



7e jaargang no. 2.

24 februari 1970

nederlandse soloklasse organisatie

secretaris a. hofkamp meindert hobbemastraat 9 capelle a/d ijssel - telefoon 0 10-333825

redactie: J.F. Vollebregt-Tonnon, Melmansdam 15, Warmond, 01711-2264.

SOLO PAASWEDSTRIJDEN

28 Maart lost de Paashaas voor de derde keer te Reeuwijk het startschot voor de eerste wedstrijden van de Solovloot: de Paaswedstrijden tevens klasse evenement op de Reeuwijkse Plassen op 28, 29 en 30 maart!

Schud je uit de winterslaap, gooi een schepje op de conditie-oefeningen, geef je boot een extra Paaspoets en schrijf in - NU - in ieder geval vóór 20 maart.

Het water is koud, maar de soep op de Vereniging is warm en de Paasuitsmijters voedzaam. Onderdakproblemen worden ook alweer traditiegetrouw opgelost, vele thuiszeilers hebben extra bedden die zij graag ter beschikking stellen aan hun "uit"-collegae. Afstand mag geen beletsel zijn!

Van harte welkom en tot de 28ste. We verwachten een grote inschrijving!!

G. Geelkerken.

NATIONALE SOLOKAMPIOENSCHAPPEN IN ENGELAND

De Engelse kampioenswedstrijden 1970 worden verzeild te Holyhead, aan de Westkust van Wales van 5 (oefenwedstrijd) tot en met 10 juli. De Nederlandse Soloklasse Organisatie ontving reeds enkele aanmoedigende brieven tot deelname, zowel van bestuurszijde als van leden van de Engelse Soloklasse Organisatie. Ook het Verbond toont een zeer positieve interesse door ook dit jaar een subsidie (na selectie) beschikbaar te willen stellen teneinde de kosten die deze reis met zich brengt voor de deelnemers te verlichten en zodoende het opdoen van internationale ervaring van onze aanloopklasse te stimuleren.

Hoewel beide Solo Organisaties beseffen dat dit jaar de reisafstand wel bijzonder groot is en daardoor vrij veel extra kosten en moeite met zich brengt, spreken zij toch beide de wens uit dat de vorig jaar zeer geapprecieerde grote deelname zich zal herhalen tot wederzijdse lering en ook vermaak! Wij kunnen nu ook al mededelen, dat de Chess Club Richmansworth bezig is een team van 6 boten op te stellen om deze o.l.v. Mr. Ian Welch naar onze kampioenschappen af te vaardigen. Ook van Mr. Richard Lovett vernamen wij plannen in deze richting, zodat wij in Medemblik zeker een aantal buitenlandse deelnemers verwachten, mogelijk ter revanche?!

Ter overdenking en overweging geven wij alvast enkele vervoersmogelijkheden en globale reiskosten:

North Sea Ferries (Europoort-Hull)

Afvaart Rotterdam of Hull: 18.00 u.

Prijzen: (inclusief maaltijden)

Standard class hut (met wastafel 2 of 4 bedden) = f 132,- p.p. retour.

Auto vanaf f 75,- retour; trailer + f 330,- retour.

Passagiers zonder hut accommodatie (dekstoel) f 112,- p.p. retour (incl. deken en kussen).

Dagelijkse afvaart.

Aankomst Hull of Rotterdam: 08.00 u.

Afstand Hull - Holyhead: ± 350 km.

Norfolk Line (Scheveningen - Great Yarmouth)

Afvaart Scheveningen 18.00 u.

Afvaart Great Yarmouth 06.00 u.

Prijzen (inclusief maaltijden)

Retour f 95,- p.p.

Auto + f 120,- retour; trailer + f 280,- retour.

Afstand Great Yarmouth - Holyhead: 280 ÷ 300 km.

Dagelijkse afvaart, beh. zondag.

Aankomst Gr. Yarmouth 01.30 u.

Aankomst Schv. 13.00 u.

Mocht het stormlopen wat het aantal deelnemers betreft, dan zullen wij zeker eventueel bestaande groepsreismogelijkheden grondig onderzoeken. Laat het ons weten als u serieuze plannen hebt om deze tocht te ondernemen. Als steeds: gaarne tot uw dienst!

