

## nederlandse soloklasse organisatie

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

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

PINKSTER-WEDSTRIJDEN TE ENKHUIZEN (Op open water - met Olympische baan!)

De W.V. Almère laat weten dat Gerrit goed weer verwacht voor Pinksteren. Lente-temperaturen en een prettig briesje.

Aanloopklasse: de eerste oefeningen op open water - grijp uw kans! Snowsuits in de mottenballen, antivries opgeborgen; laat hetzeevarend bloed spreken. Trotseer de nietwoeste baren en schrijf in. Wordt het briesje onverhoopt een bries, geen nood: Almère heeft haar oppertje achter de hand.

Laat onze kleurrijke Solo's dit hoekje van het IJsselmeer ofleuren als de Pinksterblommekens het veld tot ieders vermaak en eigen leringe!

Yoho, yoho, yoho! Sluitingsdatum inschrijving: 1 mei 1970!

PASEN 1970

## HET WAS BAR EN BOOS.

Het Solo-evenement in Reeuwijk werd dit jaar voor de derde maal gehouden. De deelnemerslijst toonde met 22 inschrijvingen in de A-klasse en 15 in de B een sterk bezet veld, maar jammer genoeg werkte het weer dit jaar niet mee. De wedstrijd van zaterdag moest worden uitgesteld, maar zondagmorgen liet het zich iets beter aanzien en er konden inderdaad drie wedstrijden worden gevaren. Wel gingen er een aantal scheepjes om, vooral in de B-klasse en dan blijkt het toch dat er altijd te weinig motorboten op het water zijn. Gelukkig zijn er geen ongelukken gebeurd, maar het is voor het wedstrijdcomité toch zaak om de redders de nodige discipline bij te brengen en hen te stationeren op die plaatsen waar moeijlichkeiten zijn te verwachten. Overigens alle lof voor het werk dat deze mensen hebben gedaan.

De zeilers kunnen de kou misschien nog een beetje vergeten in de hitte van de strijd, maar de mensen aan boord van de volgboten en op het startschip hadden het wel zwaar. De man met de stopwatch kwam terug met kromme vingers van de kou. Veel van de ellende aan boord van de "Godewina" werd echter vergoed door de altijd vriendelijke gastvrouw. Dit jaar werd de bemanning van het startschip geassisteerd door de dames Vollebregt en Klinkhamer.

Zondag werd dus "normaal" gezeild, maar maandag was het weer donderen. Begonnen werd met een uur uitstel, maar de binnenkomende berichten waren van dien aard - vermeld moge worden de prettige manier waarop de werkkamer van het vliegveld Valkenburg ons altijd de weersverwachting doorgeeft - dat het voor het comité al wel vaststond dat er niet gevaren zou worden. Uit een algemeen beraad kwam een voorstel om de wedstrijden een week uit te stellen, maar dat moest worden afgewimpeld in verband met de training van de topzeilers op de Braassem. De weken daaropvolgende kwamen eveneens niet in aanmerking daar een aantal deelnemers voor hun eindexamen zit. (Sterkte jongens!) Pasloten werd om, in overleg met de klasse-organisatie, een datum in augustus te bepalen. In overweging werd gegeven om er dan een weekend van te maken en dan vier wedstrijden te varen, zodat eventuele nieuwe inschrijvers niet bij voorbaat kansloos zijn. De twee slechtste wedstrijden zouden dan afvallen. Voor deze wedstrijden zou dan ook bezien moeten worden of nieuwe inschrijvingen aanvaard kunnen worden (deel II art. 13 van het handboekje). M.i. zijn dit echter geen over te zeilen wedstrijden, maar uitgestelde wedstrijden. Een en ander zal dus nader bekeken worden en via de Solo-mededelingen krijgt u hierover bericht.

Hoewel uiteraard geen prijsuitreiking plaats kon vinden gingen de deelnemers toch niet met lege handen naar huis, daar de herinnering aan deze dagen - een echte Goudse pijp (bij breuk van de steel wil een lucifertje nog wel eens helpen; hij trekt dan echter niet zo best meer) - overhandigd werd. Kennelijk was "Gouda" bang voor het breukrisico bij langdurige opslag. Eerst echter overhandigde Jan Bart Lucas namens de Solozeilers een prachtig Paas-ei aan de familie van der Pouw en aan ondergetekende. Voor deze bijzonder aardige geste zijn we u zeer erkentelijk. Max Behrend, de winnaar van vorig jaar, kreeg als troostprijs alvast een beschilderd Paas-ei aangeboden, maar zoals u uit onderstaande resultaten ziet, hoort hij wel degelijk tot de kanshebbers op de wisselprijs.

