

Nederlandse Soloklasse Organisatie

P/a Lagedijk 210

1544 BM Zaandijk

DRUKWERK

Port
Betaald
Zaanstad

PDF made by Ton van Eck
1993_3

SOLO NIEUWS





nederlandse soloklasse organisatie

Officieel orgaan van de Nederlandse Soloklasse Organisatie

Bestuur:

Voorzitter:

Erick van Os, 492
C.F. Smeetslaan 211
1902 BV Castricum
Telefoon 02518-59623

Secretaris:

Albert Los, 421
Klein Persijnlaan 31
2245 CK Wassenaar
Telefoon 01751-18880

Penningmeester:

Henk Gorter, 507
Noordeinde 1c
1521 PA Wormerveer
Telefoon 075-218472
b.g.g. 075-281483

Wedstrijdsecretariaat:

Martin Verloop, 41
Horneslaan 424
2221 GR Katwijk
Telefoon 01718-31321

Ledenadministratie:

Ton van Eck, 497
J. Braakensieklaan 30
2283 GW Rijswijk
Telefoon 070-3939519
Werk 070-3409741

Redactie Solonieuws:

Henk Jongejans, 505
Sijbrand Jongejans, 453
Lagedijk 210
1544 BM Zaandijk
Telefoon 075-281602

Girorekening 22.10.296 t.n.v. Penningmeester N.S.O. Wormerveer

Het lidmaatschap dient voor 1 september van het lopende jaar schriftelijk te 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 en Willem Ritman



VAN DE REDACTIE

Ziehier het nieuwe jasje van het Solonieuws. Door de nieuwe PTT tarieven zijn wij uit kosten oogpunt gedwongen om wat kleiner te verschijnen. Maar wie het kleine niet eert..., nietwaar? Op de voorkant zien we de promotiefoto van de engelse soloklasse voor de World Trophy. De foto is gemaakt bij het Inland Kampioenschap in Abersoch Wales 1991. Erick van Os en Johan Geenen waren hier ook aanwezig in het deelnemersveld. Het verhaal gaat dat Johan deze foto tijdens de wedstrijd van zijn achtervolgers (o.a. Ken Falcon) heeft moeten maken met een 210mm telelens. Hij wil deze stunt weer herhalen in Paignton dit jaar.

Het zeilseizoen is al weer begonnen, als jullie het blad lezen sta je waarschijnlijk op het punt te vertrekken naar het tweede weekend van de zomerwedstrijden op de braassem. Maar niet na eerst al op de Kaag en op Alkmaar al gevaren te hebben. De rentree op de kaag was geweldig geslaagd. Ik kan iedereen aanraden om de eerstvolgende keer (kaagweek, zie ook artikel) ook mee te gaan. Alkmaar was jammergenoeg niet altijd helemaal je van het. Na een goed bezette regionale was het tijd voor de U'93. *Wind is blowing in my hair*, met deze titel kunnen we het evenement wel samenvatten. Op zaterdag was Johan de Leeuw (*The man with the air in his hair*) oppermachtig. Tweemaal eerste was zijn deel. Zondag en maandag werden wegens ruim genoeg wind afgeblazen. jammer, maar niettemin terecht.

Engeland gaat zo langzamerhand lonken. We hebben al een groep van 6 zeilers die de ticket voor de engelse riviera in de koffer hebben liggen. Meer informatie over de vervoers- en verblijfsmogelijkheden verder in dit blad.

Verder nog aandacht voor de Alkmaardermeerweek op 19 t/m 22 augustus, altijd goed bezet, zeer goedkoop en een goede generale voor ons Open Nationale Solo Kampioenschap op 25 t/m 29 augustus, ook op het Alkmaardermeer waarbij we hoogstwaarschijnlijk ook engelse deelname hebben. Houd die data zeker vrij.

In dit nummer ook de laatste solo reglementen, om iedereen op de hoogte te brengen van wat nu wel en niet mag in onze klasse. Eén en ander aangevuld met nieuws uit engeland en inschrijving voor de World Trophy (nieuwe naam voor de World Cup).

De World Trophy 1994 zal hoogstwaarschijnlijk gevaren worden op de Grevelingen bij Brouwershaven van 16 t/m 22 augustus 1994.

