn vaart, is de schipper of zijn vertegenwoordiger verplicht het protest binnen 90 minuten na aankomst van het laatste skûtsje bij de jury in te dienen op straffe van 3 strafpunten.



20.6 Vereisten

Een protest en een eventuele getuigenverklaring moeten schriftelijk worden ingediend zoals omschreven in artikel 20.3 en het volgende bevatten:

20.6.a ondertekening;

20.6.b een beschrijving van het voorval;

20.6.c de protesteerder en geprotesteerde;

20.6.d de namen van de eventuele getuigen.

Als getuigen worden uitsluitend aanvaard schippers en/of bemanningsleden; maximaal één getuige per skûtsje van de deelnemende skûtsjes die niet bij het conflict zijn betrokken.

20.6.e de plaats en het tijdstip van het voorval en een deugdelijke situatieschets;

20.6.f elk artikel dat volgens de protesteerder is overtreden;

20.6.g eventueel de naam van de vertegenwoordiger van de protesteerder;

Indien aan de vereisten a, b, c en d is voldaan, mag aan e, f en g worden voldaan voor of tijdens het verhoor.

20.7 Geldigheid van het protest

Bij aanvang van het verhoor moet de Jury beslissen of aan alle vereisten voor een protest is voldaan zoals omschreven in artikel 20.6. Als aan alle vereisten is voldaan, is het protest geldig en moet het verhoor verder gaan.

20.8 Verhoor

De jury kan beslissen de schippers afzonderlijk of in elkaars bijzijn te horen. Een gelijke beslissing kan worden genomen ten aanzien van getuigen van betrokken partijen. Een lid van de jury mag tijdens of voor het verhoor een verklaring afleggen. Een partij bij het verhoor mag ieder persoon die een verklaring aflegt ondervragen. Het betreffende jurylid kan hierna, in deze kwestie, niet deelnemen aan de beraadslagingen.

20.9 In gebreke te verschijnen

Indien één van de betrokken partijen, in gebreke blijft de behandeling van het protest bij te wonen, kan het buiten zijn tegenwoordigheid worden behandeld en beslist. In geval een getuige in gebreke blijft de behandeling van het protest bij te wonen wordt de getuigenverklaring van onwaarde verklaard.

20.10 Uitsluiting zonder verhoor

Als een skûtsje dat na een te vroege start, na te zijn teruggeroepen, niet terugkeert om te starten, kan het zonder verhoor worden uitgesloten.

20.11 Protesteren door de wedstrijdcommissie

De wedstrijdcommissie die een overtreding van dit reglement of de wedstrijdbepalingen door een skûtsje ziet begaan, kan dit door middel van een protest ter kennis brengen van de jury. Het voornemen tot protesteren dient het betreffende skûtsje, zo enigszins mogelijk, tijdens de wedstrijd, of anders direct na afloop van de wedstrijd door de wedstrijdcommissie te worden medegedeeld.

20.12 Vervangende straf (Groene vlag)

Een skûtsje waartegen wordt geprotesteerd op grond van een artikel van DEEL III Hoofdstuk B en/ of Hoofdstuk C kan vervangende straffen aanvaarden door het onmiddellijk tonen van een groene vlag per gebeurtenis (ca. 50x60 cm), duidelijk zichtbaar in het want bevestigd. De protesteerder cq protesteerders kunnen dan de rode protestvlaggen weghalen. De groene vlaggen moeten in alle gevallen duidelijk getoond blijven totdat het skûtsje de wedstrijd heeft beëindigd. Het maximaal aantal groene vlaggen is gesteld op 3. (Alleen van toepassing bij een overtreding van DEEL III Hoofdstuk B en/of C)



20.13 Uitspraak

De jury doet zo spoedig mogelijk na de behandeling uitspraak op een protest. Het vaststellen van de feiten, waarop die uitspraak berust, geschiedt door de jury in hoogste instantie.

Artikel 21 Protesten tegen de wedstrijdcommissie

21.1 *Recht van protest*

Een skûtsje kan tegen de wedstrijdcommissie protesteren wegens een overtreding van de wedstrijdbepalingen.

21.2 *Kenbaar maken*

Indien een skûtsje tegen de wedstrijdcommissie wil protesteren op grond van een overtreding van de wedstrijdbepalingen, dient het bij de eerst redelijke gelegenheid een rode protestvlag (ca. 50x60 cm) duidelijk zichtbaar in het want te bevestigen en de wedstrijdcommissie nog tijdens de wedstrijd of direct na afloop van de wedstrijd van het protest in kennis te stellen. De protestvlag moet duidelijk getoond blijven totdat het skûtsje de wedstrijd heeft beëindigd.

21.3 *Indienen van een protest*

Een protest moet schriftelijk bij de Jury worden ingediend op een door de S.K.S. beschikbaar gesteld protestformulier binnen 90 minuten na het finishen van het laatste skûtsje. Het protest moet vergezeld gaan van een waarborgsom van € 25, - die verbeurd wordt verklaard ten bate van de S.K.S. indien het protest wordt afgewezen. De betrokken schippers of diens vertegenwoordigers moeten zich binnen genoemd tijdsbestek melden bij de jury voor de behandeling van het protest.

21.4 *Vereisten*

Een protest moet schriftelijk worden ingediend zoals omschreven in artikel 21.3 en het volgende bevatten:

- 21.4.a ondertekening;
- 21.4.b de naam van het betrokken skûtsje en schipper;
- 21.4.c een beschrijving van het voorval;
- 21.4.d de wedstrijdbepaling die zou zijn overtreden;
- 21.4.e een situatieschets, als die van belang is.

21.5 *Geldigheid van het protest*

Bij aanvang van het verhoor moet de Jury beslissen of aan alle vereisten voor een protest is voldaan zoals omschreven in artikel 21.4. Als aan alle vereisten is voldaan, is het protest geldig en moet het verhoor verder gaan.

21.6 *Verhoor, rapport en advies*

De jury zal de protesterende schipper en de wedstrijdcommissie horen. De jury stelt een rapport op van de gegevens van de protesterende schipper en de wedstrijdcommissie en haar eigen bevindingen. De jury doet geen uitspraak maar stuurt het rapport met eventueel advies aan het bestuur van de S.K.S.

21.7 *Bindende beslissing*

Het bestuur van de S.K.S. beslist binnen twee dagen op grond van het juryrapport en advies. Tegen die beslissing is geen Hoger Beroep mogelijk. Deze beslissing is bindend voor de puntentelling.

21.8 *Voorrang artikel 20*

De jury zal te allen tijde protesten volgens artikel 21 van het wedstrijdreglement met voorrang behandelen.



Artikel 22 Hoger Beroep

22.1 Voorwaarde en vereisten

Beroep tegen de beslissing van de jury is mogelijk uitsluitend voor een geschil over de uitleg van de voorschriften van het reglement.

De Zeilraad moet de door de jury vastgestelde feiten aanvaarden, maar wanneer hij die feiten onvoldoende acht, kan hij de jury hetzij mondeling, hetzij schriftelijk om nadere inlichtingen vragen. Het hoger beroep moet, met uitzondering van hoger beroep betrekking hebbend op de juryuitspraak van de voorlaatste wedstrijd, binnen 24 uur na kennisname van de uitspraak van de jury schriftelijk of mondeling bij de voorzitter van de Zeilraad kenbaar worden gemaakt en de redenen en argumenten waarom in beroep wordt gegaan dienen eveneens bij de voorzitter schriftelijk via brief, email of WhatsApp te worden ingediend.

Het beroep dient vergezeld te gaan van een waarborgsom van € 25,-- welke verbeurd wordt verklaard ten bate van de S.K.S. ingeval van afwijzing van het beroep. Hoger beroep betrekking hebbend op de voorlaatste wedstrijd dient die wedstrijddag uiterlijk 22.00 uur schriftelijk, op de zo-even beschreven wijze, bij de Zeilraad te worden ingediend.

De schipper, die in beroep gaat, moet daarvan direct mededeling doen aan de jury waarna de jury de navolgende bescheiden aan de Zeilraad zendt:

- 22.1.a het protestformulier of formulieren, waarop de vastgestelde feiten, de van toepassing zijnde artikelen en de uitspraak zijn vermeld.
- 22.1.b een door de jury gemaakte of gewaarmerkte schets, aangevende de kracht en richting van de wind, de koers naar het volgende merkteken of het merkteken zelf met de voorgeschreven zijde, de posities en vaarrichting van alle betrokken skûtsjes, met daaraan toegevoegd de opmerkingen, die de jury met betrekking tot het Hoger Beroep wenst te maken.

22.2 Behandeling

De Zeilraad komt in geval van hoger beroep in principe na afloop van de eerste wedstrijdweek bijeen en op de morgen van de laatste wedstrijddag ter behandeling van eventuele aanvragen hoger beroep. De Zeilraad kan de uitspraak van de jury bekrachtigen, wijzigen of vernietigen.

De beslissing op een hoger beroep wordt voor het begin van de laatste wedstrijd aan de betrokken schippers schriftelijk meegedeeld, met dien verstande dat de beslissing op een hoger beroep betrekking hebbend op de voorlaatste wedstrijd wordt gepubliceerd op het mededelingenbord van de K(oninklijke) W(atersportvereniging) S(neek) op het starteiland (starttoren).

22.3 Gecombineerde zitting

Protesten ingediend na afloop van de laatste wedstrijd worden in een gezamenlijke zitting van de jury en Zeilraad behandeld en beslist.

22.4 Bindende beslissing

De beslissingen van de zeilraad op een hoger beroep zijn bindend voor de puntentelling.



WEDSTRIJDBEPALINGEN S.K.S.

Inhoud

WEDSTRIJDBEPALINGEN S.K.S.....	1
Artikel 1 Verplichte mededelingen.....	2
Artikel 2 Starttijd, uitstel, afbreken, afgelasten, van onwaarde verklaren	2
Artikel 3 Startseinen	2
Artikel 4 Startmethodes	3
Artikel 5 Seinen	4
Artikel 6 Wedstrijdgebied	4
Artikel 7 De te varen baan	5
Artikel 8 Staken van de wedstrijd.....	5
Artikel 9 Het uitzetten van de baan	5
Artikel 10 Gebieden die Hindernissen zijn.....	5
Artikel 11 Verleggen van merktekens van de baan-, en markeringsboeien.	6
PUNTENTELLING VOOR DE KAMPIOENSWEDSTRIJDEN	6



Artikel 1 Verplichte mededelingen

De wedstrijdcommissie dient tenminste 3 uur voor het begin van de wedstrijd op een vooraf bekend te maken plaats zitting te houden, teneinde aan de schippers, de jury en minwaarrie, alle voor de wedstrijd van belang zijnde mededelingen te doen.

Deze mededelingen dienen, evenals die betrekking hebbende op tijd en plaats van de protestbehandeling en de prijsuitreiking, behalve mondeling ook schriftelijk te worden verstrekt. Van de eerste zin genoemde 3 uur kan worden afgeweken indien de wedstrijd aanvangt op een eerder tijdstip dan 14.00 uur.

Artikel 2 Starttijd, uitstel, afbreken, afgelasten, van onwaarde verklaren

- 2.a Het waarschuwingssein van de wedstrijd is vastgesteld op 14.00 uur tenzij een ander tijdstip is bekend gemaakt door het bestuur van de S.K.S. Voor de in Artikel 16 van het Huishoudelijk Reglement onder 1 genoemde inhaalwedstrijd is dit om 11.00 uur.
- 2.b De wedstrijdcommissie mag een wedstrijd uitstellen wanneer de omstandigheden daartoe aanleiding geven.
Het Voorbereidingssein dient uiterlijk om 15.55 uur worden gegeven, tenzij anders aangegeven in de lokale bepalingen.
- 2.c Wanneer de minwaarrie adviseert tot afgelasten van de wedstrijd, is de wedstrijdcommissie verplicht dit advies op te volgen.
- 2.d Gebrek aan wind kan eveneens een reden zijn tot uitstel of afgelasten.
- 2.e De wedstrijdcommissie is gerechtigd een reeds aangevangen wedstrijd af te breken of af te gelasten, wanneer de omstandigheden naar haar oordeel dit noodzakelijk maken. Een afgebroken wedstrijd kan desgewenst opnieuw worden gestart. De wedstrijdcommissie is alsdan gerechtigd een nieuwe startprocedure in gang te zetten, te beginnen met het voorbereidingssein.
- 2.f De jury kan het S.K.S.-bestuur adviseren een gezeilde wedstrijd van onwaarde te verklaren voor het puntenklassement, wanneer aan de uitkomst van de betreffende wedstrijd naar haar oordeel geen waarde mag worden toegekend voor het behalen van het Kampioenschap.

Artikel 3 Startseinen

De startseinen worden als volgt gegeven.

Waarschuwingssein (10 minutensein); twee schoten en hijsen van twee gele boeien.

Voorbereidingssein (5 minutensein); één schot en strijken van één gele boei;

Startsein; één schot en strijken van overgebleven gele boei.

Aan het wegblijven van het geluidsignaal mag geen betekenis worden gegeven, het visuele sein is bepalend.



Artikel 4 Startmethodes

4.a Start van het nummer.

- 4.a.1 De onderlinge afstand van de nummerborden moeten ten minste 30 meter zijn. Wanneer dit niet te verwezenlijken is, dan moet de afstand toch zo groot mogelijk zijn.
- 4.a.2 Voor de eerste wedstrijd wordt de startvolgorde van de skûtsjes bepaald door middel van een vrije loting. Voor de tweede wedstrijd wordt de startvolgorde tegengesteld aan de startvolgorde van de eerste wedstrijd, b.v. 1 wordt 14, 2 wordt 13, 3 wordt 12, enz.
- 4.a.3 De skûtsjes dienen traditiegetrouw zodanig afgemeerd te worden, dat de nummerborden zich ter hoogte van de masten bevinden
- 4.a.4 Bij de start van het nummer mogen geen hulpmiddelen worden gebruikt om de skûtsjes op gang te brengen anders dan het éénmalig gebruik van één vaarboom. De wedstrijdcommissie kan in overleg met de schippers anders beslissen. In dat geval moet van tevoren schriftelijk worden vastgesteld op welke wijze en in welke mate het gebruik van hulpmiddelen bij de start is toegestaan.

4.b Start met een startlijn.

- 4.b.1 Inrichting: de startlijn is een denkbeeldige lijn tussen twee merktekens.
- 4.b.2 Lengte: de startlijn moet van voldoende lengte zijn, waartoe 20 meter per deelnemend skûtsje aanbevolen wordt.
- 4.b.3 Te vroege start: wanneer 1 of meerdere skûtsjes te vroeg starten wordt dit kenbaar gemaakt vanaf het startschip door na het startsein het onmiddellijk hijsen van een witte vlag met blauw kruis en enkele stoten op een luchthoorn en het tonen van de terugroepnummers van de te vroeg gestarte skûtsjes. Dit geldt ook indien de buiten om regel (Gele vlag met Zwarte stip) van toepassing is. De Buiten om regel blijft van toepassing. Zo mogelijk worden de terugroepnummers ook getoond op een contra-startschip maar daaraan kunnen geen rechten worden ontleend.
- 4.b.4 Ongeldige start: wanneer een aantal niet te identificeren skûtsjes te vroeg starten, dient de wedstrijdcommissie de start ongeldig te verklaren. Dit wordt kenbaar gemaakt door het lossen van twee schoten en door het hijsen van een rode bal. Zo mogelijk wordt dit tevens kenbaar gemaakt, door voor de skûtsjes langs te varen met een commissie boot met een rode vlag. Het nieuwe voorbereidingssein volgt 1 minuut na het strijken van de rode bal. Het strijken van de rode bal wordt kenbaar gemaakt door het lossen van één schot. In afwijking van Artikel 3 (v/d wedstrijdbepalingen: Startseinen) geldt het hijsen van één gele boei als visueel voorbereidingssein.
- 4.b.5 De maximale tijd dat de startlijn blijft liggen, is totdat het aantal deelnemende skûtsjes het 1e merkteken van de baan heeft gerond of aan de strafverplichting van de individuele terugroep heeft voldaan.



Artikel 5 Seinen

Onderstaande op het startschip/ de starttoren duidelijk getoonde en hoorbaar gemaakte seinen hebben de volgende betekenis: (Aan het wegblijven van een geluidsignaal mag geen betekenis worden gegeven, de visuele seinen zijn bepalend.)

- 5.a Witte vlag: Uitstel voor onbepaalde tijd (zie artikel 2 b)
Bij hijsen één schot. Bij strijken één schot.
Het waarschuwingsein volgt 1 minuut na het strijken van de witte vlag.
- 5.b Gele vlag: De startprocedure of gestarte wedstrijd is afgebroken.
Bij hijsen twee schoten. Bij strijken één schot.
Het eventuele voorbereidingsein volgt 1 minuut na het strijken van de gele vlag. De deelnemers dienen in de buurt van het startschip te blijven in afwachting van een eventuele nieuwe startprocedure.
- 5.c Gele vlag met Zwarte stip: Buiten om regel.
Gehesen gelijktijdig met het voorbereidingsein en naar beneden gehaald 1 minuut voor de start: Wanneer een skûtsje zich aan de baanzijde van de startlijn bevindt gedurende de laatste minuut voor het startsein, moet hij terugkeren naar de startzijde van de startlijn door over de verlengden van de startlijn te zeilen.
Het strijken van de Gele vlag met zwarte stip wordt vergezeld door 1 korte hoornsignaal.
- 5.d Wit/blauw geblokte vlag:
De wedstrijd is afgelast.
Bij hijsen drie schoten.
- 5.e Witte vlag met blauw blok:
De wedstrijd wordt afgekort. Deze vlag wordt getoond bij een merkteken van de wedstrijd baan waar de wedstrijd wordt afgekort, of bij een uitgelegde lijn van aankomst.
- 5.f Witte vlag met blauw kruis: Individuele terugroep
Gehesen na het startsein: Individuele terugroep, vergezeld met enkele stoten op een luchthoorn.
Deze vlag moet getoond blijven tot alle te vroeg gestarte skûtsjes geheel naar de startzijde van de startlijn of de verlengden daarvan zijn gezeild.
- 5.g Geel/rood gestreepte vlag:
Advies: draag persoonlijk drijfvermogen.
Niet later dan het waarschuwingsein mag het wedstrijdcomité aangeven dat het dragen van persoonlijk drijfvermogen wordt geadviseerd.

Artikel 6 Wedstrijdgebied

Het wedstrijdgebied wordt begrensd door natuurlijke hindernissen en markeringsboeien. Het publiek dient buiten de lijn van rode markeringsboeien te blijven, de skûtsjes dienen binnen de lijn van rode en gele markeringsboeien te blijven. Gele markeringsboeien kunnen tijdens de wedstrijd worden uitgelegd en/of verhaald, bijvoorbeeld als extra buffer voor het publiek of als kunstmatige hindernis om het competitie-element te vergroten.



Artikel 7 De te varen baan

7.a Bekendmaking.

Aan de schippers moet een duidelijke kaart van de baan ter hand worden gesteld.

7.b De wedstrijdcommissie is gerechtigd om gebruik te maken van meerdere banen. De te varen baan A t/m E wordt aangegeven d.m.v. een geel bord met zwarte letters, getoond op het startschip / starttoren.

7.b.1 Baan A of B (Zandloperbaan) ondersteund met de Friesche vlag.

7.b.2 Baan C of D (Driehoeksbaan) ondersteund met de Nederlandse vlag.

7.b.3 Baan E (Baan met 1 bovenboei en een wegbrengboei, en onder een Poort) ondersteund met een Plaatselijke vlag.

7.b.4 Lokaal bepaalde banen indien omschreven in de Lokale bepalingen ondersteund met een Plaatselijke vlag.

De te varen baan dient voor het waarschuwingssein te worden aangegeven. In geval van een ongeldige start dan wel een afgebroken start of afgebroken wedstrijd mag bij een nieuwe start worden gekozen voor een andere te zeilen baan. De eerste route begint, na de start, bij het rondenvan het eerste merkteken van de te zeilen baan.

7.c Duur van de wedstrijd.

De wedstrijdorganiserende commissie dient er naar te streven dat een wedstrijd niet langer duurt dan 2 tot 3 uur en moet met het oog daarop in voorkomend geval tijdig maatregelen tot afkorten treffen. De wedstrijd bevat tenminste 1 volledige wedstrijdbaan (route) en duurt tenminste 1 uur.

7.d Afkorten.

Wanneer de omstandigheden daartoe aanleiding geven mag de wedstrijd worden afgekort. Op het startschip dient dan de afkortingsvlag, witte vlag met blauw blok (vlag S) duidelijk zichtbaar te worden getoond.

7.e De volgorde van binnenkomst van de skûtsjes bepaalt dan de uitslag van de wedstrijd. Een wedstrijd waarvan minder dan een route is gevaren telt niet mee voor het kampioenschap. De eerste route begint, na de start, bij het rondenvan het eerste merkteken van de te zeilen baan.

7.f Lijn van aankomst

De lijn van aankomst dient zo mogelijk aan het eind van een kruisrak te worden uitgelegd

Artikel 8 Staken van de wedstrijd

Een skûtsje dat om welke reden dan ook de wedstrijd staakt, dient zo spoedig mogelijk de wedstrijdcommissie daarvan in kennis te stellen.

Artikel 9 Het uitzetten van de baan

De te zeilen baan moet duidelijk en overzichtelijk worden aangegeven. De markeringsboeien, waarbuiten de skûtsjes niet mogen komen, dienen oordeelkundig te worden uitgelegd.

Artikel 10 Gebieden die Hindernissen zijn.

Bij de wedstrijden te Terherne, Wâldsein en Snits mogen deelnemers niet in de vaargeul komen. Deze vaargeul wordt gedefinieerd als een hindernis.



Artikel 11 Verleggen van merktekens van de baan-, en markeringsboeien.

Een wedstrijdcommissie heeft het recht om, tijdens de wedstrijd één of meerdere merktekens van de baan of markeringsboeien te verleggen met in achtneming van de globale aanduiding zoals aangegeven op de verstrekte baankaart, dit om bij een windschifting een betere wedstrijdbaan te creëren.

Het verleggen van een merkteken of markeringsboei dient te geschieden voordat het eerste skûtsje in het rak op weg naar het betreffende merkteken komt.

PUNTENTELLING VOOR DE KAMPIOENSWEDSTRIJDEN

Er zijn twee soorten punten:

- wedstrijdpunten
 - strafpunten (niet aftrekbaar).
1. Het eerst gefinishte skûtsje krijgt 0,9 wedstrijdpunt, het tweede 2 wedstrijdpunten, het derde 3 wedstrijdpunten, enz. Dit onder voorbehoud van het navolgende
 2. Skûtsjes die het recht hebben deel te nemen, maar bij de wedstrijd niet starten, krijgen voor deze wedstrijd evenveel wedstrijdpunten als er skûtsjes voor de competitie ingeschreven staan.
 3.
 - a. Een skûtsje dat door averij of letsel van een van de opvarenden, ontstaan door eigen toedoen ofomstandigheden, de wedstrijd niet start of staakt, krijgt evenveel wedstrijdpunten als er skûtsjes voor de competitie ingeschreven staan.'
 - b. Een skûtsje dat de wedstrijd niet kan uitzeilen door averij als gevolg van een overtreding door een ander, kan voor deze wedstrijd zoveel wedstrijdpunten krijgen als zijn gemiddelde over alle overige wedstrijden. Dit gemiddelde, berekende cijfer, wordt naar boven afgerond zodra de waarde na de komma (het honderdste cijferdeel) boven de 0 komt. Het onder b genoemde kan alleen worden bepaald indien er een toegekende uitspraak is op grond van een geldig protest en indien de averij is vastgesteld door de Kommissie Amels, die direct gelegenheid moet krijgen om de averij te beoordelen. Het SKS bestuur bepaalt op advies van de Kommissie Amels of voor de betreffende wedstrijd het gemiddelde kan worden toegekend. De betreffende schipper dient na het ontstaan van averij door een ander, bij het verlaten van de wedstrijd, direct de wedstrijdcommissie te informeren.
 - c. Kan het in 4 bedoelde skûtsje de volgende wedstrijd weer niet deelnemen als gevolg van deze averij, dan krijgt het voor deze wedstrijd en eventueel daaropvolgende wedstrijden, evenveel wedstrijdpunten als het laatst aankomende skûtsje.
 4.
 - a. Als in verband met een begane overtreding een tegen een skûtsje ingediend protest wordt toegewezen, dan worden aan dat skûtsje zoveel wedstrijdpunten toegekend als er schepen zijn die zijn ingeschreven voor (deelnemen aan) de competitie.
 - b. Erkent een skûtsje de overtreding door direct na het begaan hiervan de wedstrijd te verlaten, dan krijgt het zoveel wedstrijdpunten als er skûtsjes die zijn ingeschreven voor (deelnemen aan) de competitie.
 - c. Punten behorende bij een vervangende straf. (zoals bedoeld in Art: 20.12).
Een vervangende straf bestaat uit het toekennen van 3 extra wedstrijdpunten.
Een vervangende straf kan meerdere keren voorkomen in een wedstrijd, maar het maximale aantal wedstrijdpunten in een wedstrijd is 14.
 - d. Artikel 20.4 is van toepassing



5. Onder verwijzing naar het Originaliteitsreglement onder bijlage 1; "Sancties door het S.K.S. bestuur geldend per 2004.", worden
 - Voor het in strijd handelen met het bepaalde onder A 14 + 7 strafpunten (totaal dus 21 niet aftrekbaar) toegekend voor de betreffende wedstrijd. Herhaling van strijdig handelen met het bepaalde onder A leidt tot uitsluiting voor de rest van de wedstrijdenreeks.
 - Voor geconstateerde overtredingen tegen het bepaalde onder B, 14 strafpunten (niet aftrekbaar) voor de betreffende wedstrijd toegekend.
 - Voor geconstateerde overtredingen tegen het bepaalde onder C, 3 strafpunten (niet aftrekbaar) , buiten het dag-klassement, ten laste van het totaalklassement
6. Wanneer in een wedstrijd twee of meer skûtsjes gelijk eindigen, worden de wedstrijdpunten gedeeld.
7. Van de totaal telling voor het kampioenschap mag het aantal wedstrijd punten van de slechtste wedstrijd worden afgetrokken, strafpunten mogen nooit worden afgetrokken.
8. Het skûtsje dat na de laatste wedstrijd het kleinste aantal punten heeft behaald is kampioen. Mocht er alsnog een gelijk resultaat blijven tussen twee of meer skûtsjes, dan is de volgorde van aankomst in de laatste wedstrijd bepalend.

(Als het Handboek gedrukt is vindt u achter op het kaft de startprocedures.

Is het handboek in PDF dan vindt u het als laatste pagina)



Leidraad voor standaard lokale wedstrijd bepalingen (LWB) voor een start met een startlijn.

1 Regels

- 1.1 De wedstrijdserie is onderworpen aan de regels zoals gedefinieerd in het handboek SKS.

2 Startlijn

- 2.1 De Startlijn zal liggen tussen twee rode merktekens van de startlijn.

3 Baan

- 3.1 De te zeilen banen, alsmede de volgorde waarin de merktekens moeten worden voorbijgevaaren, de kant waar elk merkteken moet worden gehouden en de wijze waarop de baan wordt aangegeven, zijn beschreven in bijlage A LWB. (baankaarten)
- 3.2 Het eerst te ronden merkteken van de baan vanuit de start is voorzien van een geel/groene top.
- 3.3 Overige bijzonderheden:

.....

.....

.....

4 Finish

- 4.1 De finishlijn zal liggen tussen de twee rode merktekens van de finishlijn dan wel tussen rood merkteken en een merkteken van de baan zoals beschreven in bijlage A LWB.

5 Protesten

- 5.1 Protestformulieren moeten worden ingediend in..... binnen de omschreven protesttijd van artikel 20.3 en 21.3 van het wedstrijdreglement.

6 Prijzen

- 6.1 De prijsuitreiking vindt plaats om uur in het..... protestbehandelingen voorbehouden.

7 Overige gerelateerde wedstrijd zaken.

- 7.1 Telefoonnummer wedstrijdcommissie:
- 7.2 Standplaats: eventuele ambulance.....
- 7.3



Leidraad voor standaard lokale wedstrijd

bepalingen (LWB) voor een start van het nummer.

Wal start

1 Regels

- 1.1 De wedstrijdserie is onderworpen aan de regels zoals gedefinieerd in het handboek SKS.

2 Start.

- 2.1 De Start vindt plaats in de " " van het nummer.

Minimaal een uur voor de start dienen de deelnemers afgemeerd en aanwezig te zijn.

Nummer ter hoogte van de mast.

Alle leufers van de fok moeten zo dicht mogelijk bij het aangrijpingspunt van de voorstag op de loefbiter liggen, zonder dat dit wordt belemmerd door het fokkeval of iets anders dan deze fok. Het zeil moet op de luiken liggen van het laadruim. De rabanden en de gaffelbek moeten op de mastkoker rusten. Het nokbeslag van de gaffel moet op de luiken van het laadruim rusten. Pas na het startschot zeil en fok opdraaien en eenmalig afzetten met 1 vaarboom.

Wanneer het zeil en gaffel niet geheel op de luiken dan wel de fok voor het startschot niet geheel op het dek ligt en eerder worden opgedraaid, dan wordt dit gezien als zijnde te vroeg gestart.

De te vroeg gestarte skûtsjes moeten, voor het ingaan van, achter het laatst zeilende skûtsje aansluiten.

2.2 Sleepstart

Voor de sleepstart wordt de normale startprocedure gevolgd. De sleepboot begint op het startschot te trekken.

Voor de sleepverbinding mag alleen het touw conform omschreven in artikel U1 van het Originaliteitsreglement worden gebruikt. De onderlinge afstand dient overéén te komen met de afstand aangegeven door het merk, aangebracht op het sleeptouw. Dit merk dient gelijk met de bolder gevoerd te worden. Tijdens het slepen moeten alle leufers van de fok zo dicht mogelijk bij het aangrijpingspunt van de voorstag op de loefbiter liggen, zonder dat dit wordt belemmerd door het fokkeval of iets anders dan deze fok. Het zeil moet op de luiken liggen van het laadruim. De rabanden en de gaffelbek moeten op de mastkoker rusten. Het nokbeslag van de gaffel moet op de luiken van het laadruim rusten. Na een geluidsein van de sleepboot wordt de sleep losgegooid en mogen de zeilen pas worden opgedraaid.

Wanneer de zeilen eerder worden opgedraaid wordt dit gezien als zijnde te vroeg gestart.

Indien van een sleepstart gebruik wordt gemaakt, wordt voor het waarschuwingsein dit kenbaar gemaakt door 3 langgerekte geluidsseinen vanaf de sleepboot en mondeling meegedeeld aan de schippers

3 Baan

- 3.1 De te zeilen banen, alsmede de volgorde waarin de merktekens moeten worden voorbijgevaren, de kant waar elk merkteken moet worden gehouden en de wijze waarop de baan wordt aangegeven, zijn beschreven in bijlage A LWB. (baankaarten)
- 3.2 Het eerst te ronden merkteken van de baan vanuit de start is voorzien van een geel/groene top.



Overige bijzonderheden.....

Als de boei in de "Folkertsloot" en of "Langesloot" laverend wordt aangezeild dient men bij het rondenvan deze boei over stuurboord na het rondende bakboordwal te houden. Wordt de boei over bakboord gerond dan dient men na het rondende stuurboordwal te houden.

Wanneer na het over SB rondenvan de genoemde boei moet worden gelaveerd dan dient men voor het rondende, in het ruim windse rak de bakboordwal te houden. Wordt de boei over BB gerond dan dient men voor het rondende stuurboordwal te houden.

Een Commissieboot, herkenbaar aan een blauwe commissievlag, vaart voor de skûtsjes uit en geeft hiermee de te varen route aan, een andere boot kan deze taak overnemen en blijft herkenbaar aan genoemde vlag.

4 Finish

- 4.1 De finish vindt plaats bij aankomst van het betreffende nummerbord voor elk skûtsje afzonderlijk.

5 Protesten

- 5.1 Protestformulieren moeten worden ingediend in binnen de omschreven protesttijd van artikel 20.3 en 21.3 van het wedstrijdreglement.

6 Prijzen

- 6.1 De prijsuitreiking vindt plaats om uur in het protestbehandelingen voorbehouden.

7 Overige gerelateerde wedstrijd zaken.

- 7.1 Telefoonnummer wedstrijdcommissie:.....
7.2 Standplaats: eventuele ambulance:
7.3



WEDSTRIJD GERELATEERDE ZAKEN

Inhoud

WEDSTRIJD GERELATEERDE ZAKEN	1
Vaste terugroepnummers van de 14 S.K.S. Skûtsjes	2
Gedagsregels na omslaan van een skûtsje tijdens een wedstrijd van de S.K.S.	3
Algemeen:	3
Overzicht samenstelling jury en zeilraad	4
Jury	4
Zeilraad	4
Hoger beroep	4
Bindende bepalingen	5
Afspraken met wedstrijdcommissies	6
Aanbevelingen voor wedstrijdcommissies	7
Algemeen.	7
Vorbereiding	7
Wedstrijdbaan	7
Checklist Skûtsjewedstrijd	8
Algemeen	8
Vergunningen	8
Routebespreking	8
Commissie	8
Startschip	8
Ligplaatsen van de persboot	9
Aanwijzingen voor de "minwaarrie"	10
De commissie (Minwaarrie) bestaat uit:	10



Vaste terugroepnummers van de 14 S.K.S. Skûtsjes

Nr.	Teken	Naam	Skûtsje	Schipper
1		Eildert Sietez	Akkrum	Pieter Meeter
2	D	Twee Gebroeders	Drachten	Jeroen Pietersma
3		d'Halve Maen	Drachten	Klaas Westerdijk
4	E	Twee Gebroeders	Earnewâld	Gerhard Pietersma
5	G	Doarp Grou	Grou	Douwe Azn. Visser
6	H	Gerben van Manen	It Hearrenfean	Sytze Brouwer
7		It Doarp Huzum	Huzum	Johannes Meeter
8	J	Oeral Thús	De Jouwer	Rinus de Jong
9		De Jonge Jan	Langwar	Harmen Brouwer
10		Rienk Ulbesz	Leeuwarden	Willem Zwaga
11	L	Lemster Skûtsje	De Lemmer	Albert Visser
12		De Sneker Pan	Snits	Jappie Dzn. Visser
13		Súdwesthoek	Starum	Auke de Groot
14	W	Klaas van der Meulen	Wâldsein	Klaas van der Meulen

Gedragsregels na omslaan van een skûtsje tijdens een wedstrijd van de S.K.S.