PERSCOMMUNIQUE "TOPSECTIE ZEILEN"

Het Bestuur van de Koninklijke Verbonden Nederlandsche Watersport Vereenigingen, de Nationale Zeilbond heeft begin dit jaar het besluit genomen om een speciale "Topsectie" in te stellen welke tot taak heeft het Bestuur van het Verbond te adviseren over maatregelen die getroffen zouden moeten worden om het peil van de topzeilsport te verhogen speciaal met het oog op de Olympische Spelen 1972.

Na een analyse van de situatie waarin Nederland zich bevindt in vergelijking tot het buitenland en waaruit de teleurstellende resultaten van de Olympische Spelen 1968 kunnen worden verklaard, heeft de Topsectie een uitvoerig programma van actie opgesteld, waarover in een voorlichtings- en discussieavond inlichtingen werden gegeven aan een zeer groot aantal oudere en jongere wedstrijdzeilers, aan Besturen van Klasse Organisaties en allen die met dit zeilwedstrijdwezen en in het bijzonder de topsport verbonden zijn.

Deze Topsectie heeft een adviserende doch geen uitvoerende taak. De uitvoering berust bij het Verbond zelf ofwel bij de zeilwedstrijdcommissie. De door de Topsectie gegeven adviezen behoeven natuurlijk de goedkeuring van de Algemene Vergadering van het Verbond, voorzover hieraan financiële consequenties zijn verbonden. Deze vergadering vindt op 31 januari 1970 plaats.

Een van de eerste suggesties is geweest om zo spoedig mogelijk een Verbondstrainer aan te stellen die leiding kan geven aan de organisatie van de training in winter- en zomermaanden en als zodanig de organisatie van de trainingswedstrijden op zijn schouders neemt, alsmede de uitvoering van de organisatie van een trainingscentrum, de hulp bij het selecteren van veelbelovende jonge zeilers, de mentale training, de conditietraining, de theoretische training, het wedstrijdreglement, etc. etc. Aan het Verbond is voorgesteld de Heer J.A. van Hellemond als Verbondstrainer aan te stellen en wel met ingang van 1 februari 1970, indien de Algemene Vergadering daarmee accoord is.

Met behulp van de klasse organisaties is naast de groep van de bekende topzeilers een groot aantal jonge zeilers opgegeven, die thans met de training ook in de wintermaanden met een nauwkeurig omschreven trainingsprogramma zijn aangevangen.

Het wintertrainingscentrum is voorlopig gevestigd (dankzij de welwillende medewerking van de Watersportvereniging De Braassemermeer) op het Braassemermeer, terwijl het zomercentrum zal worden gevestigd te Medemblik. De Koninklijke Zeil- en Roeivereniging "Hollandia" heeft daar de beschikking over de van de Gemeente gekochte "Visafslag", die als technisch wedstrijdcentrum kan dienen voor de organisatie van de wedstrijden.

Verder is aan het Verbond voorgesteld en ook als zodanig aanvaard, indien de benodigde subsidie van het Ministerie van C.R.M. en van de Nederlandse Sport Federatie tezamen met een bijdrage van het Verbond, kan worden verkregen, een grote woonark aan te schaffen van ongeveer 28 x 7 m. in twee etages, waarin volledige accommodatie voor 32 zeilers aanwezig zal zijn met slaapgelegenheid, keuken, recreatieruimte en instructielokaal, welk "huis" dus desnoods verplaatsbaar is.

Dankzij de medewerking van het Gemeentebestuur van Medemblik zal deze woonark plaats kunnen krijgen in de binnenhaven van Medemblik aan het terrein van het voormalig ziekenhuis, waar op den duur ook enige faciliteiten ter beschikking zullen kunnen staan (zeilendroogloods, sportlokaal enz.)

Door een en ander wordt gewaarborgd dat de zeilers, die zich voorbereiden op de grote evenementen, in teamverband bijeenkomen, waardoor een sterk stimulerende invloed ontstaat. Het is ook de bedoeling te bevorderen dat jonge veelbelovende zeilers uit de zgn. "aanloop"-klassen in de gelegenheid worden gesteld over te gaan naar 5 Olympische Klassen t.w. Flying Dutchmen, Finnjollen, Draken, Soling en Tempest. In voorkomende gevallen zal moeten worden getracht voor deze veelbelovende zeilers passende boten ter beschikking te stellen, terwijl bovendien door het Verbond voor trainingsdoeleinden nog een aantal één- en tweemans zwaardboten zal worden aangeschaft, wederom indien de Algemene Vergadering hiermee accoord gaat. Dit zal het ook mogelijk maken, dat de zeilers in de trainingswedstrijden technische en taktische ervaring opdoen in andere jachten dan waarin zij uiteindelijk op de wedstrijden zullen uitkomen.