Tot ziens op de Braassem,



DE VOORKAAG

Na een aantal jaren de voorkaag te hebben overgeslagen, besloten wij het toch weer in onze evenementen op te nemen. En kijk eens wat een succes, maar liefst 13 boten kwamen aan de start.

De eerste start was om 13.35 uur.

De meesten waren al ruim van te voren aanwezig. Er stond een zuiden wind en het weer was prachtig, een lekker zonnetje en ombewolkt.

Net voor de start wakkerde de wind even aan tot krachtig, en werd onze start even uitgesteld in afwachting van ??????!!!

Na een half uurtje zijn we toch gestart en hebben we een toeristische route gevaren om een eilandje, dit maar liefst drie maal! Maar gezien de wind ging het allemaal toch vrij snel.

Ik kan u geen uitvoerig verslag geven over wat er zich in de kop heeft afgespeeld, omdat deze mij al vrij snel had verlaten. Maar aan de hand van de uitslag kunt u zich wel een beeld vormen, denk ik.

Na de wedstrijd heeft iedereen zijn boot afgedekt en zijn de meesten gebroken naar huis gegaan, na zo'n eerste dag.

ZONDAG

De wind is west, de hemel is blauw, en de zon is warm. De eerste start is om 10.35 uur.

Het comité had voor ons weer een mooie route uitgestippeld, rond een ander eiland.

Met weinig wind gingen we van start en net over de startlijn viel de wind helemaal weg. Dit duurde niet lang, want al snel wakkerde de wind aan tot matig. We hoefden maar één ronde te zeilen.

Dit betekende dat we genoeg tijd hadden om tussen de wedstrijden de innerlijke mens te versterken.

Bij de middagwedstrijd was de wind lekker door gaan blazen, maar na de start werd dit al



nederlandse soloklasse organisatie

snel minder en omdat we dit keer twee ronden moesten zeilen, werd dit een lange zit en gingen we vrij laat over de finish. (ik nog later!)

Na de boten ingepakt te hebben was om half zes de prijsuitreiking. De uitslag was voor iedereen erg duidelijk:

1. HENK GORTER

2. BAS DE REGT

De organisatie vond het erg leuk dat de Solo's weer vertegenwoordigd waren met meteen een aardige opkomst. En de vraag was gelijk of wij tijdens de Kaagweek ook aanwezig wilden zijn, want we zijn van harte welkom.

Bij deze: de kaagweek stond niet in onze lijst van voornaamste wedstrijden. Maar omdat er de laatste weken van juli en de eerste weken van augustus geen wedstrijden gepland zijn, is het wellicht leuk om de kaagweek mee te zeilen. Het is er altijd gezellig en er hangt een leuke sfeer (van horen zeggen). Dus ik hoop op genoeg inschrijvingen.

KAAGWEEK: ZATERDAG 10 JULI T/M WOENSDAG 14 JULI 1993

H 41, Martin verloop

Plaats	Nummer	Naam	1	2	3	totaal
1	507	Henk Gorter	1	1	1	0
2	519	Bas de Regt	2	2	2	9
3	9	Tjebbe Swart	4	3	3	19,4
4	492	Erick van Os	5	4	4	26
5	514	Johan de Leeuw	3	8	6	31,4
6	455	Rino van Schie	8	5	5	34
7	505	Sijbrand Jongejans	7	9	7	41
8	421	Albert Los	DNS	6	8	45,7
9	41	Martin Verloop	10	10	9	47
10	497	Ton van Eck	9	7	DNS	48
11	314	Leen v. Goeverden	6	DNS	DNS	51,7
12	165	Eelco Koevoets	DNS	11	DNS	57
13	4921	J.P. Braam	11	DNS	DNS	57



nederlandse soloklasse organisatie

U '93

Een redelijk aantal inschrijvingen (17), helaas maar een matig aantal deelnemers (10). Een U met een nieuwe opzet totaal vijf wedstrijden met 1 aftrek. Zaterdag twee wedstrijden, zondag ook en maandag 1 wedstrijd. De voorspellingen: matige wind en in de ochtend wat regen met kans op een bui, in de middag wat opklaringen.

Zaterdag 29 mei.

Een stralende dag met een 4 tot 5 Bft.

Na wat drukte bij de slipway was iedereen toch nog op tijd op het water om zich met een vlagerige wind zowel in richting als in sterkte (geen makkelijke opgave voor de wat lichtere zeil(st)ers Onder ons) naar de start in de Woude te begeven. Na een lang kruisrak, een ruim-, klein kruis-, voor de winds- en nogmaals een kruisrak gevaren te hebben was de finish al weer daar.