Actie	Uitvoerende
Tellen van het aantal personen die zich aan boord bevonden en nagaan of medische hulp is gewenst (blijf rustig, hulp c.q. bijstand is al onderweg).	Schipper
Een deel van de bemanning (van het omgeslagen skûtsje) moet van boord worden gehaald en aan boord van een hulpvaartuig worden gebracht. Zij moeten plaatsnemen op het voordek van het hulpvaartuig.	Stand-By boot
2 à 3 bemanningsleden (schipper/fokkenist/lierenman) blijven zo mogelijk aan boord van het skûtsje voor bijstandverlening. Vanaf het hulpvaartuig worden de te verrichten werkzaamheden opgedragen.	Schipper i.o. Schipper hulpvaartuig
De rest van de bemanning wordt van boord gehaald van het skûtsje en blijft aan boord van de stand-by boot (evt. medische hulp wordt opgeroepen door het hulpvaartuig)	Stand-by boot Hulpvaartuig
Melding van de situatie van de bemanning aan het thuisfront.	Schipper
De aan boord van het skûtsje zijnde (overgebleven) bemanningsleden maken mede op aanwijzing van het hulpvaartuig alles los (tuigage/ lieren/ pallen/ schoten). Kraanlijn en hals vast laten. Zij verlenen bijstand aan het hulpvaartuig voor het vastmaken van de trossen om de mast en de achterste bolder. Nadat "vastgemaakt" is nemen deze bemanningsleden plaats op het voordek (d.i. voordat het hulpvaartuig begint te trekken). Nb. Niet in de buurt van de zwaarden plaatsnemen.	Schipper C.s.
Overeind trekken	Hulpvaartuig
Na het overeind komen: ☐ Achterste tros losmaken en die tros weer vastmaken om de voorste bolder, voor "vasthouden" aan het hulpvaartuig om eventueel te slepen en in de wind houden ☐ Alles controleren en vastzetten zoals Tuigage Lieren/ Schoten etc. ☐ Tros om de mast weer losmaken	Schipper C.s.
De bemanning weer aan boord	Stand-by boot
Schade opnemen en verslepen naar de wal	Schipper S.s.

Algemeen:

- ☐ Spring nooit overboord in verband met de in werking zijnde schroef van het hulpvaartuig
- ☐ Volg altijd de instructies van de schipper en schipper van de hulp vaartuigen
- ☐ Overleg eerst voor je zelf actie onderneemt



Overzicht samenstelling jury en zeilraad

Jury

H.Frankema	Voorzitter
A. van der Meulen	
E. Lok	
A. Salverda	

Zeilraad

O.F. Brouwer	Voorzitter
O.A. Zweep	
P. de Jonge	

Hoger beroep

Eventuele hoger beroepszaken van de eerste week worden behandeld op de maandag (wedstrijddag Wâldsein) om 9.00 uur in het MFC "De Driuwpoelle" te Wâldsein. De hoger beroepszaken van de tweede week worden behandeld op de slotdag om 9.00 uur in "It Foarunder" op het Kolmeersland/Starteiland te Snits.



Bindende bepalingen

Welke in het verleden zijn vastgesteld door jaarvergaderingen van de S.K.S., behorende bij het wedstrijdreglement.

1. Tijdens de wedstrijd te Snits wordt het merkteken bij Herengat dusdanig gelegd, dat het Herengat openblijft.
2. Het wedstrijdveld is met oranje/rode boeien afgebakend. In voorkomende gevallen kan het wedstrijdveld nog extra worden afgebakend door middel van het leggen van een reeks gele boeien. Het is de deelnemers niet toegestaan buiten deze boeien te komen. Evenmin is het toegestaan tussen concentraties van schepen, die door ambtenaren van de Rijkspolitie te Water en Provinciale Waterstaat een ligplaats hebben toegewezen gekregen, door te varen.
3. De wedstrijdcommissie dient ervoor te zorgen, dat de merktekens van de baan op ruime afstand liggen van de wal en/of markeringsboeien.
4. Het startschip dient op ruime afstand (min. 25 meter) van de startboei te liggen.
5. De startboeien en het eerste merkteken van de baan mogen na het voorbereidingssein niet meer verlegd worden (de wedstrijd dient dan uitgesteld te worden).
6. Het eerste te ronden merkteken van de baan vanuit de start is voorzien van een geel/groene top; op plaatsen waar geen sprake is van een vrije start behoeft deze regel niet te gelden.
7. De wedstrijdcommissies kunnen, binnen de grenzen van het reglement, bijzondere aanvullende bepalingen maken op voorwaarde dat deze minstens twee uur voor de aanvang van de wedstrijd bij alle schippers bekend zijn (bv. voorvaren eerste route door commissieschip, gebruik fokkeloet, bepaalde wal houden op aangegeven deel van de route).
8. De routebespreking vindt steeds plaats te 11.00 uur precies, tenzij vooraf anders is overeengekomen en bekend gemaakt.
9. De wedstrijdcommissie dient tijdens de routebespreking plaats en tijdstip van de prijsuitreiking bekend te maken (bij voorkeur zo spoedig mogelijk na afloop van de wedstrijd).
10. Tijdens de wedstrijden is een hulpvaartuig aanwezig om skûtsjes, die in problemen zijn geraakt hulp te bieden.
11. Tijdens de wedstrijden zijn 3 Reddingbrigade medewerk(st)ers op het wedstrijdwater aanwezig (schipper en twee eigen EHBO-ers) voor medische hulp. De wedstrijdcommissies dienen aan te geven aan de Reddingsbrigade medewerk(st)ers de plaats, waarvandaan eventuele gewonden per ambulance opgehaald moeten worden;
12. Tijdens de startprocedure is een "contra" schip bij een der startboeien aanwezig die alleen op aanwijzingen van de wedstrijdcommissie in actie komt.
13. Tijdens de kampioenswedstrijden kunnen alle skûtsjes worden uitgerust met een transponder of vergelijkbaar technisch middel, zodat via het zogenaamde track en trace systeem de wedstrijden live via internet kunnen worden gevolgd. Uitgezonderd technische problemen transponders of problemen met de leverancier van het systeem. In de praktijk zijn de beelden tot op 5 meter nauwkeurig, wat betekent dat er een afwijking tussen 2 skûtsjes van 10 meter kan zijn. Gebruik van de beelden is daarom bij protest situaties of andere wedstrijd gerelateerde zaken niet mogelijk.
14. Indien er tijdens het kampioenschap gebruik wordt gemaakt van transponders dan zijn volgende voorwaarden van toepassing.
15. Namens het SKS bestuur is iemand aangewezen als verantwoordelijke voor het Tracking Proces;
16. Voor vragen en advies is deze verantwoordelijke of een vervanger aanwezig bij de route bespreking en tijdens de wedstrijd op het startschip
17. De door de SKS beschikbaar gestelde transponder is verplicht aan boord tijdens de wedstrijd
18. Elke schipper draagt zorg voor en is verantwoordelijk voor een goede en veilige plaatsing op het skûtsje. Dit moet zo gedaan worden dat de kans op beschadiging of verlies, ook bij calamiteiten, tot een minimum wordt beperkt.
19. De positie en de plaatsing van de transponder is vooraf bepaald. De transponder dient te worden geplaatst op of tegen de roef, in of in onmiddellijke nabijheid van de schoorsteen
20. Zijn er vragen of twijfel over de juiste plaatsing aan boord dan kan de hulp van het Tracking Team worden ingeroepen om tot een goede en veilige plaatsing te komen



21. Direct na de finish wordt de transponder losgemaakt en teruggegeven aan het Tracking Team dat met een rib langszij komt.

Afspraken met wedstrijdcommissies

1. Afspraken op de routebespreking die afwijken van het wedstrijdreglement, moeten op de routekaart vermeld worden, voordat deze aan de schippers wordt uitgereikt.
2. Als er verschillende banen gezeild kunnen worden geef deze dan via optische seinen (vlaggen) op de routekaart aan. In volgorde kunnen hiervoor worden gebruikt: de Nederlandse vlag, de Friese vlag, de S.K.S. vlag, een gemeente vlag. Indien dit laatste het geval is dient bij de route bespreking te worden aangegeven hoe deze vlag er uit ziet.
3. De aanlooproute bij een vrije start zal niet van invloed zijn op het meetellen van de wedstrijd voor het kampioenschap.
4. Vertel op de routebespreking waar de persboot ligt (service aan de pers). Elke commissie zorgt voor een goed bereikbare ligplaats voor de persboot.
5. In verband met overleg met Provinciale Waterstaat worden Radio- en Televisiezaken centraal door het S.K.S.-bestuur gecoördineerd in overleg met de wedstrijdcommissie.
6. In verband met portofooncontact tussen startschip en juryboten worden geen gasten en persmensen op deze schepen toegelaten.
7. De wedstrijd duurt normaal ca. twee tot drie uur. Hierover zijn afspraken gemaakt met officiële instanties in verband met het publiek op en om het wedstrijdwater. De wedstrijdcommissie moet ten alle tijde rekening houden met de laatste skûtsjes. Als er een keuze gemaakt moet worden, is het beter dat de wedstrijd korter duurt dan langer.
8. De wedstrijdcommissie is verantwoordelijk voor de einduitslag, dat wil zeggen dat zij de uitslag van eventuele protesten afwacht en deze zonodig aan niet verschenen schippers mededeelt.
9. Het is niet toegestaan entreekaartjes zelfstandig in prijs te verhogen. Advies is parkeren vrij te laten.
10. Verteringen van gasten is bij de routebespreking voor rekening van de wedstrijdcommissie. Voor de S.K.S. algemeen in dienst zijnde functionarissen kunnen hun eten bij de S.K.S.-penningmeester declareren.
11. Geef duidelijk aan waar de volgboot moet liggen. Eventueel op de voorgaande wedstrijddag deze informatie op een routebespreking melden.
12. Tijdens de routebespreking zijn er 14 gereserveerde plaatsen voor de schippers.



Aanbevelingen voor wedstrijdcommissies

Algemeen.

Begin de routebespreking exact om 11.00 uur en probeer 11.30 uur klaar te zijn (niet wachten op schippers of officiële instanties).

Vorbereiding.

1. Alle voor de wedstrijd benodigde boeien zijn op het startschip.
2. Zorg voor voldoende hulp op het startschip bij uitleggen en inhalen van de boeien
3. Tijdens de wedstrijd geen "onnodige mensen" aan boord van het startschip.
4. Om de juryleden niet in hun werk te belemmeren, verzoekt het S.K.S.-bestuur u erop toe te zien, dat er geen persmensen en of gasten meevaren in de juryboten.
5. Zorg vroegtijdig op het water te zijn voor het uitzetten van de wedstrijdbaan.
6. Zet alle op de routebespreking gemaakte afspraken op papier en reik dat uit aan de schippers; e.e.a. conform de wedstriadbepalingen.

Wedstrijd baan.

1. Zorg voor een overzichtelijke route (voor schippers en publiek).
2. Zorg voor een voldoende lange in-de-windse start.
3. Zorg voor een groot kruisrak.
4. Zorg i.v.m. windrichting voor meerdere routes.
5. Een gijpboei moet zo ver mogelijk uit de wal of van de markeringsboeien liggen.
6. Bedenk steeds, dat u volgens de wedstriadbepalingen (art. 2) de mogelijkheid heeft de wedstrijd uit te stellen. Dit kan erg belangrijk zijn, indien u de route wilt wijzigen of een andere route wilt laten zeilen i.v.m. draaiende wind of te weinig wind.
Bovenstaande geldt ook als de schippers niet op tijd kunnen zijn wegens averij.
7. Houdt bij te weinig of te veel wind rekening met de tijd (ook de aankomst van de laatste), in principe moet een wedstrijd niet langer duren dan twee tot drie uur.
8. Zo enigszins mogelijk moet worden voorkomen dat bij het rondenvan merktekens moet worden gegijpt, vooral als met veel wind gevaren wordt. Voorts moet er naar worden gestreefd, dat in de baan een flink kruisrak is opgenomen, bij voorkeur te beginnen vanaf de start. Laveren in nauw vaarwater dient evenwel indien mogelijk te worden vermeden.



Checklist Skûtsjewedstrijd

Algemeen

- ☐ Administratie-afrekening
- ☐ Leiding kaartverkoop
- ☐ Personeel kaartverkoop
- ☐ Aantal toegangsbewijzen

Vergunningen

- ☐ Wedstrijdwater
- ☐ Terrein bij wedstrijden
- ☐ Parkeerterreinen

Routebespreking

- ☐ Zaal
- ☐ Aantal routekaarten
- ☐ Vermelden weghalen start en protest indienen
- ☐ Juryboten 3 stuks
- ☐ Commissieboot voor verhalen boeien
- ☐ Persboot
- ☐ Startgelden

Commissie

- ☐ Samenstelling wedstrijdcommissie
- ☐ Voorzitter op startschip
- ☐ Hulpkrachten

Startschip

- ☐ Startschot (wie)
- ☐ Wie spreekt schippers aan
- ☐ Boeien uitleggen / inhalen
- ☐ Commissie / Juryvlaggen terug



Ligplaatsen van de persboot

Grou	Hotel Oostergoo
De Feanhoop	Steiger bij Iesicht
Earnewald	De Meent
Terherne	Jachthaven De Horne
Langwar	Ingang nieuwe Jachthaven Langwar
Ealahuzen	Op een nader te bepalen plek in 't haventje
Starum	N.v.t.
Wâldsein	Loswal nabij Hotel Restaurant Wâldsein
De Lemmer	Steiger rechts buiten de Lemstersluis
Snits	Steiger Starteiland



Aanwijzingen voor de “minwaarrie”

Uitgangspunt is, dat het normaliter zeilbaar weer is, zodat de wedstrijdcommissie geen beslissing behoeft te nemen, de voorzitter behoeft in dit geval geen toestemming te verlenen. Zijn de weersomstandigheden twijfelachtig, dan dient de voorzitter vroegtijdig vast te stellen of zijn mede-commissieleden in de wedstrijdorganiserende plaats aanwezig moeten zijn.

Hij bericht dit zo spoedig mogelijk aan zijn mede-commissieleden. Tevens bericht hij, zo mogelijk voor 9.00 uur de wedstrijdorganiserende commissie, dat zij omtrent de wedstrijd een beslissing van de commissie dient af te wachten. De wedstrijdorganiserende commissie zorgt, dat het op onderstaande lijst voorkomende telefoonnummer bemand is.

De minwaarrie dient in dit geval uiterlijk 10.30 uur ter plaatse aanwezig te zijn en neemt contact op met de wedstrijdorganiserende commissie. De commissie geeft de schippers gelegenheid hun mening aan haar kenbaar te maken. De schippers dienen dit vroegtijdig te doen, opdat uiterlijk 11.30 uur een beslissing genomen kan worden.

De minwaarrie adviseert de wedstrijdcommissie. In geval van een negatief advies dient de wedstrijdcommissie dit advies op te volgen en deze beslissing is bindend.

Bij afgelasting zorgt de vertegenwoordiger van de wedstrijdcommissie ervoor, dat dit bericht via de radio (zo mogelijk) verspreid wordt. In dit geval is er geen startgeld verschuldigd.

De commissie (Minwaarrie) bestaat uit:

Pieter Brouwer Jzn,	Voorzitter
Teake van der Meulen	
Ulbe Zwaga Jzn	

PLAATS VAN SAMENKOMST iedere wedstrijddag 11.00 uur

Grou	“Theehuis”	0566 621630
De Feanhoop	Hotel “Iesicht” Hooildammen	0511 539367
Earnewald	Restaurant Wester	0511 539260
Terherne	“De Buorkerij”	0566 689372
Langwar	Hotel “De Drie Zwaantjes”	0513 499171
Starum	Multi Funct. Centr. “De Kaap”	0514 682041
Wâldsein	M.F.C. “De Driuwpoelle”	0514 591413
Ealahuzen	It Sailhus, Mardyk 11	0228 350756
De Lemmer	The British pub, Oude Sluis 7,	0514 561856
Snits Rest.	“It Foarûnder”/ Kolmeersland	0515 416712
PW10		0651 440355
PW2		0651 440353
Startschip		0650 905994

De startavond en loting voor Feanhoop en Earnewâld vindt plaats te Grou op de vrijdag voorafgaande aan de wedstrijddreks, 's avonds 20.00 uur.



Originaliteitsreglement

Originaliteitsreglement	1
A.....	6
1. Algemeen.....	6
2. Algemene uitgangspunten	6
3. Formule 2020, maximale afmetingen en meetprocedures.....	8
4. Procedure controle diepgang door de Kommisje Amels.....	13
5. Algehele controle	13
6. Aanschaf nieuw skûtsje	14
7. Afspraak/voorwaarde.....	14
8. Invoeringsregeling Formule 2020	14
B.....	14
1. Bakstagen	14
2. Ballast	14
3. Blokken	15
D.....	16
1. Denning.....	16
2. Dek (achter).....	16
F.....	16
1. Fok.....	16
2. Formule 2020	16
G.....	16
1. Gaffel.....	16
2. Gegevens van de skûtsjes	18
3. Giek.....	18
4. Gieklengte	18
5. Glijlagers	18
H.....	19
1. Hellingen (zie A2, lid 4).....	19
2. Halsen	19
K.....	19
1. Kommisje Amels.....	19

2. Kleuren.....	19
3. Knikken/Uitlijnen.....	19
4. Kraanlijn.....	19
5. Knecht.....	20
6. Keurmerk.....	20
L.....	20
1. Lenen en uitlenen van tuigage.....	20
2. Loefhouder.....	20
3. Luiwagen (fok)	20
4. Luikkleden	21
5. Loefbiter/opsteker.....	21
6. Luiken.....	21
7. Lieren.....	21
8. Lijnenplan	21
9. Lummel.....	21
M.....	21
1. Mastkoker.....	21
2. Mast (zie ook R6 en S4).....	21
3. Masttopbeslag.....	22
4. Meldingen (zie A2 lid 4 en 5)	22
N.....	23
1. Navigatiemiddelen/apparatuur.....	23
O.....	23
1. Onderwaterschip.....	23
P.....	23
1. Peilglas.....	23
R.....	24
1. Rapportage	24
2. Reclame.....	24
3. Roef.....	24
4. Roer.....	25

5. Roestvast staal	25
6. Rondhouten (zie ook M2 en G4)	25
7. Reling	26
8. Restauraties.....	26
9. Romp.....	26
S.	26
1. Sancties (zie ook Algemene uitgangspunten punt 5 en "bijlage 1").....	26
2. Staalwerk.....	26
3. Strijklatten	27
4. Stagbocht	27
5. Stevens.....	27
6. Stuit of berghout	27
7. Silhouet.....	28
T.	28
1. Touwwerk	28
2. Tuigage.....	29
U.....	29
1. Uitrusting	29
V.....	29
1. Vallen.....	29
2. Veranderingen/vernieuwingen (zie ook M4 en S2)	29
3. Vleugel (fleugel)	30
4. Voorstag.....	30
W.	30
1. Wanten	30
2. Waterstangen.....	30
3. Waterlijst/ Den.....	31
Z.	31
1. Zwaardklossen	31
2. Zwaarden	31
3. Zeilmeting	32

4. Zeilen (voorschriften tot het maken van.....)	32
Bijlage 1.....	39
1. SINTRALE KOMMISSJE SKÛTSJESILEN	39

A

1. Algemeen

- 1.1. Deze uitgave vervangt alle vorige uitgaven van het Originaliteitsreglement.

2. Algemene uitgangspunten

- 2.1. De volgende uitgangspunten worden gehanteerd:

Skûtsjes dienen origineel (in vergelijking met de vroegere beroepszeilvaart) te zijn, rekening houdend met de mogelijkheden van het wedstrijdzeilen en de vereisten van veiligheid.

- 2.2. De romp inclusief roef, de rondhouten, en verder alles wat nagelvast aan een skûtsje is, dient van het originele materiaal te zijn, t.w. hout, ijzer geklonken resp. gelast met opgelaste klinken. Dit laatste geldt alleen voor wijzigingen die uitgevoerd worden en/of zijn na 6 maart 2004.

- 2.3. De Kommissie Amels adviseert het SKS-bestuur gevraagd of ongevraagd over de originaliteit van alle al of niet genoemde onderdelen.

- 2.4. Elke voorgenomen drooglegging c.q. hellingbeurt of restauratie of verandering aan een skûtsje, aan onderdelen van exterieur of interieur of aan de zeiluitrusting dient vroegtijdig minimaal 14 dagen vooraf door of namens de eigenarencommissie schriftelijk te worden gemeld aan de Kommissie Amels. Een restauratie, reparatie of verandering mag pas worden uitgevoerd nadat hier schriftelijk toestemming voor is verleend door de Kommissie Amels in overleg met het SKS bestuur.

2.4.1. Indieningsvereisten van een melding

Bij een melding verstrekt de eigenaar in ieder geval de volgende gegevens bij een voorgenomen;

Drooglegging c.q. hellingbeurt:

Datum en tijdstip uit en in water (planning)

De reden

De locatie

Aanschaf of wijziging tuigage:

Omschrijving opdracht. (zeil of fok, m2, soort doek, reden)

Planning (start, gereed voor keuring)

Zeilmaker

Aanschaf of wijziging houtwerk:

Omschrijving opdracht

Maatvoering, model, materiaal, beslag

Planning (start, verlijming, gereed incl. beslag)

Maker (locatie)

Restauratie, verandering vernieuwing aan een skûtsje, per onderdeel van exterieur of interieur:

Omschrijving opdracht (wat, maatvoering)

Reden

Plan van aanpak (planning, locatie, periode)

Toelichting met foto/ tekening

Maker

Een melding dient op schrift of digitaal te worden aangeleverd aan amels@skutsjesilen.nl en het secretariaat van de SKS.

Alleen een volledige melding kan worden beoordeeld. Indien een melding onvolledig wordt aangeleverd zal deze niet in behandeling worden genomen en wordt deze retour gezonden

- 2.5.** Een direct noodzakelijke reparatie dient onverwijld door of namens de eigenarencommissie aan de Kommissie Amels te worden gemeld en mag pas worden uitgevoerd in overleg en na goedkeuring van de Kommissie Amels in overleg met het SKS bestuur.
- 2.6.** Afwijkingen van het originaliteitsreglement of het toepassen van zaken met betrekking waartoe een artikel tot twijfel kan leiden, dienen altijd door de eigenarencommissie dan wel via de schipper via de Kommissie Amels aan het SKS bestuur te worden voorgelegd. Zolang er twijfel bestaat en het SKS bestuur haar mening niet heeft gegeven mag er niet in afwijking of in strijd met het originaliteitsreglement worden gehandeld. Alvorens het SKS bestuur een definitief besluit neemt is er gelegenheid voor de eigenarencommissie dan wel diens schipper om haar mening over het betreffende aan het SKS bestuur toe te lichten.
- 2.7.** Het niet nakomen van bovenstaande uitgangspunten betekent dat een skûtsje niet zal worden toegelaten tot de wedstrijdserie.
Wanneer tijdens de wedstrijdserie wordt geconstateerd dat gehandeld wordt of is in strijd met de uitgangspunten en de voorschriften volgt declassering voor de wedstrijd waarin die handeling heeft plaats gevonden dan wel declassering voor alle in de serie nog te zeilen wedstrijden. Besluitvorming geschiedt door het bestuur van de SKS op voorstel van de Kommissie Amels. (zie Reglement, deel III. artikel 5 en bijlage 1 van deze voorschriften.)
- 2.8.** Vanaf 21 dagen voorafgaand aan de 1e wedstrijd te Grou, worden door de Kommissie Amels verzoeken voor wijzigingen en zeilmetingen niet meer in behandeling genomen en worden 14 dagen voorafgaand aan de 1e wedstrijd te Grou geen keuringen verricht naar aanleiding van bovengenoemde verzoeken. Metingen voor de formule 2020 moeten voor 1 mei voorafgaande aan de wedstrijdenreeks zijn uitgevoerd.
- 2.9.** Een voorstel dat van invloed kan zijn op de formule 2020 daarbij inbegrepen de silhouetverhouding mag slechts in stemming worden gebracht nadat naar oordeel van het bestuur is aangetoond dat het voorstel de werking van de formule 2020 in combinatie met de daarbij inbegrepen silhouetverhoudingen niet aan zal tasten.

3. Formule 2020, maximale afmetingen en meetprocedures

3.1. De formule voor het berekenen van het maximaal toegestane zeiloppervlak is:

$$\text{Formule 2020} = 2.15 * L_{wl} * \left(\frac{2}{3} * B_{wl} + 1.25 + 2 * T \right) * \left(\frac{\left(\frac{3.64}{B_{wl}} \right)^{3.5} + \left(\frac{0.415}{T} \right)^2 + \left(\frac{C_b}{0.69} \right)^1 + \left(\frac{S_w}{66} \right)^3}{4} \right)$$

Hierin is:

Afk.	Eenheid	Omschrijving	Bron
L_{wl}	m	Lengte waterlijn	Gemeten uit 3D Scan
B_{wl}	m	Breedte waterlijn	Gemeten uit 3D Scan
T	m	Diepgang	Gemeten uit 3D Scan – t.p.v. de peilbuis
C_b	-	Blok coëfficiënt	$\frac{\text{Gewogen gewicht}}{L_{wl} \times B_{wl} \times T}$
S_w	m ²	Nat Oppervlak	Berekend met Hydrostatische software – Orca 3D

3.2. De maximale toegestane afmetingen van een skûtsje zijn:

3.2.1. De lengte over dek gemeten van de binnenkant voorsteven op dek hoogte tot de binnenkant achtersteven op dek hoogte is maximaal 19,50 meter.

3.2.2. De breedte gemeten over de buitenkant van de wellingplaten bakboord- stuurboord is maximaal 4,00 meter

3.3. Meetprocedures ter bepaling van de invoergegevens voor de Formule 2020

3.3.1. Meten van het skûtsje

3.3.1.1. Plaats en omstandigheden

3.3.1.1.1. Overdekt op een door het SKS bestuur te bepalen plaats

3.3.1.2. Stil zoet water zonder golfslag

3.3.1.3. Minimaal aanwezig:

3.3.1.3.1. Vertegenwoordiger schip

3.3.1.3.2. Vertegenwoordiger SKS-bestuur en de Kommissie Amels

3.3.1.3.3. 2 meters (aangesteld door het SKS-bestuur)

3.3.1.4. De meting, het bepalen van de massa, het schriftelijk vastleggen van de meting, de plaats en massa van de trimballast en het bepalen van de positie van de peilbuis wordt uitgevoerd door (een) door het SKS bestuur te bepalen ter zake deskundige perso(o)n(en).

3.3.1.5. Aanbieden van het skûtsje voor de meting

3.3.1.5.1. In de trim en toestand zoals er in de wedstrijden mee wordt gezeild

3.3.1.5.2. Gestreken mast met het zwaartepunt op de mastkokerbout.

3.3.1.5.3. Fok opgerold op het voordek tussen kist en durksluik, zeil opgerold op de luiken over de roef, gaffel en giek tegen mastkoker, op de luiken aan boord

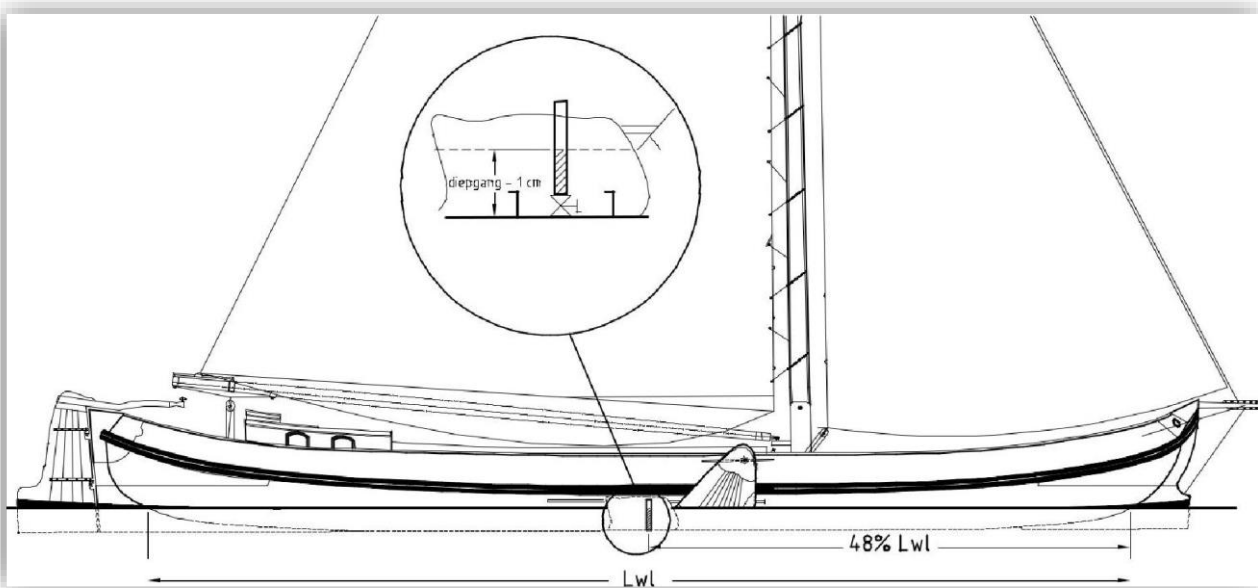
3.3.1.5.4. Schoon en droog vlak

3.3.1.5.5. Zwaarden boven water

- 3.3.1.5.6. Skûtsje ligt recht in het water zonder slagzij
- 3.3.1.5.7. Alleen trimballast is toegestaan. (zie B 2 ballast)
- 3.3.1.5.8. Schip is ledig, geen andere materialen of gereedschappen aan boord behoudens de gebruikelijke maststrijkinstallatie indien aanwezig.

3.3.1.6. Positie peilglas

De plaats van het peilglas is 48 % van de gemiddelde waterlijnlengthe gemeten vanaf het voorste snijpunt huid/ waterlijn op 20 cm uit de hartlijn aan weerszijden van de voorsteven. Komt deze afstand ($0,48 \times L_{wl}$) uit op een katespoor, dan wordt het peilglas in het midden van het voorliggende spantvak geplaatst. Het peilglas wordt in het hart van het schip geplaatst met de bocht naar achter. Voor het plaatsen van het peilglas het vlak langsscheeps en dwarsscheeps controleren



op onregelmatigheden met een rechte lat van ca. 2 meter.

3.3.1.7. Procedure bepalen inzinking

- 3.3.1.7.1. Op het schip te water worden om de waterlijn te markeren aan bakboord en aan stuurboord 5 magneten op de huid aangebracht, totaal 10.
- 3.3.1.7.2. De magneten worden op voor- en achtersteven, ter hoogte van voor- en achter- bolder, midscheeps en daartussen aangebracht op de romp, met de onderkant gelijk aan de waterlijn.

3.3.1.8. Procedure bepalen niveau peilglas

- 3.3.1.8.1. Tijdens de natte meting wordt het niveau peilbuis gemeten – hoogte water in peilbuis ten opzichte van het vlak conform de meetwijze bij 'Procedure controle diepgang door de Kommisje Amels'
- 3.3.1.8.2. Ter plaatse van de peilbuis wordt ter controle de holte handmatig opgemeten en vastgelegd. Hiervoor wordt een lijn strak gespannen boven de peilbuis tussen de uiterste hoek binnenkant romp/ dek aan bakboord en

stuurboord. De holte maat is de verticale afstand tussen de lijn en het vlak net voor de peilbuis.

- 3.3.1.8.3. Het peilbuisniveau en de holtemaat worden vastgelegd.
- 3.3.1.8.4. Gewicht van personen aan boord tijdens meten wordt eveneens vastgelegd.
- 3.3.1.8.5. Uit de digitale scan wordt eveneens de diepgang gemeten, van buitenkantschip tot waterlijn ter hoogte van de peilbuis. Deze digitaal gemeten diepgang ter plaatse van de peilbuis is de rekenmaat, deze diepgang [T] is inputparameter in de formule.

3.3.2. Droogzetten en massa bepalen

- 3.3.2.1. Het schip wordt door middel van hijsbanden of door middel van hijsogen uit het water getild.
Indien nodig wordt door middel van een hogedrukspuit de romp schoongespoten, waarbij er secuur voor gewaakt wordt dat de magneten niet geraakt worden en niet verschuiven. Eventueel de romp droog maken.
- 3.3.2.2. Het schip wordt op de 'SKS Gewicht-meetbok' geplaatst. (de Gewicht-meetbok geeft voldoende steun over de spanten). In de toestand zoals de magneten zijn aangebracht wordt de massa van het skûtsje opgenomen en vastgelegd in kg.
Let op: kraan of banden los.
Kosten voor het wegen van het skûtsje zijn voor eigenaar skûtsje

3.3.3. Scannen van een Romp

- 3.3.3.1. De scans worden uitgevoerd door een door het SKS bestuur aan te wijzen partij.
- 3.3.3.2. De scans worden uitgevoerd op een op het SKS bestuur aan te wijzen locatie.
- 3.3.3.3. Procedure inscannen rompmodel;
 - 3.3.3.3.1. Skûtsje wordt op twee dwarsbokken opgebokt – hoogte ca. 1 meter
 - 3.3.3.3.2. Skûtsje dient volledig droog te zijn.
 - 3.3.3.3.3. Scanmachine dient ingesteld te worden op vooraf vastgestelde parameters t.b.v. nauwkeurigheid.
 - 3.3.3.3.4. Voor bepaling van positie peilbuis wordt een conische prop aangebracht in de peilbuis [onderkant] – deze markeert positie en is duidelijk zichtbaar in de scan
 - 3.3.3.3.5. Magneten en peilbuisconus worden met krijtspuitbus gemarkeerd – i.v.m. zichtbaarheid
 - 3.3.3.3.6. Zeilen, mast, giek, stootwillen enz. aan dek dienen te worden verwijderd
 - 3.3.3.3.7. Skûtsje wordt door scanbedrijf gescand
 - 3.3.3.3.8. Door scanbedrijf wordt een 3D mesh opgeleverd aan SKS
 - 3.3.3.3.9. Kosten voor het scannen worden gedragen door eigenaar skûtsje
 - 3.3.3.3.10. Na scan / meetproces wordt de 3Dscan overhandigd aan de eigenaar.