Discussies na de wedstrijden onder leiding van de Verbondstrainer zullen garanderen, dat de ervaringen worden uitgewisseld en niet tot de enkeling worden beperkt, hetgeen zeer belangrijk is.

Specialisten zullen worden uitgenodigd cursussen te geven en inleidingen te houden ter completering van de theoretische en praktische training, waarbij naast de conditietraining ook de mentale training, geestelijke instelling en het geestelijk uithoudingsvermogen grote aandacht zullen krijgen.

Er is een Researchcommissie gevormd waarin een aantal belangrijke vragen op materiaalgebied kunnen worden behandeld. Naast contacten van deze commissie met het buitenland over wat er in dit opzicht elders geschiedt zullen hier nu ook met medewerking van een aantal wetenschapsmensen resp. instituten enige vraagstukken worden onderzocht. Enkele voorbeelden mogen dit illustreren: de stijfheid van de boten binnen de toegelaten toleranties van de klassevoorschriften te verhogen, zinvolle constructiewijziging of materiaalwijziging waarbij ook ervaringen uit de vliegtuigbouw nuttig kunnen zijn; trachten te geraken tot nieuwe en lichte masten met buigingseigenschappen die overeenkomen met de door de zeilers te stellen eigenschappen; bestudering van de gladheid van de romp om daardoor de stromingsweerstand nog verder te beperken, gebruikmakend van uiterst moderne meetmethoden; een fundamenteel onderzoek naar de gedragingen van de verschillende soorten zeildoek en speciaal de vormvastheid hiervan in alle richtingen en onder de wisselende omstandigheden. Hiervoor zal ook een mathematisch onderzoek (eventueel met de computer) nodig zijn om de juiste drukverdeling over het zeiloppervlak onder verschillende omstandigheden vast te stellen; sleepproeven om de gunstigste vorm van zwaarden en roeren te bestuderen. De Researchcommissie hoopt door een programma van speciale proeven correlaties te vinden tussen modelproeven en proeven op ware grootte.

Mede op grond van deze studies zullen dan voor de hele grote evenementen en met name de Olympische Spelen 1972 misschien enkele "superboten" kunnen worden aangeschaft, waarin de opgedane ervaring is verwerkt, maar boven alles blijft de "human factor" van groot belang en in verband hiermede zal het Verbond een geselecteerde deelname aan grote buitenlandse evenementen zoals b.v. de Kieler Woche, de Pre-Olympische Wedstrijden te Kiel e.d. sterk stimuleren, mede op grond van de adviezen van de Topsectie. Het is hier, dat door een sterk veld van internationale deelneming de zeilers getest kunnen worden op hun capaciteiten, uithoudingsvermogen en mentaliteit.

Een intens contact van het Verbond met de Pers wordt door de Topsectie als uitermate belangrijk geacht, omdat niet alleen bij de technische en materiële voorbereiding een dergelijk contact nodig en nuttig is, maar ook om de topzeilers of de aanstaande topzeilers te stimuleren bij de noodzakelijke opofferingen die zij moeten brengen om inderdaad tot deze speciale groep van "topzeilers" te gaan behoren.

Het is duidelijk dat al het bovenstaande geld kost en wel meer dan het Verbond met zijn bescheiden middelen ter beschikking kan stellen of wat als subsidie verkregen kan worden van het Ministerie van C.R.M. en van de Nederlandse Sport Federatie en wat de uitvoering zelve betreft van het Nederlands Olympisch Comité. Het is hierom dat de Topsectie heeft voorgesteld te trachten "sponsors" te vinden, die behulpzaam zijn bij de aanschaf van schepen of bij de organisatie van bepaalde evenementen, inrichting van het trainingscentrum etc. Een desbetreffende brief met name aan vertegenwoordigers van het bedrijfsleven zal worden verzonden.

Een Comité van Aanbeveling van brede samenstelling onderstreept het belang van deze actie.