Na een vergeefse speurtocht naar een goed aanlegplaatsje, het was namelijk nogal druk in de haven, maar gekozen voor een box van ruim 3 bij 10 meter. Via de spiegel uitstappen bevalt zo goed dat ik dat maar vaker ga doen, over het voordek levert mij namelijk nog wel eens wat problemen op. Een protest van de 519 tegen de 507 wegens niet meegaan met loeven, werd niet ontvankelijk verklaart omdat de protestvlag niet snel genoeg werd getoond.

1. 514
2. 524
3. 7
4. 492

De middag wedstrijd

Dezelfde baan met iets afnemende wind. De 524 moest in het eerste ruime windse rak even aanleggen om zijn, tijdens de wedstrijd gebroken val vast te maken en verloor hiermee zijn tweede positie. Er werden tot vlak voor de finish vele stuivertjes gewisseld om uiteindelijk de tweede t/m vijfde plaats definitief aan het papier te kunnen toevertrouwen.

1. 514
2. 7
3. 507
4. 519



nederlandse soloklasse organisatie

Zondag 30 mei

Een matig tot harde wind die zeer snel aantrok. Meer dan de helft van alle deelnemers was al op het water, de Solo nog net niet, toen het W.C. besloot de ochtend wedstrijd uit te stellen. Van uitstel komt het overbekende afstel en na de koffie werd de wind nog sterker dus het comité had geen andere keuze dan om ook maar de middag wedstrijd af te blazen. Maandag dus twee wedstrijden.

Maandag 31 mei.

Zelfs de vogels vlogen niet dus het waaide echt hard. Om elf uur werd er een eind gemaakt aan het wachten en aan het pinkster-evenement.

In 1992 drie van de vier wedstrijden, in 1993 twee van de vijf, het is niet te hopen dat we volgend jaar naar zes wedstrijden toegaan.

1	514	Leeuw J de	1	1
2	7	Geenen J	3	2
3	524	Bot J F	2	6
4	507	Gorter H	5	3
5	492	Os E van	4	5
6	519	Regt B de	6	4
7	485	Niessink M	8	7
8	323	Kerszemaker M	7	8
9	526	Reuzelaars L	dns	9
10	453	Jongejans P J	dns	10
11	41	Verloop M	dns	dns
12	423	Tenge M	dns	dns
13	429	Raa S H	dns	dns
14	505	Jongejans S	dns	dns
15	513	Bot K J	dns	dns
16	520	Weers C	dns	dns
17	43	Ludenhofft	dns	dns



nederlandse soloklasse organisatie

Vorig jaar was een goede vriend van mij op zoek naar een bemanning voor zijn tweemansboot.

Hij begreep niet waarom dit niet lukte maar na een avondje babbelen en drinken kwam ik achter de eisen die hij aan z'n bemanning stelde, kort samengevat waren deze:

- Onvoorwaardelijke gehoorzaamheid,
- geeft niet om nat, koud of verveeld te worden,
- krijgt niet gemakkelijk blauwe plekken,
- klaagt niet wanneer hij ze krijgt,
- is sterk, zwijgzaam en behendig,
- vindt het leuk de schuld te krijgen van dingen waaraan hij part nog deel heeft,
- heeft telepatische eigenschappen,
- heeft een ijzersterk geheugen voor tijd en baan,
- van nature goede ogen voor het vinden van boeien op grote afstand,
- vindt het leuk om te winnen,
- is sterk wanneer er verloren wordt.

Na nog een aantal glazen 'limonade' gedronken te hebben, scheiden onze wegen weer. Aan het begin van het seizoen werd hij weer gezien, hij is nog steeds zoekende.....