3.3.4. Vaststellen input Parameters

- 3.3.4.1. Procedure bepalen lengte waterlijn (Lwl)

- 3.3.4.1.1. Skûtsje wordt in hydrostatische software ingezonken tot de diepgang van de magneten, waarbij gecontroleerd wordt dat het displacement in die toestand overeenkomt met het gewogen gewicht uit punt 3.2 hierboven, en dan op die waterlijn "doorgesneden" (het gewogen gewicht is leidend voor het vaststellen van de 'metings-waterlijn')
- 3.3.4.1.2. Aan BB en SB wordt de romp langsscheeps doorgesneden op 20 cm uit hart schip, van die lijnen wordt de lengte van de waterlijn bepaald. De gemiddelde lengte van de 2 lijnen is de lengte waterlijn Lwl, te gebruiken in de formule.
- 3.3.4.2. Procedure bepalen breedte waterlijn (Bwl)
 - 3.3.4.2.1. Uit de doorsnede waterlijn uit de 3D scan wordt de grootste breedte opgemeten – dit is de gescande buitenkant huid, waarbij eventuele deuken in de waterlijn virtueel worden gestrookt.
- 3.3.4.3. Procedure bepalen diepgang (T)
 - 3.3.4.3.1. De diepgang T wordt bepaald door de afstand tussen onderkant vlak t.p.v. peilbuis en de 'meetings-waterlijn' van het "doorgesneden" schip volgens 3D scan, zie punt 3.4.a.l.
- 3.3.4.4. Procedure bepalen nat oppervlak (S_w)
 - 3.3.4.4.1. Nat oppervlak wordt bepaald door inzinking van skûtsje in hydrostatische software
 - 3.3.4.4.2. Nat oppervlak bestaat uit het oppervlak van het onderwaterschip onder de 'meetings-waterlijn' – zonder roer
- 3.3.4.5. Procedure bepalen blok coëfficiënt (C_b)
 - 3.3.4.5.1. Met onderstaande formule wordt de blok-coëfficiënt berekend
 - 3.3.4.5.2. Het gewicht in tonnen – 3 decimalen – [1 ton = 1,000 ton]
 - 3.3.4.5.3. De Lwl, Bwl en T in meters worden afgerond ingevoerd op 2 decimalen [1meter = 1,00 m
$$C_b = \frac{\text{Gewogen gewicht}}{L_{wl} \times B_{wl} \times T}$$
- 3.3.4.6. Procedure bepalen maximaal te voeren zeiloppervlak
 - 3.3.4.6.1. Het maximaal te voeren zeiloppervlak wordt bepaald volgens de formule 2020 door een bestuurslid SKS technische zaken.
 - 3.3.4.6.2. De invoer parameters zijn bepaald volgens methoden omschreven in het Originaliteitsreglement gebaseerd op de 3D scan en de weging van het skûtsje.
- 3.3.4.7. Procedure trimballast bij meting
 - 3.3.4.7.1. Skûtsjes worden standaard wedstrijd klaar maar verder leeg aangeboden – zonder ballast
 - 3.3.4.7.2. Voor het aanbrengen van eventuele trimballast wordt deze gewogen op de meetbok.

- 3.3.4.7.3. Voor de uitvoering van de natte meting mag ten behoeve van trim verandering trimballast worden aangebracht [zie A3 – sectie B]
- 3.3.4.7.4. De trimballast wordt verankerd aan de romp, waarna gemarkeerd en vastgelegd door SKS gemachtigde uitvoerder[s]
- 3.3.4.7.5. Aangebrachte trimballast is onderdeel van het Skûtsje en mag niet verwijderd worden.
- 3.3.4.7.6. Na plaatsing van trimballast vindt de meting plaats
- 3.3.4.7.7. De kosten voor aanpassing zijn voor de eigenaar.
- 3.3.4.7.8. Na meting / berekening worden gegevens verstrekt aan de eigenaar.
- 3.3.4.8. Procedure wijzigen trimballast
 - 3.3.4.8.1. Na het wijzigen van gewicht en/of positie van trimballast moet een nieuwe meting worden aangevraagd.
 - 3.3.4.8.2. Meting vindt vervolgens plaats volgens 3.1, 3.2 en 3.4g

3.4. Wanneer meten en/ of bepalen maximaal zeiloppervlak.

3.4.1. Metingen voorafgaand aan het vaststellen van de Formule 2020

- 3.4.1.1. Ten behoeve van de ontwikkeling van de formule 2020 is de huidige vloot gemeten. Uit de verkregen gegevens worden de bijbehorende zeiloppervlakken berekend.
- 3.4.1.2. Een aan de wedstrijdreeks deelnemend skûtsje mag niet meer zeil voeren dan het door de SKS toegekende aantal vierkante meters berekend volgens de formule 2020 en moet voldoen aan de silhouetverhoudingen als omschreven in het handboek onder S7 – Silhouet.

3.4.2. Nieuw skûtsje

- 3.4.2.1. Een skûtsje welke nieuw in de vloot wordt gebracht dient te worden gekeurd, gemeten en gescand conform A3 Formule 2020 onder 3.

De kosten voor de uitvoering van keuring / meting zijn voor rekening eigenaar.

3.4.3. Wijzigingen aan de romp

- 3.4.3.1. Na elke wijziging van de rompvorm van een deelnemend skûtsje, door bijvoorbeeld restauratie, plamuren, verlengen etc., dient het skûtsje te worden gekeurd, gewogen, gescand en gemeten conform A3 Formule 2020 onder 3.
- 3.4.3.2. Als een wijziging van de rompvorm slechts beperkt of niet van invloed is op bepaalde invoerparameters van de Formule 2020 kan het SKS bestuur op advies van Kommissie Amels besluiten dat onderdelen van de meting en scan conform A3 Formule 2020 voor het bepalen van die parameters niet opnieuw uitgevoerd hoeven te worden.

3.4.4. Op aanvraag van de eigenaar

- 3.4.4.1. Een eigenaar kan een aanvraag indienen om een deelnemend skûtsje opnieuw te laten keuren en/of meten ter bepaling van het maximaal te voeren zeiloppervlak
- 3.4.4.2. Meting vindt dan plaats als omschreven bij A3 Formule 2020 onder 3.

3.4.5. Kosten

- 3.4.5.1. De kosten voortkomend uit het keuren, meten en scannen en daarvoor hellingen van een skûtsje zijn voor de eigenaar van dat skûtsje. De kosten hiervoor worden ieder jaar weergegeven in het handboek.

4. Procedure controle diepgang door de Kommisje Amels

Bij deze meting zijn alleen een vertegenwoordiger van de Kommisje Amels en een vertegenwoordiger van de bemanning aan boord.

4.1. Meetwijze:

- Controleren of de positie van het peilglas overeenkomt met de door derden gemeten waarden;
- Controleren of het vlak droog is;
- Het peilglas aanbrengen op de afsluiter;
- Met open afsluiter het peilglas doorblazen ter controle op verstoppingen;
- De verticale afstand van het vlak tot het waterpeil in het peilglas wordt gemeten;
- Bij veel golfslag het gemiddelde nemen van de hoogste en laagste stand.
- Het meten van de holte ter plaatse van de peilbuis.

De tijdens de wedstrijdenreeks gemeten diepgang moet overeenkomen met de laatste door derden, aangewezen door het SKS- bestuur, gemeten en door het SKS- bestuur geaccordeerde diepgang.

Een mindere diepgang moet worden gemeld door de Kommisje Amels aan het SKS- bestuur en deze bepaalt de sanctiemaatregel overeenkomstig bijlage 1 ("Originaliteitsreglement").

5. Algehele controle

De Kommisje Amels zal ieder jaar voor de wedstrijden de skûtsjes controleren. Dit kan uitvoerig of steekproefsgewijs op speciale punten gebeuren. Ook kan dit gedurende de wedstrijdreeks geschieden, als daartoe aanleiding bestaat. Deze controles kunnen plaatsvinden zonder berichtgeving vooraf. Aan deze controles moet medewerking worden verleend door de schipper of een andere vertegenwoordiger van de te controleren schepen. De meting van de skûtsjes en de meting voor het bepalen van het maximale zeiloppervlak worden uitgevoerd door een door het bestuur van de S.K.S. aan te wijzen, ter zake kundig, bureau, in samenwerking met de Kommisje Amels. Ook het meten van de zeilen geschiedt door dit bureau in samenwerking met de Kommisje Amels. De uitkomsten worden gerapporteerd aan het bestuur van de S.K.S. Na goedkeuring van de gegevens door het bestuur van de S.K.S. vindt de handhaving en de controle verder plaats door de Kommisje Amels. Afwijkingen worden aan het bestuur van de S.K.S. gerapporteerd. De, door het in de tweede alinea genoemde bureau, gemaakte kosten komen voor rekening van de betreffende eigenaren.

6. Aanschaf nieuw skûtsje

Indien de eigenaar overweegt een ander skûtsje aan te schaffen met het oogmerk met dit skûtsje aan de wedstrijdserie deel te nemen, spelen een aantal aspecten een rol met betrekking tot het kunnen of laten voldoen aan de eisen vervat in het "Originaliteitsreglement".

Deze aspecten kunnen voor eigenaar en schipper van groot belang zijn.

- Het bestuur van de SKS dient op voorhand haar toestemming te verlenen voor de aankoop, dit na advies van de Kommissie Amels. Dit advies dient in te houden de verwachting van de Kommissie Amels of het aan te schaffen skûtsje aan de eisen vervat in het "Originaliteitsreglement" kan gaan voldoen.
- Alleen skûtsjes met de originele rompvorm, zullen worden toegelaten. Skûtsjes waarbij in het verleden de rompvorm onaanvaardbaar is aangepast (zie R 9) zullen niet worden toegelaten. Bij twijfel ligt de bewijslast ten allen tijde bij de (toekomstige) eigenaar.
- Wedstrijdklare skûtsjes zijn praktisch niet voorhanden. Dat betekent, dat er veel gesleuteld en verbouwd moet worden. De Kommissie Amels zal vooraf een beeld moeten hebben van acties alvorens haar goedkeuring te geven. In de praktijk zal door frequent overleg tussen eigenaar en Kommissie Amels stap voor stap de situatie daarna steeds besproken en beoordeeld worden.
- Na alle aanpassingen en/of wijzigingen en de goedkeuring daarvan door de Kommissie Amels, zal er vaststelling van het maximale zeiloppervlak plaats moeten vinden. De daarvoor noodzakelijke metingen worden uitgevoerd door eerder genoemde meters, aangesteld door het bestuur van de SKS.

7. Afspraak/voorwaarde

Teneinde te waarborgen dat het aan te schaffen skûtsje in de wedstrijdserie zal worden toegelaten, dient de eigenaar in het bezit te zijn van een schriftelijke bevestiging daaromtrent van het bestuur van de SKS. Deze verklaring wordt afgegeven nadat het advies van de Kommissie Amels aan het SKS-bestuur is gevolgd door een schriftelijke verklaring van de toekomstige eigenaar dat de door de Kommissie Amels aangegeven wijzigingen/ aanpassingen overeenkomstig de wensen van de Kommissie Amels zullen worden gerealiseerd.

8. Invoeringsregeling Formule 2020

Deze invoeringsregeling is van kracht tot 1 januari 2022 waarna deze in zijn geheel komt te vervallen en uit het reglement wordt verwijderd. Een skûtsje eigenaar moet alle maatregelen nemen die redelijk zijn om aan het maximaal te voeren zeiloppervlak, vastgesteld volgens de Formule 2020, te voldoen.

B.

1. Bakstagen

Bakstagen en verplaatsbare wanten op rails zijn niet toegestaan.

2. Ballast.

Als "ballast" in het skûtsje, tijdens de wedstrijden, mag geen gebruik worden gemaakt van vloeistoffen, in welke verpakking dan ook. Zogenaamde "vaste materialen" als ballast zijn toegestaan.

Definitie en gebruik van Trim ballast

Trimballast

Trimballast mag aangebracht worden voor het verkrijgen van de gewenste trim van het schip zoals er [altijd] mee gezeild wordt. Voor trimballast geldt:

- 2.1.** Wordt afzonderlijk gewogen alvorens deze wordt aangebracht.
- 2.2.** Wordt voor de natte meting aangebracht in het lege schip.
- 2.3.** Is gepositioneerd op het vlak voor het durksluik of achter de roef.
- 2.4.** Is van [massief] staal met standaard afmeting
- 2.5.** Vierkant staal 100 x 100 x 305 mm = 24.8 Kg / blok + lassen + verf = 25 kg/blok
- 2.6.** Wordt vast gelast, gemarkeerd en gedocumenteerd door SKS aangewezen partij.
- 2.7.** Door het aanbrengen van trimballast ontstaat een trim [hoekverdraaiing] van niet meer dan 0.5 graden. (ten opzichte van de horizontale basislijn)
- 2.8.** Bij een tweede meting wordt aanwezige trimballast van de eerste meting eerst verwijderd alvorens opnieuw trimballast wordt aangebracht.
- 2.9.** Trimballast is hiermee onderdeel van het schip geworden, op basis van leeg schip met eventuele trimballast worden de parameters bepaald voor invoering in formule 2020, waarop het zeiloppervlak wordt bepaald.
- 2.10.** Wijziging van trimballast dient eerst gemeld te worden, volgens procedure wordt trimballast gewijzigd en het schip opnieuw gemeten.

3. Blokken

Alle blokken dienen van hout te zijn.

Het halende part/deel van de schoot is dat deel van de schoot waarvan het uiteinde niet aan één van de twee schootsblokken is bevestigd en dat als laatste over een schijf één van de 2 schootsblokken verlaat.

De zeilschoot moet voorzien zijn van een 2-schijfs, ongelagerd blok met hondsvot en een 2-schijfs ongelagerd "hakkeblok" zonder hondsvot. De fokkeschoot moet voorzien zijn van een 2-schijfs, ongelagerd blok en een 2-schijfs ongelagerd hakkeblok. Beide blokken van de fokkeschoot mogen zijn voorzien van een hondsvot. Het halende part van de zeilschoot mag niet als laatste (via een schijf) het hakkeblok verlaten.

Zowel het hakkeblok van de zeilschoot als het hakkeblok van de fokkeschoot wijst naar achteren. Het hakkeblok van de zeilschoot is op een vast punt op het achterdek bevestigd. Het hakkeblok van de fokkeschoot dient bevestigd te worden aan de luiwagen. Het andere blok, het fokkeschootsblok, dient door middel van zogenaamde "susterheakken" aan de fok te worden bevestigd. Voor de kraanlijn, zeilvallen, fokkeval en stag, die zich aan de mast bevinden, mogen ijzeren of roestvaststalen blokken worden toegepast. Kunststofblokken zoals tufnol o.i.d. zijn niet toegestaan. De voorstag en het fokkeval kunnen ieder over een apart blok of een vioolblok of een samenstel van twee blokken lopen, bevestigd aan de mast met een strop en/of beugel.

D.

1. Denning

Denning of ook wel "buikdenning" genoemd moet minimaal 25 mm dik zijn en zowel voor- als achter de mast "vast" bevestigd zijn over het gehele oppervlak. Houtsoort "vuren"

De controle van de peilbuis moet mogelijk blijven, doormiddel van een luik o.i.d.

2. Dek (achter)

De maximale toegestane maatvoering van het achterdek is 2.65 m (over dek gemeten in de lengterichting van het skûtsje).

F.

1. Fok

De fok mag alleen gevaren worden op de opsteker op minimaal 45 cm voor de steven.

De bevestiging op de opsteker moet zijn met sluitingen en ketting voor het stellen van de hoogte. Bij het reven mag de fok worden bevestigd op een kleinere afstand op de opsteker dan de gestelde minimale 45 cm.

Bij weinig wind mag het fokkeblok (blok met susterheaken) uit de fok worden gehaald en mag het eind van de fokkeschoot worden gebruikt om de fok te bedienen.

2. Formule 2020

De formule voor het bepalen van het maximaal toegestane zeiloppervlak is de Formule 2020, zie A3 onder 1.

G.

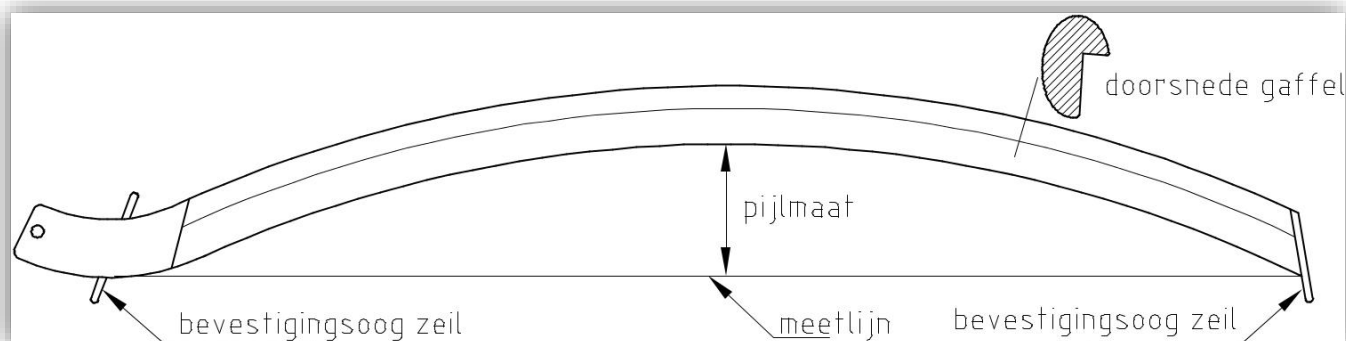
1. Gaffel

Alleen houten, bij voorkeur essenhouten, gaffels van het originele model zijn toegestaan. De gaffelbek moet één vast geheel vormen met de gaffel, verdikkingen van de gaffelbek zijn niet toegestaan.

De doorsnede van de gaffel moet een ovale vorm (zonder rechtstanden) hebben met een sponning aan bakboordzijde, ter bevestiging van het zeil. Het gaffelbeslag dient van het originele model te zijn.

De maximale gaffellengte wordt bepaald door het maximaal toegestane GBL met 2 cm marge (zie S-7 Silhouet) van het betreffende zeil + 0,15m. De minimale gaffellengte is 3,25m. De gaffellengte is de lengte van de denkbeeldige lijn (meetlijn) die loopt tussen de beide raakvlakken van de bevestigingsogen voor het zeil met de gaffel. (zie schets) De pijlmaat (hoogte van de kromming van de gaffel) moet minimaal 12% van de gaffellengte zijn, deze wordt gemeten (loodrecht) vanaf de meetlijn tot aan de onderkant van de gaffel. Gaffels gemaakt na 2 maart 2013 moeten aan bovenstaande criteria voldoen, voor deze datum goedgekeurde gaffels mogen worden gebruikt.

Het oog voor het seilsfal hoeft niet rechtstreeks met een bout verbonden te zijn aan het oog voor het voorlijk seil. De afstand van de bek van de gaffel tot aan het hart van het oog voor het voorlijk seil mag maximaal 35 cm zijn.



Foto's meting

foto 1: 0-punt meetlint bij hart bevestigingsoog seilsfal

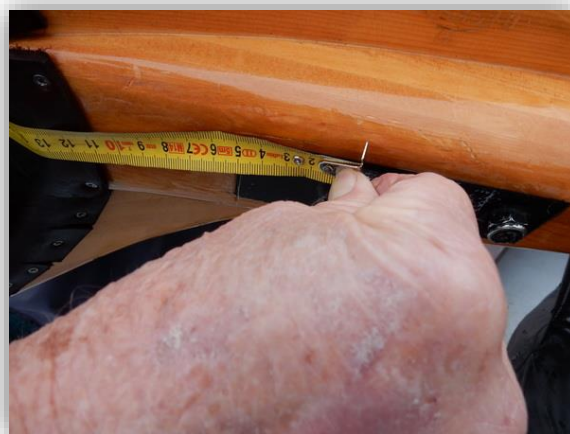


foto 2: Knik in meetlint op 13 cm. Dus de afstand van bek tot het bevestigingsoog seilsfal = 13 cm.



foto 3: 2e knik in meetlint op 27,5 cm



foto 4: Hart bevestigingssoog seil op 62 cm. Dus is de afstand van de bek tot het bevestigingssoog seil = $62 - 27,5 = 34,5$ cm.



2. Gegevens van de skûtsjes

De gegevens van alle skûtsjes zijn voor alle eigenarencommissies vrij toegankelijk.

Op verzoek van de betreffende eigenaren verstrekt de Kommissie Amels de betreffende gegevens.

3. Giek

De giek heeft een vaste verbinding met de zwanehals en moet geborgd zijn. Het zeil in de schoothoek mag tijdens de wedstrijd ingesteld kunnen worden via een door de Kommissie Amels goedgekeurde lier op de giek of een klaploper.

4. Gieklengte

De lengte van de giek moet zodanig zijn, dat de oversteek t.o.v. de achtersteven maximaal 10 cm bedraagt.

Het bevestigingspunt van de schoot moet zich op het achterdek bevinden.

Zie ook "rondhouten" (R6).

5. Glijlagers

Aan boord van een skûtsje zijn geen andere lagers dan glijlagers toegestaan.

H.

1. Hellingen (zie A2, lid 4)

Skûtsjes uit het water

De eigenaar/schipper is verplicht "vooraf" aan de Kommissie Amels te melden, dat het skûtsje geheel of gedeeltelijk uit het water gaat; waar, wanneer en waarom.

Deze verplichting geldt "altijd". De Kommissie Amels zal zonodig controle uitvoeren op de werkzaamheden. Bij in gebreke blijven van aanmelding kan de Kommissie Amels het bestuur van de SKS adviseren te vorderen dat, op kosten van de eigenaar, het skûtsje alsnog ter controle gehellingd wordt voor het begin van de wedstrijden (zie M4).

2. Halsen

Het halsen moet geschieden via een halstakeltje met houten blokken, hierbij mag men in de hals gebruik maken van zowel een dubbel als een drieschijfsblok met haak en onder maximaal twee enkel of dubbelschijfs blokken. Op het dek mogen hiervoor na 1 maart 2015 twee strippen van maximaal 50 cm lang en aanwezig zijn.

Het halsen mag niet geschieden met gebruikmaking van een lier.

K.

1. Kommissie Amels

De Kommissie Amels is een door het SKS- bestuur ingestelde commissie die tot taak heeft de originaliteit van de skûtsjes ten aanzien van bouw, verschijningsvorm en anderszins te bewaken.

2. Kleuren

De skûtsjes moeten in de originele kleuren (bruin, groen of crème) worden geschilderd.

Dekken van de bruine en groene skûtsjes dienen zwart of donkergrijs te worden geschilderd, die van crème skûtsjes grijs.

Roestvast stalen onderdelen moeten in een passende kleur worden geschilderd.

De rondhouten dienen bij voorkeur voor het lakken in een donkere tint gebeitst te worden.

Het onderwaterschip moet zwart of grafietkleurig zijn.

3. Knikken/Uitlijnen

Skûtsjes die verlengd worden, mogen worden uitgelijnd om de zeeg "strokend" te houden.

De wijze van uitlijnen en verlengen dient van tevoren met de Kommissie Amels te worden besproken, waarbij het uitlijnen wordt vastgelegd.

4. Kraanlijn

De uitvoering moet zijn in enkele vorm van staaldraad gegalvaniseerd of roestvast met een minimale dikte van 6 mm en een breeksterkte van minimaal 1900 kg. Er mogen geen dubbele kraanlijnen worden gebruikt of aanwezig zijn. De uitvoering moet inclusief minimaal 6 m touw zijn, gemeten vanaf de giek, met een minimale dikte van 14 mm en een breeksterkte van minimaal 1900 kg. Het halende part dient

gevoerd te worden op een rol van de lier of middels een klaploper bevestigd op de mastkoker of het dek.

5. Knegt

De knegt moet van het originele model zijn, voorzien van 1 gat voor de lummelbevestiging. Het hart gat mag zich maximaal 60 centimeter bevinden vanaf de achterkant van de mastkoker.

6. Keurmerk

Alle houten onderdelen aan en op het skûtsje zoals roer, helmhout, mast, giek, gaffel, zwaarden etc. moeten voorzien zijn van een "SKS"-keurmerk, aan te brengen door de Kommissie Amels.

L.

1. Lenen en uitlenen van tuigage

Het lenen en uitlenen van zeilen en fokken tijdens de wedstrijden is toegestaan, mits voor het lenende skûtsje de in de lijst "Meetgegevens en zeiloppervlakken SKS- skûtsjes" aangegeven maximale grootte van zeil en fok samen, niet wordt overschreden en de schipper van dit skûtsje dit tijdig en vooraf, tot uiterlijk op de routebespreking, meldt aan de Kommissie Amels of aan het SKS- bestuur. Het zeilteken dient afgeplakt te worden.

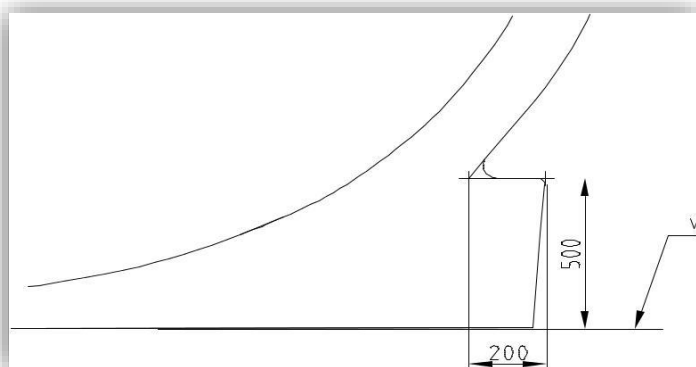
2. Loefhouder

De loefhouder is aan de voorzijde maximaal 3 cm dik (scherp of rond). Binnen een afstand van 15 cm vanaf de voorzijde moet de loefhouder via rechte lijnen op volle breedte van de voorscheg zijn. vernauwingen, verdikkingen en profielen zijn niet toegestaan. De bovenzijde van de loefhouder moet vlak verlopen naar de voorsteven.

De onderzijde moet één lijn zijn met de onderzijde van de voorsteven en mag niet onder de rechte lijn van het vlak uitsteken.

De lengte van de loefhouder/botloef mag niet langer zijn dan 20 cm, gemeten vanaf de snijlijn/snijpunt van de voorsteven en de loefhouder/botloef (zie afbeelding).

De hoogte van de loefhouder/botloef mag niet hoger zijn dan 50 cm, gemeten vanaf de horizontale lijn van het vlak van het skûtsje.



3. Luiwagen (fok)

De luiwagen mag niet verder naar achteren worden geplaatst dan de mastbout (haaks uit hartschip gemeten). Achter deze afstand mogen zich geen gaten of ogen bevinden die voor de bevestiging van de luiwagen gebruikt zouden kunnen worden.

De luiwagen mag zowel hol als massief zijn.

4. Luikkleden

De luikkleden moeten bruin zijn.

De bevestiging moet geschieden met schalklatten en keggen.

Touwwerk met minimaal 1 slag per meter, is verplicht.

5. Loefbiter/opsteker

De maximale lengte van de opsteker en loefbiter samen is 10% van de lengte over het dek, met een minimum van 50 cm.

De fok moet op de loefbiter (c.q. opsteker) worden gevaren. De opsteker + loefbiter moet (van het achterschip naar voren gezien) horizontaal (evenwijdig aan het wateroppervlak) tot iets omhoog staan.

6. Luiken

De op het ruim van het skûtsje verplichte houten luiken moeten een minimale dikte hebben van 22 mm, zgn. duims, blijvende maat (houtsoort "massief vuren").

De breedtematen van de luiken moeten overeenkomstig de originele maatvoering zijn.

Elders op het skûtsje toegepast ijzeren luiken moeten een dikte hebben van minimaal 3 mm.

RVS en aluminium zijn niet toegestaan.

7. Lieren

Elke lier moet van het originele model zijn, inclusief remwerk. De lier mag niet voorzien zijn van kogellagers.

Het jaagwiel is verplicht en moet vast op de hoofdas bevestigd zijn.

8. Lijnenplan

Nog aanpassen, criteria, 3D scan, weging en meting volgens A-3, kosten voor eigenaar, uiterlijk 1 mei vooraf.

9. Lummel

De lummel, zwanehals en de bevestiging aan/in de giek (inclusief "ringen") moeten van het originele model zijn.

De lummel dient te zijn voorzien van een borgpen.

M.

1. Mastkoker

De voorkant van de mastkoker staat op maximaal 1/3 van de lengte van het skûtsje (over dek gemeten) vanaf de voorste punt van het dek. De mastkoker dient vierkant te zijn en de binnenkant mag maximaal 4 centimeter langer en breder zijn dan de mastvoet. De mastbout dient zich in het midden van de koker te bevinden.

2. Mast (zie ook R6 en S4)

De mast is van hout en mag uitsluitend van de volgende houtsoorten worden gemaakt: Oregon-pine/Douglas-fir, Vuren, Pitch-pine/Amerikaans grenen, Europees grenen (Grove Den) of Lariks.

Het beslag bovenop de hommer moet enkelvoudig zijn, dubbel beslag is niet toegestaan (zie bladzijde 62 van "Skûtsjes - van trommelstok tot fingerling").

De maximale lengte van de houten top van de mast, boven de hommer is 2.00 m (exclusief trommelstok en skearhoutsje), de minimale lengte is 1.60 m.

Zalingen, of constructies van dezelfde aard en/of karakter, zijn niet toegestaan.

De maximale toegestane mastbuiging (hartlijn van de mast) in rust, de zogenaamde stagbocht, is maximaal 1% van de afstand gemeten tussen de mastbout en de bovenkant van de hommer (geldig voor vervangende of nieuwe masten van/na 1998).

Het gebruik van verstevigingsmaterialen (bij o.a. het lijmen) zoals koolstof, carbon, glasvezel, polyester, etc. is niet toegestaan. Dit geldt ook voor alle rondhouten zoals gaffels, gieken, bomen, etc.

De dwarsdoorsnede van de mast moet nagenoeg cirkelvormig zijn. Een andere vorm is niet toegestaan. De maximale toegestane lengte van de mast (gemeten vanaf het dek tot bovenkant hommer) is 16.30 meter.

3. Masttopbeslag

Het masttopbeslag ziet er ongeveer zo uit als in de bijlage van het Originaliteitsreglement. Aan de krans zijn bevestigd het seilsfal, het kattedfal en het hommertswant. Aan de voorkant van de krans mag één stel geleidestrippen zijn aangebracht van max 130 mm. Hierboven zit een hoanepoatbeslag (HPN) met daaraan het nokkefal. Een HPN is maximaal 250 mm hoog. Boven of onder dit HPN mag een extra ring zijn aangebracht maar zo dat het totaal van ring en HPN maximaal 500 mm hoog is en de bovenkant op maximaal 1590 mm boven de hommerts zit. Aan het HPN met of zonder de extra ring zijn het fokkefal, de staag en indien aanwezig het topwant bevestigd. Hierboven op maximaal 1800 mm boven de hommerts is of een HPN of een ring met een lip aangebracht voor de kraanlijn. De ringen mogen maximaal 60 mm breed zijn. De kransring mag maximaal 100 mm breed zijn. De ringen mogen met max 4 strippen met elkaar zijn verbonden mits deze in een sponning liggen, niet uitsteken en zwart zijn. De bevestigingsogen zijn per ring aangebracht en mogen maximaal 100 mm buiten het hout van de top uitsteken. Een strip of lip voor het topwant mag max 700 mm en voor het hommertswant max 110 mm buiten het hout van de top uitsteken (niet de hommerts).

HPN of ring van de kraanlijn op max 1800mm

HPN of HPN met extra ring op max 1590mm

HPN is max 250 hoog

HPN + extra ring is max 500 mm hoog

4. Meldingen (zie A2 lid 4 en 5)

Van iedere voorgenomen wijziging c.q. verandering aan of op het skûtsje dient vooraf schriftelijk melding te worden gedaan aan de Kommisje Amels. Pas na de goedkeuring, en ontvangst van de schriftelijke mededeling door de eigenaar van de Kommisje Amels, mogen wijzigingen c.q. veranderingen worden doorgevoerd.

Reeds in uitvoering genomen werkzaamheden, zonder de vereiste goedkeuring, kunnen door de Kommisje Amels worden stilgelegd.

N.

1. Navigatiemiddelen/apparatuur.

Onderstaande apparatuur en het gebruik hiervan is niet toegestaan (behalve door de S.K.S. beschikbaar gestelde apparatuur) en mag derhalve ook niet aan boord zijn op straffe van sanctie overeenkomstig bijlage 1 "C".

Het gebruik van mechanische, elektrische en elektronische navigatiemiddelen en/of navigatieapparatuur, in welke uitvoering dan ook, te bepaling van:

- De windrichting, dit met uitzondering van de vleugel (fleugel),
- De windsnelheid,
- De snelheid van het skûtsje door het water,
- De snelheid van het skûtsje ten opzichte van de bodem van het vaarwater,
- De meest voordelige koers en de daarbij horende zeilvoering,
- De koers ten opzichte van het magnetische noorden,
- De stuwdruk al of niet in samenhang met het meest gewenste stand van het zeil,
- De plaats van het zeilende skûtsje ten opzichte van de merktekens van de baan,
- De plaats van de merktekens van de baan en markeringsboeien van het wedstrijdwater, De plaatsen en koersen van andere skûtsjes,
- De hellinghoek van het skûtsje onder zeil.

Het aan boord hebben van een door het SKS bestuur goedgekeurd communicatiemiddel uitsluitend voor het melden van noodgevallen is toegestaan.

O.

1. Onderwaterschip

Plamuren van het onderwaterschip van plaatranden enz. is toegestaan tot 100 mm boven de waterlijn. Het plamuren dient "spaarzaam" te geschieden en is bedoeld voor het opvullen van zogenaamde "gaten en dobben" en niet voor wijzigingen qua vormgeving van het onderwaterschip.

Het SKS-bestuur i.c. de Kommisje Amels is bevoegd om bij gerede twijfel met betrekking tot overmatig plamuurgebruik op het onderwaterschip, hiernaar onderzoek te (laten) doen door een daartoe aangewezen bevoegde instantie op basis van kosten van ongelijk. Een en ander kan geschieden middels een boring.

P.

1. Peilglas

Een skûtsje moet zijn voorzien van een deugdelijk peilglas geplaatst en op de plaats zoals beschreven onder A3.

R.

1. Rapportage

Wanneer een skûtsje voor de wedstrijden niet voldoet aan de gestelde normen meldt de Kommissie Amels dat aan het SKS bestuur.

2. Reclame

Reclame op skûtsjes, tuigage, kleding en regenkleding van schipper en bemanning is niet toegestaan. Toegestaan is:

- Zeilteken in grootzeil.
- Logo van zeilmaker in fok en grootzeil, dat wil zeggen van bescheiden afmetingen (zie de voorschriften voor het maken van zeilen onder Z) voor de toegestane/voorgeschreven afmetingen.
- Zeilteken op kleding schipper en bemanning.

Ook op de volgschepen c.q. het zogenaamde moederschip is het voeren van overheersende reclame niet toegestaan. Het is alleen toegestaan op het zogenaamde moederschip maximaal 2 vlaggen te voeren van een sponsor van het betreffende skûtsje, de maximale afmetingen van de vlaggen mogen zijn 150x225 cm per stuk.

3. Roef

Roefbetimmering.

Alle skûtsjes moeten zijn voorzien van een roefbetimmering en van een waterdicht stalen schot met een minimale dikte van 3 mm tussen roef en ruim. De deur in dit achterschot naar het ruim dient eveneens van staal te zijn met een minimale dikte van 3 mm, waterdicht afsluitbaar te zijn en dient geborgd te kunnen worden door middel van twee knevels. De roefbetimmering houdt in, een complete geschilderde betimmering één en ander in overleg met en onder de instemming van de Kommissie Amels. Originaliteit roef.

Een originele roef mag niet worden veranderd. Dus niet verplaatst, versmald, ingekort enz.