Tenslotte richtte de voorzitter van "Gouda" de Heer H.J. Nederhorst, zich tot de Heer H.A. Meyer. Nadat wij drie jaar lang zijn schip als startschip hebben gebruikt,

trof het bericht dat hij de "Godewina" verkocht heeft, ons wel zwaar. Niet alleen vanwege de voortreffelijke kwaliteiten van het schip - zonder enige twijfel is er straks weer een ander startschip, want aan de steigers ligt alweer een zusterschip in afbouw en ons trouwe vletje is een goede reserve - maar vooral vanwege de prettige wijze waarop jullie, Go en Hein, ons altijd aan boord hebt ontvangen. Hoe goed de nieuwe gastheer en gastvrouw ook mogen zijn, jullie zullen we nooit vergeten. Namens de vereniging bood de voorzitter een aantal sherryglazen aan. Hieronder volgen de resultaten van de drie gezeilde wedstrijden. Tot ziens dus in augustus!

T. Leefsma.

### Paaspuinhoop.

Het barre Unox-weer, dat bij uitstek geschikt was om zwaarmoedigen tot zelfmoord aan te zetten en anderen wellicht in de ideale stemming zou brengen om, onder het genot van een borreltje en rond het knappend haardvuur gezeten, een erfenisje te verdelen (bij voorkeur van een welgestelde oom), dit weer nu is erin geslaagd om de R. & Z.V. "Gouda" dusdanig te dwarsbomen, dat ons Paasevenement goeddeels in de bovengenoemde soep-met-worst is tenondergegaan! Drie dagen leven tussen hoop en vrees, tussen bar en boot, bij storm, regen, hagel en snijdende kou (zie boven) vermochten echter niet de puike stemming in doorslaggevende mate aan te tasten. Belangrijke pijlers onder het gebeuren waren het altijd gezellige clubhuis van de Roei en Zeil en Huize van Leeuwen, waar regelmatig vele Soloïsten de botten kwamen ontdooien.

Jawel, er is ook nog gezeild, hoewel slechts op één dag en zelfs dat was velen te veel. Toch waren er enkele nieuwe gezichten op het water. In de A-klasse kwam een zeer sterk veld in de baan.

Deelnemers aan de wintertraining op de Braassem waren bijna allen aanwezig. Ze bereikten over drie wedstrijden gerekend de volgende plaatsen: 1-5-7-8-9-10-11-12-13.

Met aluminium masten werd bereikt: 1-3-4-5-6-7-8-9-10-12.

Doordat deze twee gegevens in de resultaten nogal samenvallen is niet te bewijzen dat het een of het ander oorzaak is van de hoge klassering, maar ik zoek het voor- namelijk in de mast, waarvan de specifieke kneepjes vooral bij de training zijn ontdekt. Omdat er geen vier wedstrijden gevaren zijn, mocht de wisselprijs niet worden uitgereikt. Daarom heeft het wedstrijdcomité na overleg met de deelnemers besloten dat op een veel latere datum (augustus/september) het karwei zal worden afgemaakt.

Paul Kaan.

### Voorlopig klassement na 3 wedstrijden Reeuwijk:

#### A-klasse:

|     |     |                              |     |    |     |      |
|-----|-----|------------------------------|-----|----|-----|------|
| 1.  | 245 | M. Behrend                   | 3   | 2  | 1   | 3611 |
| 2.  | 251 | C.M.P. de Jonge van Ellemeet | 1   | 3  | 4   | 3310 |
| 3.  | 30  | P.K. Kaan                    | 2   | 4  | 8   | 2583 |
| 4.  | 16  | C.A. Nater                   | 6   | 6  | 2   | 2532 |
| 5.  | 357 | P.F. Vollebregt              | 4   | 1  | opg | 2425 |
| 6.  | 1   | G.J. Ritman                  | 5   | 9  | 3   | 2259 |
| 7.  | 27  | D. Coster                    | 9   | 7  | 5   | 1891 |
| 8.  | 253 | W. Struycken                 | 12  | 8  | 6   | 1629 |
| 9.  | 315 | N.G. Geelkerken              | 7   | 10 | 9   | 1590 |
| 10. | 276 | J.B. Lucas                   | opg | 5  | 7   | 1483 |
| 11. | 71  | M. Korswagen                 | 8   | 14 | 11  | 1299 |
| 12. | 277 | B.W. Toeteneel               | 11  | 12 | 10  | 1269 |
| 13. | 129 | R. v.d. Bron                 | 10  | 11 | 12  | 1269 |
| 14. | 291 | R. Nederhorst                | 14  | 13 | 14  | 983  |
| 15. | 153 | H. Hulst                     | 15  | 16 | 13  | 895  |
| 16. | 92  | C.A. Toeteneel               | 13  | 17 | 15  | 869  |
| 17. | 160 | M.J.L. Slee                  | opg | 15 | opg | 489  |
| 18. | 126 | S. van Leeuwen               | opg | 18 | opg | 410  |
| 19. | 28  | Mej. S. La Rivière           | opg | 19 | ng  | 285  |
| 20. | 102 | P. v.d. Winden               | opg | ng | ng  | 101  |
| 21. | 197 | F. Bouwen                    | opg | ng | ng  | 101  |
| 22. | 75  | M. de Weers                  | -   | -  | -   |      |

