

drukwerk

port betaald
Wormerveer

SOLO NIEUWS

*Ton v. Eck
J. BRAAKENSIEKL. 30
2283 GW RIJSWIJK*

PDF made by Ton van Eck.
1989_5

nederlandse soloklasse organisatie



alles voor iedere boot
en bovendien een *eigen zeilmakerij*
ruim 10.000 artikelen in ons

watersport
warenhuis



Jac. P. Vrolijk

lid van nauticring

oriëntatie - centrum voor iedere vorm van watersport.

Firma Jac. Vrolijk

Wassenaarsestraat 67 Scheveningen 070 - 551038

Zeilmakerij " " " 070 - 554957

Nautilus Watersport

Treilerweg 65 Scheveningen 070 - 547171



Officieel orgaan van de Nederlandse Soloklasse Organisatie

1989, 27e jaargang

Nummer 5

bestuur:

voorzitter: Erick van Os, 471
C.F. Smeetslaan 211
1902 BV Castricum
Telefoon 02518-59623

secretaris: Peter Janssen, 511
Rosseweg 131
2803 ZS Gouda
Telefoon 01820-29167

penningmeester: Jack van Duyvenbode, 512
De Omloop 6
1565 GW Assendelft
Telefoon 02987-4968

wedstr. comm.: Henk Gorter, 507
Zaanweg 100
1521 DP Wormerveer
Telefoon 075-281483

red. solonieuws: Henk Gorter

leden adm.: Tom van Eck, 497
J. Braakensieklaan 30
2283 GW Rijswijk
Telefoon 070-939519

Girorekening 22.10.296 t.n.v.
penningmeester N.S.O., Assendelft.

Het lidmaatschap dient voor 1 september van het lopende jaar schriftelijk worden opgezegd. Bij verzuim van opzegging voor 1 september blijft de contributie over het nieuwe seizoen, ingaande 1 oktober, geheel invorderbaar.

Ereleden:

Hans Arends, Max Blom & Willem Ritman.



Notulen Algemene Vergadering d.d. 29 november 1988, Uitgeest

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet de ongeveer 20 aanwezigen van harte welkom.

2. Voorwoord van de voorzitter

De voorzitter deelt mee dat hij het volgende bestuursjaar niet meer beschikbaar is. Verder geeft Alfred een korte terugblik op het afgelopen seizoen, met als hoogtepunt het Wereldkampioenschap Solo in Uitdam, met een deelname van 50 boten.

3. Notulen Algemene Ledenvergadering 22 november 1987.

Ten aanzien van de notulen van de voorgaande Algemene Ledenvergadering waren geen op- of aanmerkingen.

4. Ingekomen stukken

Er zijn geen ingekomen stukken gearriveerd.

5. Jaarverslag van de secretaris.

Erick deelde in het jaarverslag mee dat het ledenaantal enigszins was teruggelopen. In het komende Solonieuws zal een opgave worden gedaan van het gehele leden- c.q. donateursbestand met adres en telefoonnummers.

De deelname aan de wedstrijden was met uitzondering van de Worldcup tegenvallend. De Worldcup 1988, georganiseerd door WWU Uitdam, werd een overwinning voor Hans Arends. Goed uitgezette wedstrijdbanen en veel wind zorgden voor een spannende strijd tussen Hans en Ken Falcon. Het bestuur feliciteert Hans met zijn verdiende Worldcup.

In 1988 zijn twee klasse-evenementen niet verzeild, te weten het teamzeilen te Reeuwijk wegens gebrek aan belangstelling en het Knuddeevenement dat door teveel wind werd geteisterd.

6. Financieel jaarverslag

Het financieel resultaat over het jaar 1988 was positief; er is voldoende vermogen en er zijn geen financiële problemen. De sponsoring door de Spaarbank houdt echter in 1990 op.

7. Kascommissie

De kascommissie doet verslag aan de leden en heeft geen relevante op- of aanmerkingen. De kascommissie spreekt zijn waardering



uit voor het financiële verslag en déchargeert de penningmeester. De kascommissie treedt af en volgend jaar zullen Hans Arends en Max Vijzelaar de kascommissie vormen.

8. Jaarverslag Wedstrijdcommissaris.

Henk constateert een afname in het aantal Solozeilers die regelmatig aan de evenementen deelnemen. Twee evenementen zijn niet doorgegaan, en andere evenementen buiten Alkmaar waren slecht bezet. Ondanks dat was de Worldcup een redelijk geslaagd evenement. Volgend jaar zullen een aantal wijzigingen in het wedstrijdprogramma worden doorgevoerd.

9. Uitreiking Jaarprijs.

De jaarprijs voor de meest regelmatige zeiler (op grond van de Oostenrijkse puntentelling) werd door Hans Arends uitgereikt aan Cees Rekelhof.

De Frida Vollenbrechtprijs kende geen afnemer, omdat het vrouwelijk talent momenteel in de klasse ontbreekt.

10. Bestuursmutaties

Voorzitter Alfred van Wincoop treedt af en is niet herkiesbaar evenals Jan Jaap van Deventer als wedstrijdcommissaris wegens zijn overstap naar de Regenboogklasse.

Het nieuwe bestuur wordt gevormd door;

| | |
|--------------------|-----------------------|
| Erick van Os | voorzitter |
| Peter Jansen | secretaris |
| Jack v. Duyvenbode | penningmeester |
| Henk Gorter | wedstrijdcommissaris. |

Henk zal tevens de redactie ter hand nemen.

Het nieuwe bestuur bedankt de aftredende bestuursleden voor al het werk dat zij voor de Soloklasse hebben gedaan.