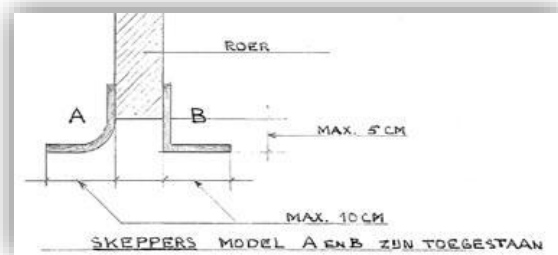
Alles dient op de originele manier te zijn uitgevoerd, dus met roefdeurtjes, schuifkap met raampjes enz. Vanwege de veiligheid (in verband met vollopen na omslaan) mag de ingang van de roef naar hart schip worden geplaatst. Indien de veiligheid daarmee gebaat is, mag de roef naar voren worden geplaatst, zodat het achterdek ruimer wordt. Hierover dient nadrukkelijk vooraf met de Kommissie Amels overleg te worden gevoerd en goedkeuring te worden verkregen. (zie ook D2). De maatvoering van de roef qua lengtemaat moet zijn in de "originele" maatvoering. De minimale maatvoering is de situatie op 1 januari 2007.

De roef moet voorzien zijn van schuiven voor de zijruiten, verschuifbaar in gootjes of langs stangen. De overgang van het deksel (roefdek) en de zijkant en achterkant van de roef dient te zijn voorzien aan de zijkant en achterkant van de roef een strip of platrond van minimaal 4 cm. breed en op de bovenkant van de roef een strip of platrond van minimaal 4 cm. breed. De overgang van het deksel (roefdek) en de voorkant van de roef dient bij voorkeur te zijn voorzien van een opstaande strip van minimaal 4 cm. hoog of een liggend strip of platrond van minimaal 3 cm. breed. Indien er sprake is van een

verbouwing/aanpassing van het skûtsje moet ook de overgang van het dek en de zijkant van de roef worden voorzien van een hoeklijn van 4cm breed. Op het deksel langs de zijkant van de roef dient i.v.m. de veiligheid een reling bevestigd te zijn. De ingang van de roef dient voorzien te zijn van een schuifbare houten "kape" en twee deurtjes. Op de roef dient een houten "kape" aanwezig te zijn. De "kape" bestaat uit een houten frame met veiligheidsglas, beschermd door een ijzeren raamwerk. Op de voorkant van de roef dient een vierkant aangebracht te zijn voor de zogenaamde schoorsteen. Dit vierkant mag dicht zijn.

4. Roer

Het houten roer en het helmhout dienen van Eiken, Afzelia, Iroko of Grenen te zijn. De onderzijde van het roer moet in één lijn zijn met het vlak van het skûtsje en achtersteven. Ook eventuele skeppers mogen hier niet onder uitsteken. Bij gebruik van skeppers mag het hout van de onderkant van het roer 5 cm hoger liggen, mits de onderkant van de skeppers stroken met de onderkant van de scheg. De skeppers mogen maximaal 10 cm breed zijn en mogen een halfronde vorm hebben (zie



illustratie). De maximale dikte van het onderwater gedeelte van het roer is gelijk aan de dikte van de achtersteven. De verdikte onderzijde van het roer mag tot max. 5 cm boven de waterlijn doorlopen. De voorzijde van het roer moet binnen 15 cm vanaf de voorkant de volle dikte hebben. Deze eerste 15 cm mogen afgeschuind of afgerond zijn. De achterzijde van het roer mag binnen 30 cm vanaf de achterkant via rechte lijnen teruglopen tot minimaal de helft van de dikte van het roer (onder water). Het roergedeelte tussen 15 cm van voren en 30 cm van achteren dient vlak te zijn (overal gelijk van dikte). Het roer moet traditioneel geborgd zijn (blokje/klosje). De dikte van het roer moet minimaal 5 cm zijn.

5. Roestvast staal

Toegestane roestvast stalen onderdelen moeten in een passende kleur worden geschilderd. In afwijking hiervan mogen slijtplaten en/ of sleepijzers van de zwaarden ook dof worden gestraald, gepareld of grof geschuurd.

6. Rondhouten (zie ook M2 en G4)

De rondhouten gaffel, giek, fokkeloet, vaarboom mogen worden gemaakt van de bij de mast vermelde houtsoorten of Essen, Eiken, Spruce of Sitka Spruce. De rondhouten mogen niet hol zijn. De uitvoering moet éénsoortig en, na samenstelling, massief zijn, met andere woorden combinaties van meerdere houtsoorten zijn niet toegestaan. De genoemde rondhouten met uitzondering van de gaffel dienen cirkelvormig te zijn. Gelijmde masten en gieken mogen ten behoeve van lijm en voor doorvoer van een draad en/of een elektriciteitsbuis in het hart een hiervoor benodigde holte hebben van 25 x 25 mm. Een staaldraad door de mast mag alleen worden aangebracht voor de veiligheid. Deze staaldraad moet "vast" verlijmd zijn en aan beide einden voorzien, te weten onder en boven, van een kous.

Bij het "verlijmen" mag geen gebruik worden gemaakt van verstevigingsmaterialen zoals koolstof, carbon, etc.

Het SKS- bestuur i.c. de Kommissie Amels is bevoegd om, bij gerede twijfel omtrent het gebruik van verboden materiaal in rondhouten, hiernaar onderzoek te (laten) doen door een daartoe aangewezen bevoegde instantie op basis van kosten van ongelijk. Een en ander kan geschieden middels een boring in het bestaande materiaal.

7. Reling

Een reling aan bakboord- en stuurboordzijde naast de de roef is verplicht.

8. Restauraties

Bij restauraties moeten de originele materialen/onderdelen en materiaaldiktes worden (her-) gebruikt, één en ander in overleg met en onder goedkeuring van de Kommissie Amels. (zie S2 en V2)

9. Romp

De rompvorm van de skûtsjes mag niet worden gewijzigd (bijv. verbreden van het skûtsje, het veranderen van de kimmén, berghouten, boegen, wangen, boorden e.d.) met uitzondering van het verlengen of inkorten. In het laatste geval moet het skûtsje opnieuw de meetprocedure doorlopen en moet het maximaal te voeren zeiloppervlak worden bepaald volgens de Formule 2020. Zie ook A5.

S.

1. Sancties (zie ook Algemene uitgangspunten punt 5 en "bijlage 1")

2. Staalwerk

Bij vervanging/restauratie dient het originele materiaal gebruikt te worden. Is dit niet bruikbaar dan mag alleen staal van de volgende omschrijving worden toegepast, zijnde S235JRG2 (voorheen ook wel staal 37 genoemd)

Het SKS-bestuur i.c. de Kommissie Amels is bevoegd om bij gerede twijfel met betrekking tot materiaal gebruik, hiernaar onderzoek te (laten) doen door een daartoe aangewezen bevoegde instantie op basis van kosten van ongelijk.

Materiaaldikten; roef min 4 mm ijzer. Gangboorden min. 4 mm ijzer, romp en vlak min. 5 mm ijzer (ijzer=plaatijzer). Voor-en achterdek min. 4 mm plaatijzer. Onder alle dekken, gangboorden etc. moeten hoekijzers aanwezig zijn (T-ijzers vervallen) min. 40/40/4 en gelijk aan de h.o.h. afstanden van de katesporen en spanten. Alleen onder het roefdek mogen T-ijzers aanwezig zijn.

De te gebruiken materialen, bij restauraties, verbouw etc. dienen overeenkomstig te zijn aan de originele zoals bij de bouw zijn gebruikt, ook qua modellen en vormen.

Daar waar klinknagels verdwijnen, boven de waterlijn, bij restauraties etc. moeten blinde nagels worden aangebracht.

3. Strijklatten

De strijklatten dienen van hout te zijn en moeten direct of via beugels (zoals vroeger) op de buitenkant van de scheepswand bevestigd zijn. De breedte en dikte van de latten is vrij, maar van voor naar achter moeten ze recht zijn (dus geen profielen of buigingen aan de buitenkant).

Toespoor is wel toegestaan. De strijklatten dienen boven de gemeten waterlijn gemonteerd te zijn.

De strijklatten mogen tijdens de wedstrijd niet verstelbaar/instelbaar zijn.

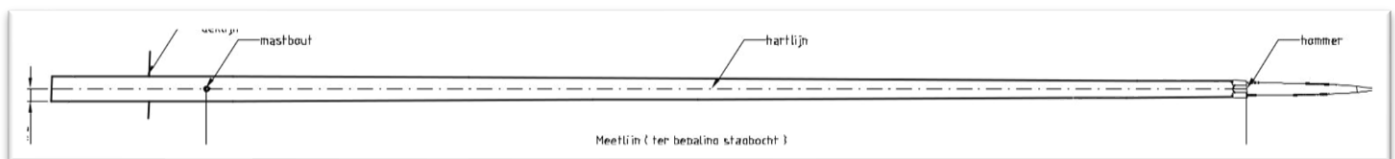
4. Stagbocht

De maximale toegestane mastbuiging (hartlijn van de mast) in rust, de zogenaamde stagbocht, is maximaal 1% van de afstand gemeten tussen de mastbout en de bovenkant van de hommer (geldig voor vervangende of nieuwe masten vanaf 1998).

De wijze van meten van de stagbocht:

De stagbocht wordt gemeten, bij een in rust op de zijkant liggende mast, tussen de mastbout en de bovenkant van de hommer. De meetlijn (als uitgangspunt) is een denkbeeldige rechte lijn tussen het hart van het vierkant van de mast, ter plaatse van de mastbout en het hart van de mast aan de bovenkant van de hommer.

Opdikkingen, van de mastvoet en de hommer, ter beïnvloeding van de hartlijn zijn niet toegestaan. De hartlijn van de mast is een rechte lijn, lopende van de onderkant van de mastvoet tot en met de top van



de mast en wordt bepaald door het hart van de mast aan de onderkant van de hommer en het hart van de mast, in de ronding, vlak boven de mastvoet.

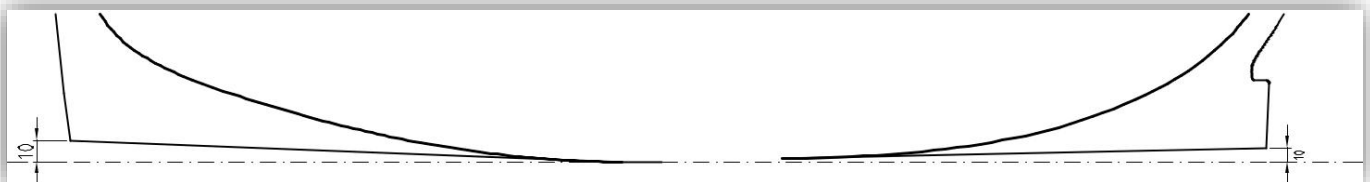
5. Stevens

De stevens voor en achter moeten vol zijn, aangesmeerd met cement, voor zover zij zich onder water bevinden. De onderzijde van zowel de voor- als achterstevens mogen maximaal 10 cm boven de horizontale lijn van het vlak van het skûtsje zitten.

De onderzijde van de voor-en achterstevens mogen niet onder de rechte lijn van het vlak uitsteken.

De voor-en achterstevens mogen in de lengterichting niet verlengd of verkort worden.

De stevens moeten van het originele model zijn.



6. Stuit of berghout

De stuit(en) of berghout(en), voor en achter, moeten volledig gevuld zijn met gegoten cement c.q. beton.

7. Silhouet

Het silhouet van het zeil dient zodanig te zijn dat de afmetingen voldoen aan de volgende onderlinge verhoudingsgetallen.

- GOL (gemeten onderlijk) 0,99
- GAL (gemeten achterlijk) 1,57
- GBL (gemeten bovenlijk) 0,32
- GVL (gemeten voorlijk) 1,27
- GPB (gemeten peil boven) moet overeenkomen met de minimale 12% gaffelronding
- GPO (gemeten peil onder) minimaal 5% van GOL
- GDK (gemeten diagonaal klauw) tussen 1,59 en 1,615

Er worden marges getolereerd van:

2 cm voor GOL;

2 cm voor GAL

2 cm voor GVL

2cm voor GBL,

met dien verstande dat wordt voldaan aan het vastgestelde maximum zeiloppervlakte, vastgesteld op basis van

de Formule 2020-berekeningen.

Overige restricties zeil

De oppervlakte van het zeil dient te liggen tussen 62,5% en 66,5 % van het totale maximum zeiloppervlakte van het betreffende skûtsje.

Alle zeilen die vanaf 18 juli 2009 voor het eerst ter goedkeuring worden aangeboden moeten voldoen aan de hiervoor genoemde verhoudingsgetallen.

De vóór 18 juli 2009 goedgekeurde zeilen mogen worden gevoerd, mits die (in combinatie met de gevoerde fok) voldoen aan het maximum zeiloppervlakte vastgesteld op basis van de Formule 2020.

De vóór 18 juli 2009 goedgekeurde zeilen die (in combinatie met de gevoerde fok) niet voldoen aan het maximum zeiloppervlakte vastgesteld op basis van de formule 2020 mogen worden gebruikt, mits deze worden aangepast en na hermeting (in combinatie met de gevoerde fok) voldoen aan het maximum zeiloppervlakte vastgesteld op basis van de formule 2020.

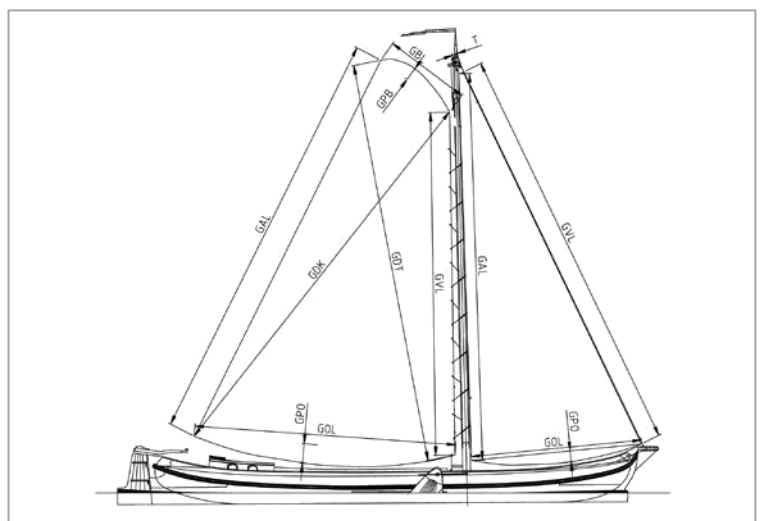
T.

1. Touwwerk

Touwwerk mag van kunststof zijn.

Touwwerk moet een natuurlijke manilla bruine kleur hebben en "Engels" geslagen zijn. Zogenaamd "jachtbouw" is niet toegestaan.

Uitsluitend voor de schootvoering vervalt de eis van Engels geslagen touwwerk.



2. Tuigage

Tuigage die qua vorm, belijning en makelij of tuig dat afwijkt van het oorspronkelijke model is niet toegestaan.

U.

1. Uitrusting

De volgende uitrusting moet verplicht aan boord zijn en tijdens wedstrijden als bedoeld in Artikel 5 van het Huishoudelijk Reglement gebruiksklaar zijn opgeslagen.

- 1.1. Een verbanddoos conform art. 72 van het Veiligheidsbesluit Binnenvaart.
- 1.2. Een gele vlag (ca. 50x60 cm) voor hulpvraag.
- 1.3. Reddingsboei + touw.
- 1.4. Voor ieder opvarende een deugdelijk en passend zwemvest.
- 1.5. Anker + ankerlijn.
Gewicht anker minimaal 20 kg.
Ankerlijn minimale diameter 16mm aan het anker bevestigd.
- 1.6. Touw met een lengte van 20 meter, dikte minimaal 26 mm en een breeksterkte van minimaal 10.800 kg, met gesplitst oog en een merk op 15 meter t.b.v. een eventuele sleepstart.

V

1. Vallen

Alle zeilvallen en de fokkeval met uitzondering van het katteval dienen minimaal 8 mm dik te zijn met een minimale breeksterkte van 3400 Kg. De vallen zijn bij voorkeur van gegalvaniseerd staaldraad echter RVS is toegestaan.

2. Veranderingen/vernieuwingen (zie ook M4 en S2)

Elk skûtsje is uniek en de maten ervan zijn door de Kommissie Amels vastgelegd.

Wijzigingen, veranderingen aan schip en tuigage die het karakter van het schip en de zeileigenschappen beïnvloeden, dienen vooraf schriftelijk aan de Kommissie Amels te worden gemeld. Bij verlenging of verbouwingen of materiaalvervanging moeten tenminste de minimaal geldende materiaal diktes worden toegepast en de oorspronkelijke manier van construeren worden gevolgd (zoals bij geklonken schepen het geval was).

Lassen is toegestaan, maar op de originele manier geklonken heeft de voorkeur. Bij laswerk wordt verzocht halve nagels, op zichtbare plaatsen, tegen te lassen.

Voorgestelde veranderingen worden door de Kommissie Amels getoetst aan de bestaande voorschriften, de originaliteit en het skûtsje zelf.

Indien er hierover niets is vastgelegd of bekend is, wordt getoetst aan de andere skûtsjes bij voorkeur van dezelfde werf. Uitgangspunt voor de originaliteit is het boekje "Skûtsjes van trommelstok tot fingerling".

De wijziging wordt toegestaan of op grond van een nader te omschrijven reden (bijvoorbeeld een ongewenste ontwikkeling) afgewezen; e.e.a. wordt schriftelijk doorgegeven aan de eigenaren. De Kommissie Amels heeft hierbij overleg met het SKS- bestuur, waarna het SKS- bestuur beslist.

3. Vleugel (fleugel)

Vleugels afwijkende van het traditionele model, te weten trommelstok – skearhoutsje- vleugel, zijn niet toegestaan. Scheerhout van hout of metaal, maatvoering 45 à 50 cm. De vleugel, blauw van kleur met "rood/wit/blauw" vierkantje vooraan.

Maatvoering qua lengte 2,5 x de lengte v.h. scheerhout.

Bij bijzondere gelegenheden, zoals overlijden, mag een andere kleur vleugel worden gevoerd e.e.a. na overleg en goedkeuring van de Kommissie Amels.

4. Voorstag

De voorstag moet uit één doorlopende draad bestaan en bovendeks worden vastgezet op een rol van de lier of middels een klaploper aan de mastkoker of op het dek. De klaploper mag worden geborgd door middel van een ketting welke wordt bevestigd aan de mastkoker of op het dek. (tijdens de wedstrijd is onderdekse bevestiging niet toegestaan). De bevestiging moet zijn met en via sluitingen op de strip op de bovenzijde van de opsteker. De voorstag moet van gegalvaniseerde staaldraad zijn, maatvoering 6x36 (staalkern), of 10 of 12 mm, breeksterkte 7120 kg. Resp. 10200 kg.

Bij gebruik van een klaploper en ketting dienen deze éézijdig te worden bevestigd aan één der kokerswangen of op het dek.

W.

1. Wanten

Het achterste want mag niet verder naar achteren dan 50 cm vanaf de achterkant van de mastkoker. (gemeten op dekhoogte haaks uit hartschip).

Verstelbare wanten op rails zijn niet toegestaan.

De wanten moeten worden vervaardigd van gegalvaniseerde staaldraad, maatvoering 7x7 resp. 6x36 (staalkern), minimaal 10 mm (breeksterkte 7120 kg) met gegalvaniseerde- of roestvaststalen spanners M16 (breeksterkte 9500 kg).

Voorgespannen RVS is niet toegestaan.

Als alternatief voor wanten is toegestaan RVS 7x7, 10 mm, treksterkte 5700 kg. Bij dubbele wanten is toegestaan RVS 7x7, minimaal 10 mm. Bij enkele wanten is toegestaan RVS, 7x7, 12 mm in plaats van 10 mm.

2. Waterstangen

Van de waterstangen mogen één of meer vervangen worden door kettingen. Eventuele spanners moeten aan de scheepszijde van de stang of ketting aangebracht worden.

De zijdelingse waterstangen mogen niet verstelbaar zijn en met (zgn.) lippen aan het schip zijn verbonden c.q. bevestigd. De verticale (middelste) waterstang mag verstelbaar zijn, boven de horizontale stand.

3. Waterlijst/ Den

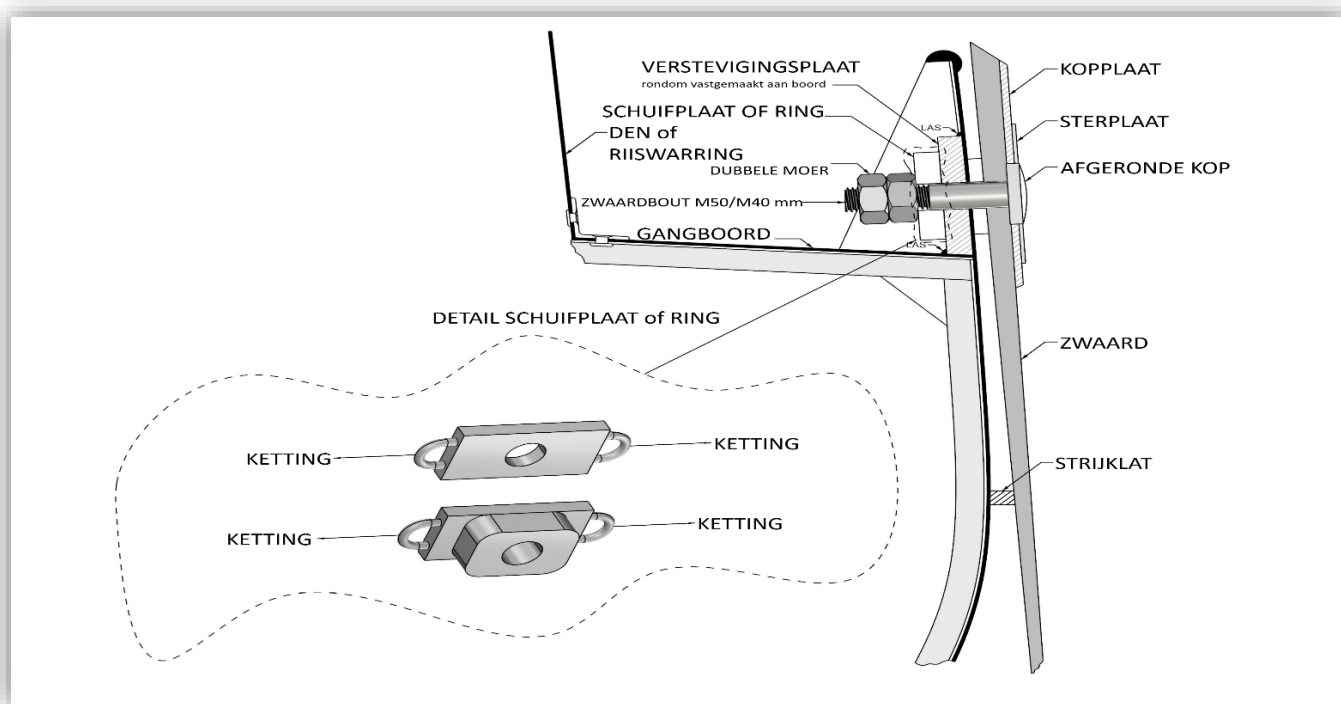
De waterlijst (voorkant den) mag zich maximaal 75 centimeter achter de achterkant van de mastkoker bevinden.

Z.

1. Zwaardklossen

Zwaardklossen moeten (op dekhoogte) aanwezig zijn.

2. Zwaarden



De zwaarden mogen qua uitvoering niet afwijken van het oorspronkelijke model, zie "van trommelstok tot fingerling". De binnenzijde van de kop van het zwaard mag niet afgerond of afgeschuind worden tot aan de sleepijzers. Bij de zwaarden moeten de bouten aan de buitenzijde voorzien zijn van een verzonken ronde kop. De moeren bevinden zich aan de binnenzijde. De voorkeur wordt gegeven aan eikenhout, maar de houtsoorten Afzelia, Iroko en Grenen zijn toegestaan. De zwaarden mogen uit 2 lagen hout zijn opgebouwd. Als deze methode wordt gebruikt, is men verplicht eikenhout te gebruiken. Het gebruik van kunststof bussen en kunststofringen is niet toegestaan. Constructies zwaardophanging naar keuze conform één van beide onderstaande tekeningen.

3. Zeilmeting

Alvorens tot aanmaak van grootzeil en/of fok over te gaan, is schriftelijk goedkeuring van de maten door de het bestuur van de SKS aan te wijzen bureau (Zie A4: Algehele controle) nodig.

Gebruik in een wedstrijd is uitsluitend toegestaan na controle en merken van zeil/fok door de Kommissie Amels.

Voor de zeilmetingen gelden de vastgelegde waarden (Zie Z4: Zeilen (voorschriften tot het maken van...)).

Hermeting dient schriftelijk te worden aangevraagd bij het doen van veranderingen aan zeil en/of fok bij de Kommissie Amels. Alvorens met de laatstgenoemde werkzaamheden aan te vangen, moet er toestemming zijn gegeven door de Kommissie Amels.

4. Zeilen (voorschriften tot het maken van...)

4.1. Hoofdstuk 1

Het tuig

4.1.1. Op een skûtsje is het voeren van meer tuig dan 1 fok en 1 grootzeil niet toegestaan.

4.1.2. Er mag voor het kampioenschap van de SKS alleen gevaren worden met door de Kommissie Amels of een daartoe aan te wijzen bureau gemeten en gemerkte zeilen.

4.2. Hoofdstuk 2

Vervaardiging/Materialen algemeen/Diversen

- 4.2.1.1. De zeilen moeten zijn vervaardigd van 1 soort doek en enkellaags zijn geweven van polyester en wel op een wijze die oorspronkelijk gebruikelijk was. Het gebruik van kunstvezel, anders dan polyester, is, in welke vorm dan ook, niet toegestaan. De geweven structuur moet duidelijk zichtbaar zijn. Het minimale doekgewicht is 12 oz US of 510 g/m² voor zowel fok als grootzeil. De diagonale rek van het doek mag niet minder zijn dan 1,7% van een inch, bij een belasting van 10 pond (US). Om de rek te bepalen wordt een strip van 2x16 inch uit het doek gesneden en dit wordt getest volgens de standaard procedure (Woven Stretch Test Rapport) toegepast door de leveranciers van het doek. Tijdens de meting van de tuigage dient een testrapport van het toegepaste doek, met lot nummer, te worden afgegeven.
- 4.2.1.2. Het gebruik van aromatische polyamide kunststofvezels of ander hoog moleculaire vezel bijvoorbeeld kevlar of mylar is niet toegestaan (ook niet voor touwwerk).
- 4.2.1.3. Er mogen geen doorzichtige doekmaterialen in de zeilen worden verwerkt.
- 4.2.1.4. De zeilen dienen genaaid te zijn van banen met gelijk blijvende breedte met een minimum breedte van 45 cm en een maximum breedte van 55 cm. Dit met uitzondering van de halshoek. De banen dienen gestikt te zijn (evenwijdig aan het achterlijk) en niet uitsluitend gelijmd. De stiksels, waarmee de banen in het zeil genaaid worden, dienen overeenkomstig de kleur van het zeil te zijn.
- 4.2.1.5. Elk zeil moet vervaardigd zijn van gelijk blijvende doekdikte over alle banen van het betreffende zeil.

- 4.2.1.6. Het zeil dient bruin van kleur te zijn. Een fok dient bruin of (gebroken) wit te zijn. De kleur bruin moet in principe liggen tussen de RAL kleuren 8016 t/m 8019 en 8022.
- 4.2.1.7. Bij nieuw te vervaardigen tuigen dient van alle materialen vooraf een monster met volledige specificatie en rekgegevens aan de Kommissie Amels ter goedkeuring te worden aangeboden van minimaal 1 meter lengte baandoek. Van de bevindingen van de Kommissie Amels wordt de eigenaar op de hoogte gesteld. Bij het vervaardigen van zeil en/of fok dient de maker een extra stuk doek (één baan van 25 centimeter extra) aan te brengen. Dit extra doek kan tijdens de meting door de zeilmeter worden afgesneden. Eén en ander ter controle of het gebruikte doek overeenkomt met het eerder afgeleverde monster.
- 4.2.1.8. Het zeil dient met een rijglijn in de sponning aan de gaffel geslagen te kunnen worden.

4.2.2. Hoofdstuk 2.1

Lijken

- 4.2.2.1. Alle zeilen moeten worden voorzien van aan de buitenkant aangenaaide touwlijken van geslagen touw met een minimale dikte van 16 mm. Deze touwlijken dienen van een natuurlijke touwkleur te zijn, te weten; manilla bruin.
- 4.2.2.2. Zowel bij de fok als het zeil dient het touwlijk bij de hals en de schootshoek royaal langs het onderlijk van het tuig rond de hoek tot minimaal 1 meter boven het bovenste reefoog te worden genaaid.
- 4.2.2.3. Al het gebruikte, en te gebruiken, touwwerk moet van een natuurlijke touwkleur zijn t.w. manilla bruin.

4.2.3. Hoofdstuk 2.2

Hoekversterkingen

- 4.2.3.1. Hoekversterkingen, te weten de halshoeken, schoothoeken, reefhoeken, tophoek, nokhoek en rakhoek (klauwhoek) moeten op het verticaal lopende zeildoek worden aangebracht en van hetzelfde te zijn.
- 4.2.3.2. Hoekversterkingen dienen ongeveer evenwijdig aan de lijken gesneden te zijn. Met uitzondering van de tophoek van de fok en de hoekversterkingen onder aan de voorlijken dienen alle versterkingen vierhoekig te zijn.
- 4.2.3.3. De afdeklap of bovenlap van de schoothoeken mag tot maximaal 1.50 meter boven het bovenste reefoog worden aangebracht. De nokhoek- en rak- of klauwhoekafdeklap mag niet langer zijn dan 1.50 meter. Voor al deze hoeken geldt een maximale breedte van 100 cm.
- 4.2.3.4. Voor afdek- of bovenlap van de halshoek alsmede de reën in het voorlijk van fok en grootzeil is een maximale maat van 1 meter boven het bovenste reefoog en een maximale breedte van 50 cm toegestaan.
- 4.2.3.5. De afdek- en bovenlap van de tophoek mag maximaal 1 meter lang zijn over de gehele breedte van de fok.

- 4.2.3.6. Alle verdubbelingen van doek in de hoekversterkingen dienen door de boven- of afdeklap te worden afgedekt.
- 4.2.3.7. De stiksels van de hoekversterkingen dienen dezelfde kleur te hebben als het doek.
- 4.2.3.8. De lengtes van de afdeklappen worden gemeten langs de lijken.

4.2.4. Hoofdstuk 2.3

Ogen

- 4.2.4.1. Schoot-, hals- en reefhoeken mogen alleen van een buitenkous worden voorzien (dit om het zeil te zetten).
- 4.2.4.2. Persgrommers zijn toegestaan op die plaatsen waar oorspronkelijk touwgrommers in het zeil werden verwerkt. In plaats van staartgrommers zijn eventueel banden toegestaan. Deze banden dienen dezelfde of nagenoeg dezelfde kleur hebben als het zeildoek.
- 4.2.4.3. Persgrommers zijn met name niet toegestaan als oog-, hals-, hijs- of schoothoekbevestiging.

4.3. Hoofdstuk 3

Zeil.

- 4.3.1.1. Het zeil dient op de originele wijze te worden aangezet door middel van rakbanden die met lus aan het voorlijk zijn gesplitst en geknoopt. Rakbanden zijn vervaardigd van touw. Ook moeten rakbanden worden voorzien van kloten of kralen en waar nodig minimaal 3 katvalhoutjes (halve maantjes) voor de katteval.
- 4.3.1.2. In het zeil zijn maximaal 5 houten zeillatten toegestaan met een lengte van maximaal 20% van de onderlijk lengte, evenredig verdeeld over het achterlijk, in opgenaaide latzakken, in oorspronkelijke vorm, met 1 of 2 gaten en touwtjes ter bevestiging van de zeillatten. De maximale breedte van de zeillatten bedraagt 10 cm.
- 4.3.1.3. Het merkteken of embleem van de zeilmaker mag maximaal 30 x 30 cm zijn. Het merkteken mag uitsluitend in de halshoek worden aangebracht.
- 4.3.1.4. Het zeilteken moet wit zijn en met een minimale hoogte van 1.25 meter en een maximale hoogte van 2 meter in het zeil worden aangebracht.
- 4.3.1.5. Het onderlijk van het grootzeil dient van een losse broek te zijn, voorzien van een minimale diepte op halve lengte van het onderlijk van 5% van de onderlijklengte (de recht gemeten lengte tussen de halshoek en de schoothoek).
- 4.3.1.6. De ruimte tussen buitenkous van de nokhoek en de onderkant van het oog van het gaffelbeslag mag maximaal 10 cm zijn. De ruimte tussen het gaffelbeslag en de buitenkous van het voorlijk mag maximaal 20 cm zijn. Bevestiging tussen gaffelbeslag en buitenkous middels één of meerdere sluitingen. Voor de bevestiging van het voorlijk mag ook goedgekeurd (nader in te vullen) touw of een ketting worden gebruikt. Zeilen gekeurd na 10-05-2020 dienen aan dit criterium te voldoen.

- 4.3.1.7. Bevestiging tussen gaffelbeslag en buitenkous middels één of meerdere sluitingen. Zeilen gemaakt en gekeurd na 10-03-2007 dienen aan dit criterium te voldoen.

4.4. Hoofdstuk 4

Fok

- 4.4.1.1. De fok moet met bronzen leuvers aan de voorstag zijn bevestigd.
- 4.4.1.2. In de fok zijn maximaal 4 zeillatten toegestaan evenredig verdeeld over het achterlijk, met een maximale lengte van 20% van de onderlijk lengte met dien verstande dat de bovenste zeillat maximaal de helft van de fokbreedte ter plaatse mag hebben, gemeten loodrecht op het achterlijk. De houten zeillatten moeten worden bevestigd in opgenaaide latzakken van een oorspronkelijke vorm met ter bevestiging van de zeillatten 1 of 2 gaten en touwtjes.
- 4.4.1.3. Een topplank is niet toegestaan.
- 4.4.1.4. In of aan het voorlijk mag geen staaldraad worden verwerkt.
- 4.4.1.5. Een gaffeltje is toegestaan wanneer deze niet langer is dan 20 cm (hart oog tot hart oog) en moet van een origineel model zijn, zie tekening.
- 4.4.1.6. De fok mag niet achter de overloop kunnen worden getrokken.
- 4.4.1.7. Het onderlijk van de fok dient van een losse broek te zijn voorzien met een minimale diepte op halve lengte van het onderlijk van 5% van de onderlijklengte (de recht gemeten lengte tussen de halshoek en de schoothoek).