## B-klasse:

|     |     |                        |     |     |     |      |
|-----|-----|------------------------|-----|-----|-----|------|
| 1.  | 151 | P. Bokhoven            | 3   | 1   | 1   | 3354 |
| 2.  | 191 | P. van Leeuwen         | 1   | 2   | 3   | 3053 |
| 3.  | 316 | J. de Kock van Leeuwen | 2   | 4   | 2   | 2627 |
| 4.  | 324 | L.C. Rijpstra          | 5   | 7   | 4   | 1685 |
| 5.  | 156 | M. Veldkamp            | 4   | 6   | 6   | 1673 |
| 6.  | 292 | G. van Veersen         | opg | 5   | 5   | 1257 |
| 7.  | 294 | C. Macdaniël           | 9   | 8   | 8   | 1071 |
| 8.  | 275 | J.W. Bos               | opg | 3   | opg | 1002 |
| 9.  | 349 | W. van de Pouw         | 10  | 10  | 7   | 986  |
| 10. | 272 | H.J. Nederhorst        | 7   | opg | 9   | 856  |
| 11. | 79  | G.W. Jongbloed         | 6   | 9   | ng  | 822  |
| 12. | 81  | F. van Eyk             | 8   | 11  | ng  | 610  |
| 13. | 69  | J.A. van Eyk           | 12  | ng  | 10  | 475  |
| 14. | 108 | H. Bouwen              | 11  | 12  | ng  | 434  |
| 15. | 17  | M. van Leeuwen         | 13  | 13  | ng  | 326  |

SOLO LUSTRUM COMMISSIE

Giro: 68 53 78

Tevreden en enthousiast is de commissie over de eerste spontane reacties van vele sympathisanten. Vooral de hartverwarmende aanmoedigingskreten op sommige giro-biljetten hebben een riem onder ons hart gestoken om nog enthousiaster door te gaan met onze feestideeën. Maar .....voldaan zijn we nog lang niet. De 40 eerste reacties moeten nog door enige honderden worden gevolgd. De lustrumpot is nog niet half vol, er kan nog heel veel bij.

Solo-zeilers, pa's en ma's, wacht niet te lang maar stort uw milde gaven! De commissie borrelt ... over van ideeën, maar aan u of ze verwezenlijkt kunnen worden. Lang voor het feest gaat beginnen moeten wij zo ongeveer weten hoever we kunnen springen. We doen het met veel liefde voor onze Soloklasse - aan u om te zorgen dat het een KNALFEEST wordt.

Th. van Helvert  
Van Oldenbarneveltstraat 33  
Leiden.

P.S. Eind maart:

De stand? Half vol!! 54 enthousiasten stuurden een bijdrage, bravo!! Het is voor de paar honderd anderen dus een klein kunstje de lustrumpot geheel vol te maken. Wacht niet langer, stuurt uw giro zo vlug mogelijk! Met Sologroeten, ThvH.

VAN OVER DE GRENS

Open kampioenschappen te Holyhead - Engeland.

Aansluitend op de in de voorgaande Solo Mededelingen gegeven vervoersmogelijkheden volgen hier nog enkele:

Tor Line / Amsterdam-Immingham

Retourprijs p.p. vanaf f 100,- (couchette), excl. maaltijden.

Retour auto vanaf f 90,- tot max. f 190,- (afhankelijk van de lengte van de auto)

Retour trailer + f 225,- (gebaseerd op een lengte van 4.90 m)

Vaarschema:

Vertrek Amsterdam zaterdags 23.30 u.; Aankomst Immingham zondags 12.00 u.

Vertrek Immingham vrijdags 20.30 u.; Aankomst Amsterdam zaterdags 09.00 u.

Afstand Immingham - Holyhead ongeveer 350 km.

A.H.L. / Rotterdam-Hull

Retourprijs p.p. vanaf f 115,- (2-pers. hut) + toeslag hoogseizoen f 15,-.Incl. maaltijden.

Retour auto f 160,- (ongeacht de lengte)

Retour trailer f 210,- (ongeacht lengte indien boven 2.75 m)

Vertrek Rotterdam Pr. Beatrixhaven op ma. di. woe. do. za. 16.00 u.

Aankomst Hull: de volgende morgen tussen 08.00 en 09.00 u.

Vertrek Hull op ma. di. woe. do. vrij. 16.00 u.

Aankomst Rotterdam: de volgende morgen tussen 08.00 en 09.00 u.

De inschrijvingsformulieren voor deze wedstrijden wachten op uw aanvraag bij de secretaris. Behalve het zeilprogramma ontvangt u tevens een lijst van hotels en guesthouses in Holyhead en omgeving. Een uitgebreid "social programme" draagt zorg voor een versterking van het onderling contact zodat niemand met zijn ziel onder zijn arm hoeft te lopen tijdens dit evenement. Zo te lezen wordt eenzaamheid met gebundelde kracht bestreden!