Vindt hij het gek dat de Soloklasse blijft groeien?

groetjes,

Brigitte Bardot (Ton van Eck)



nederlandse soloklasse organisatie

TE KOOP

Solo 180	Solo 489	Solo 454	Solo 322	Solo 398
Hout	Peter Jansen	Stone, in epoxy	Marcel Cluwen	Polyester
Aluminium mast	05730-57562	Harken beslag	075-289223	incl. lorry
trailer		Vraagprijs 1500		Kompleet
Douwe Pot		Robert van Mourik		G. Drewes
03489-4832		030-732462		072-112015

Houten mast en giek	Te koop gevraagd !	Solo 525
Overloop nieuw	Polyester Solo	Hout epoxy
Div. beslag	H. Rensink	Trailer etc.
Roer + helmstok	Portugaal	Lex Dral
Zwaard en Zeil	01890-19013	Winkel
Norbert Baas		02244-2396
02207- 13826		Vr.pr. 7500,-

UITNODIGING ALKMAARDERMEERWEEK, 19 AUGUSTUS T/M 22 AUGUSTUS

Inschrijfgeld zeer laag, voor Solo's 20 gulden en erg mooie prijzen. 4 wedstrijden en een aantal fantastische sprintwedstrijden. Dit jaar is het extra aantrekkelijk om hier mee te doen omdat bijna aaneensluitend op hetzelfde water en vanuit dezelfde lokatie de Nederlandse Kampioenschappen gevaren worden.

Inschrijven via wedstrijdkalender.

OPEN NEDERLANDSE KAMPIOENSCHAPPEN SOLO, 25 T/M 29 AUGUSTUS

Lokatie Alkmaardermeer, meer informatie binnenkort in persoonlijke uitnodiging
Wat ik wel al kan verklappen: Eerste start donderdag om 2 uur en kamperen is gratis.



nederlandse soloklasse organisatie

WORLD TROPHY SOLO, PAIGNTON, ENGLAND 31 JULI T/M 6 AUGUSTUS

Inschrijfgeld £60 (£70 bij inschrijven na 15 juli). Nederlanders mogen bij aankomst in Paignton betalen (wel op tijd inschrijven).

6 wedstrijden, 1 aftekwedstrijd zolang meer dan 3 wedstrijden gevaren worden.
Meting op zaterdag 31 juli. Eerste wedstrijd zondag 1 augustus 12.00 uur

Behalve voor de totaalwinnaar ook prijzen voor eerste vrouw, eerste veteraan, eerste junior, Beste 3 van dezelfde vereniging, Nations Cup, en eerste 3 per wedstrijd.

Wedstrijdprogramma:		Hoog water	Start
Zondag	1 augustus City of Plymouth Trophy	6.09	12.00
Maandag	2 augustus Brixham Yacht Club Trophy	6.57	11.30
Dinsdag	3 augustus Mountifield Cup	7.36	11.30
Woensdag	4 augustus Portlemouth Trophy	8.39	11.30
Donderdag	5 augustus River Dart Cup	8.39	11.30
Vrijdag	6 augustus Royal Corinthian Y C Trophy	9.07	11.30

1993 WORLD TROPHY & NATIONAL CHAMPIONSHIP

I wish to enter the above event. I agree to be bound by the rules of the IYRU, RYA, NSCA and Paignton Sailing Club.

My boat is insured for third party risks for not less than £1,000,000 for any one accident.

NAME.....BOAT.....CLUB.....
ADDRESS.....
TOWN.....COUNTRY.....POSTCODE.....
JUNIOR.....VETERAN.....LADY.....
(under 21 on 30/7/93) (men over 50, ladies over 40)

GRAND MASTER (over 60 on 30/7/93).....FLEET CAPTAIN (3 boats min.).....

SIGNED.....

ENTRIES TO:-Ron Green, Hon. Treasurer, 16 broadacres, Broad Town, Swindon, SN4 7RP



nederlandse soloklasse organisatie

WORLD CUP 1993 TE PAIGNTON

De Kampioenschappen welke van 31 juli t/m 6 augustus gehouden worden naderen met rasse schreden. Zijdie toch heen gaan, kan ik aanraden er tevens een paar dagen aan vast te plakken om eens te gaan genieten van het schitterende deel van Engeland waar de kampioenschappen gehouden worden. Bijvoorbeeld Falmouth, hier kan men schitterende tochten op de rivier maken, waar men ook eens kan genieten van die echte oude scheepswrakken (hopelijk geen solo). Salcombe mag men ook gewoon niet missen en is een must voor de Solozeiler want hier had Alec Stone zijn werf en heeft de heer van Leeuwen destijds heel wat Solo's met zijn Morris Glider weggehaald. Maar genoeg hierover het ging ten slotte om die kampioenschappen. Omtrend de overtocht komen wij na wat zoeken tot de volgende mogelijkheden:

- auto + trailer en 2 personen Calais-Dover fl. 485,- totaal
- auto + trailer en 2 personen Oostende-Dover fl. 622,50 totaal
- auto + trailer max. 6 pers. Vlissingen-Sheerness fl. 1000,- totaal
- auto + trailer max 6 pers. Hoek v. Holland-Harwich fl. 790,- totaal

Bedenk wel dat als je met een dubbeltrailer gaat je de prijzen door twee kunt delen. In ieder geval is het een unieke kans om eens in een echt groot veld van 120-140 Solo's een Gate start mee te maken. Daarbij komt nog dat het gewoon een ideale locatie is voor zeilen en vakantie. Aarzel dus niet en ga mee naar engeland. Als je alleen denk te gaan, meld het dan bij de redactie, wij kunnen misschien een reisgenoot voor je regelen waardoor het nog gezelliger wordt.

Hans Hulst heeft voor dit stukje research verricht. Ook de text is grotendeels van zijn hand. Hans bedankt voor alle moeite!



BERICHTEN UIT ENGELAND

Don Marine

Deze solobouwer heeft een Polyester Solo ontwikkeld die zeer stijf is. Op de Dinghy Exhibition in Chrystal Palace is de gehele 1e serie van 8 stuks verkocht plus de helft van de 2e serie.

Het blijkt dat de Solo in Engeland zeer sterke zeilers aantrekt en daar zeer snel groeit. Op dezelfde dinghy exhibition heeft men er 69 nieuwe leden bijgekregen, in de volgende twee maanden zijn er nog eens 30 bijgekomen. (noot Redactie "De Nederlandse Solo Klasse groeit ook nog").

Er zijn in Engeland 14 werven die Solo's bouwen en die ook door Solo Klasse erkend zijn.

	Wood	composite	GRP(polyester)
Complete	1	4	7
Part built	2	5	8
Kit	3	6	

- 12 Ambery Woodworking, 7 Church Street, Broughton, Kettering NN1 4LU
- 12 H.D. Benson, 22 The Coldra, Chepstow Road, Newport, Gwent NP6 2LP
- 12 D.J. Boats, 31 Coniston Avenue, Euxton, Chorley, Lancs PR7 6NY
- 1245678 Don Marine, London Road, Brownhills, Walsall, W. Midlands
- 17 Five Star Sailing, Shamrock Quay, Southampton SO1 1QL
- 12 K. Gosling Barnes Sturges, Hatway Lane, near Sidbury, Sidmouth
- 45678 Jack Holt Ltd, The Embankment, Putney, London SW15 1LG
- 12 Lancs and Lakes Boatbuilding Co, Towngate Works, Dark Lane, near Ormskirk, Lancs L40 2QU
- 12 G. Ledger (Boat Builder), 18 Ambleside Gardens, Hullbridge, Essex SS5 6ES
- 1245678 Severn Sailboats, 3 Teme Road, Tolladene Road, Worcester
- 145678 J. Stone & Son, East Portlemouth, Salcombe, South Devon
- 123 A.J Thresher, 93 Eaton Road, Appleton, Abingdon, Oxon OX13 5 JJ
- 12 J.D. Young & Son, 100 Fishbourne Lane, Ryde, Isle of Wight PO33 3RN
- 12 S.B. Marine, Lavender cottage, Barthomley, Nr Crewe, Cheshire



nederlandse soloklasse organisatie

VOORNAAMSTE WEDSTRIJDDATA 1993

Juni	19-20	Zomerwedstrijden Braasem
Juli	10-14	Kaagweek
	31-6	World Cup Engeland
Aug.	19-22	Alkmaardermeerweek
	25-29	ONK Solo Alkmaardermeer
Sept.	13	Regionale ARZV/ZZV Alkmaardermeer
	25-26	Na-Braassem
Okt.	2-3	Wijnmaandevenement

Probeer zoveel mogelijk je gezicht te laten zien op de wedstrijden met als hoogtepunten de World Trophy in Paignton en de ONK Solo op het Alkmaardermeer.