Gesmeed Gaffeltje



Alternatief



4.5. Hoofdstuk 5

Reven

- 4.5.1.1. Elk skûtsje dient een combinatie van zeil en fok beschikbaar te hebben dat zodanig reefbaar is, dat de schipper en diens bemanning in alle omstandigheden waarin een wedstrijd wordt georganiseerd, in staat zijn aan de wedstrijden deel te nemen zonder dat daarvoor gevaarlijke omstandigheden ontstaan.
- 4.5.1.2. Het reven moet met de hand geschieden. Reven doormiddel van lieren is niet toegestaan.
- 4.5.1.3. Het reven dient te geschieden met een steekbout en bindrif. Het gereefde deel dient met knuttels bijeen gebonden te worden.
- 4.5.1.4. De Reefknuttels dienen van geslagen touw te zijn gemaakt en dezelfde kleur als het betreffende zeil te hebben of natuurlijke touwkleur (bijvoorbeeld manilla bruin)

4.6. Hoofdstuk 6

In ieder geval niet toegestaan

- 4.6.1.1. Coupe banden.
- 4.6.1.2. Reguleerlijntjes.
- 4.6.1.3. Telltales.
- 4.6.1.4. Patentrif of dergelijke constructies.
- 4.6.1.5. Cunninghamholes.
- 4.6.1.6. Flattingreefs.
- 4.6.1.7. Algemeen zaken die niet passen bij het silhouet.

Procedure zeilmetingen

Namens het SKS- bestuur wordt een coördinator zeilmeting benoemd.

Deze is de contactpersoon voor de schipper, de zeilmaker en de vertegenwoordiger van het bureau wat de meting uitvoert (zeilmeter).

De coördinator van de SKS verzorgt de administratie met betrekking tot de zeilcodering en het verwerken van de meetresultaten.

Afspraken voor zeilmeting minimaal 1 werkdag voor de meting te geschieden met de zeilmeter.

Controle van het zeil nadat het zeilklaar is gemaakt, wordt uitgevoerd door de Kommissie Amels. Afspraken voor deze controle dienen 4 werkdagen voor de controle te geschieden met de coördinator. (Kommissie Amels)

De door het bureau gemaakte uren en kosten worden aan de betreffende eigenaren c.q. opdrachtgevers rechtstreeks in rekening gebracht.

Bij de meting aanwezig:

- vertegenwoordiger schip
- zeilmeter

Bij controle aanwezig:

- 2 vertegenwoordigers Kommissie Amels
- Vertegenwoordiger schip.

Het meetbureau brengt het merkteken aan en stuurt de resultaten van de metingen naar de coördinator van de

SKS. Deze stuurt kopieën, voorzien van een goedkeuringsstempel naar de eigenaar en de schipper, nadat de

Kommissie Amels het zeil heeft goedgekeurd.

Alle nieuwe zeilen worden zonder lijken gemeten.

Bestaande zeilen die al eens door de SKS gemeten zijn, mogen niet meer dan twee nieuwe banen hebben.

Alle andere zeilen moeten zonder lijken worden aangeboden.

Bestaande zeilen moeten worden aangeboden in een ruimte met de mogelijkheid om het voorlijk onder 100 kg spanning te zetten. De meetruimte moet lang genoeg zijn om de diagonalen uit te leggen.

De zeilen en fokken worden als volgt gemeten:

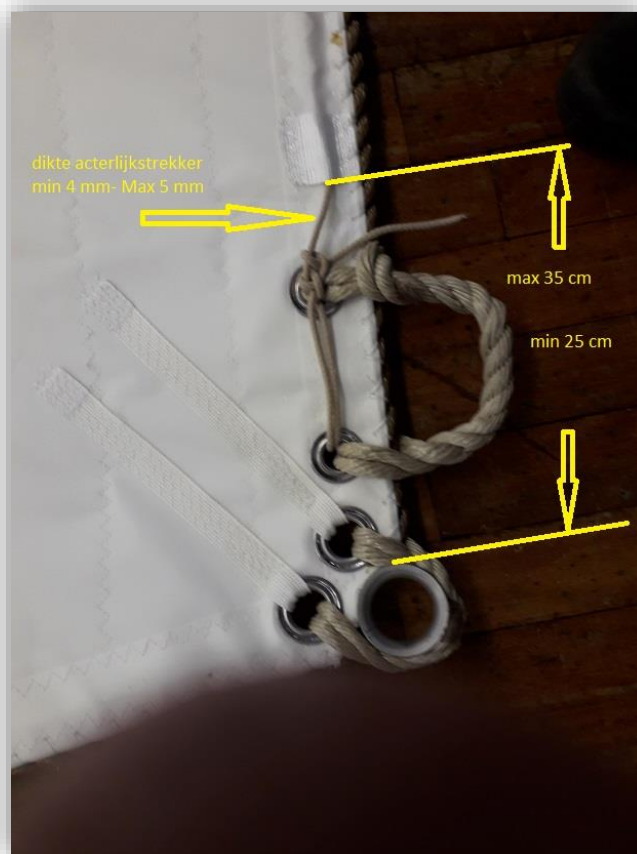
- De zeilen en fokken worden in zijn geheel uitgelegd, waarna voor de maten GOL, GAL, GVL en GDK, het doek op een halve meter langs de te meten lijn in een plooi van een halve meter wordt gelegd. Voor de te meten diagonaal GDK ligt deze vouwkant aan de kant van de halshoek.
- Het doek wordt gemeten van vanaf de buitenkant van de snijlijnen van de lijken (zonder touw).
- Het doek wordt met handkracht strakgetrokken.
- De maten GAL en GVL worden gemeten langs het doek.
- De maten GBL, GDK en GOL worden gemeten in een rechte lijn vanaf snijpunt tot snijpunt van de betreffende lijken, waarbij de pijlen GPO en GPB haaks worden gemeten vanuit de rechtstand van GB en GOL, daar waar deze de grootste maat heeft.
- De topbreedte van de fok wordt eveneens gemeten vanaf de snijpunten van de lijken.

4.6.2. Hoofdstuk 6a Reguleerlijn**Gebruik reguleerlijn in het achterlijk**

In afwijking van hoofdstuk 6 is een reguleerlijn in het achterlijk van een fok (alle doeksoorten) of een zeil (Polykote) toegestaan mits deze reguleerlijn;

- 4.6.2.1. In de nok- of top- hoek niet zichtbaar in de zoom is vastgezet
- 4.6.2.2. Dikte maximaal 6 mm is merknaam Gleistein standaard T en voldoet aan de kleurstelling T, 1-Touwwerk
- 4.6.2.3. Los in de zoom van het achterlijk zit
- 4.6.2.4. Op maximaal 35 centimeter boven de kous in de schoothoek uit de zoom komt
- 4.6.2.5. Aan de binnenkous in de schoothoek is vastgeknoopt
- 4.6.2.6. Alleen handmatig, zonder hulpmiddelen wordt versteld

Om de reguleerlijn ter hoogte van een reef te kunnen verstellen mag daar een afsplitsing aan de reguleerlijn worden gemaakt.



Bijlage 1

1. SINTRALE KOMMISSJE SKÛTSJESILEN

Sancties

Uitwerking van:

- 1.1. Het Wedstrijdreglement van de SKS, deel III "regels voor de vaart". Hoofdstuk A, art. 5;
- 1.2. Originaliteitsreglement, (A2 – Algemene uitgangspunten)

A.

Door het bestuur zal, (eventueel) op advies van de Kommissje Amels, bij de geconstateerde overtreding c.q. het in strijd handelen met de vastgestelde voorschriften/reglementen overgegaan worden tot declassering (14e) plus toekenning van 7 extra strafpunten, totaal 21 niet aftrekbare punten voor de betreffende wedstrijd, ter zake hierna volgende zaken/overtredingen:

- Het in strijd handelen met het "Wedstrijdreglement van de SKS, deel III, regels voor de vaart, hoofdstuk A, art. 5"
- Het in strijd handelen met het "Originaliteitsreglement van de SKS, supplement Art. 1" met name A2, Algemene Uitgangspunten

B.

Door het bestuur zal, (eventueel) op advies van de Kommissje Amels, bij de geconstateerde overtreding c.q. het in strijd handelen met de vastgestelde voorschriften/reglementen van de SKS overgegaan worden tot declassering (14e met gevolg 14 niet- aftrekbare punten) voor de betreffende wedstrijd. Het gaat hierbij om de hiernavolgende artikelen van het "Originaliteitsreglement van de SKS, supplement art.1" te weten:

B1 (bakstagen),	G3 (giek),	L3 (luiwagen),	V4 (voorstag)
D1 (denning),	H2 (halsen),	R2 (reclame),	W1 (wanten),
F1 (fok),	K4 (kraanlijn),	S3 (strijklatten),	
G1 (gaffel),	K6 (keurmerk),	T1 (touwwerk),	

Het gebruiken van niet "gemerkte" zeilen en fokken (tuigage), het gebruiken van niet geoorloofde combinaties van tuigen (qua oppervlakte) en Z4 (hoofdstuk 6).

Het gebruik van, of het aan boord zijn van de onder N1 genoemde navigatiemiddelen /apparatuur en of een niet door de SKS goedgekeurd communicatie middel.

C.

Door het bestuur zal, (eventueel) op advies van de Kommissje Amels, bij de geconstateerde overtreding c.q. het in strijd handelen met de vastgestelde voorschriften/reglementen van de SKS overgegaan worden tot het toekennen van 3 niet aftrekbare strafpunten, buiten het dagklassement, ten laste van het totaalklassement, bij de hiernavolgende geconstateerde overtredingen, te weten:

- Het gebruik van “snappen en draaisluitingen”,
- Het in strijd handelen met de niet, in bovenvermelde onderdeel “B”, genoemde artikelen van het “Originaliteitsreglement” vastgesteld in de Algemene ledenvergadering van 8 maart 2008,
- Bij het nalaten van afgesproken/opgedragen aanpassingen, tijdens de wedstrijdenreeks, door het bestuur van de SKS of de betreffende wedstrijdcommissie.

BIJLAGE:

SKÛTSJES VAN TROMMELSTOK TOT FINGERLING (Uittreksel) Uitgave 1985

Sintrale
Kommisje
Skûtsjesilen

VAN TROMMELSTOK TOT FINGERLING

1 trommelstok

2. skearhoutsje

3. fleugel

4. hoannepoaten

5. krâns

6. hommerts

7. mêst

Van trommelstok tot fingerling

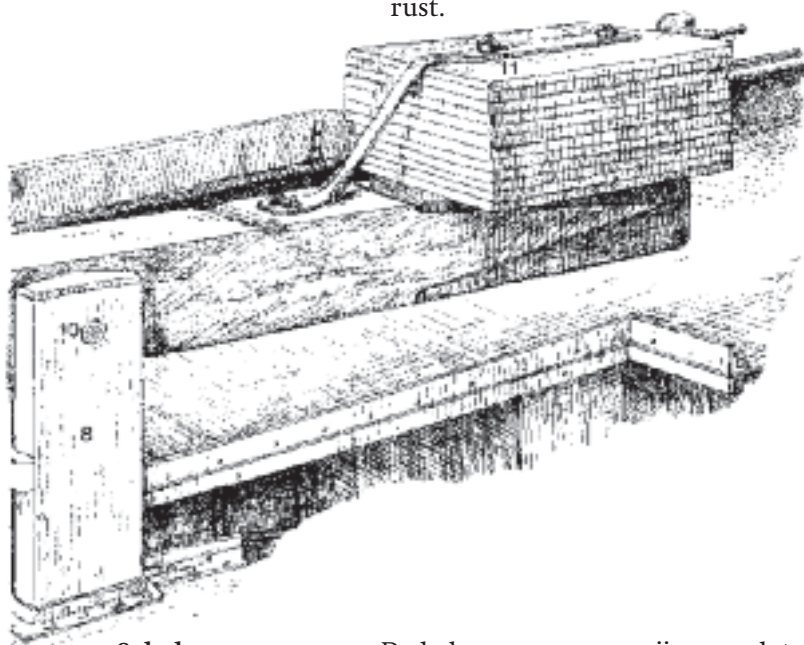
De (—) is met een bus boven onder de top van de mast geschoven, waaraan draaibaar bevestigd het: Scheerhoutje (—), van hout of metaal met hieraan verbonden de:

Wimpel (—) ter bepaling van de windrichting, blauw van kleur met rood wit blauw vierkantje vooraan. Hanepoten (—), vormen samen met de 'krans', het ijzerwerk, in de top van de mast; zij zijn draaibaar en dienen ter bevestiging van de blokken voor kraanlijn en nokkeval.

Krans (—); twee halve beugels, met houten aan elkaar verbonden en zodoende een ring vormend; aan deze krans zitten ogen gelast of gesmeed ter bevestiging van de wantdraden, zeilsval en halslijn.

De 6 of 8-kantige verdikking van de mast waar de krans op rust wordt de (—) genoemd. De hommerts vormt de scheiding tussen top en eigenlijke mast.

De mast (—) is van massief amerikaans grenen doch tegenwoordig ook veelvuldig gelijmd uit verschillende balken. Hij loopt naar onder iets dikker uit en wordt vierkant waar hij tussen de kokerswangen rust.



8. kokerswangen

9. mêstkoker

10. De Bout

boutsgat

De kokerswangen, van ijzeren platen gevormd, maken deel uit van de mastkoker, die de mast zijdelings steun geeft aan de onderzijde.

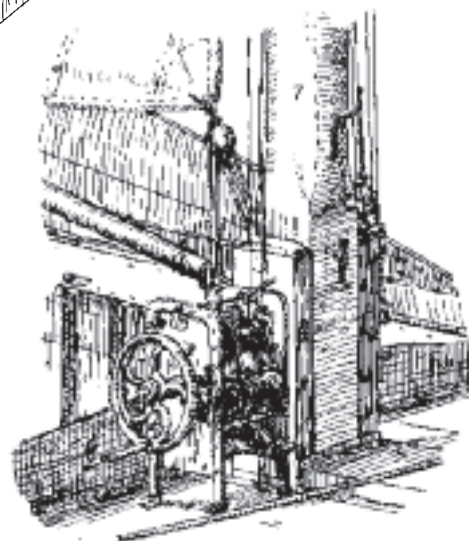
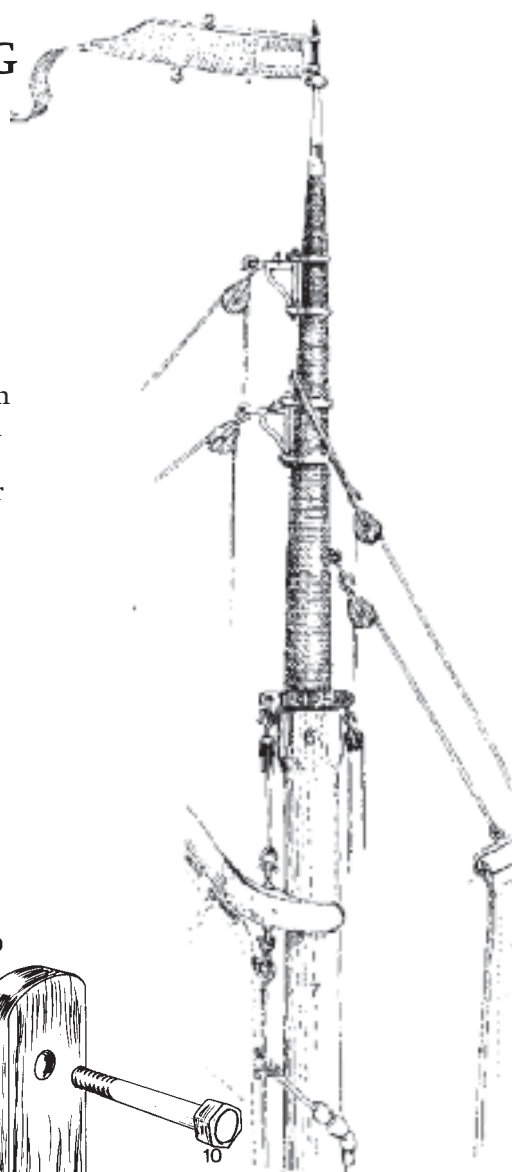
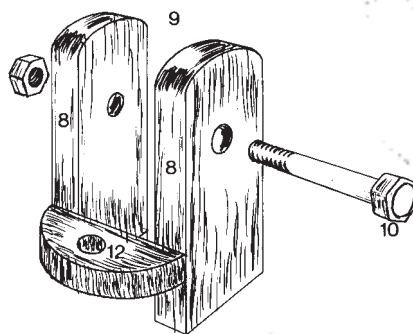
De kokerswangen zijn onder bevestigd op het vlak van het schip, of bovenop de katesporen.

Mastkoker (—), het geheel wat er voor zorgt dat de mast voor-, zij- en achterwaartse steun ondervindt.

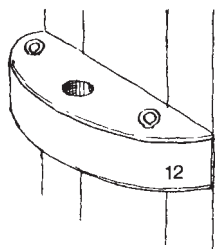
De mast is in de koker opgehangen met behulp van een zware ijzeren bout (—), die door de bovenzijde van het vierkant van de mast gaat door het zgn.

boutsgat (—).

Deze bout rust aan de bovenzijde van de kokerswangen in lagers ofwel in gaten in die wangen. Deze voorzieningen maken dat de mast hier een draaipunt heeft, waardoor het ook mogelijk is de mast te strijken, evt. met behulp van een contra-gewicht.



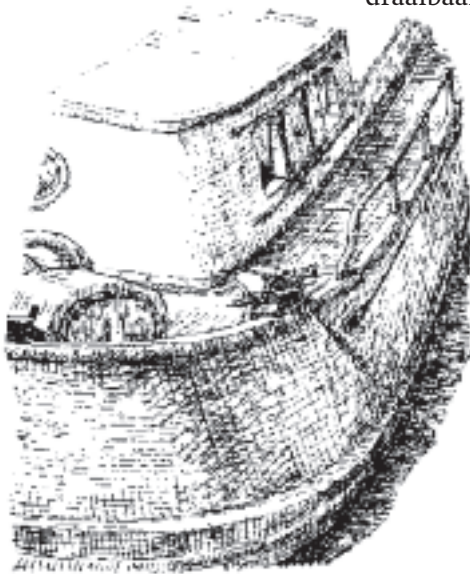
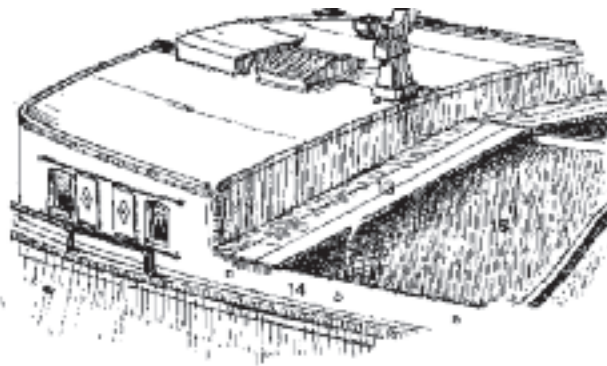
11. wegerij



12. knegt

Dit contra-gewicht (—), bestaat uit een vast stuk dat aan de onderkant van het vierkant op de mast is bevestigd, en een stel losse ijzeren platen. Dit laatste is een hulpmiddel om bij gestreken mast onder lage vaste bruggen door te varen. Ook bij tegenwind maakte men een dankbaar gebruik van de mogelijkheid om de mast te strijken.

Van latere datum waren de zgn. kielwichten, die hetzelfde doel doch een wat andere vorm hadden. De (—) is aangebouwd aan de achterkant van de kokerswangen. Er loopt een gat door de knegt waar de lumme van de giek in valt waardoor de giek draaibaar is.



13. lûken

De luiken (—), dienen om het laadruim mee af te dekken. Ze zijn gemaakt van 2 of 3 planken die door klampen aan de achterkant met elkaar verbonden zijn. Ze rusten in de lengterichting van het schip op houten balken (3 stuks) die op hun beurt steunen op 2 gebogen ijzeren balken overdwers.

14. riiswarring

De onderkant van de luiken steunen op de (—) den, een opstaande rand van zo'n 20 tot 30 cm hoog, vanuit het gangboord (—) opgetrokken.

15. de warring

16. it rûm

Aan de achterkant van het laadruim (—) rusten de luiken tegen de roef op een hoekijzer, of U-balk, een gootje vormend. Aan de voorkant worden ze gedragen door de waterlijst (—), opgetrokken uit het voordek en overdwerslopend van warring tot warring.

17. wetterlist

18. foardek

Het voordek (—) loopt over de volle breedte van het schip en wordt begrensd door wetterlist en steven in de lengterichting.

19. durkslûk

Het dirksluis (—), aan de voorkant in het voordek, geeft toegang tot de durk, de ruimte eronder. Het heeft opstaande randen, en wordt afgesloten met een scharnierend deksel (—), die aan de onderkant soms fraai is beschilderd. Twee losse deksels (—) tussen durkslûk en kokerswangen, sluiten een ruimte onderdeks af. Zij worden verwijderd bij het strijken

20. klap

21. kokers- of kistlûken



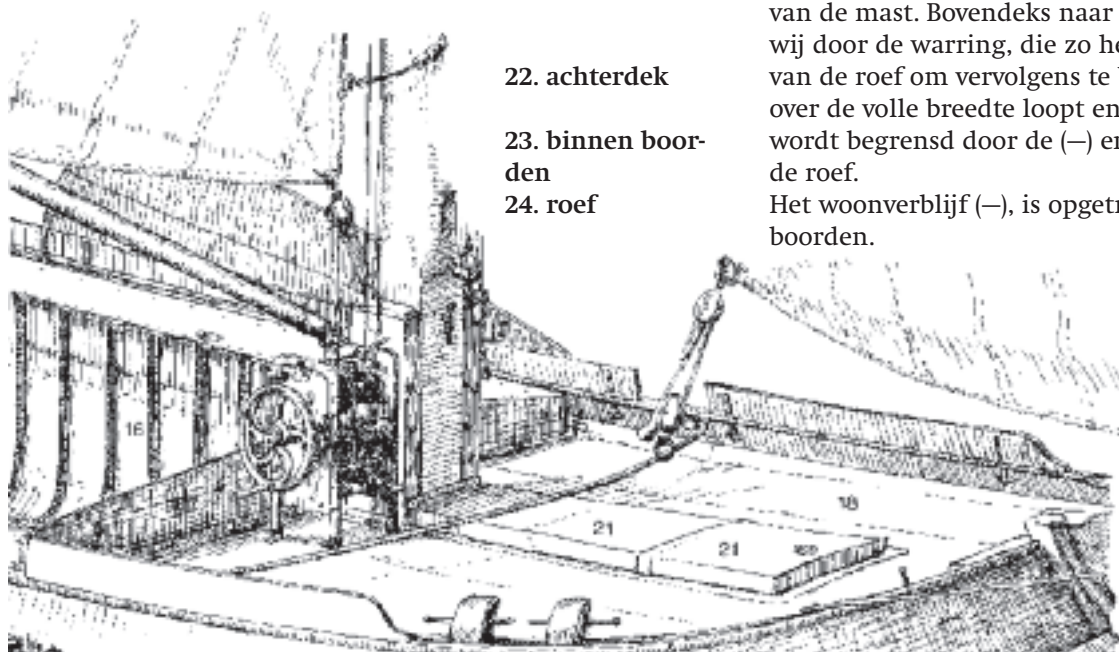
22. achterdek

23. binnen boorden

24. roef

van de mast. Bovendecks naar achteren lopend komen wij door de warring, die zo heet tot de achterkant van de roef om vervolgens te belanden op het (—) wat over de volle breedte loopt en aan de achterzijde wordt begrensd door de (—) en aan de voorzijde door de roef.

Het woonverblijf (—), is opgetrokken vanuit de gangboorden.



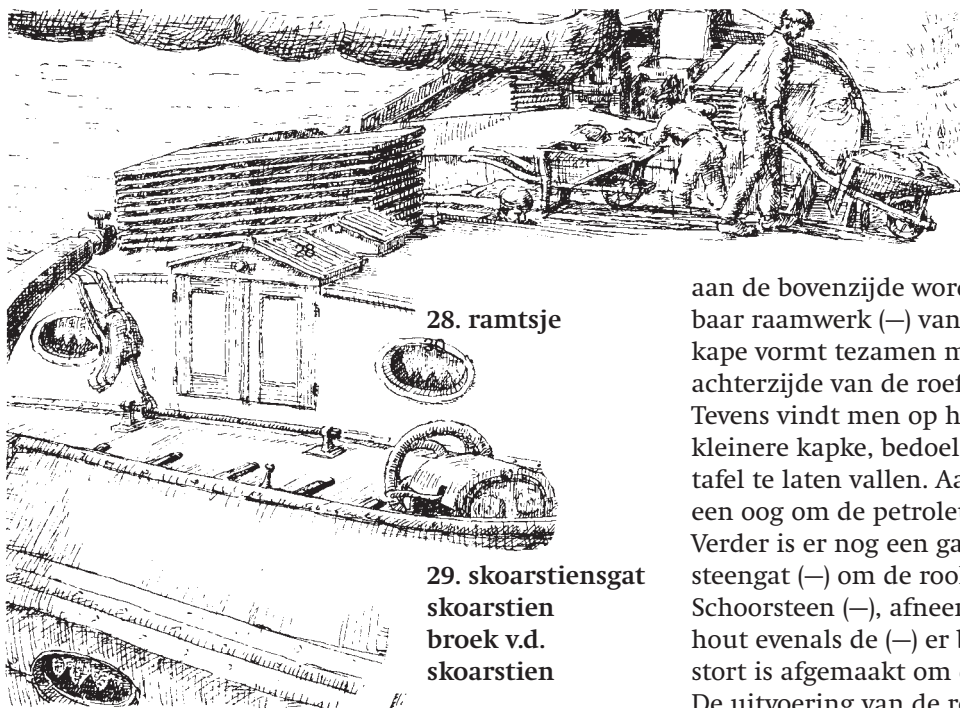
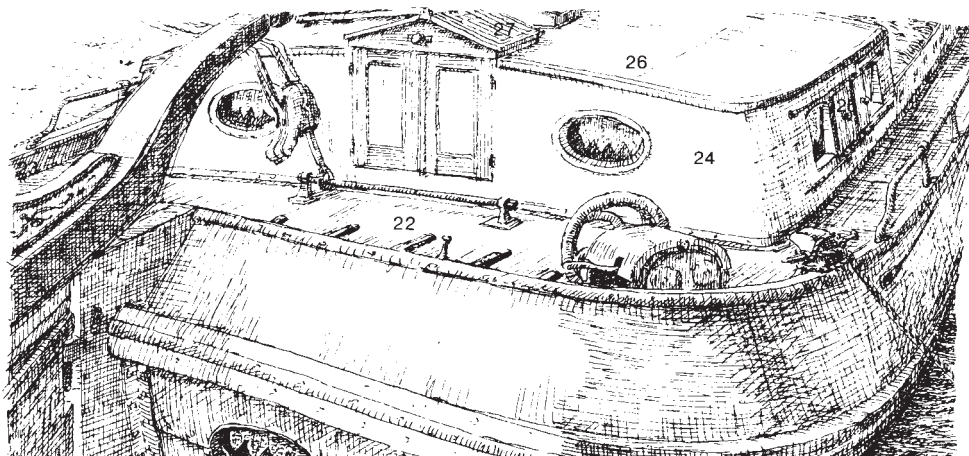
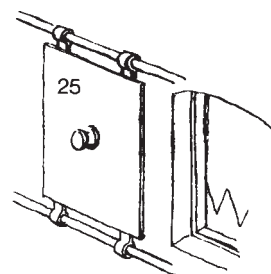
25. skûven

26. deksel

27. kape

De roef kan van verschillende hoogten zijn. De roef is aan de zijkanten voorzien van twee ruitjes, die aan de buitenkant kunnen worden afgesloten met behulp van losse schuiven (—), die verschuifbaar zijn in gootjes of langs stangen.

Op de bovenkant van de roef, het (—) genaamd, ligt ter afsluiting van de roef de kap (—), schuifbaar en van hout gemaakt, veelal voorzien van matglas, dat



28. ramtsje

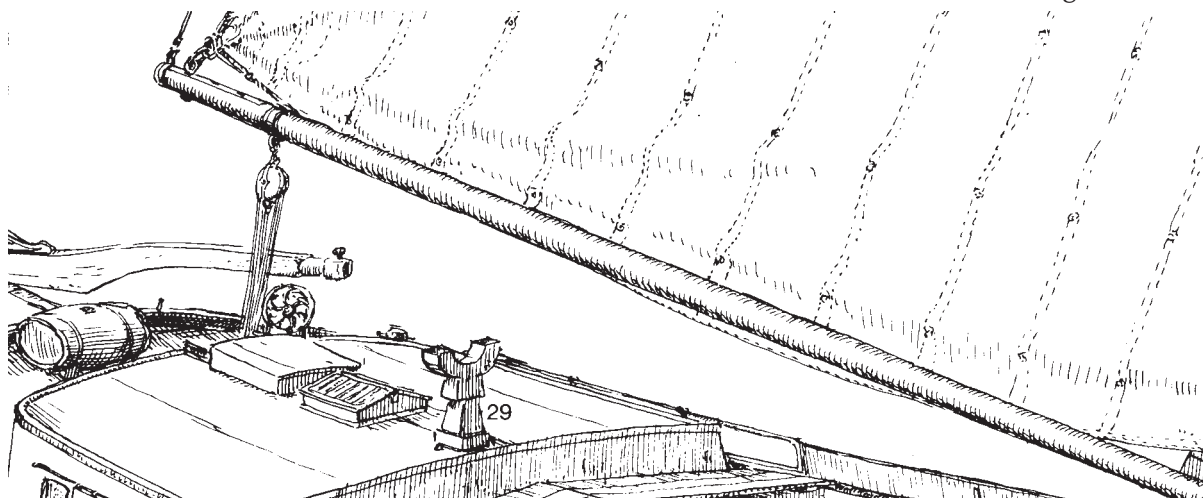
29. skoarstiensgat
skoarstien
broek v.d.
skoarstien

aan de bovenzijde wordt beschermd door een opklapbaar raamwerk (—) van dunne ijzeren stangen. De kape vormt tezamen met de twee deurtjes aan de achterzijde van de roef de ingang tot de roef.

Tevens vindt men op het deksel van de roef nog het kleinere kapke, bedoeld om wat meer licht op de tafel te laten vallen. Aan de binnenkant hiervan zit een oog om de petroleumlamp aan op te hangen.

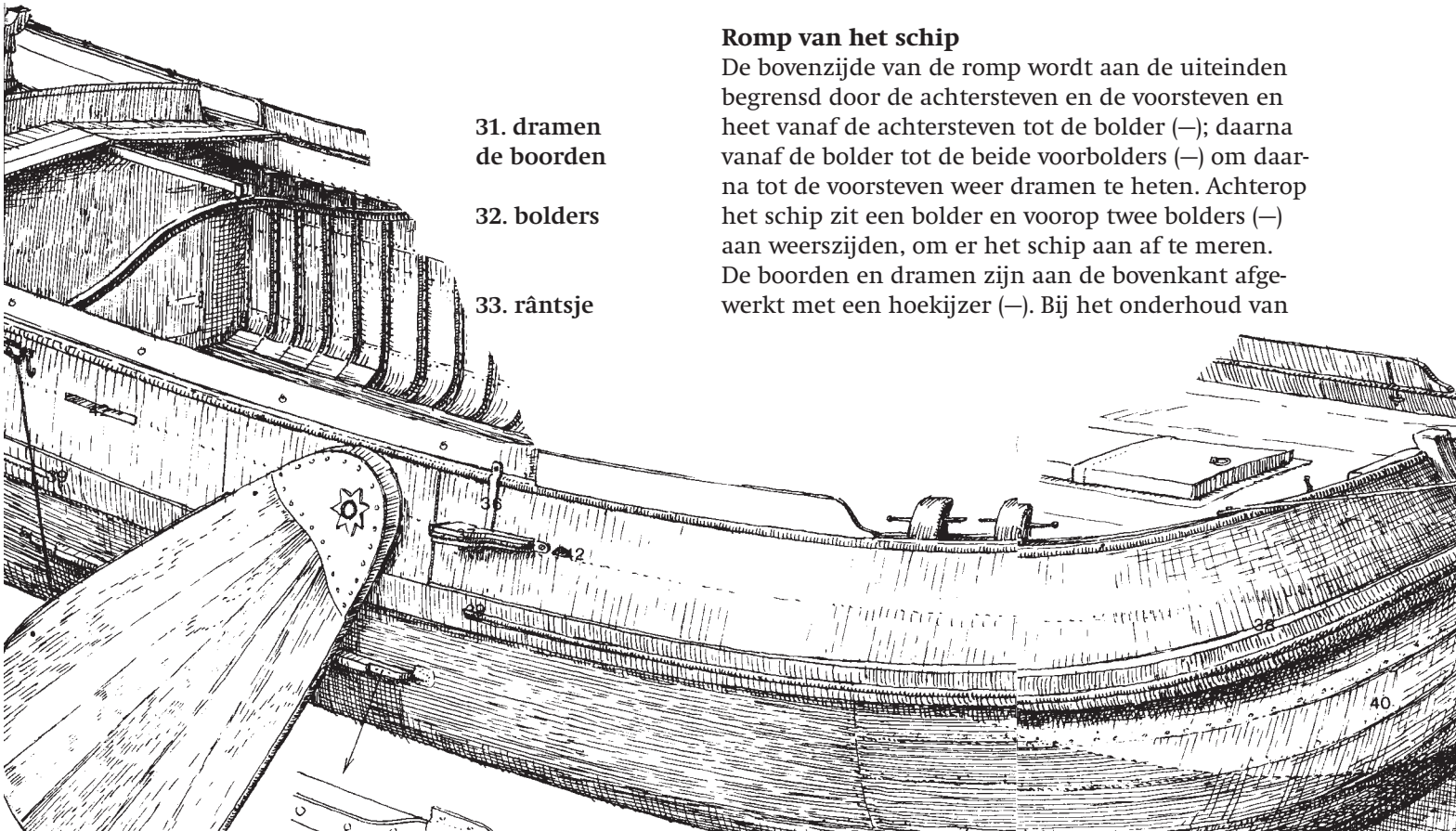
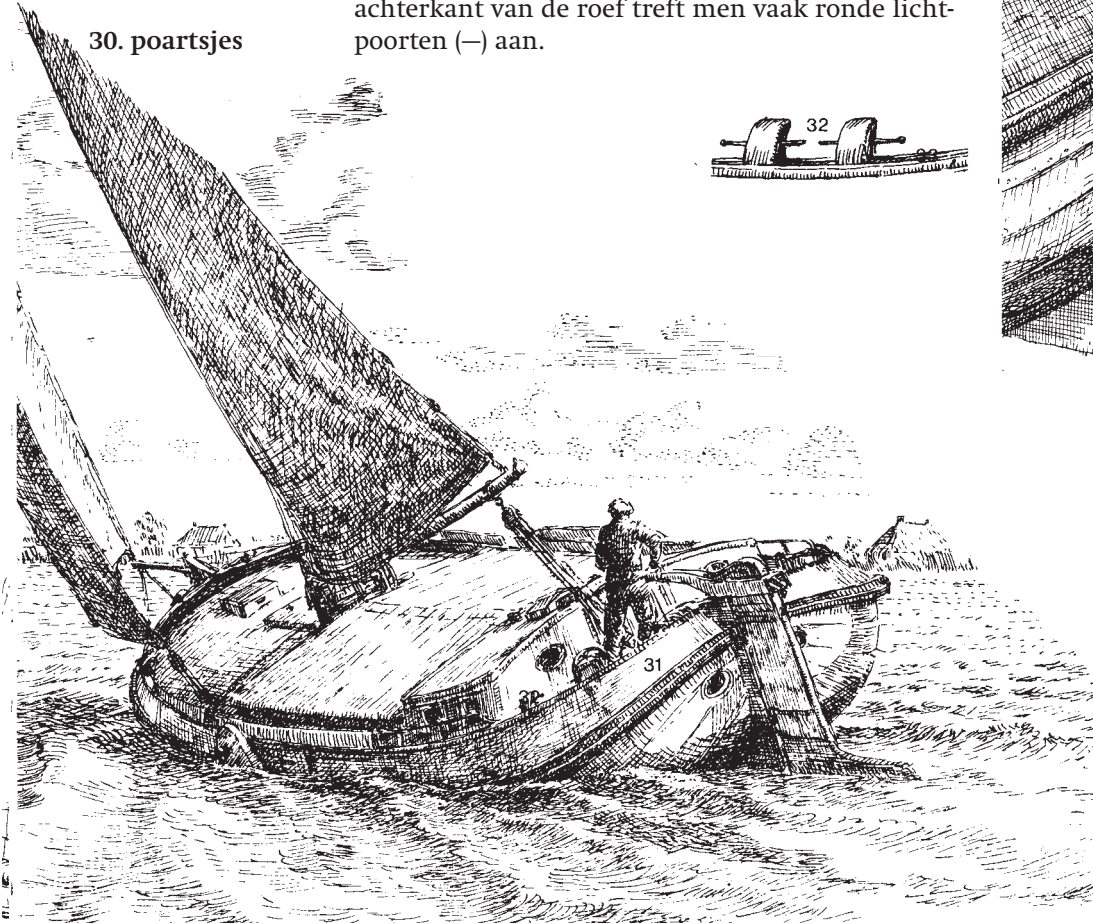
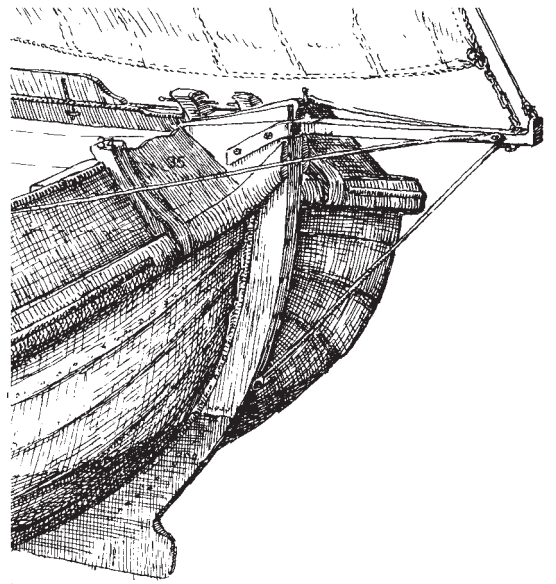
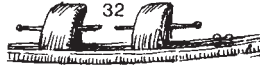
Verder is er nog een gat in het deksel, het schoorsteengat (—) om de rook van de kachel af te voeren. Schoorsteen (—), afneembaar en meestal van eikenhout evenals de (—) er boven, die in de holte met stort is afgemaakt om doorbranden te voorkomen.