In het kort willen wij enkele kanttekeningen publiceren, gemaakt tijdens de door het Verbond op 17 december 1969 georganiseerde informatie- en discussieavond n.a.v. bovenstaand verslag. Op 30 januari j.l. gaf de Verbondsvergadering haar goedkeuring aan de voorgestelde plannen. Hoewel wij in deze niet bogen op actuele informatie, leek ons een samenvatting van deze ingrijpende veranderingen en mogelijkheden voor de Solozeilers, als behorend tot de aanloopklassen, het lezen waard.

Aan het woord waren o.a.:

De Heer van Coeverden: over het doel van de hearing, zijnde het verstrekken van inlichtingen en het geven van inspraak.

Ir. Tromp: drie secties voeren de plannen uit, t.w. 1) Topsectie - advies aan het Verbond; 2) Bestuurlijke uitvoering - het Verbond; 3) Practische uitvoering - de Zeilwedstrijd Commissie.

Vooraf de ervaringen in Acapulco gaven realisatie aan de noodzaak dat, wil men het internationale niveau bereiken, deskundige hulp bij training noodzakelijk is en het aanstellen van een Verbondstrainer de eerste stap, het zeilen op internationale evenementen en de organisatie van een zomer- en wintertrainingscentrum als bijna logisch gevolg.

Een geestelijke hardheid aankweken en een doorschuiving van de aanloop naar de Olympische klassen is gewenst. Contact tussen de topzeilers en de veelbelovenden uit deze aanloopklassen moet in de breedte niveauverbetering geven. Eventueel moeten boten beschikbaar worden gesteld. Aandacht vraagt ook het z.g. researchwerk door inschakeling van o.a. de T.H. Delft en T.N.O. en de zo met rijksgeld verkregen resultaten moeten aan alle Nederlandse zeilers ter beschikking gesteld worden.

De Heer van Duyl: in alle klassen zal de Z.W.C. en de klasse organisatie moeten speuren naar talent, vooral jeugdtalent. Omdat de uitvoering van het voorgestelde programma veel tijd zal kosten, moet behalve natuurlijk op de Olympische Spelen 1972, zeker het oog gericht zijn op de Olympische Spelen 1976.

De Heer Roodenhuis: verwijst voor de beleidslijn naar de publicaties in de Waterkampioen.

Als doel ziet men het scheppen van de brede basis voor de Olympische klassen door b.v. ook een tiendaagse training in verbondsmateriaal o.a. 5 Finnen en 5 contenders te organiseren, ook al weer met de vooruitziende blik op 1976. Een bijdrage van de deelnemer wordt redelijk geacht, b.v. f 5,- per dag.

De Heer Stap: daar bijna raak altijd mis is, is een perfecte algehele conditie noodzakelijk om aan de top te komen. Deze kan alleen worden verkregen wanneer de zeiler zelf bereid is hiervoor alles, maar dan ook alles te doen (of te laten). Deelname aan internationale evenementen is daarom zo leerzaam, omdat men zich dan met veel meer topzeilers kan en moet meten door het grotere aantal sterke deelnemers. Dit verlangt een andere tactiek en in zekere zin een karakteranalyse van de tegenstander: wat straft men af - wat laat men toe. Topzeilen is het nemen van een gecalculeerd risico; zonder het risico nooit de top!

Behalve geld kost het bereiken van de internationale zeiltop zeer veel tijd. Deelname aan internationale evenementen kan door het Verbond verplicht gesteld worden, gezien de investeringen. Dit is voor de juiste man evenwel een prettige plicht!

De Heer Schat: de Z.W.C. heeft in de afgelopen jaren het contact gelegd met de aanloopklassen en is gekomen tot een gezamenlijke training met de Olympische klassen. Hierdoor kan men een doorstroming van de zeilers in de hand werken van de aanloop- naar de Olympische klassen. Momenteel is de training op de Braassem, in de toekomst wordt dit evenwel Medemblik.