11. Wedstrijdprogramma 1989

Het Paasevenement zal worden gezeild op de Elfhoevenplas te Reeuwijk tesamen met de 16 m², „Schakel en Laser. Het bestuur wil bekijken of het nationaal kampioenschap eens in de twee jaar op binnenwater kan worden gevaren. Tenslotte wil men volgend jaar een minimum deelname van 12 boten per evenement (Zie discussiepunten in Solonieuws.)

12. Rondvraag

Geen opmerkingen



UITNODIGING ALGEMENE LEDENVERGADERING

Hierbij nodigt het NSO bestuur de leden uit voor de algemene ledenvergadering welke gehouden wordt op zondag 19 november vanaf 15.00 uur in het clubgebouw van de ZWV Uitgeest.

Agendapunten:

- Opening
- Voorwoord door de voorzitter
- Notulen ALV 1988
- Ingekomen stukken
- Jaarverslag secretaris
- Financieel jaarverslag van de penningmeester
- Verslag kascommissie en benoeming nieuwe kascommissie
- jaarverslag wedstrijdcommissaris
- uitreiking jaarprijs 1989
- Benoeming bestuursleden/bestuursmutaties
- voorstel statutenwijziging
- wedstrijdprogramma 1990
- discussiepunten
- rondvraag



Hoofdstuk 3. Basistechnieken door Patrick Marshall.

Het optuigen en trimmen van de boot.

Het trimmen van een boot is geen mistieke kwestie, het is meer een kwestie van proberen en leren van je fouten. Het is zeer onwaarschijnlijk dat als je een nieuwe boot voor de eerste keer optuigt je geen fouten maakt. Als je de boot gaat trimmen verander dan niet meer dan een ding tegelijk omdat je anders niet te weten kan komen wat de prestaties van de boot beïnvloed heeft. Als je eenmaal tevreden bent met je trim moet je er niets meer aan veranderen.

Als beginpunt voor de masttrim zet je de mastvoet 10 tot 25 mm. van het voorschot in het mastspoor. Zonder zeil en met de mast tegen het eind van het mastgat zet je nu de zijstagen vast zodat ze net strak staan. De voorstag kan behoorlijk los staan maar natuurlijk wel zo strak dat je met overstag gaan nog onder de giek door kan komen. Dan sluit je met trimblokjes voor de mast de mast op in het mastgat om hiermee tegen te gaan dat de mast in het onderste gedeelte te veel zal buigen. Natuurlijk zorg je er ook voor dat de mast totaal geen zijdelingse speling in het mastgat heeft.

Het is niet nodig meer dan een zeil te hebben. De meeste zeilmakers willen het type mast en het gewicht van de zeiler weten en zijn dan in staat een zeil te leveren dat het onder alle windsterkten goed zal doen. Zeillaten moeten verjongd zijn naar het begin toe zodat ze ongeveer net zo zullen buigen als de vorm van het zeil. De latten moeten zo soepel zijn dat het zeil zijn eigen vorm kan aannemen en ze moeten zo strak gezet worden dat net de rimpels uit het zeil getrokken worden. Modern zeildoek is zo stijf dat het is



aan te raden om de tell-tales op een derde van de hoogte van het zeil en op 30 cm. achter de mast aan te brengen. Je kan ook op meerdere plaatsen tell-tales in het zeil aan brengen, maar dit is alleen maar verwarrend als ze allemaal tegelijk in de wind staan te dansen. De tell-tales aan beide zijden van het zeil moeten altijd naar achteren wijzen behalve op ruime- en voordewindse koersen. Het hoofddoel van de neerhaler is de twist van het zeil te voorkomen. Maar de neerhaler trekt ook de giek naar beneden en duwt deze ook naar voren waardoor de mast gaat buigen. Hierdoor wordt het zeil vlak getrokken en verplaatst de bolling van het zeil zich meer naar achteren. De bolling kan weer naar voren gehaald worden door de cunningham-hole zo ver aan te trekken dat de rimpels in het zeil bij de mast weg zijn. De algehele bolling van het zeil wordt bepaald door de spanning op het onderlijk, hoe meer de onderlijkstrekker wordt aangetrokken des te vlakker zal het zeil worden. Met de grootschoot regel je de positie van de giek maar je kan hem ook op aandewindse koersen gebruiken als hulpje voor de neerhaler (mastbuiging). De blokken plaats je zo op de giek dat ze precies boven het grondblok en de overlooptraveller staan als de mast gebogen is. De traveller van de overloop verstel je zo ver naar buiten dat je met de grootschoot dicht de boot nog net rechtop kan houden.

Het zeilen van de boot.

Technieken worden meer uitgebreid beschreven in de volgende twee hoofdstukken maar voor beginners in de Solo zijn hier een paar fundamentele basistechnieken. Voor je overstag gaat moet je er voor zorgen dat de boot zo hard mogelijk vaart, dan laat je de schoot ongeveer 30 cm. vieren en je zet hem niet meer in de klem maar je houdt hem vast met je voorste hand. Dan duw je de helmstok van je af en ga je naar de andere kant van de boot met je gezicht in de richting van de mast gedraaid waarbij je er tevens voor zorgt dat je



de joy-stick over de spiegel met je mee neemt. Als alles goed gegaan is zit je nu op het nieuwe loefdek met je voorste hand achter je waarmee je de joy-stick vasthoudt en met in je achterste hand de grootschoot. Dan pak je de grootschoot en de helmstok over, je haalt het zeil weer in en je concentreert je weer op de nieuwe koers. Met harde wind en hoge golven kan het voorkomen dat je niet helemaal door de wind komt en met de boeg in de wind naar achteren gaat drijven. De enige remedie is om de helmstok naar die kant te duwen waar je de boeg ook wilt hebben (net andersom als normaal). Als de boot genoeg van de wind weggedraaid is trek je het zeil weer aan en je trekt niet eerder de helmstok naar je toe dan dat de boot weer een voorwaardse beweging heeft gekregen.