De uitvoering van de roef zoals hierboven is beschreven is een algemene en overeenkomstig de latere bouw. De ontwikkeling was als volgt: de voorlopers



der huidige skûtsjes bestonden uit (houten) schepen, vaak nog zonder roef, de zgn. dekschepen; daarna wèl met roef doch zonder ruitjes; geleidelijk daarna kwam men tot de vormgeving zoals wij die nu kennen, voorzien van één of twee ruitjes. Ook aan de achterkant van de roef treft men vaak ronde lichtpoorten (—) aan.

30. poartsjes



31. dramen
de boorden

32. bolders

33. rântsje

Romp van het schip

De bovenzijde van de romp wordt aan de uiteinden begrensd door de achtersteven en de voorsteven en heet vanaf de achtersteven tot de bolder (—); daarna vanaf de bolder tot de beide voorbolders (—) om daarna tot de voorsteven weer dramen te heten. Achterop het schip zit een bolder en voorop twee bolders (—) aan weerszijden, om er het schip aan af te meren. De boorden en dramen zijn aan de bovenkant afgewerkt met een hoekijzer (—). Bij het onderhoud van

het schip schenke men hier vooral ook aandacht aan door het opstrijken van olie, wat overal heen trekt, ter voorkoming van de hier vaak optredende roest. Door het geringe aantal klinken gaat het anders afwijken.

34. mantsjes

35. klúsboarden

De dramen aan weerszijden van de voorstevan zijn versierd met (—) en (—) beiden van hout gemaakt.



36. puttings

37. swurdklos

spiegelklampen

38. stuit of
berghout

'boltsje'

39. welling
skeargang

40. boegen en
wangen
mooie behelle

41.kont

42. spuigatten

43. kimen

Op het boord bevestigd, ongeveer naast de mast, zitten de (—) één of twee, waaraan de wanten of wantdraden zijn bevestigd. Ook ter hoogte van de puttings, op dekhoogte, zit op het boord de stootklos (—), aan de voorkant van het zwaard. Deze is aangebracht ter bescherming van het zwaard bij aanvaringen, en steekt iets buiten het zwaard uit.

De swurdslossen kunnen evt. verwijderd worden voor het passeren van smalle bruggen. Verder wordt van de swurdklos ook een dankbaar gebruik gemaakt om gemakkelijker van de wal op het schip te stappen (opstapje). Achter de kop van het zwaard behoren tegen het boord nog de vaste of losse (—) te zitten, die dienen om de kop van het zwaard beter aan het schip te houden.

De (stoot)rand die om het schip loopt aan de buitenzijde, heet bij de ronding aan de voor- en achterkant (—). Deze zijn bij de skûtsjes flink dik en sterk, ter voorkoming van schade bij aanvaringen. De robuuste uitvoering is typerend voor het skûtsje en verleent het zijn karakteristieke uiterlijk. Het betekent bijv. een kenmerkend verschil t.o.v. de stuiten bij een 'boltsje' of bolschip, waar de stuiten veel smaller zijn uitgevoerd.

Het boltsje was het groningse model van een tjalk-scheepje.

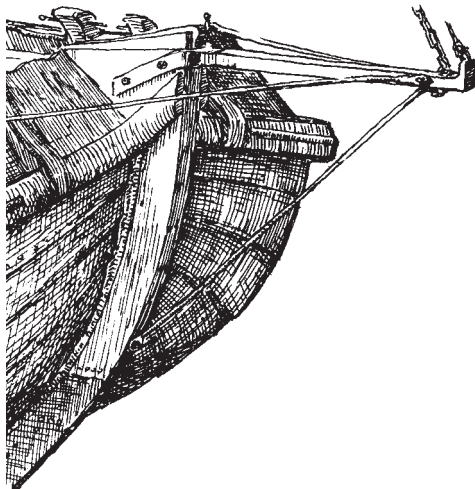
De stuiten gaan vervolgens over in de wellingplaat, kortweg (—) geheten. Skeargang (—) wordt ook wel het gedeelte genoemd, dat loopt van bolder tot bolder en tussen het rântje en de welling.

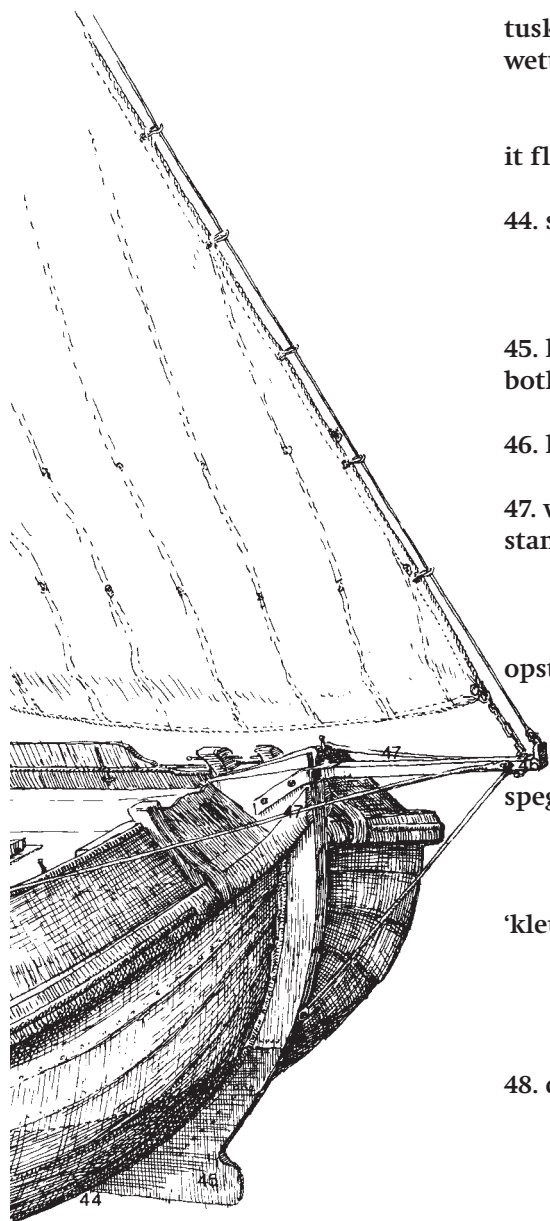
Voor en achter onder de stuiten, vindt men resp. de (—) en (—). De vorm hiervan speelt een voorname rol bij de snelheid van het schip. De term die hier gehanteerd wordt, is dat het schip goed geveegd (—) is ofwel het water goed los laat indien het achterschip (—) goed gevormd is.

In de scheergangen zitten op dekhoogte ook halve-maanvormige openingen (—), die, het woord zegt het al, zijn aangebracht om het water wat aan dek komt te lozen.

Achter het zwaard zit meestal een grotere rechthoekige opening ook bestemd voor een snelle afvoer van het water aan dek.

Kimen (—), vormt de ronding tussen de scheergang en het vlak. Deze kimen zijn bij de schepen meestal wat zwaarder gebouwd. Zij zitten dan ook op een kwetsbare plek aan alle invloeden van water en wind





tusken
wetter en wyn

it flak

44. skêke

45. loefhâlder of
botloef

46. loefbiter

47. wetter-
stangen

opstekker

spiegel

'kleuren'

48. durk

onderhevig, in het fries aangeduid tusken wetter en wyn. Op deze plaatsen ziet men dan ook vaak dat er een plaatje ijzer op bevestigd is, om slijtage tegen te gaan.

De — platte — onderkant van het schip (—) loopt van voor- tot achtersteven. Het gedeelte van de steven wat een eindje onder het vlak loopt heet skeg, (—) die tegenwoordig ook wel een beetje wordt ingekort ten-einde het schip beter te laten draaien.

Aan de onderkant van de voorsteven vindt men de loefhouder (—) aangebracht om het schip beter op koers te houden en de lijgvoeligheid tegen te gaan. Aan de bovenkant van de steven vindt men hier de (—) die stevig is verbonden aan de voorsteven en die zijwaartse steun ontleent aan ronde (beton)ijzer stangen (—), welke aan de dramen zijn verbonden.

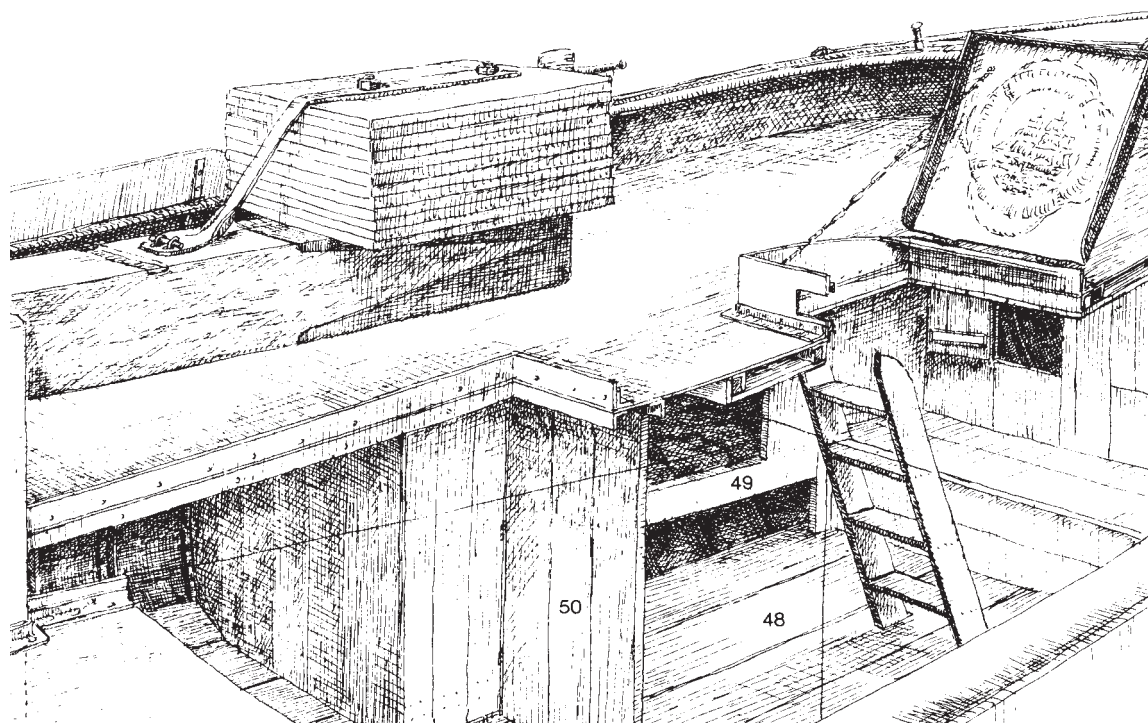
Op deze loefbiter wordt de fok bevestigd, meestal met behulp van een stukje ketting om de fok hoger of lager te kunnen zetten. Bij de wedstrijd-skûtsjes ziet men dat deze loefbiter is verlengd met een massief ijzeren staaf (—), die er met houten aan is verbonden. Hierdoor is het mogelijk een bredere fok te zetten.

Het gedeelte bij de achtersteven, onder de stuiten heet de spiegel (—) en heeft altijd een andere kleur dan de rest van de romp van het schip, evenals trouwens een gedeelte bij de voorsteven tussen de mantsjes. Men ziet deze gedeelten vaak beschilderd met behulp van een speciale techniek het (—) geheten om het een aanzien houtnerven te geven.

Binnenkant van het schip

Een beschrijving van voor naar achteren: Te beginnen bij de dirk (—), ook vooronder genoemd; een ruimte die ook tot slaapverblijf kon dienen.

De voorkant van de durk wordt gevormd door een paar kastjes waar aan de onderzijde een bankje tegenaan is gebouwd, dat kan dienen als bergruimte en zitplaats.



49. kooien

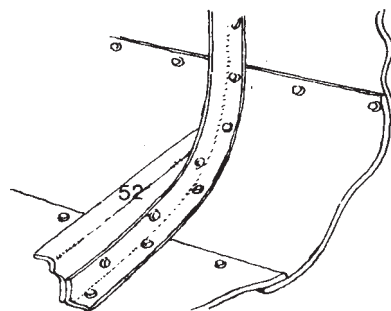
seilkooi

laring

hel

Aan weerszijden bevinden zich de slaapplaatzen (—). Als één der kooien niet als zodanig werd gebruikt noemde men die kooi de (—) die dan ook gebruikt werd als bergruimte voor zeilen of andere scheepsbehoeften.

De vloer van de durk (—), bestaat uit losse planken, de laringplanken die de (berg)ruimte onder de laring (—) afsluiten. Vanwaar deze naam zal men zich afvragen. Misschien omdat men heel weinig gebruik van deze berging maakte en er dus ook niets had te



50. skot

kisten

koker

51. bûkdelling

52. kattespoaren

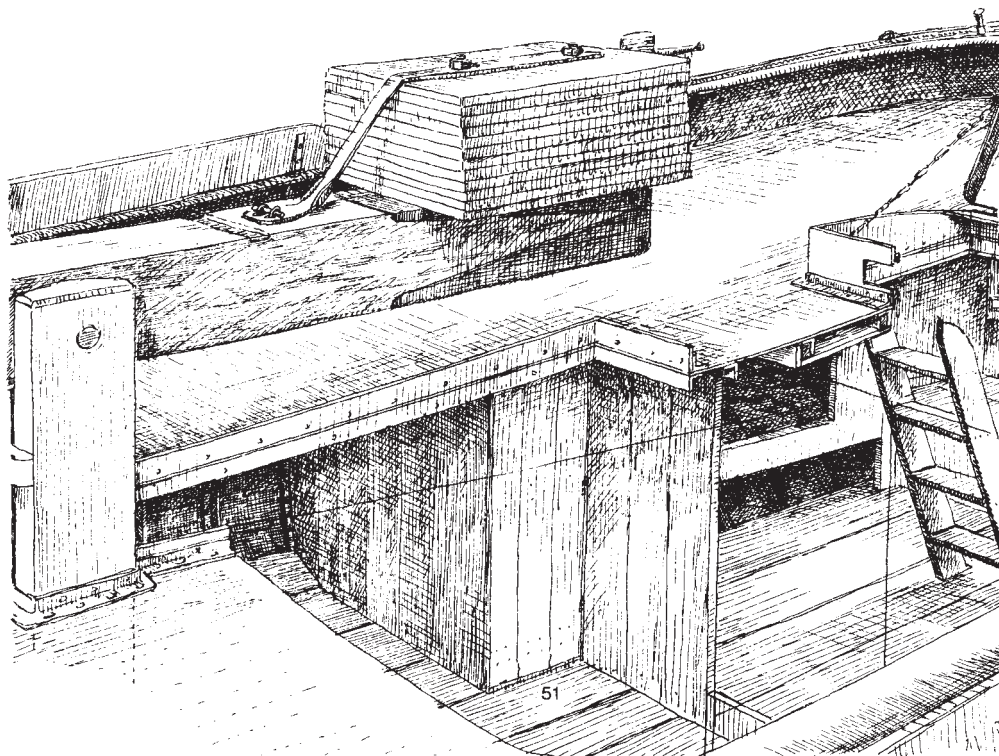
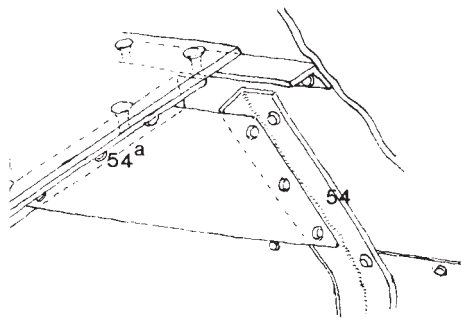
53. vulling plankjes

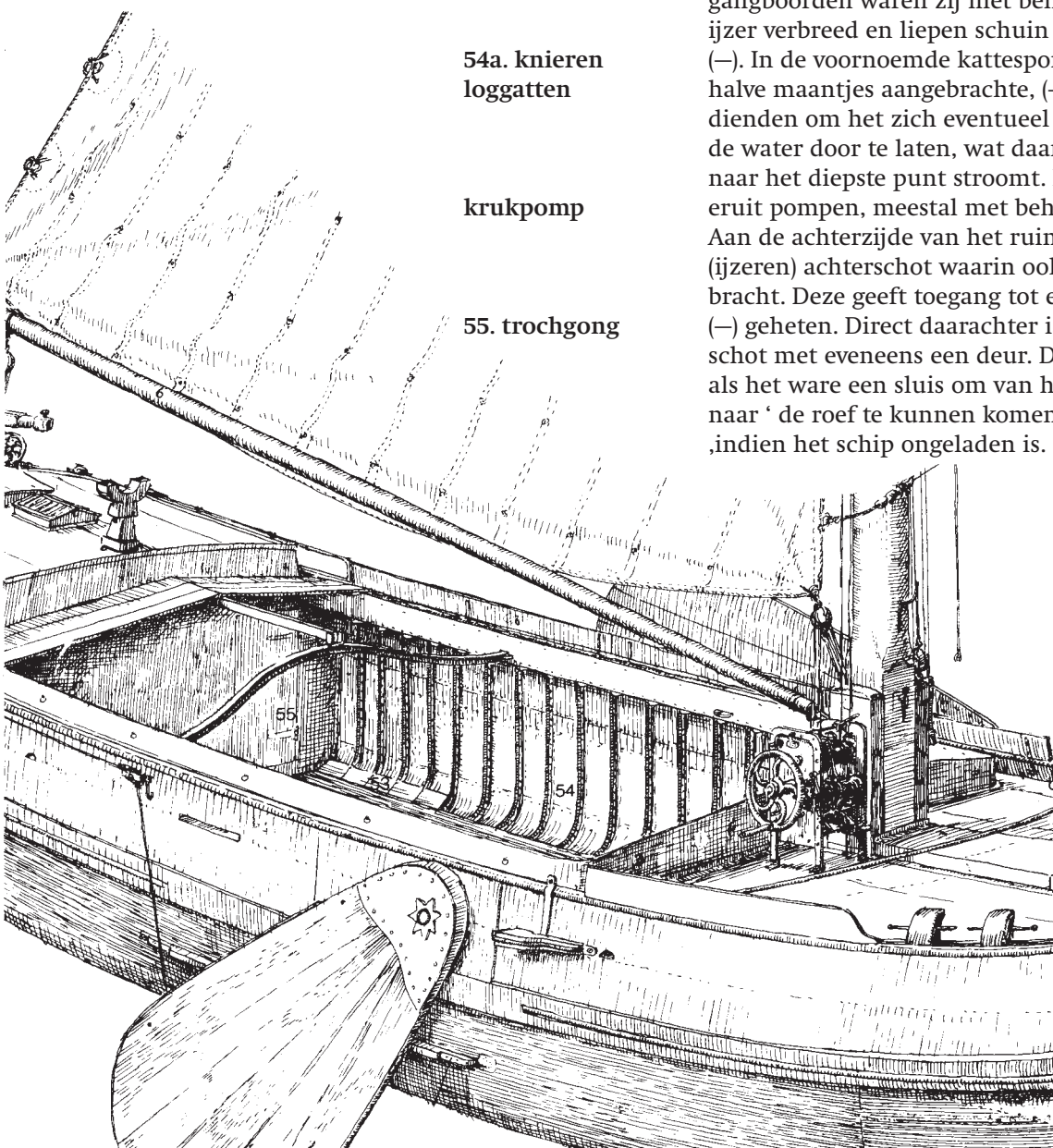
54. spanten

zoeken, net zo min als in die andere betekenis van het woord. De scheiding tussen de durk en de kisten bestaat uit een schot (—), met een deurtje om van de ene in de andere ruimte te komen.

De reeds eerder aangehaalde kisten (—), een ruimte onder het voordek waren vaak in de lengte afgescheiden met schotten, die voor een vrije uitwip zorgden bij het strijken van de mast.

Dit gedeelte wat een onbelemmerd strijken en omhoogzetten der mast garandeerde noemt men de (—). Aan weerszijden van de koker was er dan de mogelijkheid onderdeks te laden, om aldus het laadruim te vergroten. De binnenkant van de boegen waren met het oog op aanvaringen versterkt met dubbele spanten. De vloer van het laadruim (—), bestaat uit houten planken, posten geheten, in de lengte gelegen. Ze rusten op een opstaande rand (—) van 10 tot 15 cm. vanaf het vlak en aan de zijkant verbonden aan de spanten. De kattespooren hebben meestal om de andere aan de bovenkant een hoekijzer, ter vergroting van het draagvlak voor de bûkdelling. De onderlinge afstand tussen de kattespooren bedraagt bij normale bouw 30 tot 40 cm. Aan de zijkant van de bûkdelling, tegen de kimen, zaten de (—), doch deze waren ook vaak met cement afgemaakt. De hoekijzers (—), vanaf de kattespooren tot aan de onderkant van de gangboorden. Onder de



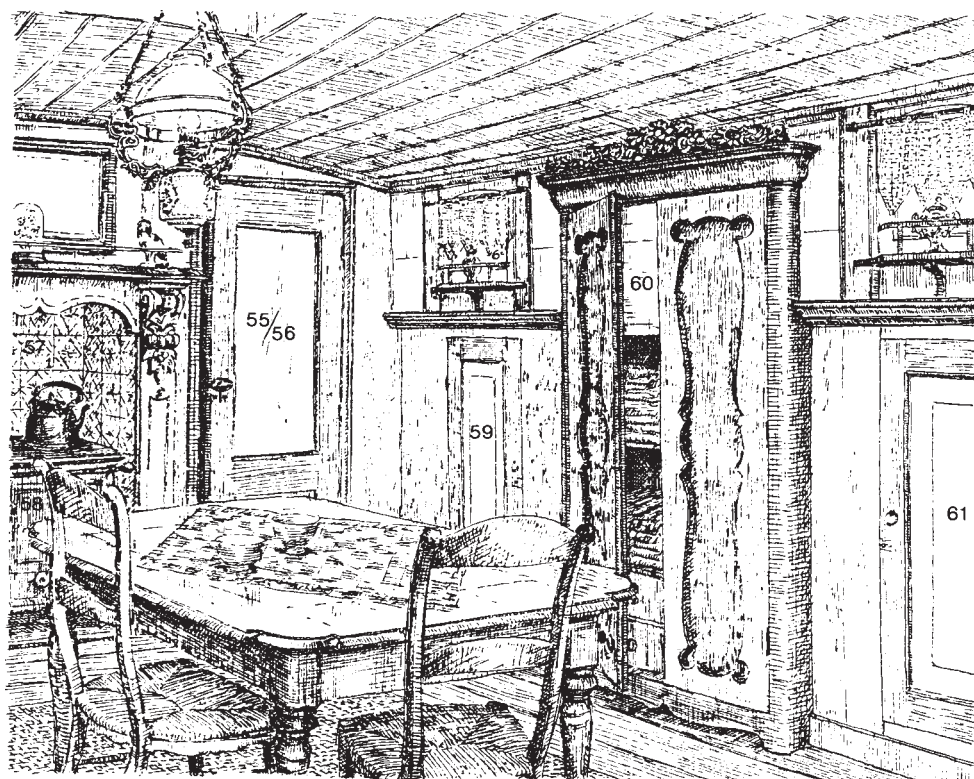


gangboorden waren zij met behulp van een plaatje ijzer verbreed en liepen schuin af. Dit noemt men (—). In de voornoemde kattespooren waren op het vlak halve maantjes aangebrachte, (—) geheten, welke dienden om het zich eventueel op het vlak bevindende water door te laten, wat daardoor automatisch naar het diepste punt stroomt. Hierna kan men het eruit pompen, meestal met behulp van een zgn. (—). Aan de achterzijde van het ruim bevindt zich het (ijzeren) achtershot waarin ook een deur is aangebracht. Deze geeft toegang tot een ruimte doorgang (—) geheten. Direct daarachter is weer een (houten) schot met eveneens een deur. De trochgong vormt als het ware een sluis om van het ruim binnendoor naar 'de roef te kunnen komen en omgekeerd, indien het schip ongeladen is.

kape (27)

's Winters werd ook dankbaar gebruik gemaakt van deze toegang om vanuit het ruim de roef binnen te gaan. De schoenen of klompen stonden mooi onder dak in het ruim en de kape hoefde niet van zijn plaats wat veel warmteverlies voorkwam. Gedurende de vaak lange — gedwongen — winterpauze, zonder vracht, kon het ruim ook benut worden voor diverse huishoudelijke activiteiten zoals de was doen, koken e.d. De schippersvrouw maakte daar dan ook een dankbaar gebruik van. Het leverde wat extra ruimte en beschutting op. Denk aan de kleine roef waar zij zich anders in moest zien te redden. Ook voor tijdelijke opslag en berging van allerlei spullen die bij de winterdag onderdek moesten, leende het ruim zich voortreffelijk.

Het laadruim kreeg alzo gedeeltelijk een woonfunctie. Maar o wee als de winter afliep en er onverwacht op de schippersbeurs een reisje was aangenomen! Dan moest hals over kop het laadruim weer voor zijn eigenlijke taak herschapen worden en alles moest



56. de trochgong

elders een plaats vinden. De trochgong wordt aan de ene kant veelal als klerenkast gebruikt (eigenlijk een te groot woord, voor die kleine ruimte). Aan de andere kant is er, met behulp van planken, bergruimte gemaakt voor huishoudelijke voorwerpen zoals potten en pannen.

57. hurdstee

De schoorsteenmantel (—), de ruimte voor de kachel, was vroeger eerst eenvoudig met zink afgemaakt, later ook vaak met witte of gekleurde tegeltjes. De zwarte kookkachel steekt hier scherp tegen af en vormt door het contrast een gezellig geheel met de hurdstee.

58. kookkachel

De kookkachel (—), de naam zegt het al, wordt naast het verwarmen ook voor het koken gebruikt. Er zitten 2 gaten bovenin met losse ringen, en hij bevat een oventje, waarin het eten kan worden warm gehouden. Ook worden er 's winters wel een paar ronde dikke stenen in verwarmd om 's avonds het bed wat op temperatuur te krijgen. De roef bestaat verder aan de zijkanten uit enkele kastjes, van voren af eerst een kleinere (—), daarna een grotere kast (—), welke als linnenkast wordt gebruikt. Deze kast is bovenop vaak voorzien van een mooie kroon als versiering. Dan is er nog een kleiner kastje, waarin het (—) (koppen, schotels en glazen) wordt bewaard.

59. spyn

60. kammenet

61. diggelwurk

Hiernaast ook vaak nog een klein kastje met een glazen deurtje, waar o.a. wat kleine snuisterijen en beeldjes te pronk staan.

62. bank

Van kant tot kant aan de achterzijde is een bank (—) gemaakt, welke dient als zit- en bergplaats. Vanaf deze bank kan men via de een houten opstapje afgedekt met een koperen plaatje (—) de roef uitstappen.

63. klos

64. tafel

Een tafel, waarboven de petroleumlamp en enkele stoelen completeert de verdere inrichting van de roef. Ook hier wordt de vloer wel laring genoemd.

65. laring

* de gruttere spinnen hjitte kammenet.

66./67. kooien
68. deurtjes

69. krèbbe

Achter de bank, onder het achterdek, bevinden zich de kooien, slaapplaatsen, afgesloten door deurtjes. Aan de ene kant een twee persoons- en aan de andere kant een kleinere kooi, voor één of twee kinderen, welke 'laatste ook wel (—) genoemd wordt. Ook werd soms een klein bedje gemaakt, dwars over het voeteneind van het ouderlijke bed, waar de allerkleinste in sliep.

Bij de wat grotere schepen waren de kooien ook wel gescheiden door een kleine gang in de lengte. In dit geval waren de kooien vanuit de roef toegankelijk via een (matglazen) schuifdeurtje. Bij deze laatste indeling bevond zich meestal een lichtkapje op het achterdek.

70. swurden

71. posten

72. tongen

73. de kop

74. sleepijzer

75. harpsluiting

75a. swurd-
stander

76. swurdstander
blokje

Tuigage, zwaarden, etc.

De zwaarden (—), werden vroeger bijna altijd gemaakt van eikehout. Tegenwoordig is goed uitgewerkt eiken moeilijk meer te bemachtigen, waardoor het gevaar van kromtrekken der zwaarden wordt vergroot. Dat is de reden waarom men thans ook veelvuldig andere houtsoorten, waaronder tropisch hardhout, gebruikt. Het zwaard bestaat uit een aantal, veelal door pennen verbonden, planken. De onderste en de bovenste, tevens de breedsten, heten (—) daartussen worden ze (—) genoemd.

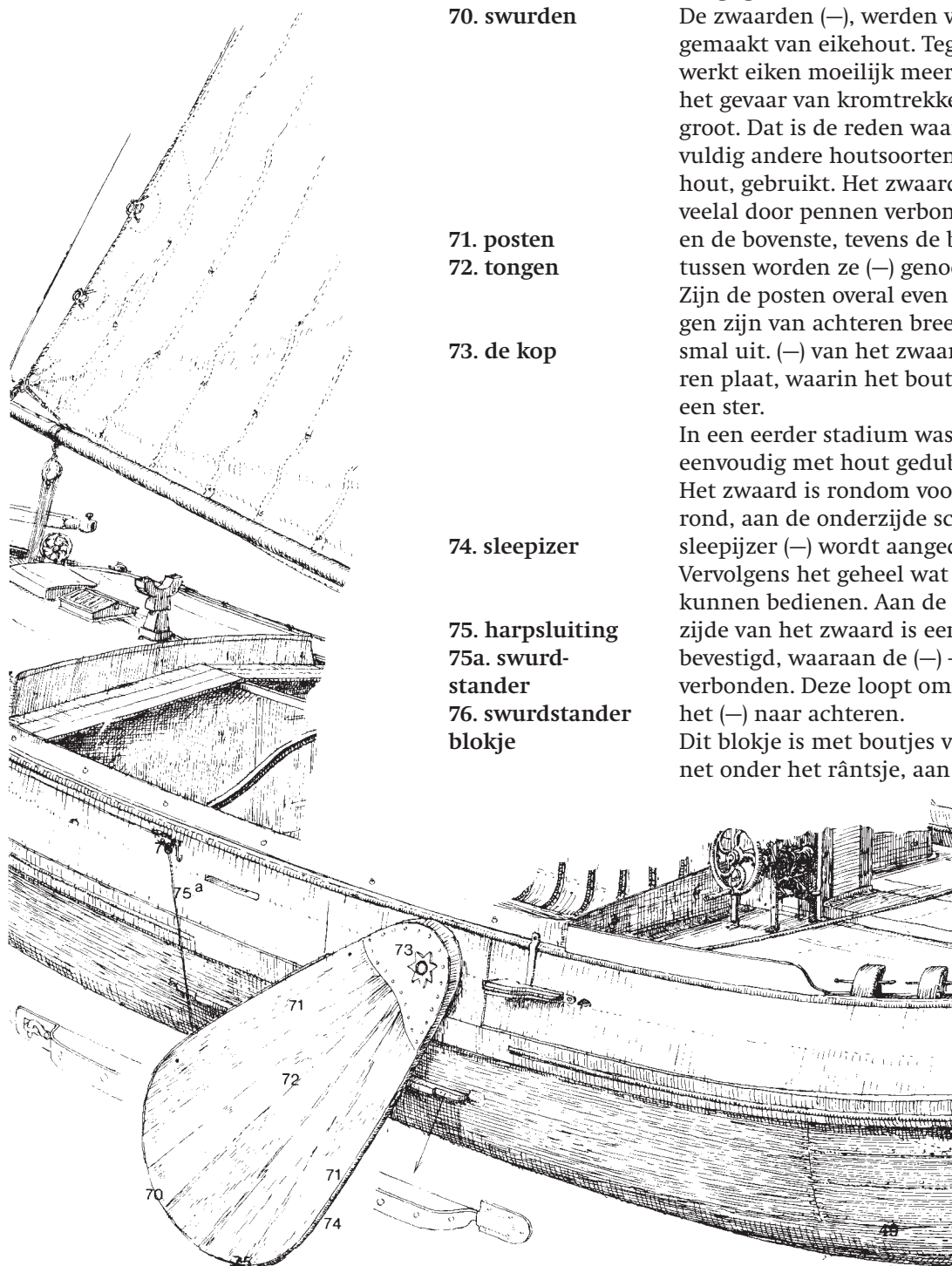
Zijn de posten overal even breed, de tongen daarentegen zijn van achteren breed en lopen naar voren smal uit. (—) van het zwaard is voorzien van een ijzeren plaat, waarin het boutsgat, dat is opgesierd met een ster.