De nu gegeven training is maar een druppel op een gloeiende plaats als men niet individueel of in klasseorganisatie-verband de volgende punten tot "geboden" maakt:

1. zorg voor het heilige vuur om fanatiek te trainen, zo mogelijk iedere dag. Ga in teams van 2 of 3 boten zelf aan de gang!
2. lees veel; zeer goed instructiemateriaal is in het Engels en Duits te vinden;
3. vaar met anderen mee;
4. voel je niet verplicht, maar wil zelf;
5. zorg per klasseorganisatie voor een selectie;
6. klasseorganisatie: zorg voor training!
7. klasseorganisatie: stoot goede jonge krachten af naar de Olympische klassen en zoek zelf weer nieuw talent (zie doorstroming)!
8. zeilers: toon initiatief en doorzettingsvermogen!

Als voorbereiding voor de Olympische Spelen: het beste trainingswater is Kiel, Kiel en nog eens Kiel. Verder Europese en Wereldkampioenschappen plus de trainingsweekeinden in Medemblik.

Bij alle plannen spreekt de portemonnaie mee en is steun van N.O.C., N.S.F., C.R.M. en sponsorfonds nodig. De ingediende W.Z.C. begroting bedraagt exclusief Medemblik en coach f 125.000,-, ondanks het feit dat we gezien het bestaan van de vele sportbonden nog niet eens de helft denken te krijgen!

Prof. Gerritsma: belicht de research kant. Hoewel de technisch-wetenschappelijke hulp begrensd wordt door de klassevoorschriften moeten we zelfs de kleinste toleranties uitbuiten. We kunnen nader onder de loupe nemen:

1. rompvorm en aanhangsels.
Daar roer en zwaard (kiel) de tegenstand vormen voor het zeil met factor 800 (water - lucht) is roer en zwaard of kielvorming zeer belangrijk. Als model in een sleeptank zijn de geringe verschillen niet te meten door de kleine afmetingen. Dit kan wel in een tank op ware grootte.
2. De gladheid van de huid is belangrijk door de kleine grenslaag om de huid, een dun laagje wat water meeneemt. Hoe gladder huid, hoe minder water. Een glad gepolijst hard oppervlak vermindert dit dus elke waterlijn geeft een weerstandsribbel.
3. zeilenonderzoek: doek, vorm, elasticiteit, mast en verstaging. Hier kunnen vooral de vliegtuigbouwers steunen.
4. instrumentarium: een goed, klein en goedkoop log zal zeker zijn diensten bewijzen.

HOE ONTSTAAT EEN MEETBRIEF

Je zou kunnen stellen dat een solo geen Solo is zolang er geen meetbrief bij is. Dus elke nieuwe - en soms oude - romp moet gemeten worden. Meestal zorgt de bootbouwer voor het afwickelen van deze procedure, zodat wij er niets van merken. Maar als je een oude boot, waarvan de meetbrief te lang verlopen is koopt of een nieuwe boot ongemeten koopt of importeert, moet je in de regel er zelf voor zorgen dat je een meetbrief krijgt. Hoe gaat het in z'n werk?

De meting wordt bij de K.N.V.W.V. aangevraagd, het meetloon en auteursrecht worden betaald; dan komt de meter meten en als de boot wordt goedgekeurd kan een meetbrief worden uitgeschreven.

Na het aanvragen krijg je bericht wanneer de meting plaats vindt; de boot moet dan goed droog zijn en ergens opgehangen kunnen worden om te wegen.

Op het afgesproken uur verschijnt er natuurlijk geen meter, want deze mensen zijn doorgaans méér dan bezet en liggen dan ook geregeld achter op hun tijdschema. Maar wie op een half uurtje kijkt is een kniesoor en als de goede man er dan is, gaat hij