Bedriegen de voortekenen ons niet, dan komt een vloot uit Engeland de strijd in Medemblik aanbinden. Zeven definitieve aanvragen zijn binnen en gezien de levendige correspondentie die we momenteel met onze Engelse sailersmates onderhouden blijft het daar niet bij. Een vóórkennismaking in Holyhead zal ongetwijfeld stimulerend werken op buitenlandse deelname in Medemblik en daardoor de luister van onze Lustrum Soloweek verhogen.

### Frankrijk

De F.F.Y.V. bezint zich op het toevoegen van een nieuwe éénmansboot aan haar nationale klasse. De Heer Holt stuurde onmiddellijk de technische gegevens van de Solo en wij van onze kant hebben haastig de vele praktische kanten van ons troetelkind op welhaast lyrische wijze toegelicht. Om onze bewoordingen kracht bij te zetten boden we aan te trachten een demonstratieteam te sturen naar één van de wedstrijden in Frankrijk, ervan overtuigd zijnde dat we de ruggesteun van onze leden hebben. Wie wil in zijn of haar vacantieplannen dit idee verwerken? Er wordt gedacht aan de wedstrijden te Quiberon, aan de Zuidkant van Bretagne begin juni. Ouders, hebben uw veelbelovende kinderen nog een verjaarsgeschenk tegoed? Zelfstandigen, wat is aantrekkelijker dan een zonnig en sportief uitstapje naar la douce France? Het is voor een uniek doel, nl. de uitbreiding van de internationale Solofamilie; bovendien is buitenlandse ervaring van grote waarde (uitspraak van vooraanstaande leden van de Z.W.C., zie mededelingen nr. 2). Geïnteresseerden, laat het ons weten, dan belasten wij ons heel graag met alle voorbereidende maatregelen en eventuele organisatorische problemen. De Bestuurszegen vergezelt de pioniers!

### REEUWIJK - SALCOMBE vice versa

Wat doe je als je zo opeens gevraagd wordt voor een trip per auto naar de Engelse zuidkust? Je denkt er niet lang over na, neemt 2 snipperdagen, zegt vrouw en kinderen gedag en je scheept je in in de Morris 1100 met daarachter de torsi geveerde trailer. Klaar voor de start: woensdagavond 20.15 uur. Route via Vlissingen-Breskens en om 1 uur aankomst in het verlaten Ostende, waar alles opgebroken is en onze pont gereed voor verstrekt om 1.30 uur. Het gebruikelijke tafereel aan boord: iedereen gaat op een bank liggen en slaapt al spoedig. Neen, dan is het vooronder met de gratis slaapbanken wel wat comfortabeler. Aankomst Dover: 05.30 uur. Als laatste gaan we door de douane. Geen lastige vragen dit keer, want we zijn op holiday. Het is koud en donker en we voelen ons niet zo fris. Hebben een stop bij kennissen en kunnen ons hier wassen, zoals later blijkt. We staan om 06.30 uur al voor de deur en drinken hier onze eerste morning tea. Om 7 uur begint de grote reis. Het is weer even wennen, maar gelukkig is het nog stil op de weg. De eerste heuvels dienen zich aan en ons wagentje doet het prima, de verwarming is goed en de eerste gehaktbal gaat erin als koek. Het begint te sneeuwen en omdat het gevroren heeft blijft het liggen. Zouden ze hier ook strooien? De weerberichten voorspellen weinig goeds voor de omgeving Plymouth, maar zover zijn we nog lang niet. Op advies van vroegere Salcombe-gangers nemen we de route via Maidstone-Reigate-Guildford-Basingstoke-Exeter-Plymouth. De weg is uitstekend, af en toe zelfs met dubbele banen, maar meestal vol kronkels en erg heuvelig. Naar onze mening op de terugweg toch te zwaar voor een dubbel beladen trailer. Om 10 uur koffiepauze in het plaatsje Abinger Hammer; alles antiek hier. De open haard wordt juist voor ons aangemaakt en de koffie is matig tot slecht, maar dat wisten we vooruit. De pub is gezellig, we maken een praatje met de eigenares en verwonderen ons erover dat de open haard zo goed trekt, spuien ons beste Engels en gaan na deze halfuurstop snel verder. De lunch bestaat weer uit echte Hollandse gehaktballen. Voorbij Exeter om 4.30 uur bij een benzinepomp een armoedige thee. Alles is dicht in deze omgeving. We naderen Torquay, maar hebben geen tijd voor een bezoek: op naar Salcombe. De weg leidt ons naar Kingsbridge, een rustig plaatsje met overwegend boerenbevolking, wat naderhand onze standplaats zal worden. Hier zien we weer water en het blijkt een uitloper te zijn van het langgerekte meer, dat uitmondt bij Salcombe. We moeten er omheen, want een pont vaart hier niet. De weg met het mooie uitzicht is fantastisch: vele bungalows, een eldorado in de zomer, maar nu erg stil. De boten en bootjes liggen hier zomer en winter voor anker. Heuvel op en heuvel af, steeds smaller en steiler en de aarden wallen steeds hoger, komen we in de buurt van East Portlemouth. Nu op zoek naar Scheepswerf J. Stone & Son. Er is geen sterveling op de weg, het is uitgestorven. Het is bijna 6 uur en we hebben nog geen hotel. Daar moet Alec Stone maar voor zorgen besluiten wij. Hij weet dat we komen en hij is hier bekend. Via een steile daling belanden wij tenslotte tegenover Salcombe. Wat is het hier mooi en wat een ideaal zeilwater, volop strandjes en prachtige typisch Engelse buitenhuizen, maar waar is nou die scheepswerf? Uiteindelijk kunnen we niet verder en besluiten terug te keren; we moeten wel verkeerd zijn. Intussen ontdekken we een met takken sjouwand manspersoon, die ons