Om te gijpen met een lichte wind stuur je de boot af totdat je op de gijp vaart en dan trek je de giek over door aan alle parten van de grootschoot te trekken. Gijpen met hardere wind is iets meer traumatisch en zal worden beschreven in het hoofdstuk over zeilen met harde wind.

Het is een nuttige oefening om een keer zonder roer te gaan varen, maar doe dit alleen als er weinig wind is en er geen andere boten in de buurt zijn. Door het in- en uithalen van de grootschoot, het verplaatsen van je gewicht en het verstellen van het zwaard is het mogelijk alle koersen te zeilen en te gijpen en overstag te gaan. Je zal waarschijnlijk nog wel wat meer onvoorziene manouvres maken maar zo leer je wel veel over hoe je de boot zo soepel mogelijk kan zeilen. In het bijzonder zal je zo leren om de boot rechtop te houden zodat je in een mooie rechte lijn kunt varen. Als je achterom kijkt naar her zog kan je zien hoe verstoort dit wordt als je meer naar achteren gaat zitten dan dicht tegen de overloop aan. Alleen als de boot gaat planeren moet je je gewicht meer naar achteren brengen om de boeg uit het water te houden.



KAAGWEEK 1989
15 - 19 juli 1989
K.W.V. De Kaag

klasse: 14 SOLO

datum: 19 juli 1989

| pl. | zeilnr. | bemanning | ver. | st.1 | st.2 | st.3 | st.4 | st.5 | totaal |
|-----|---------|--------------------|------|------|------|------|------|------|--------|
| 1 | 455 | Rino van Schie | 11 | 3 | 65 | 1 | 3 | 1 | 11.4 |
| 2 | 497 | Ton v. Eck | 69 | *dns | 1 | 3 | 1 | 3 | 11.4 |
| 3 | 314 | Leen v. Goeverden | 11 | *2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12.0 |
| 4 | 57 | Ron Azier | 19 | 4 | 6 | *7 | 5 | 4 | 37.7 |
| 5 | 176 | Wim de Knoop | 11 | *dns | 1 | 6 | 4 | 6 | 39.4 |
| 6 | 358 | R. Willemsteijn | 11 | *dns | 3 | 4 | dns | dns | 47.7 |
| 7 | 404 | John Langeveld | 11 | *dns | 7 | 5 | dns | 5 | 50.0 |
| 8 | 507 | Henk Gorter | 39 | 1 | *dns | dns | dns | dns | 51.0 |
| 9 | 349 | Robert J. de Knoop | 11 | *dns | 8 | 8 | 6 | 7 | 52.7 |
| - | 436 | Karel Dubru | 11 | *dns | dns | dns | dns | dns | 68.0 |

* = aftrekwedstrijd
geprint: 16:23:00

PAGINA 1 *HAARLEM.....*

UITSLAG KLASSE II : Solo

WEDSTR: 4 DEELN: 8

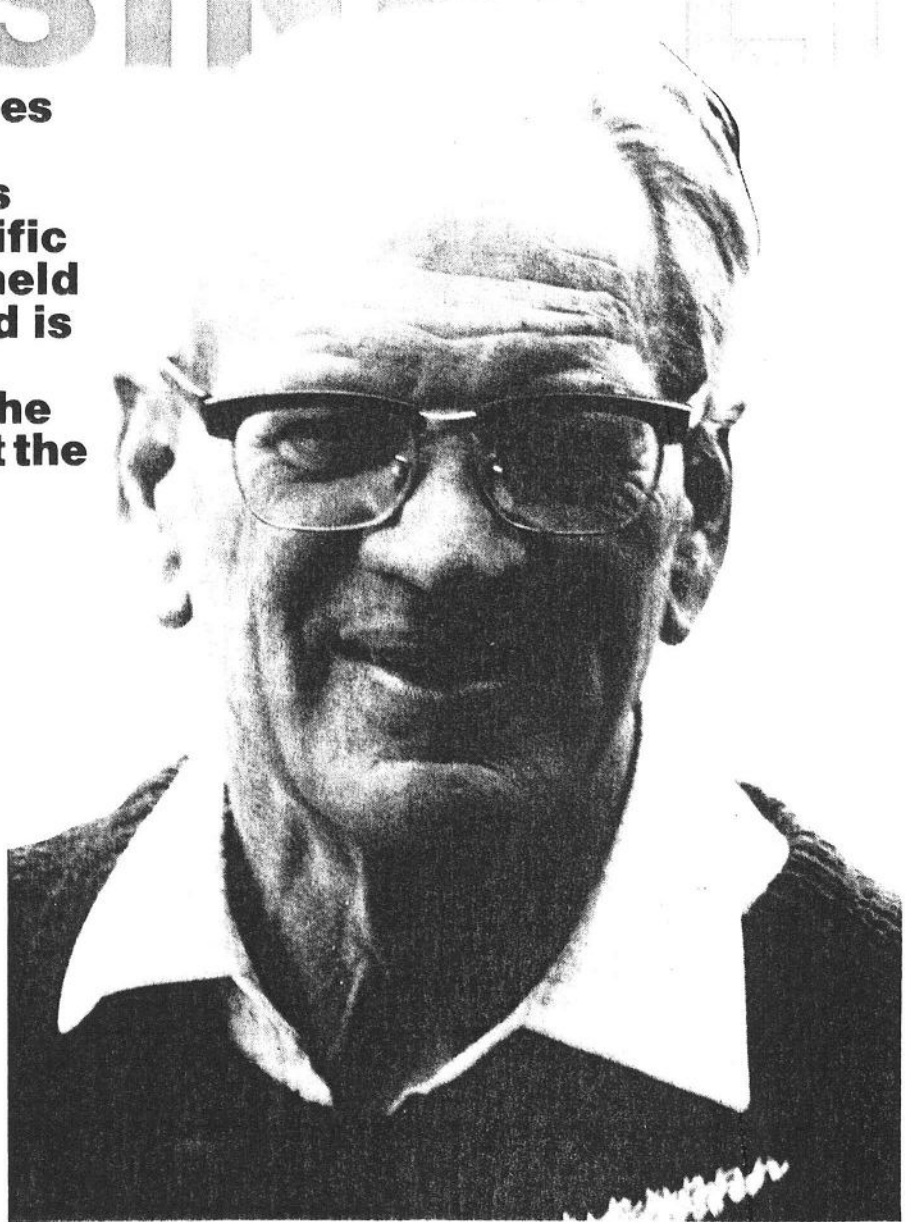
| ### | ZEILNUMMER | BEMANNING | VERENIGING | W1 | W2 | W3 | W4 | W5 | W6 | W7 | - | TOT |
|-----|------------|---------------|-----------------|-------------|-------------|------|-------------|-----|-----|-----|---|------|
| 1 | H 500 | H. Arends | | 0.0 | 8.0 | 3.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0 | 11.0 |
| 2 | H 507 | H. Gorter | ZV DeOnderlinge | 8.0 | 3.0 | 5.7 | 5.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0 | 22.4 |
| 3 | H 7 | J. Geene | ZV DeOnderlinge | 15.0 dns | 10.0 | 0.0 | 3.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0 | 28.0 |
| 4 | H 515 | M. Kranendonk | ZV DeOnderlinge | 11.7 | 0.0 | 10.0 | 8.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0 | 29.7 |
| 5 | H 511 | E. Zwart | | 3.0 | 5.7 | 11.7 | 10.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0 | 30.4 |
| 6 | H 497 | T. van Eck | | 5.7 | 15.0 dnd | 8.0 | 11.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0 | 40.4 |
| 7 | H 520 | C. de Weer | | 10.0 | 13.0 | 13.0 | 15.0 dnf | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0 | 51.0 |
| 8 | H 471 | E. van Os | | 13.0 | 11.7 | 14.0 | 13.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0 | 51.7 |