meteen ijverig aan de slag. Eerst wegen. De romp, met vast beslag, laklaag, zonder roer en zwaard moet tenminste 70,3 kg. wegen en anders moet het tekort worden aangevuld met houten ballast die vast in de boot moet worden gemonteerd. Deze ballast mag niet meer wegen dan 2,3 kg. De boot wordt opgehangen aan een meetklok waarop we 74 kg aflezen. Dat is dus voldoende, maar ik vraag me af hoe nauwkeurig dit is. Ook b.v. een 16m2 (380 kg) wordt aan deze klok gewogen. De weging vindt plaats door de uitrekking van een veer te meten. Als zo'n apparaat een nauwkeurigheid van twee procent haalt, mag je blij zijn. We gaan over tot het meten. De meter haalt zijn meetlijst tevoorschijn waarop in logische volgorde de te bepalen maten zijn vermeld, met minimaal en maximaal getolereerde bedragen. De meter vult in wat hij opmeet. Eerst wordt de bovenkant van de boot afgewerkt, dan wordt de romp omgedraaid. Nu wordt de basislijn uitgezet met behulp van een aluminium latje waarop allerlei maten zijn aangebracht en een stuk vislijn. De ronding van de kielbalk wordt opgemeten, vervolgens de plaats waar het verlengde van de stevenplank de basislijn snijdt en dan de breedte op de onderste kim en de afstand van de onderste en de bovenste kim tot het basisvlak. Deze maten worden opgenomen ter plaatse van de spiegel, in het midden en bij het dwarsschot vóór. Een en ander is geen eenvoudige zaak omdat je om een hoekje moet meten, maar met behulp van een tweede persoon en een extra duimstok lukt het. Tot nog toe klopt alles binnen de toleranties. Nu zijn we toe aan de losse onderdelen: zwaard, roer, mast en giek.

Voorzover de meter zonder enig hulpmiddel behalve zijn duimstok iets kan meten vindt hij zwaard en roer te dun, dus minder dan 22 resp. 19 mm. De overige afmetingen zijn in orde. Voor het eerst ziet een verbondsmeter een aluminium mast. Aan een klein apparaatje (zoals b.v. ook de vodenboer gebruikt) komen we niet verder dan 7,0 kg, maar een ijlings gehaalde personenweegschaal geeft ruim 8 kilo aan. Ook deze beide apparaten werken met een veer waarmee nog eens de onzuiverheid van dit systeem wordt aangetoond. Hoeveel de mast uiteindelijk weegt weten we nog niet, maar nu ja! (De mast moet 7,7 kg wegen). Eigenlijk zouden doorbuiging, ligging van het zwaartepunt, bevestigingspunt van de stagen zwartebanden, totale lengte en drijfvermogen moeten worden onderzocht, maar men beperkt zich tot zwartebanden, aangrijpingspunt stagen en totale lengte. De meter laat het hierbij. Alles is dan ook vlot verlopen, binnen een uur en omdat het voor de meter toch de laatste klus is geweest voor deze dag, wordt besloten om nog even een opkikkertje te nuttigen, wat gezien de kou wel op zijn plaats is. Na de conclusie dat een mal voor het meten van de dikte van roer en zwaard onontbeerlijk is, hebben we nog een gezellige babbel met de meter de Heer Mussert, waarvan de onderwerpen echter buiten het kader van dit artikel vallen. Nu, enige weken later, zijn de mallen gemaakt en is gebleken dat ook roer en zwaard in orde zijn. Het wachten is nu op de meetbrief.

Wat koop je nu als je een boot laat meten?

Op de meetbrief staat: "Het bestuur der K.V.N.W.V. verklaart hiermede, dat het hiernaast vermelde jacht voldoet aan de daarvoor geldende voorschriften en vanaf heden gerechtigd is onder het zeilteken ... uit te komen in wedstrijden der ... klasse". We weten echter dat er een aantal Solo's rondvaart dat met een te dun roer en zwaard of met een hecht-houten roer en zwaard is uitgerust; ze voldoen dus niet aan de voorschriften. Toch hebben deze boten een meetbrief. Kun je de kosten die je moet maken om deze fout te laten herstellen op de K.V.N.W.V. verhalen? (In de praktijk blijkt van niet). Is het meetloon dan weggegooid geld? Wat is het nut van het jaarlijks verlengen van de meetbrief? Waarom moet dit aanmerkelijk meer kosten dan de administratiekosten die daaraan verbonden zijn? Is dit niet een verkapte contributie waar niets tegenover staat? Waarom worden losse onderdelen na meting niet van een stempel voorzien, zoals nu alleen met de romp gebeurt? Zo zou je nog heel wat vragen kunnen verzinnen waarmee in het systeem lekken kunnen worden aangetoond. Gelukkig zijn er in de praktijk heel wat minder moeilijkheden dan je in theorie zou kunnen verwachten!

Paul Kaan.

Aan de Heer M. Behrend
 Dahlialaan 14
AERDENHOUT

Zend mij ... stel spiegelkleppen compleet met bijbehorende schroeven en handleiding voor de montage. Het verschuldigde bedrag à f 10,- heb ik heden gestort/overgemaakt op girorekening 79051 t.n.v. Coöp. Boerenleenbank te Leimuiden onder vermelding van "Soloklasse - kleppen en het zeilnummer.