na enig denken de gevraagde inlichtingen verschaft. Via een waterkreek waar de door moeten, komen we ineens bij een zeer oude boerderij en staan op de werf van Stone. De rit zit erop, de begroeting volgt en we bewonderen de gereedstaande Solo's die bestemd zijn voor Holland. Ook ontdekken we de eerste Engelse fibreglass Solo's die een houten dek hebben. Het is nr. 7 die hier afgebouwd wordt. We besluiten het niet te lang te maken want we zijn moe en gaan nu via een veel kortere weg terug naar Kingsbridge waar ons hotel besproken is. Toevalligerwijs komen we erachter dat in deze plaats de fibreglass rompen voor de Engelse Solo's geproduceerd worden en we besluiten daar de volgende dag eens een kijkje te gaan nemen. Na veel gezoek komen we vrijdagochtend in het oude stationsgebouw bij de I.F.S. (Industrial Fibreglass Specialists) terecht en maken kennis met Mr. Goss Jr., de works director van dit bedrijf. We vertellen het doel van onze komst en worden in het bedrijf toegelaten. We bekijken het fabricage-proces. Hier staat een mal opgesteld geheel identiek aan de houten Solo. In samenwerking met Stone en dit bedrijf, ondertoezicht van Jack Holt, is enkele maanden geleden de produktie gestart. Tot nu toe zijn reeds 30 rompen verkocht. De produktie bedraagt 2 rompen per week en deze wordt binnenkort tot het dubbele opgevoerd met een tweede mal. Men verwacht grote perspectieven voor de toekomst, ook voor Holland. Daarover verneemt u t.z.t. meer.

Achteraf bleek (en wij hadden dit al bemerkt) dat ons bezoek niet zo erg op prijs gesteld werd. Waarom? Dat werd ons later bij Stone duidelijk. Men dacht dat wij bedrijfsspionnen waren, enfin, dat is allemaal later weer in orde gekomen. Wij hadden ook zoveel te vragen en dat wekte kennelijk argwaan. Tenslotte werden we beste vrienden met Mr. Goss Sr., managing director, die ons 's avonds in het hotel kwam opzoeken en waarmee wij menig glaasje dronken op onze kennismaking. In ieder geval hadden we bereikt dat er vast een niet afgebouwde romp mee zou gaan naar Holland om eventueel op de komende Hiswa geshowd te worden (dat is helaas niet gelukt). Na dit bezoek gingen we naar Stone waar we buitengewoon gastvrij werden ontvangen en waar de gereedstaande boten konden worden opgeladen. We schoten de nodige dia's die nog getoond zullen worden. Ook verkenden we het bedrijf, waar zes mensen werken die vakwerk verrichten. Zij bouwen zelfs 14 voets overnaadse Engelse jollen, een model dat wij allang afgeschreven hebben. We stelden ons op de hoogte van de nieuwste ontwikkelingen op het gebied van beslag etc. en begonnen pogingen te doen de reeds verkochte fibreglass Solo met houten dek van Stone los te praten. Mrs. Stone voelde er niets voor. Haar man kon onze belangstelling voor dit bootje begrijpen. We wilden iets nieuws naar Holland brengen. Iedereen weet dat polyester in de toekomst onafwendbaar is. Als we onze klasse in stand willen houden moeten we meegaan met deze ontwikkeling. Na veel wikken en wegen is het ons tenslotte gelukt en verlieten we 's avonds A. Stone met 3 Solo's waarvan 1 op het dak van de Morris en 2 op de trailer. Met pijn kropen we omhoog langs de smalle weggetjes om bij ons hotel te komen. Het zou ons wel lukken dachten we. Na aankomst in Kingsbridge haalden we de trailer eraf en maakten snel een slippertje naar Salcombe. We konden gelijk even controleren of de imperiaal het zou houden. Tot grote ergernis van de organisator van dit alles (de Heer van Leeuwen) werd getest wat een Morris 1100 kon hebben. Het viel meer, alles bleef heel. Salcombe bij schemering was uitgestorven. Het leek net Scheveningen bij winter. Het is een ideaal watersportoord gedurende de zomer.