Nigel

Strahan Soames profiles Nigel Pusinelli who, in his time has sailed Pacific outrigger canoes, 'held the fort' in Aden and is now an Admiral of Emsworth SC. And he still races his Solo at the age of 70.

Emsworth Sailing Club is the oldest of the many sailing clubs in Chichester Harbour, having been founded in 1919. Its history has generally been placid, but in its past or present membership can be found national champions in at least four dinghy classes, an Olympic silver medallist and two winners of long distance ocean races. During its 70 years of life the club has appointed three Admirals. An Admiral of the Club — and he is of course senior to a mere Commodore — is an honorary appointment granted for exceptional services or special distinction. The first Admiral of the club to be appointed was an inveterate dinghy sailor, Vice Admiral Berwick Curtis, who had been Commodore of the club for 16 continuous years and who used to race an old, very leaky 16ft boat of indeterminate parentage. After Admiral Curtis' death in 1965 an obvious choice was made in that Earl Mountbatten, who had been Commodore of the club from 1931 to 1932, was appointed the second Admiral of the club; and now in 1989 the third Admiral, who in real life and unlike his two predecessors has certainly never been an Admiral of any shade, has been appointed. He is, however, one of the best known figures in Chichester Harbour and is Nigel Pusinelli, CMG, OBE, MC.

The first point to make about Nigel Pusinelli is that although he is now 70 years old he sails his Solo in the club races virtually every weekend, starting in March and continuing relentlessly to the end of the season, and he is still a difficult man to beat. At the annual prize-giving he has in some years collected so many trophies that it has become embarrassing. The second point to make is that of Nigel's near passionate involvement in sailing administration. In the Emsworth SC he has served in all the flag ranks, was the Commodore for three years, has been a Trustee of the club for the last five years and is the current Hon Sailing Secretary, having held the post for the last nine years. He has been a Member of the Chichester Harbour Federation of Sailing



Clubs' Committee for eighteen years and Chairman of it for seven years; he is also the current Chairman of the Chichester Harbour Conservancy, having been an active member of the Conservancy for eighteen years. He has served the RYA in various capacities since 1973, having been Hon Secretary of the Southern Region, a Regional Representative on the RYA Council, and for the past ten years (and the appointment still continues) Chairman of the RYA Southern Region. He has also served on the Hampshire County Council Solent Sailing Conference, and has been their Chairman of the Harbour Capacities Working Group; for good measure he was appointed to the Council of The Solent Protection Society in 1987, and he still serves.

The third point to make about Nigel is that during any week, when he is not racing or otherwise engaged, he has for many years been seen frequently at the Emsworth SC in a tattered shirt and a disgraceful pair of trousers: this rig

means that he is undertaking such chores as making racks for the sailboards, launching the club pontoon, moving concrete blocks in front of the dinghy park, tidying the oar store or weeding the car park. When the Commodore put to a meeting of the Emsworth SC the proposition that Nigel should be appointed an Admiral the heart of his speech was: 'There has not been a development of note in Chichester Harbour in which Nigel has not played a prominent part, and he has become one of the most knowledgeable and respected leaders of sailing in the harbour. He is quite selfless of his own time and has been prepared to put his hand to any task, no matter how unpleasant, cold or dirty, often unnoticed and unsung. . . . Above all he is extremely modest with it; he is an inspiration to all of us, being the quintessence of all that is best in sailing.'