In een eerder stadium was de kop van het zwaard eenvoudig met hout gedubbeld i.p.v. ijzer.

Het zwaard is rondom voorzien van een ijzeren half-rond, aan de onderzijde scherp gevormd, dat als sleepijzer (—) wordt aangeduid.

Vervolgens het geheel wat er toe dient het zwaard te kunnen bedienen. Aan de onderkant aan de achterzijde van het zwaard is een oog- of harpsluiting (—) bevestigd, waaraan de (—) — draad of ketting — wordt verbonden. Deze loopt omhoog en voert dan door het (—) naar achteren.

Dit blokje is met boutjes verbonden aan het boord, net onder het rantsje, aan de achterzijde van het



zwaard. Tegenwoordig rust het ook wel, met behulp van een hoekijzer, op het rantsje en is daarom gemakkelijk verplaatsbaar.

77. rêstheak

Aan dit swurdstanderblok was vroeger vaak een haak bevestigd, de rusthaak (—), waaraan het zwaard kon worden opgehangen. Het hing dan 'in de rust'. Wanneer men voor langere tijd stil lag, was zodoende de spanning van de draad af.

78. swurdlier

Verder naar achteren is de swurdstander bevestigd op de zwaardlier (—) op het achterdek; met behulp hiervan kan men het zwaard bedienen.

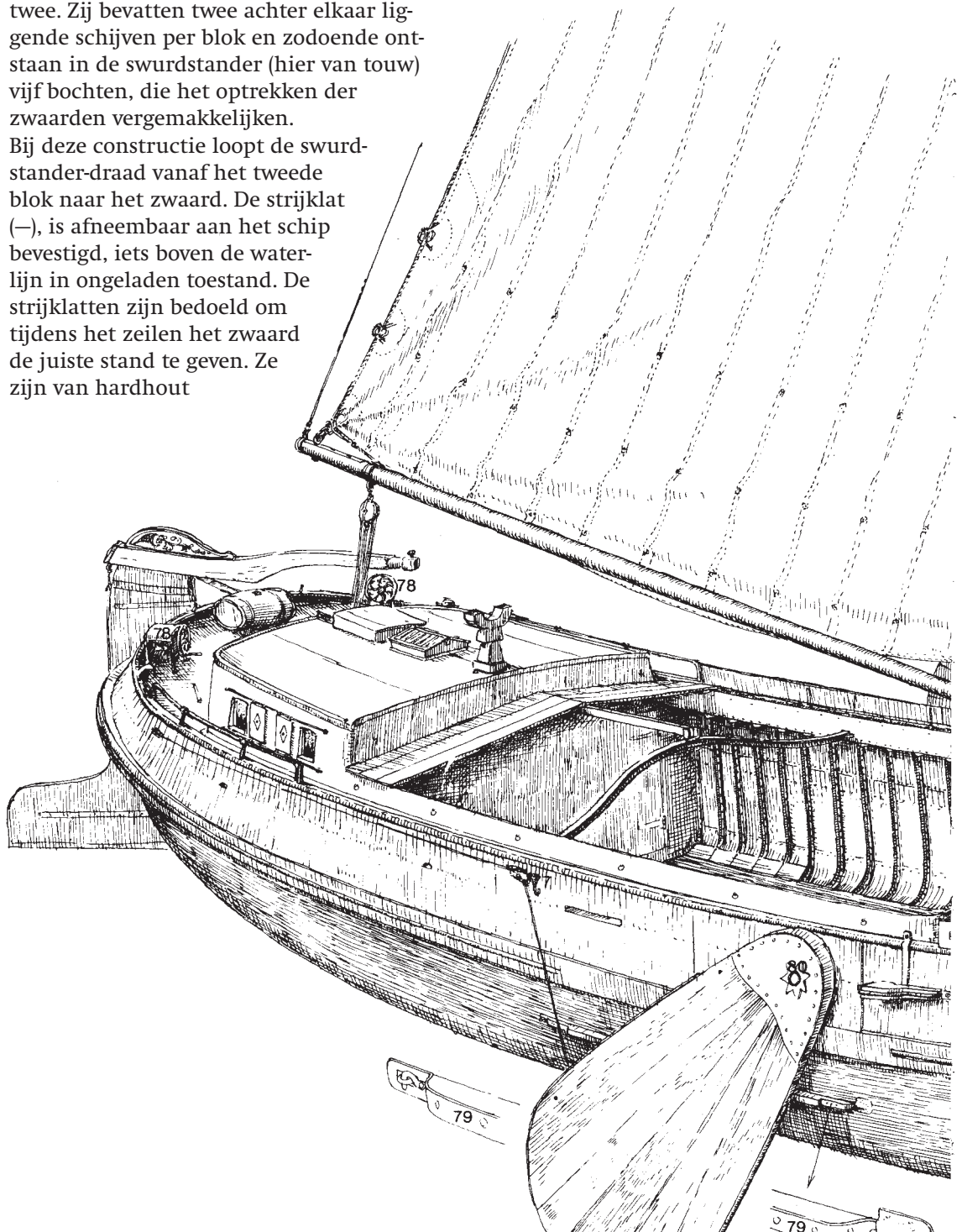
swurdstander
blokken
fielblokken

Een ander systeem om de zwaarden te bedienen is van eerdere datum. Dit systeem kennen wij ook op de wedstrijdskûtsjes, n.l. met behulp van de (—). Dit maakt een sneller handelen mogelijk.

Deze blokken (—) zijn bevestigd aan de binnenzijde tegen het boord naast de roef, aan elke kant twee. Zij bevatten twee achter elkaar liggende schijven per blok en zodoende ontstaan in de swurdstander (hier van touw) vijf bochten, die het optrekken der zwaarden vergemakkelijken.

Bij deze constructie loopt de swurdstander-draad vanaf het tweede blok naar het zwaard. De strijklát (—), is afneembaar aan het schip bevestigd, iets boven de waterlijn in ongeladen toestand. De strijklatten zijn bedoeld om tijdens het zeilen het zwaard de juiste stand te geven. Ze zijn van hardhout

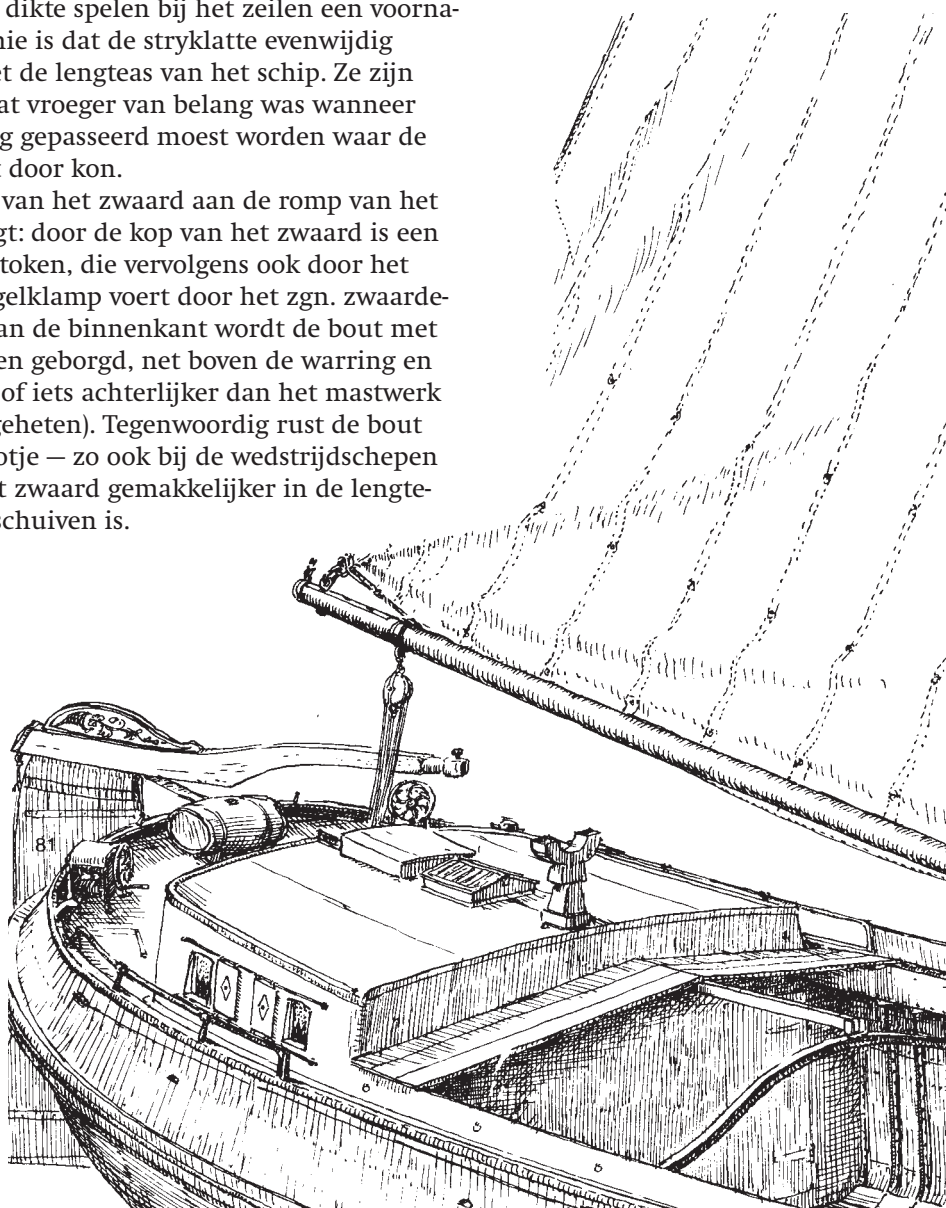
79. stryklatte



gemaakt en worden ingevet teneinde de wrijving van het langsglijdende zwaard te verminderen. Vooraan is de stryklatte vaak wat smaller dan achteraan, maar dit is afhankelijk van het model van het schip. De stand en de dikte spelen bij het zeilen een voornaam rol. De opinie is dat de stryklatte evenwijdig moet lopen met de lengteas van het schip. Ze zijn afneembaar, wat vroeger van belang was wanneer een smalle brug gepasseerd moest worden waar de romp maar net door kon.

De bevestiging van het zwaard aan de romp van het schip is als volgt: door de kop van het zwaard is een zware bout gestoken, die vervolgens ook door het boord met spiegelklamp voert door het zgn. zwaardeboutsgat (—). Aan de binnenkant wordt de bout met een paar moeren geborgd, net boven de warring en ter hoogte van of iets achterlijker dan het mastwerk (ook zeilwerk geheten). Tegenwoordig rust de bout vaak in een gootje — zo ook bij de wedstrijdschepen — waardoor het zwaard gemakkelijker in de lengterichting te verschuiven is.

80. boutsgat



Er is dan een stukje ketting aangebracht om het zwaard op zijn plaats te houden. Het verschuiven van het zwaard naar voor of achter gebeurt om het schip loef- of lijgieriger te maken.

Het schip 'moat goed op it roer lizze' is hier de uitdrukking. Indien het loefgierig is (wreed op it roer) moet het zwaard naar achter; indien lijgierig (flauw op it roer) moet het zwaard naar voren. De zwaarden zitten goed indien het schip iets 'wreed' is op het roer. De belangrijkste taak is natuurlijk het verleieren tegen te gaan en koers te houden.

Door de geringe diepgang sorteerden de zwaarden het meeste effect in ongeladen toestand; het schip had dan immers geen andere steun. Hiernaast speelden zij ook een nuttige rol door ze als rem te gebruiken, indien ze de grond tenminste konden krijgen. Voorts hielden de schippers, wanneer ze lagen afge-meerd, met behulp van de neergelaten zwaarden het

81. roer

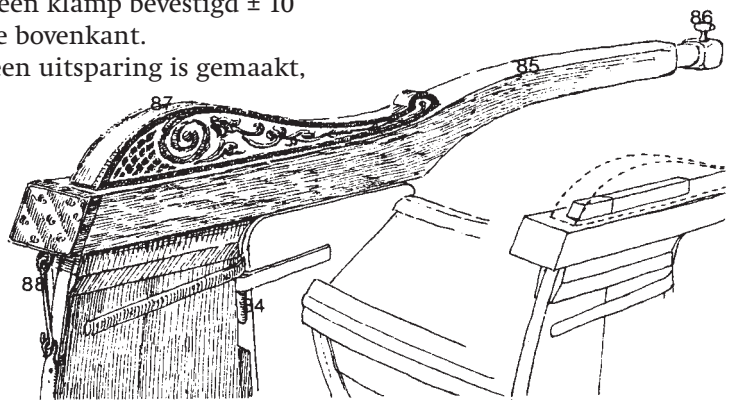
schip wat uit de wal, om het schuren tegen de kimen wat te voorkomen.
Het (—), ook meestal van eikehout gemaakt, bestaat uit door pennen verbonden planken (posten).

82. hakke

Het gedeelte dat onderaan het roer in het water zit, heet hak (—) van het roer. De lengte ervan hangt af van de lengte en de bestuurbaarheid van het schip. Ter verbetering van dit laatste werden aan de onderzijde nog wel eens een paar strippen ijzer aangebracht, vaak in een halfronde vorm geslagen. Zij worden (—) genoemd en staken wat onder het hout uit en vormden aldus een gootje. Het roer is aan de achtersteven draaiend verbonden door de (—), meestal drie, welke aan het roer zitten. Deze fingerlingen passen in de ogen die aan de achtersteven zijn bevestigd. Om te voorkomen dat het roer naar boven uit kon wippen, is onder de bovenste fingerling een los blokje hout geschroefd. Aan de bovenzijde van het roer is aan weerszijden een klamp bevestigd ± 10 tot 12 cm. verwijderd van de bovenkant.

85. helmhout

Hierop rust het (—) waarin een uitsparing is gemaakt, het huis genoemd.



86. tontsje

Het helmhout is het gedeelte van het roer wat men voor de eigenlijke besturing ter hand neemt. Op het voorste gedeelte vindt men het tonnetje (—), een knop waar men met de handen een beter houvast aan heeft. Achter op het helmhout treft men nog de (—) aan, in het nederlands klik geheten, die ter verfraaiing is aangebracht. Het is een kunstig gesneden en gevormd stuk hout, met als motief veelal 'de hoorn des overvloeds'

87. kop fan it roer

88. heak

Aan de achterkant van het helmhout zit nog een haak (—), die in een oog past, op het roer aangebracht ter voorkoming van wippen.

89. boeisels

De zetboorden (—) zijn aangebracht om veiliger door de warrings te lopen. Het zijn er meestal drie, welke met pennen (—), die aan de boeisels vast zitten, kunnen worden gestoken in de daarvoor aanwezige gaten in de rantsjes op de boorden.

90. boeisel pennen

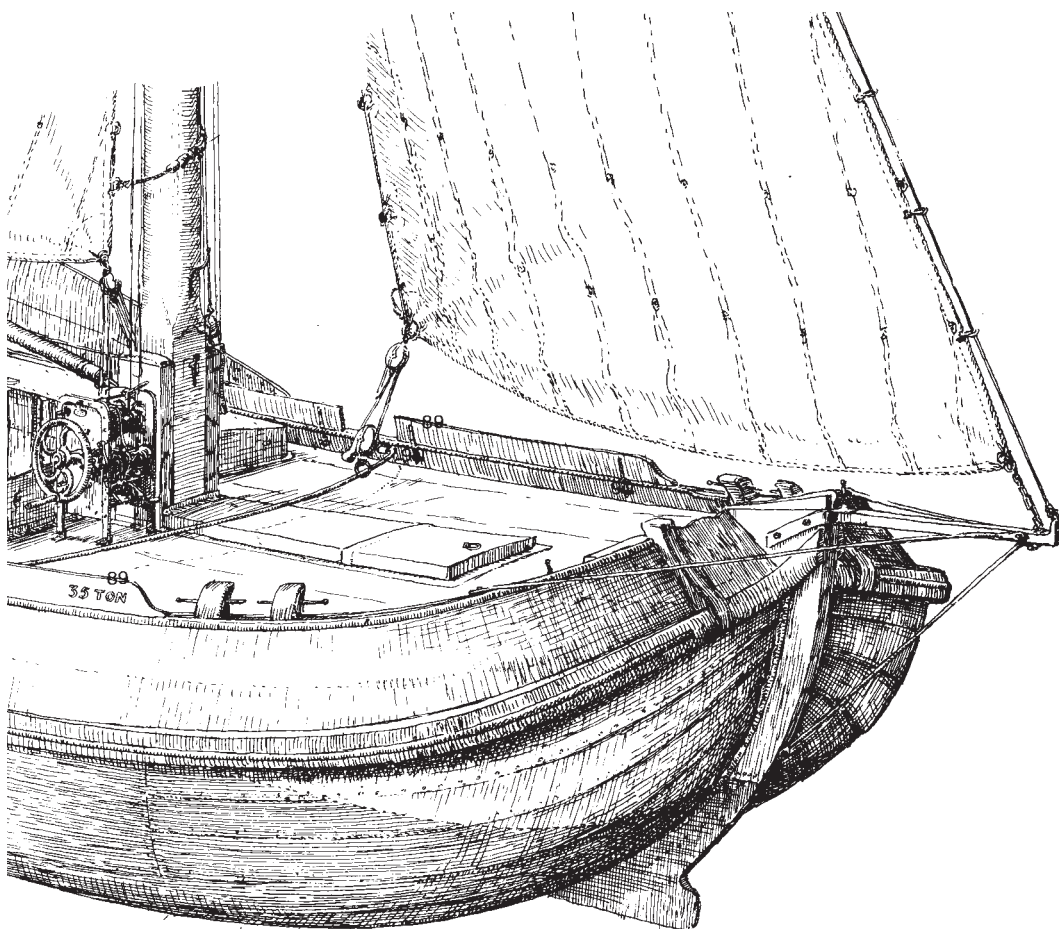
Het voorste boeisel, staande tussen de voorbolders en de puttings, heet het naamboeisel en bevat meestal de naam van de schipper, domicilie, tonnemaat en de naam van het schip.

91. reling

Dan volgen de twee andere, vanaf de puttings tot aan de voorkant van de roef. Naast de roef treft men de reling (—) aan, even hoog als de boeisels en in elkaars verlengde.

De reling had als voordeel dat het uitzicht vanuit de roef onbelemmerd w en m licht Je roef toeliet.





92. gaffel

93. gaffelbek

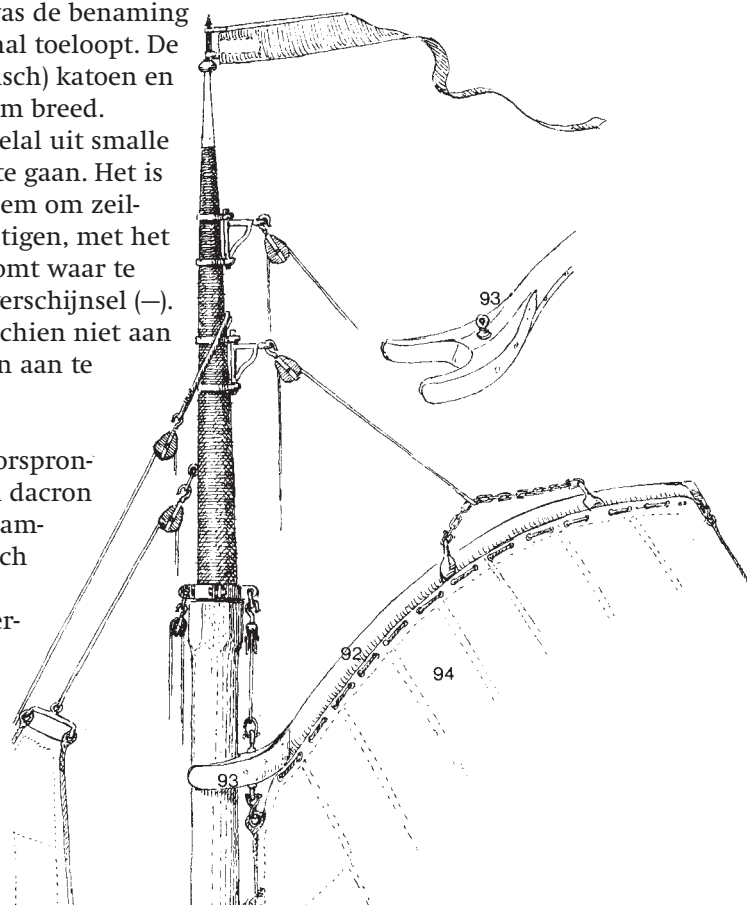
94. banen of kleden

wynsk

De verdere tuigage en uitrusting

De gaffel (—), van hout of ijzer, waaraan het zeil kan worden geregen met behulp van het gaffellijntje waarna het kan worden gehesen, is van achterengebogen en heeft aan de voorkant een soort vork, (—) geheten, die langs demast glijdt, wanneer het zeil wordt gehesen of gestreken. Er werden ook rechte gaffels gebruikt soms zonder bek. Deze werden veelal gebruikt bij de zgn. "drenten". Dit was de benaming voor een zeil wat naar boven Vrij smal toeloopt. De zeilen waren vervaardigd uit (egyptisch) katoen en bestonden uit banen van 30 tot 55 cm breed. Tegenwoordig wordt een zeil ook veelal uit smalle banen (—) genaaid om de rek tegen te gaan. Het is tegenwoordig nl. weleens een probleem om zeildoek van goede kwaliteit te bemachtigen, met het gevaar dat er een baan in het zeil komt waar te veel rek in zit. In het fries heet dit verschijnsel (—). In de (nabije?) toekomst kan er misschien niet aan worden ontkomen om dacron tuigen aan te schaffen.

Hoewel misschien een verlies aan oorspronkelijkheid spreken de voordelen van dacron menigeen aan. Wij noemen 'duurzaamheid' (minde kosten) en, een praktisch voordeel in mijn ogen ook zwaar weegt, de veel gemakkelijker hanteerbaarheid bij het oppakken der zeilen (het bergen op de giek). Bovendien heeft dacron het voordeel veel minder kwetsbaar te zijn in verband met weersinvloeden (vocht).



95. lyk/likén

Met uitzondering van de bovenkant, is er rondom het zeil touw aangenaaid ter versteviging van de zgn. lijktouwen (—).

Naar de plaats heten zij resp. achterlijk, onderlijk en voorlijk.

96. rabânnen of stroppen

Aan het voorlijk zijn ook gesplitst de rakbanden (—), afhankelijk van de zeilgrootte (resp. hoogte) ± 6 tot 9 stuks. Deze stroppen of rabânnen, zijn zoals gezegd aan één kant gesplitst aan het voorlijk. Bij het optuigen 'slaat' men ze 'met de zon mee' om de mast om vervolgens vast te knopen aan een onderliggend oog aan het voorlijk om zodoende het zeil aan de mast te verbinden.

97. kloaten

Voor een betere geleiding langs de mast zijn de stroppen nog voorzien van houten kralen (—), die glad gemaakt worden met olie of vet.

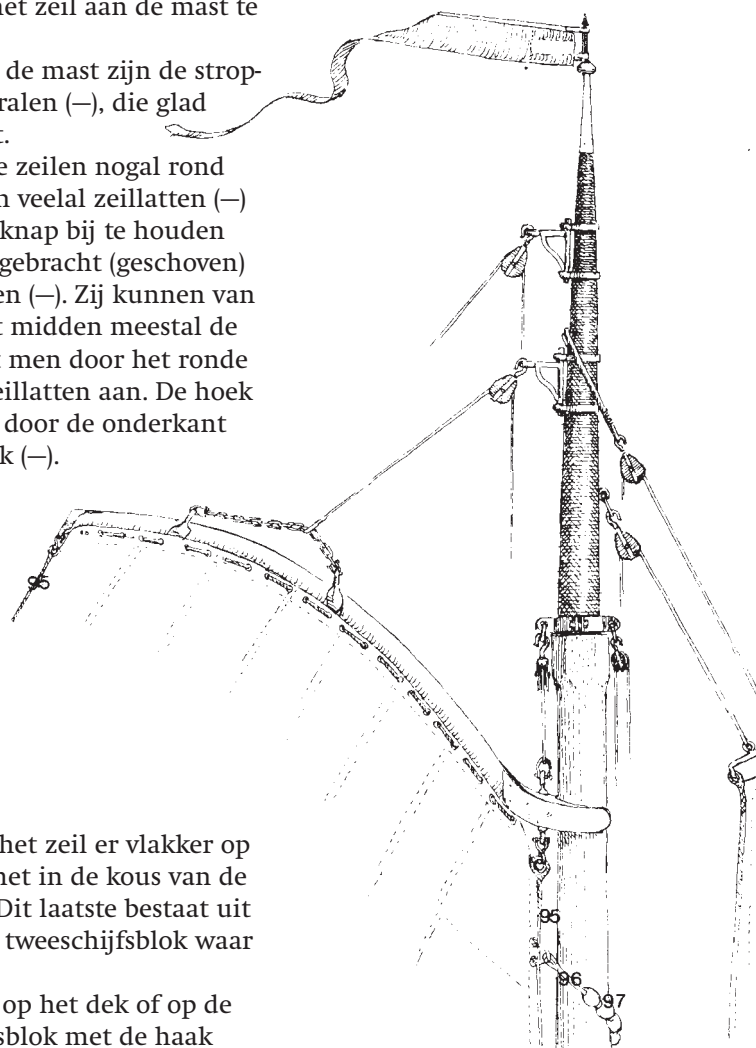
bleinen

Doordat vooral tegenwoordig de zeilen nogal rond worden gesneden, gebruikt men veelal zeillatten (—) om het achterlijk er een beetje knap bij te houden

bleinpûden

(vlak te maken). Zij worden aangebracht (geschoven) in daarvoor aangebrachte zakken (—). Zij kunnen van verschillende lengte zijn; in het midden meestal de langste(n). Ook in de fok brengt men door het ronde achterlijk tegenwoordig vaak zeillatten aan. De hoek van het zeil die wordt gevormd door de onderkant en de voorkant heet de halshoek (—).

98. hals(hoeke)



99. halstakel

Wanneer, aan de wind varende, het zeil er vlakker op moet, kan dit met behulp van het in de kous van de hals ingepikte halstakeltje (—). Dit laatste bestaat uit twee éénschijfs blokken en één tweeschijfsblok waar de halslijn doorheen loopt.

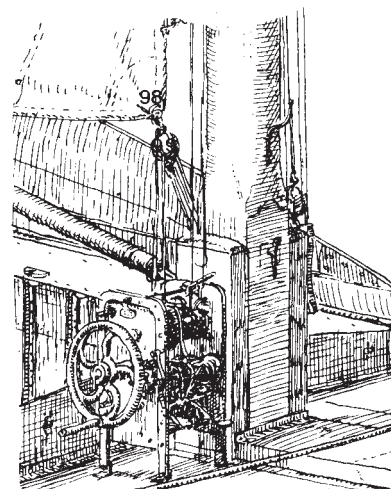
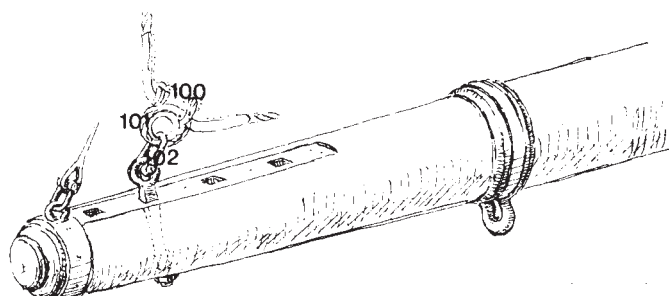
De twee éénschijfsblokken zijn op het dek of op de knegt bevestigd, het tweeschijfsblok met de haak eraan wordt dan in de hals gehangen. De hoek gevormd door de onder en de achterzijde heet de schoothoek (—), verstevigd met opnaaisels, waarin ook een oog of (—). Hieraan wordt het zeil op de giek bevestigd aan de achterzijde met behulp van een harp (sluiting) (—). Boven deze schootshoek bevinden zich nog twee kousen (—), met tussenruimte van ca.

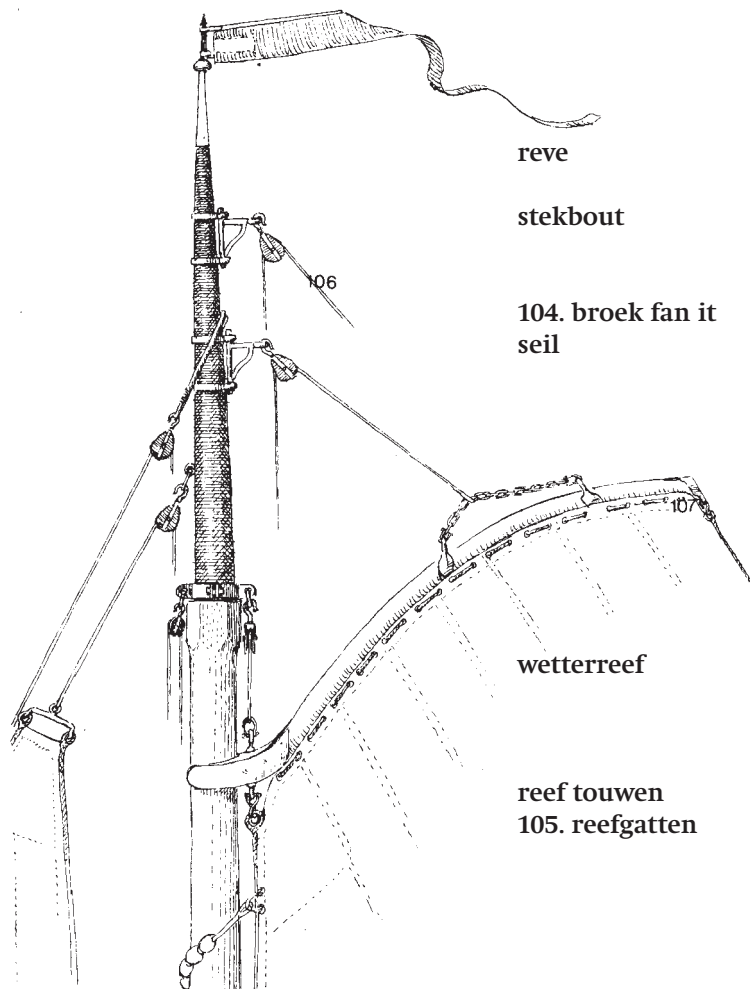
100. skoathoeke

101. kous

102. sluting

103. reefkousen





reve

stekbout

104. broek fan it seil

wetterreef

reef touwen
105. reefgatten

100 tot 125 cm. Deze zijn aangebracht om het zeil te kunnen reven (—) — verkleinen —, afhankelijk van wind met 1 of 2 reven. - Door de genoemde reefkousen wordt een touw gestoken, (—) geheten, waarmee het zeil op de giek achterui getrokken kan worden. Soms is het ook mogelijk de onderste ronding van het zeil, de zgn. broek va het zeil (—) wat weg te reven. -

Dit noemt men een waterriif(—). (Dit voorkomt ook dat de broek van het zeil door het water sleept). De reef wordt aangebracht door het zeil van onderen af op te rollen, en de dan ontstane rol vast te knopen met behulp van de (—). Deze lopen door de reefgaten (—) in het zeil en blijven ook ongereefd meestal in het zeil zitten.

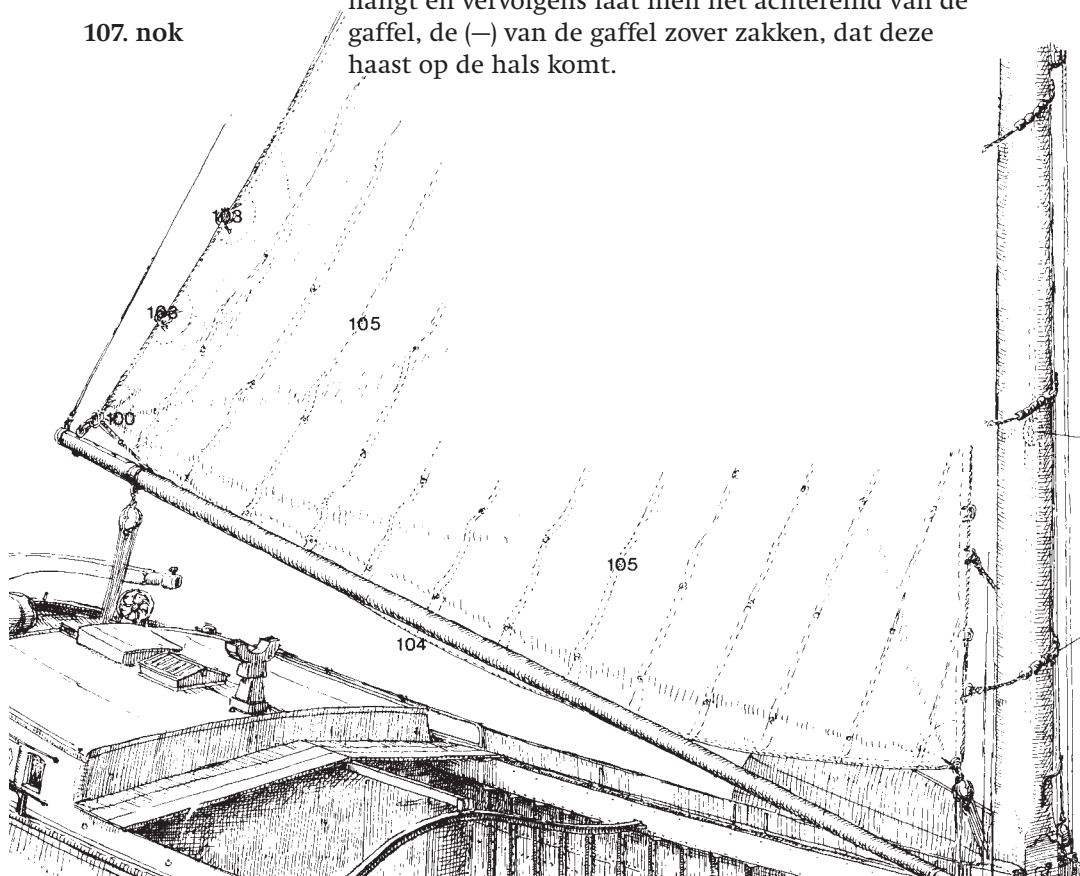
Deze reefgaten zijn afgezet met koperen ringetjes, de reefkousjes. De reef in het zeil komt voor wanneer het zeil er bij staat (gehesen is aan de mast), maar dat men het zo weinig mogelijk windvang wil geven. Dit kwam vroeger veelvuldig voor wanneer men zeilend door een brug moest, of onder het laden of lossen het zeil wilde drogen. Het zeil wordt dan in de gij (—) gehesen, hetgeen als volgt geschiedt:

De hals wordt omhoog getrokken of op de lier opgedraaid de giek wordt met behulp van de kraanlijn (—) een stukje opgetild zodat hij niet meer aan het zeil hangt en vervolgens laat men het achtereind van de gaffel, de (—) van de gaffel zover zakken, dat deze haast op de hals komt.

yn'e gij

106. kraenline

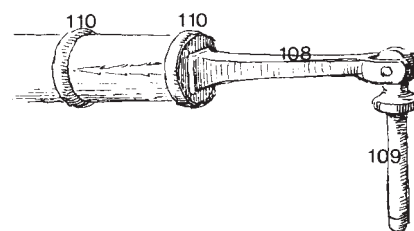
107. nok



giek

De giek, één van de rondhouten, zoals de gaffel en de mast, is aangepast aan de breedte van het zeil en kwam vroeger meestal net tot voorbij de achterkant van de roef.