Terug in het hotel genoten we van een heerlijke maaltijd en zaterdagochtend vroeg stonden we gereed voor de terugtocht. We besloten langs de kust via Dorchester-Southampton-Portsmouth-Brighton-Hastings naar Dover te rijden. Het werd een lange vermoeiende reis met een korte pauze in Dorchester. Het was 12 uur rijden tot Dover. Deze route was minder fraai dan de heenweg en ook drukker, maar het was zaterdag tenslotte. De boot was gereed om te vertrekken om 23.30 uur. We troffen het nieuwe schip, de Koningin Astrid, van alle gemakken voorzien en we hadden volop de ruimte. De bemanning had veel aandacht voor ons transport: ze vonden het leuke speedbootjes! Via Gent, een grote misrekening, kwamen we om 10 uur zondagochtend weer thuis. 24 uur niet uit de kleren geweest, maar met een voldaan gevoel en een heleboel ervaringen rijker konden we onze huisgenoten begroeten. En werden we begroet!

A.H.

#### Bezoek aan Groningen, 30 maart 1970

Na enig getelefoneer van beide kanten is het er toch van gekomen dat ik op bezoek ben geweest. De bijeenkomst vond plaats in het gezellige clubhuis aan het Zuidlaardermeer. Dit meer bleek toch groter te zijn dan wij in het Westen wel denken. In het najaar (12 en 13 september) wanneer er daar wedstrijden voor ons gepland zijn, zeilen we een Olympische baan! Geen bomen, geeneilanden, een zo goed als ronde plas. Na een handdruk kwam het gezelschap van  $\pm$  15 zeilers en zeilsters al direkt met vragen op allerlei gebied. Na het vertonen van de film uit Engeland en een gezellig gesprek beloofden ze mij naar Enkhuizen en Medemblik te komen. Nog bedankt voor de gezellige avond,

Jan Bart.

Tactische hoekTips uit de fijne keuken van Mina Bakgraag.

Zoals het zout in de pap, de sliertjes in de soep, de knoflook in de fondue en het snuffje tijm over de kip de ware gastronomoos doen watertanden en deze gerechten in hun volle glorie ter tafel doen verschijnen, zo doet een beetje tactiek in de wedstrijd wonderen, tovert een inspannend, zenuwslopend karwei om tot een feestelijk avontuur en doet scheldwoorden en zure gezichten verkeren in grijnzende koppen mits .... elke deelnemer zijn weetje weet van reglement en sportiviteit. Een aardig voorbeeld van een geval waarin twee zeilers elkaar eeuwigdurend voor geboefte zullen uitmaken, dan wel even goeie of betere vrienden worden, al naar gelang ze het zout in de pap wel of niet vergeten:

men neme: een boei, over stuurboord te ronden, aan het eind van een kruisrak, voorts twee gelijktijdig over verschillende boeg naderende jachten: dus het jacht Appel bezeilt het merkteken over stuurboord, het jacht Ei doet hetzelfde over bakboord en wil rond het merkteken overstag gaan teneinde de baan te vervolgen. Afhankelijk van de uitgeslagenheid van deze fruitboom- resp. pluimveevrucht kunnen er nu de volgende dingen gebeuren, nadat Ei zijn recht van de weg met de veelzeggende kreet "bakboord" heeft gelardeerd:

- a) Appel gaat overstag van sb naar bb; Ei gaat rond de boei overstag en ligt meteen een eind voor.
- b) Appel is iets minder dom dan bij a) verondersteld en loeft alleen maar op om Ei z'n gang te laten gaan. Twee mogelijkheden:
  1. Ei gaat zijn gang zoals onder a) en ligt dan iets minder ver voor;
  2. Ei is minder dom dan bij 1., blijft dus over bb liggen, jaagt Appel alsnog overstag en in de puree waarna Ei overstag gaat en een enorm eind voor komt.
- c) Appel is weer iets wijzer en probeert het nu met afremmen, teneinde achter Ei om toch de boei te bezeilen. Twee mogelijkheden:
  1. Het plan van Appel slaagt. Ei moet over bb blijven varen volgens art. 41 totdat Appel achter hem om is, dus nu komt Appel als overwinnaar uit het duel;
  2. Het sluwe Ei heeft de Slimme Appel doorzien en remt ook. Nu zal Appel toch nog overstag moeten en de situatie wordt als bij a). Opm. dit mag pas sinds vorig jaar toen art. 34 gewijzigd werd!

Plastic rules the wavesTECHNISCHE HOEK

Nadat vorig jaar de polyester Solo in principe werd aanvaard, is in Engeland een boot ontwikkeld met polyester huid en houten dek - ook de Britten zien er graag iets moois aan - die daar nu in serie gebouwd wordt en sinds kort is goedgekeurd. De Heer van Leeuwen nam zo'n boot mee van zijn trip naar Engeland en hij stelde me in de gelegenheid om er gedurende twee weekends mee te varen bij de wintertraining. De boot was maar net aan het minimumgewicht en vertoonde dan ook de specifieke eigenschappen: zeer snel bij weinig wind, snel voor de wind, wat minder bij zwaar weer, maar steeds zeer levendig. Over het geheel genomen vind ik deze boot gelijkwaardig aan de beste houten boten die er nu zijn.