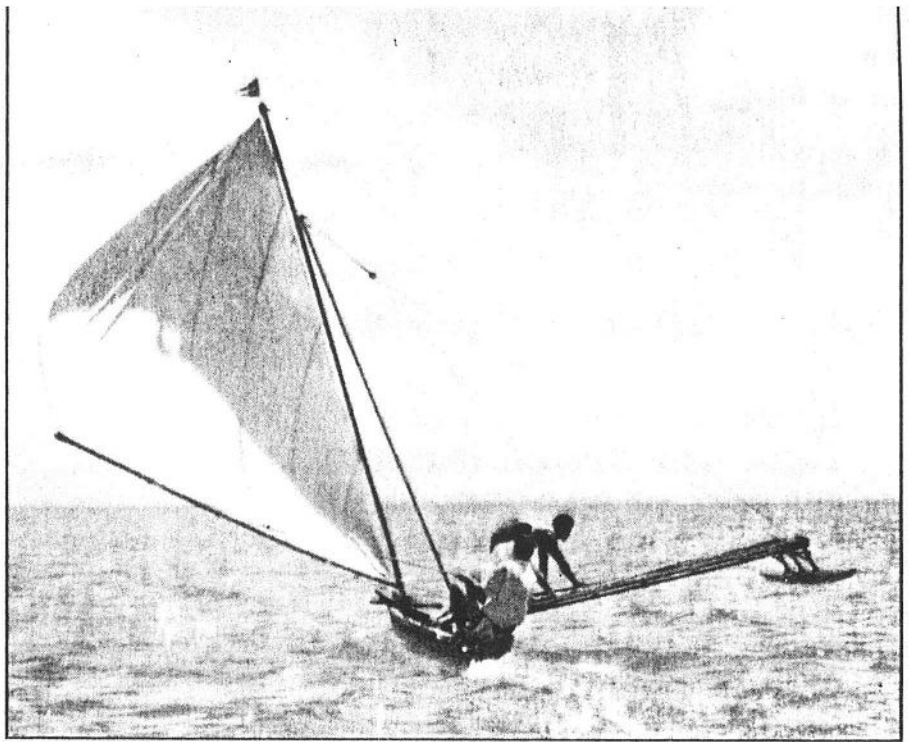
We have already learned that Nigel is aged 70. He is tall, bespectacled and white-haired; he says that he takes no

exercise other than that involved in dinghy sailing. He has a very precise mind, an amazing recall for facts, and he enjoys working with figures; he is a serious, highly controlled person, a natural leader who has a commanding but not an intimidating air. If the Colonial Service in which he worked had not, together with the remnants of the British Empire, virtually folded up on him he must have become an obvious candidate for a governorship and a knighthood, for he is brimming with confidence, single-mindedness and application.

He and his wife Joan (they have two children and now four grandchildren) live in a very pleasant part-seventeenth century cottage in Westbourne, which is behind Emswath on the Hampshire-Sussex border. The house, as can well be imagined, is festooned with sailing trophies, to such an extent that they even hang from the beams. Your guess that the Pusinelli family originated in Italy is correct: Nigel's grandfather became British by naturalisation, but there are branches of the clan at least in France, Germany and Italy. Nigel was born in a snowstorm in Inverness, but was brought up initially in the Home Counties as his father then worked at rubber broking in the City of London; but he said that he regarded Norfolk as his home as the family moved there when he was some eight years old. Their house in Norfolk needed substantial repairs, so the family lived for nine months on a wherry moored at Horning on the River Bure. When Nigel was 14 he went to Aldenham School, where he became a good sportsman ('I got into all the teams') and achieved the dignity of becoming a school praeposter, which is a high-faluting name for a school prefect.

Nigel went up to Pembroke College, Cambridge at the age of 18 to read law, saying: 'Even at that age I was beginning to think that the Colonial Service would be a useful career, and law was obviously a relevant subject.' He added wryly: 'The great attraction of the Colonial Service was that you didn't have to pass an entry exam! The crack then was, "Never have so many Blacks been ruled by so many Blues." It was done entirely on selection, a reasonable academic standard and on personality; whereas for the Home Civil Service or Foreign Service you had highly competitive exams.'

After he had spent two years at Cambridge the war broke out, which meant that Nigel was immediately mustered into the Royal Artillery. He explained that this was because he had been a keen member of the Officers' Training Corps at Cambridge, his father having served in a Gunner Regiment in the 1914 war, and his elder brother, Lennox, having become a regular soldier.



(above) As soon as Nigel arrived on the Gilbert and Ellice Islands he became interested in the islanders' traditional outrigger canoes. That's him at the helm'. (below) Nigel's collection of Aden trophies.

Nigel's Regiment went to France, was evacuated through Dunkirk, but not before he was awarded a Military Cross for rescuing a wounded brother officer under fire. In 1942 he was sent to India as a Major — at the very early age of 23 — in command of a Gunner battery. He then fought the Japanese at Arakan and Imphal, was posted to the Staff College at Quetta, and completed his military service as an instructor on tactics at the School of Artillery near Bombay.

Nigel joined the Colonial Service immediately on demobilization ('I couldn't bear the prospect of a nine to five life, commuting to the City'), and was posted

'people would go to a party of an evening and a bomb would go off inside their house . . .'

to what were then the Gilbert and Ellice Islands Colony. 'A rush to the map' Nigel said 'where on earth were the Gilbert and Ellice Islands?' He discovered that they were a very long chain of islands in the Pacific to the north of Fiji, and he explained that they are now known as Kiribati and Tuvalu. He spent 11 years there, became a District Commissioner and a Judicial Commissioner and eventually the No. 2 in the administration. He said that climatically it was like having a perpetual seaside holiday, though he did have to work very hard ('I was fighting files every night when I was in the Secretariat, and when I went on tour to the Islands I was working all the hours that God made').