De giek loopt vanuit het midden naar weerskanten smaller uit.



108. swannehals

109. lummel

Aan de mastzijde bestaat het ijzerwerk eraan uit de zwanehals (—), die tot in de giek doorloopt, met scharnierend eraan bevestigd, de (slappe) lummel.

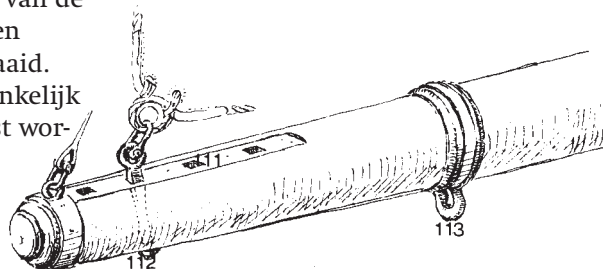
Deze lummel rust in de knegt (12) zoals reeds eerder beschreven. Er bevinden zich om dit uiteinde van de giek nog vaak twee ijzeren ringen (—), teneinde uitscheuren van de swannehals te voorkomen.

110. ringen

111. ijzeren
plaatsje

Aan de achterzijde van de giek, aan de boven zowel als aan de onderkant, bevinden zich twee ijzeren plaatjes van ± 30 tot 50 cm lengte en 6 tot 8 cm breedte. Door deze ijzeren plaatjes en dwars door de giek zijn 3 of 4 vierkante gaten aangebracht, waarin een bout past met aan de bovenkant een oog, om de schoothoek aan te bevestigen. De onderkant van de bout (—), die onder de giek uitkomt, bevat een schroefdraad waaraan een moer wordt gedraaid. Door de bout te verzetten, kan het zeil, afhankelijk van rekken en krimpen, op de giek verplaatst worden.

112. bout



Ook hier heeft de ontwikkeling niet stilgestaan en ziet men tegenwoordig veelal een constructie, waarmee door middel van een draad, die aan de schoothoek is bevestigd en dan door het achtereinde van de giek naar voren loopt, op een liertje de zaak er holler of vlakker op gezet kan worden.

113. skoatsring

Iets verder van het achter-uiteinde van de giek naar voren bevindt zich nog een ring (—), die om de giek kan draaien, met eraan gelast of gesmeed een oog waaraan het blok van de zeilschoot wordt gehangen.

Seil oppakke

Oppakken van het zeil

114. mikke of
skammel

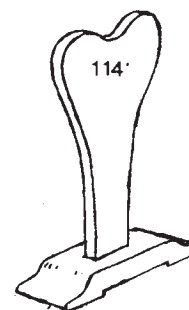
Om het zeil op te pakken (op de giek te leggen) komt eerst de giek op de (—) te rusten, welke op de roef wordt geplaatst. Daarna trekt men, te beginnen bij de gaffel en daarna naar onderen, het zeil zoveel mogelijk achteruit om de plooiën eruit te krijgen.

Door de bevestiging van de 'rabânnen' (met de zon mee) kan dit het beste aan de bakboordszijde van de giek gebeuren om de broek vervolgens over de stuurboordszijde te leggen met wat extra ruimte.

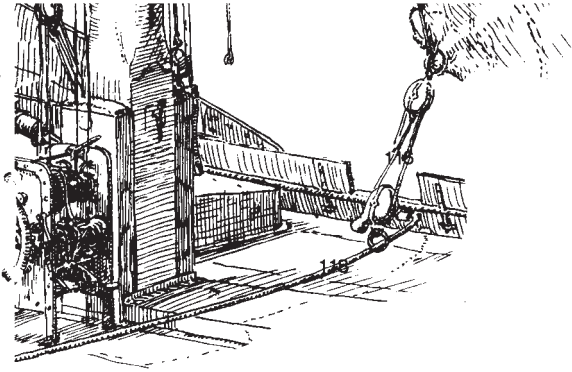
Daarna gooit men, van achteren te beginnen, het zeil in slagen over de giek, een en ander goed aansjorrend. Hierna gaat de broek er over en wordt met zeiltouwen rondom de giek de hele zaak op zijn plaats gehouden.

Vroeger zat er een grote haak aan de voorkant van de mast, net boven de kokerswangen, waar, in gestreken toestand, de hals in viel.

Na het zeiloppakken komen de zeilkieden er in de lengte overheen, eerst het achterste en dan het voor-



ste, wat gedeeltelijk over het achterste heen loopt. Dit voorste zeilkieed loop bij de mast breder uit waardoor het er omheen geslagen kan worden en aan de voorkant vast gemaakt. Aan de zeilkieden zijn aan beide zijden lijntjes gesplitst. Zij worden onder de giek door aan de bovenkant aan elkaar vastgemaakt met knoop of strik. Dit vastmaken aan de bovenkant was vroeger gewoonte, omdat zo de touwtjes snel konden drogen om rotten tegen te gaan. Tegenwoordig is door het gebruik van kunstvezel dit niet meer zo belangrijk en kan evengoed aan de onderzijde worden vastgeknoopt. Bij het afdekken met de zeilkleden, dient men er voor te zorgen, dat geen plooien aan de bovenkant ontstaan waar water in blijft staan. Vooral bij het vastknopen van de zeilkieden dient men hier op te letten. De fok pakt men op dezelfde manier op als het zeil, ook in slagen en daarna de broek er overheen. Vervolgens naar voren vouwen tot hij op de steven of loefbiter met opsteker ligt en dan afgedekt kan worden met het fokkleed (—). Het behoeft hier, dacht ik, geen betoog dat gezorgd moet worden dat de zeilen goed onder 't kleed komen.



fokkekleed

'it waar'

tanen

Vooral indien het zeil nog wit (ongetaand) is, kan in één warme dag het 'weer' (—) er in zitten ofwel schimmelvorming zijn opgetreden. Als men niet oppast kan zo in enkele dagen een zeil verbroeid zijn en waardeloos geworden. Wanneer het zeil eenmaal is getaand is dit gevaar minder groot en wordt het minder kwetsbaar voor weersinvloeden.

Het (—) der zeilen gebeurde vroeger vaak met iek, een produkt gemaakt van eikeschors. Tegenwoordig gebruikt men wel cashuw.

De bruine klonten cashuw worden in een jutezak in een grote ketel water gehangen, vrij van de bodem. Het geheel wordt verhit om de cashuw te laten smelten, onderwijl goed roerend om aanbranden tegen te gaan. Wanneer alles gesmolten is kan men, afhankelijk van de gewenste sterkte, water toevoegen en de aldus ontstane, goed verhitte vloeistof uit de ketel putten.

Het zeil of de fok kan het beste op een mooi vlak stukje grasland worden uitgespreid, om dan de taan er over uit te gieten en dit er met een paar stokdweilen flink in te zepen tot alles goed in het doek is getrokken. Na het drogen kan de andere zijde op dezelfde manier behandeld worden. Deze handeling kan nogmaals herhaald worden, afhankelijk van de gewenste sterkte.

De laatste droging lukt het mooist met het zeil weer aan de mast en er dan even mee te zeilen over beide kanten tot het goed droog is. Om het wat donkerder te kleuren gooide men door de taan vroeger ook wel een pakje chicorei of zware pruimtabak.

Nu genoeg getaand, en over naar een ander onderwerp.

115. skoat

De zeilschoot (—) moet een zodanige lengte hebben dat, voor de wind zeilend en uitgevierd over vijf bochten door de beide schootsblokken lopend, de giek tot bijna dwars uit kan staan.

hakkeblok

De vijf bochten ontstaan door gebruik van dubbel-schijfsblokken. Aan de giek hangt een blok met twee ogen aan weerskanten, resp. bestemd voor ophanging aan de draaibare ring van de giek en om het ene uiteinde van de zeilschoot vast te maken.

116. fokkeschoot

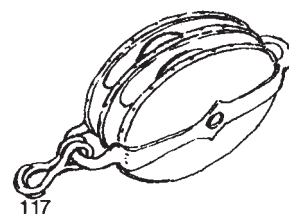
117. suster heakken

118 luiwagen

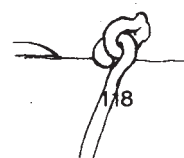
Het andere schootsblok (—), is met een ring eraan op het achterdek — vroeger ook op de roef— vastge-maakt. De hak aan het blok dient om de schoot achter langs te voeren en evt. vast te zetten. De fokke-schoot (—) heeft dezelfde constructie met twee dub-belschijfsblokken, met dit verschil dat het bovenste blok aan de fok kan worden ingehaakt met behulp van de zusterhaken (—), die met een touwtje worden geborgd.

Het hakkeblok hier heeft een ring die om de luiwa-gen wordt geschoven. De (—) is een zware, massief ijzeren stang, die van boord tot boord voor de mast over het voordek loopt. Hierlangs kan het hakkeblok vrij heen en weer schuiven.

De luiwagen noemt men ook wel overgang. De luiwa-gen wordt, aan de kant waar het blok er aan wordt geschoven, geborgd met een pen (—), en kan, indien losgemaakt, helemaal worden weggetild over het voordek om de kokersluiken te kunnen verwijderen bij het strijken van de mast.



119. borgpen



dekseil

Daarna kan de luiwagen aan de andere kant uit een oog worden getild en) worden verwijderd.

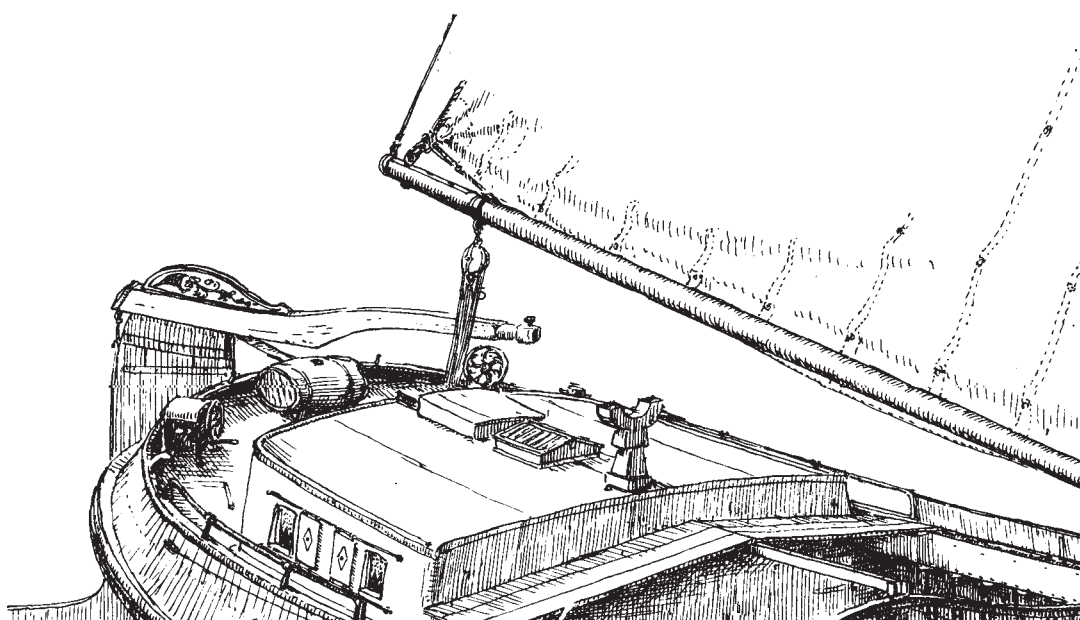
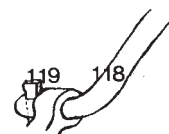
Het laadruim met de luiken kan worden afgedekt met het (—) en zeker bij de wedstrijden wordt dit ook gedaan. Het dekzeil wordt goed strak gespannen en aan de zijkanten op de riiswarring (den) met latten tussen hoekijzers geklampt met behulp van taps toe-lopende blokjes hout (—).

keggen

Vroeger hees men de zeilen met behulp van blokken waar in 2 tot 4 bochten de van touw vervaardigde zeilsvallen door liepen.

120. heren

Later kwamen er zeil's-lieren (—), 1 of 2 in zwang. Dit vergemakkelijkte het hijsen der zeilen aanzienlijk. De her is met bouten, naast de mastkoker, op het dek geschroefd. Op de hier zitten 3 of 4 rollen, waarop de (stalen) draden — de vallen — zijn bevestigd.

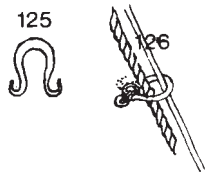


121. seilsfal

Het (—) loopt door een blok, bevestigd aan de krans in de top van de mast en wordt vervolgens met behulp van een slûting (harp) aan een oog op de gaffelbek vastgemaakt.

122. nokkefal

De (—) loopt door een blok, dat aan één der hanepoten is gehangen en wordt dan aan de achterkant van de gaffel (nok van de gaffel) vastgemaakt op de volgende manier: iets uit de achterkant van de gaffel zitten aan de bovenkant twee metalen ogen waartussen een kettinkje of draadje is verbonden, waaraan de nokkeval bevestigd is.



123. fokkefal

Ook kunnen 2 nokkevalen, verbonden aan de beide ogen op de gaffel worden gevoerd. Verder vinden wij op de her nog de (—), lopend door een blok, in de top van de mast gehangen, en bevestigd aan een kous of soms een klein ijzeren gaffeltje van 15-20 cm. aan de bovenkant van de fok.

124. halstried

Tenslotte vinden we op de her ook bijna altijd nog de halsdraad (—). De halstried gaat door halvemaaanvormige blokjes hout welke zijn aangebracht in de onderste stroppen en in het midden tussen de kloten zodat zij aan de voorkant van de mast zitten. Het blok voor deze val hangt aan de krans. Aan het voor-

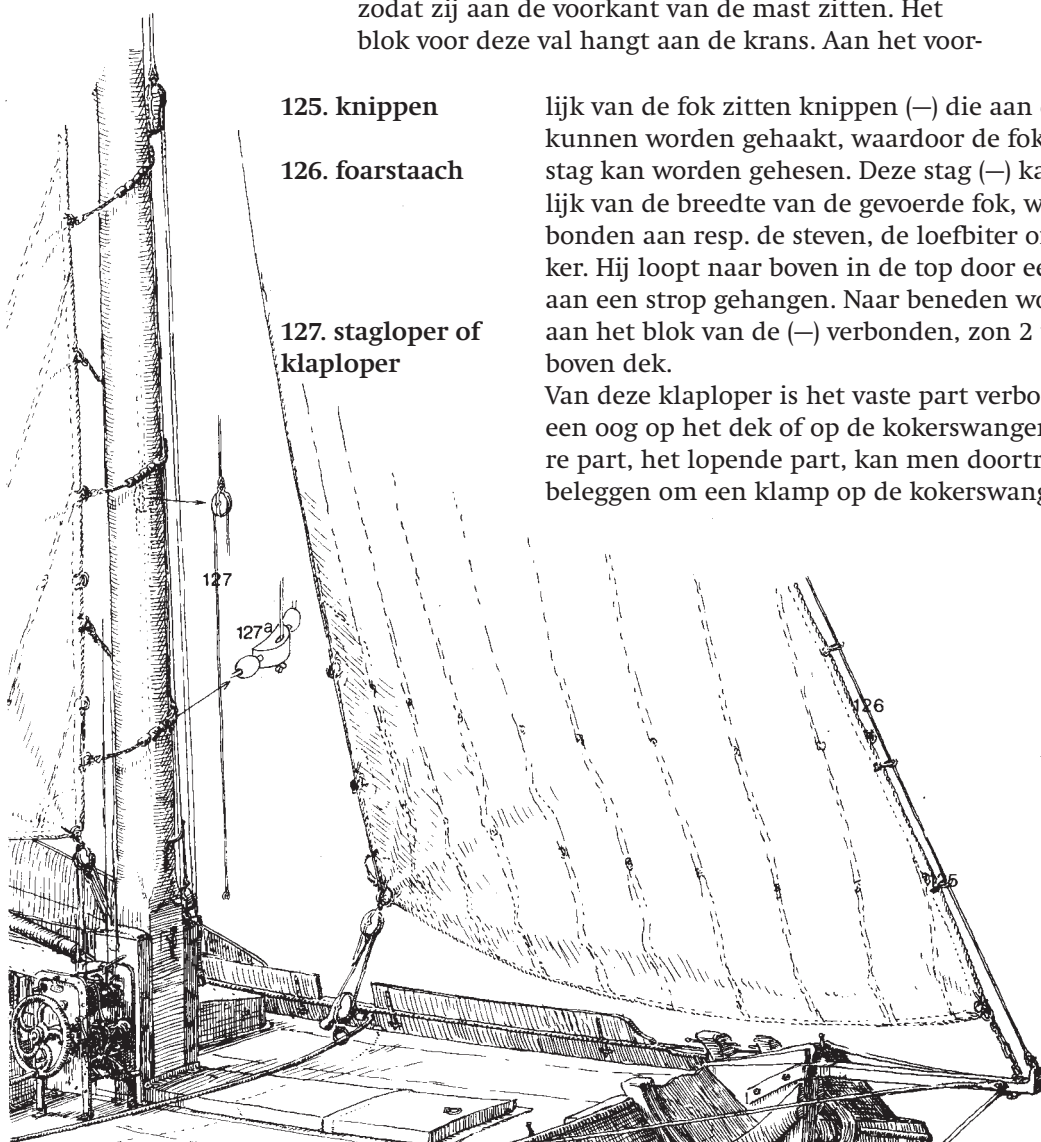
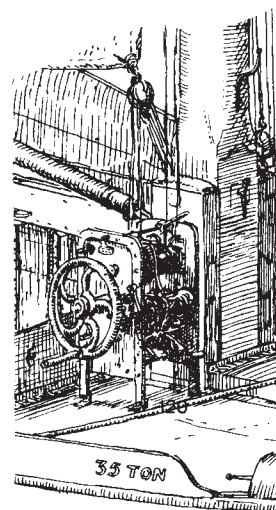
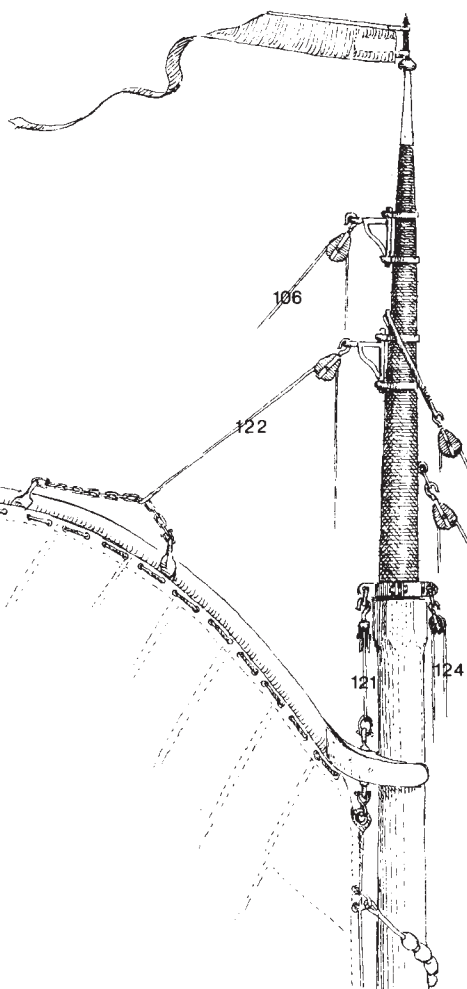
125. knippen

lijk van de fok zitten knippen (—) die aan de voorstag kunnen worden gehaakt, waardoor de fok langs de stag kan worden gehesen. Deze stag (—) kan, afhankelijk van de breedte van de gevoerde fok, worden verbonden aan resp. de steven, de loefbiter of de opstecker. Hij loopt naar boven in de top door een blok bijv. aan een strop gehangen. Naar beneden wordt hij dan aan het blok van de (—) verbonden, zon 2 tot 3 meter boven dek.

126. foarstaach

127. stagloper of klaploper

Van deze klaploper is het vaste part verbonden aan een oog op het dek of op de kokerswangen, het andere part, het lopende part, kan men doortrekken en beleggen om een klamp op de kokerswangen.



127a. blokje voor
gijlijn
kraânline

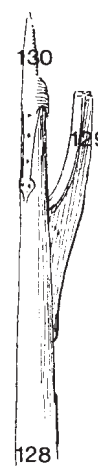
(-) halvemaaanvormig blokje voor de gijlijn.

kraanlineloper

wanten

wantskroeven

De (-), ook een staaldraad, loopt door een blok gehangen aan de bovenste hanepoot in de top en wordt vastgemaakt aan het achteruiteinde van de giek. Hiermede kan de giek gelicht worden. Verder vinden we hier dezelfde constructie als bij de voorstag ook met een klaploper doch hier (-) geheten. Om de mast zijdelings steun te geven zijn er de wantdraden (-). In de top verbonden aan de krans en aan weerskanten naar beneden lopend zijn zij aan de onderkant verbonden aan de (-), waarmee men ze lossen of vaster kan zetten. Al naar gelang de functie en de werking noemt men de draden en vallen 'het lopende en het staande want'.



Nog enkele onmisbare attributen die men op een schip zoal tegenkomt

loopplanke

De loopplank (-), om vooral in geladen toestand de wal te kunnen bereiken. Ook het laden en lossen gebeurde vaak met behulp van de kruiwagen via de loopplank.

128. bomen

Enkele vaarbomen (-), ook wel kloeten geheten, om bij stilte of tegenwind te gebruiken of om het schip uit de wal te houden. Zij kunnen in lengte variëren van 20 tot 28 voet (één voet is ca. 30 cm) en zijn gemaakt van een slanke den of spar. Het ondereind van de boom is voorzien van een klier en een teen.

129. klier*

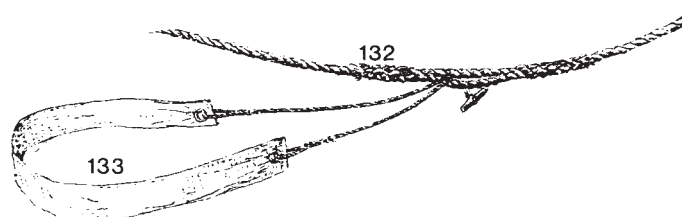
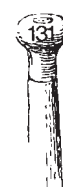
De houten klier (-) is gaffelvormig en zo'n 30 cm vanaf het uiteinde aan de boom geschroefd.

130. tean

De teen (-) is van ijzer en is met een soort bus om het uiteinde van de boom geschoven. De klier zorgt ervoor dat de boom niet te ver in de modder steekt en de teen dient om de boom in de bodem of wal vast te zetten en uitschieten te voorkomen.

131. druf

Om het bovineind zit de knop (-) geschoven. Deze geeft een groter raakvlak tegen de borst bij het bomen, wat daardoor minder gevoelig is. Het 'bomen' is een bijzonder inspannende bezigheid.



skowe of
kloetsje

Men boomde (-) om het schip voort te bewegen bijv. tegen de wind in of door luwten in dorpen of bij steden. Onder het hoofdstuk inspanning kunnen vele facetten worden genoemd van de vroegere (romantischel) zeilvaart. Zeker dient hier ook bij vermeld te worden het voorttrekken (-) van het schip door één of twee leden van het schippersgezin. Tegenwind of windstilte kwamen maar al te vaak voor.

yn 'e beage

132. goudse line
of lûkersline

Dit trekken gebeurde met behulp van een 50 tot 55 m lange, dunne geteerde lijn (-). In deze treklijn (-) waren in het uiteinde enkele oogjes gesplitst, waar-

* T. Postma (heitelân 190, 1937) klie.

- 133. beage** aan de zeel (—) kon worden gehaakt. Deze beage was een brede band, die voor de borst langs kwam en achter de schouders een lijntje had met knoop of houtje, wat weer in de lusjes aan de treklijn gehaakt kon worden.
- heakken** Verder vinden wij op het schip nog haakstokken (—) van hetzelfde materiaal als de bomen, doch korter en bovendien voorzien van een haak. Deze haak heeft een punt, om steun te vinden in houten wallen of in een ducdalf, en een naar achter gebogen half oog waarmee men het schip aan kan trekken.
- stuoltsjes** Vroeger had men veelal midden op de luiken een paar zgn. stoeltjes (—) staan. Hier kon men mooi de haken, bomen, kleetstokken, schoonmaakmateriaal e.d. in plaatsen, wat voor een opgeruimd geheel zorgde.
- loete** De fokkeloete, kortweg (—) geheten, is ook een rondhout doch veel dikker en ook langer dan de bomen (dit afhankelijk van de breedte van de fok). Met behulp van deze loete kan de fok, voor de wind varend, aan bef dwars uitgezet worden. Aan lij doet hij immers anders niets. De boete is aan beide uiteinden voorzien van een klier — vroeger aan één kant ook wel met een oog — welke klier in de schootshoek van de fok wordt gestoken. Indien uitgezet rust het andere uiteinde tegen de boorden, of als de fok verder naar voren uit moet staan, in de op het voordek naast de kokersluiken aangebrachte hoekijzers. Voor een beter houvast bij het uitzetten wikkelt men wel een lijn om de boete. Tevens kan voor de wind varend nog een boom in het daarvoor aangebrachte oog van de fok worden gestoken en soms ook nog aan de drûf van de haak of een tweede boom in de bolling. Dit alles wordt gedaan om de fok een betere stand te geven.
- klampen** Op het achterdek vindt men vaste klampen (—) die zijn aangebracht om bij het sturen meer steun te vinden voor de voeten. Vooral als er wat drang op het roer komt is dit geen overbodige luxe. Vroeger kwam ook de stuurplank voor, een losse plank, met klampen, 20 tot 30 cm uit elkaar. Onder het helmhout trof men vaak het teakhouten, ovaal gevormde,



luiwagen
stokdweil
put

drinkwatervaatje aan. Hieromheei zaten witgeverfde hoepels en het water erin wilde 's zomers altijd lekker koel blijven.

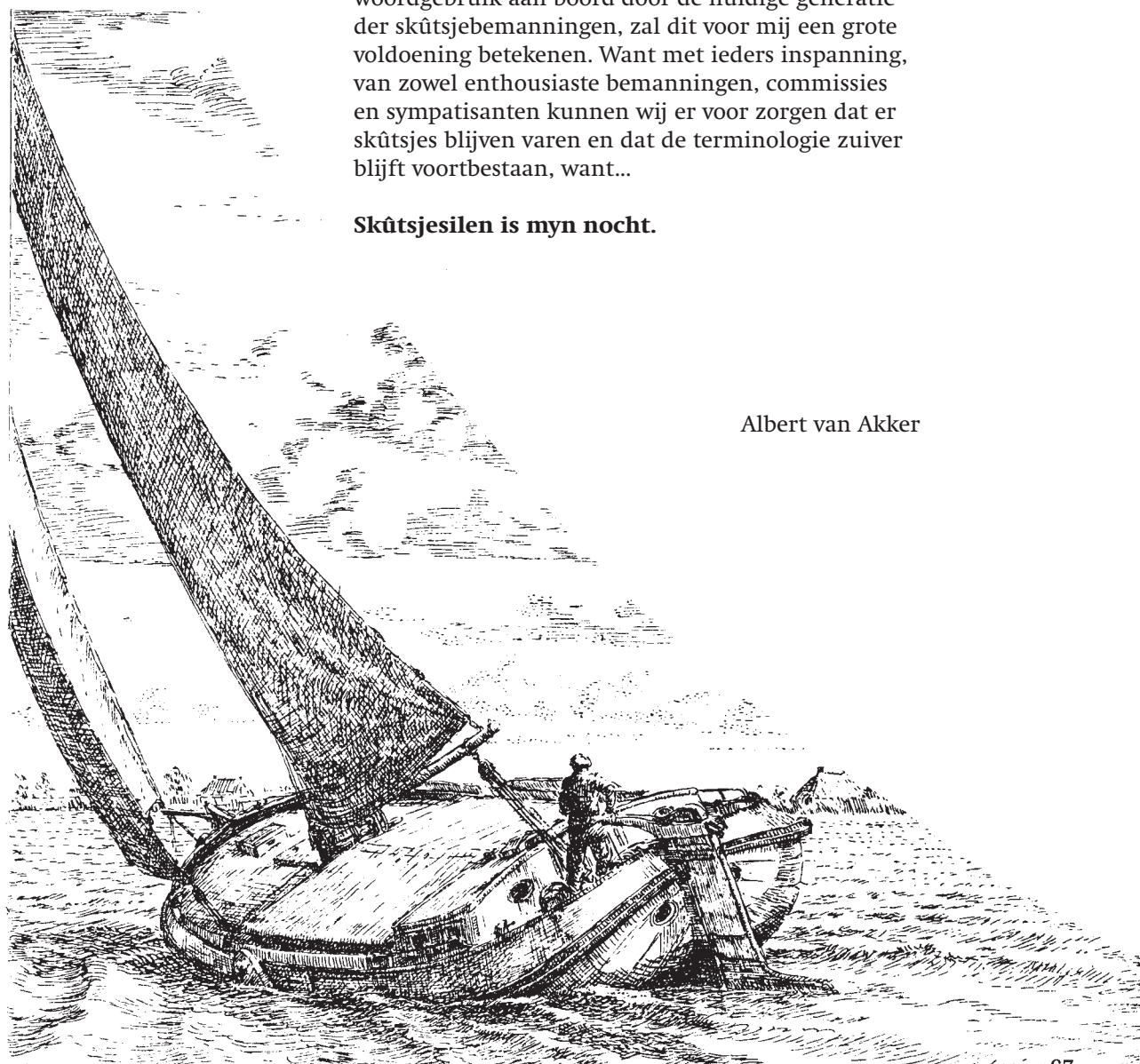
Aan het deksel (of douk) aan de bovenkant van het vaatje was vaak met een kettinkje een langwerpige emmertje bevestigd. Op die manier bleef het emmertje waar het thuis hoorde en raakte het niet zoek. Om zo langzamerhand eens te gaan eindigen moeten we echter nog wel de schoonmaakattributen noemen, zij zijn zeker niet de minst belangrijke aan boord. Dit zijn resp. de bezem, de luiwagen (met zachte haren), de stokdweil (bij elkaar gepende wolten lappen aan een steel), en de put (een van een touwtje voorzien klein, vroeger zinken, emmertje).

Hiermede zijn wel de meest van belang zijnde onderwerpen aan de orde gekomen. Mijn bedoeling is niet geweest alles tot in de finesses te beschrijven, want dan is het einde nog niet in zicht en komt het de overzichtelijkheid niet ten goede. Opzet is geweest een bijdrage te leveren, om de herinnering levend te houden aan een nog zo nabij verleden, toen overal in Friesland de schepen met hun grote lappen zeil een in het oog lopende verschijning waren.

Indien dit boekwerkje kan bijdragen tot een juister woordgebruik aan boord door de huidige generatie der skûtsjebemanningen, zal dit voor mij een grote voldoening betekenen. Want met ieders inspanning, van zowel enthousiaste bemanningen, commissies en sympatisanten kunnen wij er voor zorgen dat er skûtsjes blijven varen en dat de terminologie zuiver blijft voortbestaan, want...

Skûtsjesilen is myn nocht.

Albert van Akker





START procedures en uitleg vlaggen en geluiden

Start Procedure **A** (De normale, meest gebruikte methode)

10 min. Voor Start	Hijzen 2 Gele ballen		2 Schoten	Tonen bord met te varen baan.
5 min. Voor Start	1 Gele bal weghalen		1 Schot	
Start	Laatste bal weghalen		1 Schot	

Bij een **Valse** start

Eén of meer te vroeg	Direct hijzen vlag		Herhalend signaal	Terugroep-nummers op Startschip. Wit bord met Zwarte nummers.
----------------------	--------------------	--	-------------------	---

Bij een **Ongeldige** start

Ongeldige Start	Hijzen 1 rode bal		2 Schoten	De volgende start is na onbepaalde tijd.
6 min. Voor Start	Weghalen rode bal		1 Schot	
5 min. Voor Start	Vanaf hier is Start procedure B in gebruik			

Start procedure **B**

5 min. Voor Start	Hijzen 1 gele bal Eventueel: Hijzen vlag	 	1 Schot	De vlag geeft aan 'Buitenom regel' is actief.
1 min. Voor Start	Weghalen vlag		1 Geluidsignaal	Alleen indien 'Buitenom regel' actief is.
Start	Weghalen gele bal		1 Schot	

Start of Wedstrijd is **Afgebroken**.

Besluitmoment	Hijzen vlag		2 Schoten	De volgende start is na onbepaalde tijd.
6 min. Voor Start	Weghalen vlag		1 Schot	De start is aanstaande.
5 min. Voor Start	Vanaf hier is startprocedure B aan de orde			

Uitstel voor **Onbepaalde tijd** (Er is nog geen start geweest)

Dit is mogelijk tot uiterlijk 15:49 of als er vooraf een ander tijdstip is gecommuniceerd.

Besluitmoment	Hijzen Witte Vlag		1 Schot	De volgende start is uitgesteld voor onbepaalde tijd.
11 min. Voor Start	Weghalen Witte Vlag		1 Schot	
10 min. Voor Start	Vanaf hier is Start procedure A actief.			

Volledige afgelasting, geen wedstrijden meer vandaag

Besluitmoment	Hijzen vlag		3 Schoten	
---------------	-------------	--	-----------	--

De **Finish** gelegd en actief

Finish is actief	Hijzen vlag			
------------------	-------------	--	--	--

Advies Zwemvest/ Persoonlijk drijfvermogen

Voor de wedstrijd	Hijzen vlag			
-------------------	-------------	--	--	--



FB Oranjewoud



Rabobank