Volgens de voorschriften wordt de huid met spiegel enzwaardkast als één geheel gevormd; een tweede polyesterdeel bestaat uit de staande kanten van de drie luchtkasten. Deze twee stukken worden aan elkaar gelijmd en voor het overige wordt de afwerking identiek aan de houten boot door de timmerman verzorgd; dek, zwaardkastdeksel, doft, stootrand, roer en zwaard. Het vormt zo voor de liefhebber van een houten boot toch een acceptabel geheel, het enige zichtbare verschil is de (witte) binnenkant. In de toekomst zullen ook boten met een plastic dek gemaakt worden, maar dat kan nog wel even duren. Volgens de Heren Goss (bouwer) en Holt (de ontwerper) is de markt daar nu nog niet rijp voor. De plastic rompen zullen in Nederland worden geïmporteerd zodat een uitbreiding van onze vloot met een flink aantal polyester zusterschepen tot de mogelijkheden behoort, vooral ook omdat haast geen werf nog een houten boot tegen redelijke, laat staan concurrerende prijs kan bouwen.

P. Kaan.

Spiegelkleppen: Terstond leverbaar! Zie voor wijze van bestellen Solo Mededelingen nr. 2.

KRONIEK

Verloofd: Mej. Margriet Deiters met Bart Fock (ex Solo 12).

Namens bestuur en redactie onze hartelijke gelukwensen. Wij hopen spoedig eens kennis te maken.

## TRAILERS

In dit voorjaar zijn enkele Soloïsten bij mij gekomen met de vraag: "Wat voor trailer moet ik kopen en wat zijn de eisen?"

Voor het ontwerp van een trailer ben ik toen uitgegaan van een paar punten en overwegingen die ik graag wil doorgeven:

### Vering

- Deze moet zodanig zijn dat er twee Solo's op vervoerd kunnen worden en over lange afstand.
- Moet niet te veel onderhoud vergen en goed schokdempend zijn.
- Gekozen: rubbertorsie

### Frame

- Een solide stevig frame is volgens mij wel gewenst, daar je nog wel eens met een lege trailer rijdt en deze dan bijzonder veel te verduren krijgt.
- Vandaar een rondgaand frame gekozen.

### Mal

- De Solo moet volgens mij wel een goede oplegging hebben; over de volle breedte volledig opgelegd zijn en vooral goed op de kielbalk.
- Ik heb wel eens gezien dat er boten op rollen vervoerd werden of op korte steuntjes, precies daar waar het hechthout niet gesteund was.
- Dit is bijzonder slecht.

### Maten

Ik ben er van uitgegaan dat de boot met de neus boven de koppeling komt te liggen.

- De lengte van de Solo valt namelijk nog net binnen een lage categorie voor de overtocht Ostende - Dover, namelijk binnen 3.80 m. Dus dan de Solo niet te ver van de koppeling.
- Dan wil ik niet te veel sjouwen als de trailer los is van de auto, dus het geheel in evenwicht houden. Dit kan dan door de as van de wielen op 2 meter van de koppeling te houden. We houden nu toch nog een oplegdruk van + 40 kg.
- Ik wou graag de verlichting + nummerplaats vast aan de trailer hebben (geen losse onderdelen).
- Vandaar dat de lengte achter de as 1.40 m. werd.

### Bevestiging

- Om de boot op de trailer vast te zetten heb ik houten beugels gemaakt over m'n boot heen; wel heb ik met kettingen en draadeinden aan een haak op de trailer vastgezet. De mast leg ik op een korte mast in de mastkoker van de boot over de auto heen en op de achterste beugel.
- Als je dat korte mastje zo hoog maakt als de onderste zwarte band op je mast, dan past je dekzeil voor staande mast over het geheel. Hier kan je niet meer mee rijden, want daar is hij niet sterk genoeg voor.

Jan Bart Lucas.

### Aluminium masten en giek (Rectificatie en vervolg)

In mijn vorige verhaal heb ik voorgesteld om het houten mastvoetje te vervangen door een r.v.s. U-profiel zoals dat bij de F.J. onder andere gebruikt wordt. Bij het napluizen van de reglementen is echter gebleken dat een houten voetje verplicht is. Het gat in dit voetje waar de mast invalt is echter vrij. Wij kunnen nu om binnen de voorschriften te blijven een raampje om het mastspoortje heenzetten, doch dit wordt een hele toestand. Daar het verplicht is dat onder de wedstrijd de mastvoet geblokkeerd is en we toch een stelmogelijkheid willen behouden, moeten we hem opvullen met blokjes of het geheel op een andere manier meeten fixeren.

### Proeven

Bij proefnemingen met de aluminium masten op doorbuiging is gebleken dat zowel de B.W.S. als de Proctor mast bij een schootkracht van 30 kg. 10 cm. doorboog en wel precies tussen de zwarte banden. Dit is gemeten terwijl de voorstag en zijstagen strak stonden en de mast van voren niet uitgevuld was. Toen we de mast van voren gingen opvullen, bleek dat de buiging veel hoger kwam te liggen, hetgeen m.i. ongunstig is. Ook bleek dat bij het lossen van de voorstag de buiging naar boven ging. Het is verder gebleken, dat Steenkist op verzoek een oog onder de vaste lummel monteert doch dat deze te laag zit. Hij moet vlak onder de lummel komen om je hals goed in de hoek te trekken.