His next posting was to Aden, where he went as Deputy Financial Secretary in



January, 1958. 'It's a very hot place,' he said, 'but when you had your home there it wasn't too bad: you had a bit of air conditioning, and it was an overnight flight from London, whereas in the Pacific it was at least a month's turnround in the days before there was much flying.' After some four years he became Director of Establishments in Aden; and it was from his Aden years that he collected both his CMG and OBE, which he modestly described as having been awarded for 'holding the fort'. Of his time in Aden he said: 'It was rather like Northern Ireland. We had two or three different lots of terrorists all fighting us. People would go to a party of an evening and a bomb would go off inside their house . . . One was living on the edge of a very dicey situation . . . I stayed there right until the very end when we quit Aden, which was a very fine military withdrawal but an absolute disaster as a conclusion — it wasn't a colonial handover in the orthodox sense at all . . . For the last six months I had a personal Marine bodyguard: wherever I went he went too, as they were desperate that we shouldn't be kidnapped and held as hostages in the extrication.'

After he left Aden in 1967 he was given a golden handshake by the Colonial Service, and he explained: 'The question then arose as to whether one started a second career at the age of 49, and I decided that, provided one could afford to live without taking gainful employment,

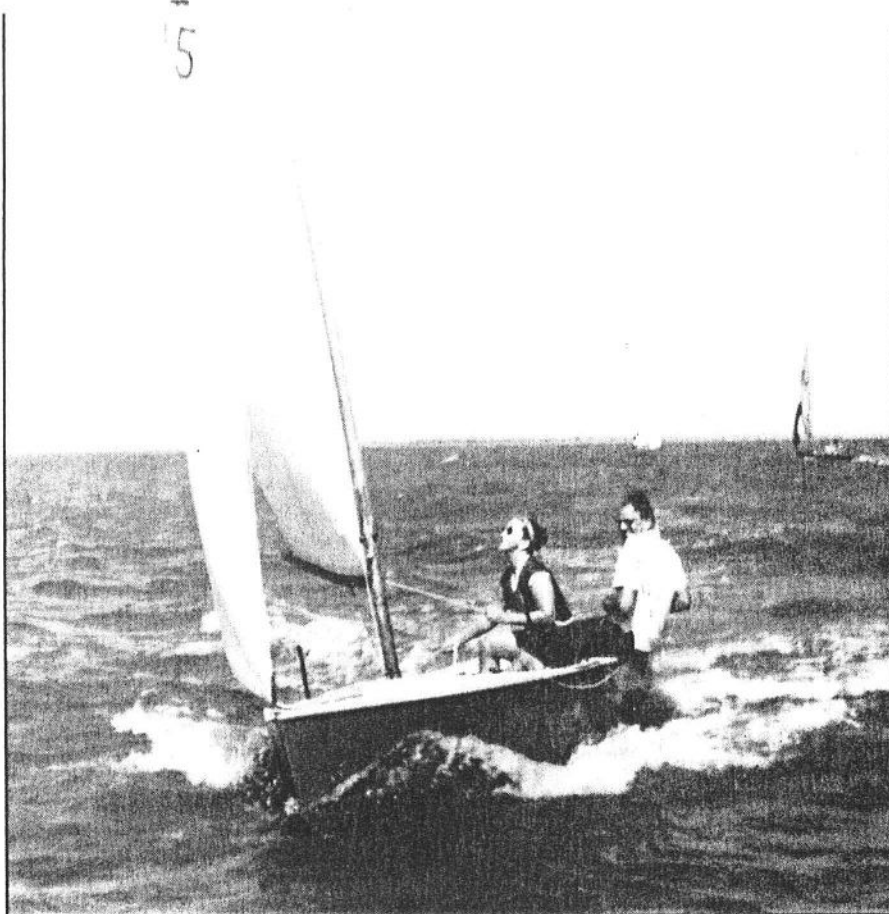
life would be very nice. I think one was conditioned slightly to being able to live at home in England without having to rush off to work every day, because when we came on leave from the Pacific or Aden we had long leaves, so one was used to being at home . . . And again, there was the philosophy of the Pacific Islands: there were coconuts in the trees, there were fish in the sea — only those mad Europeans work all the time! And if that was a good philosophy for them, why work here all the time if you don't need to? On the other hand I did find that a lot of people were slightly critical, saying things like, "Haven't you taken on another job?" . . . We have in fact lived perfectly adequately and comfortably in retirement; and this is why from 1968 onwards I have been a spare man in the yachting world; it's because I hadn't got any other rat-racing employment to go to.'

In fact for two winters he went out to the West Indies to act as a Salaries Commissioner, but otherwise his energies and talents have been devoted unswervingly and even indomitably to sailing and to its administration. It is as if he has been answering those critics who implied that it was wrong to have retired at 49: for, in spite of what he said, he has hewn out a second career, although this time it has been unpaid and motivated by a love of the sport and his need to exercise his dearly learned administrative skills.

Nigel was first attracted to the water in a punt on the River Colne which flowed by the family house; but it was when they moved to Norfolk that the bug really bit; living on a wherry helped, and there was much Broads sailing when he was growing up. He said: 'As soon as I left school in 1937 and got a car I also got a 12ft National Dinghy, No. 80 I think it was. I joined the Norfolk Broads YC at Wroxham, and for two summers raced it there . . . Martin Beale turned up the entry sheet for the 12ft National Championship in September, 1939, which he and I had both entered for . . . but I never went to it as the war started.'