Mijn adres is: naam :
 adres :
 woonplaats:
 telefoon :
 zeilnummer:

datum:

De spiegelkleppen

Zoals in het vorige nummer reeds aangekondigd, brengt de klasseorganisatie perspex spiegelkleppen in omloop daar deze in Nederland niet in de handel zijn. In Engeland kun je ze wel kopen voor + f 28,- per stel. Dankzij de activiteiten van de technische commissie en de medewerking van enkele relaties kunnen wij deze kleppen nu aanbieden aan onze leden voor f 10,- per stel. Stuur de op blad 5 staande bon op en maak het geld over op giro 79051 Coöp. Boerenleenbank te Leimuiden onder vermelding van "Soloklasse-kleppen" en je zeilnummer.

Na ontvangst van onderstaand bestelformulier en de centjes worden de kleppen, compleet met schroeven en handleiding toegezonden. Voor het afschrijven van de gaten in de spiegel is een mal bij je klassevertegenwoordiger te leen.

Errata

Op Blz. 6 in de vorige Solomedelingen punt f: gebruikt vervangen door geknikt.

Nieuwe Leden

- S. 67 Pegasus. L. IJsbrandy, Loosdrechtseweg 1, Hilversum
- S.349 Tann. W. v.d. Pouw, Not. d'Aumerielaan, Reeuwijk
- S.102 Hanky Panky. P. v.d. Winden, Keulsevaartstraat 107, Weesp
- S.177 Wat zien ik. P. Rademakers, Abbenesstraat 19 hs, Amsterdam
- S. 31 Solo Hawk. R.D. Joppe, Goudhoekweg 1, Oostvoorne
- S.197 Eentje. F. Bouwen, Albertistraat 2, Rotterdam.

De Lustrum Commissie laat weten:

- dat zij in het feestbos nog de juiste bomen zoekt
- dat zij ontroerd is door de reeds binnengekomen reacties
- dat de springveer strak gespannen staat
- dat zij zich voorneemt de eerste vreugdepijl in de volgende Solomedelingen af te schieten
- dat zij met overleg bouwt aan het knetterende, flitsende, kleurrijke, adembenemende, unieke lustrumvuurwerk.

Graantjes

- Op het eerste contact met de Lustrum Commissie: "Vol verwachting klopt ons hart" (bekend lied)
- Op het O.Z. Comité en de Soloweek: "Waar werd oprechter trouw ter wereld ooit gevonden" (Vondel)
- Op Protest Commissies: "Het is waar, dat wij roekeloos krachten verspillen waaruit zij een veilig leven maken" (Slauerhof)
- Op de Klassevoogd: "De goede kuiper maakt een vat dat altijd dicht is, in warmte en in kou, in vochtige en droge jaargetijden" (Uit: Vakmanschap is Meesterschap)
- Op I.D.: "Laat niet als dank voor het aangenaam verpozen de eigenaar van de kade (vrij naar A.N.W.B.)

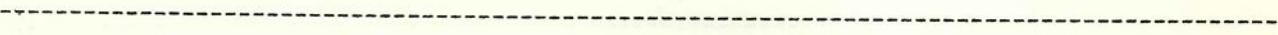
Contributie

Heeft u uw contributie betaald? Indien griep of sneeuw u hiervan heeft weerhouden geven wij u alsnog ons gironummer: 79051 t.n.v. Coöp. Boerenleenbank te Leimuiden. Contributie leden: f 12,50 - donateurs: f 8,50.

Solostickers

Uit de slinkende voorraad kan de penningmeester u nog steeds solostickers leveren na ontvangst van uw schriftelijke order onder bijsluiting van 4 postzegels van 25 ct. per sticker. Plakt de extra postzegels niet op de enveloppe. Dit verrijkt alleen de P.T.T. en verarmt de Solo-kas. Adres: M. Behrend, Dahlialaan 14, Aerdenhout.

KOPIJ VOOR DE VOLGENDE SOLOMEDEDELINGEN GAARNE INSTUREN VÓÓR 4 APRIL A.S.





drukwerk

nederlandse soloklasse organisatie
secretaris a. hofkamp meindert hobbemastraat 9 capelle a/d ijssel