Jan Bart Lucas.

SOLOPULLOVERS - BADGES

Enkele leden informeerden of wij nog voor de bekende Solopullovers konden zorgen. Onze leverancier (Peek & Cloppenburg) heeft ons echter laten weten dat het niet meer mogelijk is kleine orders uit te voeren. De minimum hoeveelheid bedraagt thans 50 stuks per order; dit is beslist niet haalbaarvoor onze klasse organisatie. Wel bestaan er plannen om eventueel een fraaie badge (te dragen op een blazer) te ontwerpen. Een van onze leden heeft reeds een ontwerp ingezonden. Wie in staat is ook een goed ontwerp te maken kan dit voor 11 mei a.s. insturen. Wij zorgen voor de rest. Eisen voor het ontwerp zijn: het moet ook geschikt zijn voor gebruik in Engeland en Frankrijk. Dus niet vermelden "Nederlandse Soloklasse Organisatie", ook niet International Solo Class Org. Wel is toegestaan het Soloteken, typische bootvorm, typisch tuigmodel en het woord Solo. Kleur onderdelen in tekening duidelijk. Moet passend zijn op borstzak van een blazer.

NIEUWE LEDEN EN DONATEURS

- S.174 Manana Mejor. C.D. van Goeverden, Hoofdstraat 207, Sassenheim.
- S.293 Volo Non Valeo. H.T. Jankegt, Makaylaan 44, Naarden.
- S. M. Vismans, Mathenesserlaan 296, Rotterdam.
- s. M. Kreisel, Ree 26 Reeuwijk.
- S. C.P. de Kat, Dr. J.P. Thysselaan 1, Utrecht.
- S.203 Mej. A.M. van Ingen.
- D. K.G. Brouwer, Merellaan 205, Maassluis
- D. J.H.M. Vismans, Mathenesserlaan 296, Rotterdam.
- D. M. Kreisel, Ree 26, Reeuwijk.
- D. J.P.R. van Ingen, Jan Steenlaan 15, Warmond.

RECTIFICATIE

Wedstrijdagenda 1970.

Comm. W.Z.W. en W.V. Braassemermeer 30-31 mei en 6-7 juni, resp. 1e en 2e weekend. Solo's starten op het Braassemermeer.  
27-28 juni en 4-5 juli, resp. 3e en 4e weekend. Solo's starten op de Westeinderplas.  
Comm. W.Z.W. en W.V. Braassemermeer, wedstrijden op 30-31 mei, 6-7 juni op het Braassemermeer. Aanvragen bij de Heer P.H.W. Velthuys, Marisplein 6, Heemstede.  
Sluitingsdatum aanvraag 25 april.

Wat is P?

- P is Paasei in het want
- P is Paaspoule aan de kant
- P is Pestkou met polaire tik
- P is Paul, van Ellemeet-af de vroegste leeuwerik
- P is Peiling van baan een puzzel voor het veld
- P is Pa Ton door griep uitgeteld
- P is Pirouette van Ponem, het water gespeild
- P is Peter zichzelf in perikel gezeild
- P is Prietpraat over afnemende wind
- P is Protest wat geen doorgang vindt
- P is Pintje cognac dat het Paasvuur verving
- P is Poedelei voor Max, waarop sloeg eigenlijk dat ding?!
- P is Pijp van Gouda die we nu roken
- P is Puike stemming die niet werd gebroken
- P is mevrouw van der Pouw steeds paraat
- P is Paastekening door kleine supporters vervaardigd kordaat
- P is Plaatscommandant een pluim op zijn hoed
- P is Palaver de beslissing bleek goed
- P is Pour remercier het Gouda bestuur voor het Evenement recent
- P is Parool: in augustus zijn we allen weer present!
- P is Postscriptum: Podome het was poch de poeite paard.

Graantjes

- Op gironummer 685378 (Lustrumcommissie): "Ideas are funny little things. They won't work unless you do" (Howard)
- Op de Technische Commissie en de spiegelkleppen: "De dokter geeft het zijn eigen kinderen".
- Op conditietraining: "Man" riep de sprinkhaan, vertwijfeld tegen het plafond springend, "kan het niet iets harder?" (G. Bomans)
- Op een programmaomslag: "In zijn vurig wilde passie Gaf hij hier en daar zeillatkrassie"(vrij naar Toon Hermans).

Let op de kleine lettertjes van je verzekeringspolis vooral in verband met varen op het IJsselmeer. Is ook je rubberpak verzekerd? We komen hier nog op terug!

Wilt u s.v.p. altijd in uw correspondentie het zeilnummer van uw boot vermelden? Dit spaart ons veel extra werk.

NIEUWE KOPIJ GRAAG VOOR 26 MEI a.s. INLEVEREN!