He also sailed dinghies at Ely when he was up at Cambridge ('it was where I won my first spoon,' he said brightly); but in the Gilbert and Ellice Islands he found a much more exotic form of sailing. The Gilbert islanders had developed a form of racing sailing canoe with an outrigger; so, he said: 'Having this yen for the sea, as soon as I got to the Gilbert Islands I said that I wanted to sail their canoes. So I had one built for me; and for the whole time I was there I had this very super canoe, which was the fastest one on Tarawa Lagoon; I had the greatest enjoyment sailing it, it was really an exhilarating boat.' His canoe was 24ft long, had some 200sq ft of sail and made some 18 knots; going about, however, was a party as the boat was then end-for-ended as the outrigger had to be kept to windward.

His sailing at Aden was more orthodox: there was the Aden YC, of which he became Commodore, and two service yacht clubs. After an initial spell of



(above) While many around him 'almost went round the bend' Nigel distanced the troubles of Aden by sailing his GP Fourteen. It 'helped keep him sane'.

crewing for the Judge in a GP Fourteen, he built his own from a Bell Woodworking kit. He raced it as much as three or four times a week, saying 'I reckon that this kept me sane in Aden. I think it was probably the same when Ted Heath was Prime Minister and racing his 'Morning Clouds': when you seriously race all your worries are behind you, and you concen-

'As soon as I got to the Gilbert Islands I said I wanted to sail their canoes'

trate on your sailing. It's good exercise, it's nice and healthy, and for two hours everything is left behind. Some other senior officers there became absolutely punch drunk on files — they almost went round the bend — but on the whole I kept fairly sane. Everybody knew that on Wednesdays, Saturdays and Sunday afternoons I would not be available for afternoon meetings before 5 o'clock, and they used to say "Oh, Pusinelli, he'll be sailing till 5 o'clock". In the last two years he sailed a Kestrel at Aden, and in his time there he amassed a splendid collection of trophies. 'I often wonder' he said, 'what happened to all those trophies: we packed them up in a great tin trunk and left them in the German Embassy; but the Aden YC ceased to exist.'

He had started sailing at Emsworth while on leave in 1961, beginning in the

characterful 16ft Emsworth One-Designs, which belonged to the club rather than to individuals. When the Emsworth One-Designs were superseded he converted to an Enterprise; and went on to a second-hand 505 and then to a new one. His son Antony was then his crew or his helmsman, but when the 505 fleet moved from Emsworth SC to Hayling Island SC his son took the boat there. This left father Pusinelli on his own, which he countered by buying a Solo. He has had two of them, and has now sailed in the class for 17 years. He has been to the Solo national championship nearly every year that he has owned the type, saying 'I was over 50 when I started in the class, and I have won the Veterans' Trophy at the Nationals four or five times; but there are now younger veterans coming along, so I'm agitating for a Pensioners' Trophy! . . . The best I've done at the Nationals was thirteenth overall, but I've always regarded the Veterans' very much as my own trophy.'

He has, of course, won endless races at Emsworth, in the various Chichester Harbour regattas, and in Chichester Harbour Federation Week, of which latter event he is one of the organisers. 'I sail for enjoyment' he said, 'not for one hundred per cent skill. I wouldn't class myself in the top flight of winners . . . But I'm only interested in racing: I might go to try and test something, but I never go just for a sail; it's the zest of competition . . . I think the 505 was the most exhilarating boat I've ever sailed. The Gilbertese canoe was the most enjoyable in some ways, but it didn't give you the same sort of racing; but of the racing boats the 505 is out of this world. However, it got to the stage when

Nigel PUSINELLI

my son Antony was 22, and we had two helmsmen on board. I think he was becoming a better helmsman than me, but father wasn't quite so agile on the trapeze. It was not really fair when he was 22 to have the old man round his neck.'

Nigel first got totally involved in sailing administration at the Aden YC ('I immediately became Sailing Secretary, then Secretary, then a Flag Officer, then Commodore etc'). As soon as he got to Emsworth he was appointed to a lowly but worthy job, being made Class Captain of the odds and ends i.e. those boats of which there were not sufficient number in each class to warrant a separate Class Captain. From this beginning the post of Rear-Commodore (Sailing) was specially created for him, and he has thus been on the management of the club in nearly every possible rank for the last 21 years, and he continues to serve. 'It is because' he said modestly, 'I'm the sort of person who is available to do the jobs; having retired, there I was.' In 1971 he slipped into the job of Sailing Secretary of the Chichester Harbour Federation of Sailing Clubs, which started his heavy career both with the Federation and the Chichester Harbour Conservancy, which led to chairmanship of both bodies. The RYA

Southern Region was formed in 1974: Nigel became the Secretary and eventually the Chairman, which he still is. This led to his appointment to the RYA Council for two stints of three years each, serving on the Development Committee and Training Committee, and for many years on the RYA Central Finance Committee. He said that when he was on the RYA Council he did a listing for John Durie, the then RYA Secretary-General, of how much time he spent on yachting adminis-

'I'm the sort of person who is available to do the jobs; having retired, there I was'

tration; and he was surprised to find that he was spending 30 to 40 hours a week. He also confessed that he is the Chairman of the Overseas Service Pensioners' Association, which is his professional association or trade union ('it involves quite a lot of high powered work and negotiations').

Surveying all his administrative work he said that what he feels most pleased about is what he has helped to do for Chichester Harbour: 'No, I haven't pushed things in any particular direction. I think



(above) Nigel's favourite boat, his 505.

I've preserved it. The role that the Federation has taken — it was the same with Martin Beale and with Captain Wynne-Edwards — has been to keep Chichester Harbour as the place we know: both to enjoy it for sailing, and to be a conservation area, without these two aims conflicting. Since the Conservancy with its Advisory Committee was formed 18 years ago I think we have achieved this to a remarkable degree. This is the most worthwhile job. Running the club is a job that other people can take a hand in; and as far as the RYA is concerned, there are lots of other volunteers. As I said earlier I came to this district as a foreigner, as what we did was put in a pin in the map and think, "Let's come and live somewhere near Chichester." So I'm quite sure that in all that I've been able to do for sailing, preserving Chichester Harbour is the thing.'

Dit artikel is gecopieërd uit het engelse zeilblad Yachts. Ook heeft pusinelli meegedaan aan het afgelopen kampioenschap te Plymouth en zeilde daar een 80 ste plaats.



WIJNMAANDEVENEMENT 1989.

Donkere wolken pakken zich samen op weg naar Akersloot voor het laatste evenement van 1989. Het is al weer herfst en de gedachten zijn alweer aan het afdwalen naar de winter. Kennelijk niet alleen bij mij want het slechte weer heeft zo'n beetje alle inschrijvers er toe bewogen thuis te blijven. Alleen onze slager kunnen we excuseren. Hij moet op zaterdag ook zijn lekkernijen aan de man brengen. De rest is blijkbaar niet meer opgewassen tegen een beetje wind en water. Echte mannen, waar zijn ze??? Bij de startlijn bijvoorbeeld: een handvol die toch hun wedstrijd willen varen en gelijk hebben ze. Helaas door een file komen Kees en Ton wat laat aan kakken. Kees start 2 minuten te laat alsnog reglementair en Ton besluit tot een trainingswedstrijd, liever dan niet te zeilen. Hans Arends is wel op tijd en begint direkt wat lakens uit te delen. Van slapen komt echter nietsmet dit weer. Er moet zelfs hard gewerkt worden. Na enig aandringen van Henk en Erick vind Hans het welletjes en neemt wat meer voorsprong. Op een kruisrakje waar een bui zich in alle hevigheid ontlad kan Kees de Skipjack verassen en op jacht gaan naar Erick. Helaas had de inhaalrace de concentratie nogal aangevreten waardoor Erick nog vrij makkelijk voor kon blijven. Hans dus ruin 1, Erick 2, Kees 3 en Henk 4. Erik van Vuuren was wel dapper gestart maar materiaalpech bracht hem voortijdig aan de wal. Toch een pluim voor hem!!! Na enige bieren en een stevige en zeer gezellige maaltijd bij van der Valk naar huis om uit te puffen en op te drogen.

Op zondag stralend mooi weer met af en toe een overdrijvend buitje en een wat christelijker windkracht. Nu toch zo'n bootje of 13 op het water en dus meer strijd. Max had een wat te zware strijdbijl opgegraven voor zijn leeftijd wat hem een valse start opleverde. Hij



was toch weer snel terug aan het front. Kees zat nog te slapen en kwam bijna in botsing met Ton. Voor straf rondjes draaien dan maar. Tjebbe had zijn inmiddels bekende wereldstart maar kon door het gros van de meute weer bij de kraag worden gevat. Hans moest enorm in de strijd met Henk om zijn hegemonie af te dwingen. Hij slaagde hierin natuurlijk wel en terwijl Ton, Max en Kees elkaar op leven en dood bestreden, had Henk het vrij comfortabel op zijn 2e stek. Een heerlijke wedstrijd die werd gewonnen door Hans. Henk 2, Kees 3, Max 4 en Ton 5.

Totaal Hans 1, Henk 2, Kees 3, Erick 4 en Max 5. Tot slot kan gezegd worden dat dit evenement als afsluiting voor ons op maat gesneden is. De organisatie is perfect in orde en mist slechts een geluidsinstallatie voor de prijsuitreiking. Verder hoop ik iedereen te kunnen begroeten op de jaarvergadering en dank ik allen voor de uitstekend bevonden krachtmeting.

Tot ziens,

H 478 Rekelkees.



EINDUITSLAG WIJNMAANDEVENEMENT.

| Plaats | Stuurman | 1e wed. | 2e wed. | Puntentotaal |
|--------|-----------------|---------|---------|--------------|
| 1 | Hans Arends | 1 | 1 | 0 |
| 2 | Henk Gorter | 4 | 2 | 11 |
| 3 | Kees Rekelhof | 3 | 3 | 11,4 |
| 4 | Erick van Os | 2 | 6 | 14,7 |
| 5 | Max Vijzelaar | NG | 4 | 33 |
| 6 | Ton van Eck | NG | 5 | 35 |
| 7 | Chiel de Weers | NG | 7 | 38 |
| 8 | Tjebbe Swart | NG | 8 | 39 |
| 9 | Johan Geenen | NG | 9 | 40 |
| 10 | Henk Jongejans | NG | 10 | 41 |
| 11 | Wim Schermer | NG | 11 | 42 |
| 12 | Erik van Vuuren | NF | 12 | 43 |
| 13 | Dhr. Raa | NG | 13 | 44 |



Te Koop Aangeboden.....

Sold H 454, bouwer: Stone, in 1987 epoxy-behandeld,
van nieuw beslag voorzien (o.a.Harken) en hermeten.
2 zeilen, dekzeil en trailermal, eventueel winterberg-
plaats beschikbaar. Vraagprijs f 3000,=
ev. met z.g.a.n. Pronto-trailer.
R. van Mourik 030-732462

Solo H 32; Hr. Benaar Telefoon 01887 - 3356.

Jachtbouw Johan Vels



Dorpsstraat 225 Nieuwe Niedorp N.H. telefoon 02261 - 1723

niet alleen: inspraak bij uw nieuw te bouwen SOLO
maar ook voor: rompen zwaarden roeren masten zeilen
gieken beslagen en reparaties in hout



Mark Tigchelaar

batt sails

het winnend concept

Frans Halsstraat 104
1072 BZ Amsterdam
telefoon 020-791019

X michael mcnamara X
sails for **X**-spurts

op maat gesneden! telefoon (na 18.00 uur) 01829 - 4719

iedereen voelt zich
het beste thuis
op eigen terrein



nutsspaarbank

Den Haag