ZOMERWEDSTRIJDEN BRAASSEMMEER 1e WEEKEND

Op 12 en 13 juni werd het eerste weekend van de zomerwedstrijden gevaren. Het was als vanouds goed georganiseerd met mooie banen (1,5 tot 2 uur varen) en uitstekende faciliteiten. Ook bij de deelnemers waren weer enkele nieuwe gezichten. In het bijzonder wil ik hierbij Paul Bentlage noemen die de eerste wedstrijd zelfs als eerste over de finishlijn wist te komen. Helaas werd hij achteraf geschapt uit de lijst wegens het varen van een halve baan. Maar Paul, de trend is gezet. Ook was er voor het eerst sinds enkele jaren weer een Solo vanaf Reeuwijk aanwezig. Ruud Houtman was er met zijn nog fraai ogende polyester Solo.

De eerste wedstrijd op zaterdag werd gevaren met een stevige wind. Na een spannende strijd werd Johan Geenen eerste, gevolgd door Bas de Regt en Johan de Leeuw op korte afstand. Dat er fanatiek gevaren werd mag wel blijken uit het feit dat de enige vrouw volgens de deelnemerslijst, Erica van Os, in de beslissende fase de kopgroep moest verlaten met een gebroken onderlijkstrekker. Maar de Ladies Cup zal zij ongetwijfeld winnen. De tweede wedstrijd, op zondag, werd met een stuk minder wind gevaren. Hier was het Rob Douwes die van start tot finish fier aan de leiding ging. De strijd om de tweede plaats was in het voordeel van Johan Geenen uitgevallen, waarna de rest van het veld binnen zeer korte tijd vrijwel geheel binnen was. De middagwedstrijd gaf, met een windkracht 3 tot 4 vrijwel hetzelfde beeld waarbij alleen Rob Douwes wat toe moest geven en Johan de Leeuw weer wat naar voren kwam. Wij verwachten nog een spannende ontknoping in het tweede weekend.

7	Johan Geenen	1	2	1
519	Bas de Regt	2	3	3
514	Johan de Leeuw	3	6	2
522	Rob Douwes	5	1	8
507	Sijbrand Jongejans	6	5	5
485	Marten Niessink	4	7	6
492	Erick van Os	-	4	4
404	J. Langeveld	7	8	7
421	Albert Los	8	10	9
479	Ruud Houtman	10	12	10
453	Pieter Jelle Jongejans	11	11	12
439	G. Den Boer	-	9	11
41	Martin Verloop	9	-	-
458	Paul Bentlage	-	13	13
57	M. Posthuma	-	14	14
442	Piet Aardema	-	-	-



nederlandse soloklasse organisatie

WELKOM IN DE KLASSE

Ook in de afgelopen periode zijn er weer nieuwe leden aangemeld

A. Wolvertang (H441) Pieter Vlamingstr. 34 1093 AE Amsterdam Tel. 020-6935114	G. Den Boer (H439) Graan van Visch 19914 2132 WR Hoofddorp	A. Gordijn (H236) Foreest 11 3155 DC Maasland	R.H. Ruighok Zilkduinweg 195 1291 AK de Zilk 02520-17013
--	--	---	---

MEDEDELING VAN DE PENNINGMEESTER

72% van de leden/donateurs heeft de contributie reeds betaald. Hiervoor dank. Graag ontvang ik de overige 28% binnenkort.

Henk Gorter

UITSLAG 1e REGIONALE ALKMAARDERMEER

1	Henk Gorter	4	1
2	Jan Bot	1	4
3	Max Vijzelaar	2	3
4	Johan de Leeuw	6	2
5	Johan Geenen	3	5
6	Erick van Os	5	6
7	Bas de Regt	8	7
8	Henk Jongejans	7	8
9	Kees Bot	9	9
10	Michael Kerszemaker	10	10
11	Sijbrand Jongejans	12	11
12	Ronald van Vuuren	13	12
13	Chiel de Weers	11	-
14	Martin Verloop	14	-



nederlandse soloklasse organisatie

We'll be sailing our boats in Torbay
Just don't fail to be there-O.K?
With fair wind and some sun
You'll have lots of fun
And top up your tan in the spray

We'll be sailing our boats in Torbay
And hope that we won't blow away
There is just a chance
We'll end up in France
Bon voyage, Bon soir, hip hooray

We'll be sailing our boats in Torbay
Eight weeks from the end of next May
It's easy to find
The climate is kind
And dozens of pubs, by the way

We'll be racing each day in the bay
With dozens of entries I'd say
The time will flash past
For us all much to fast
But with fun and good times all the way

But with winters short days to the fore
And the wind chilling flesh to the core
The long summer day
Seems a long way away
And the Solo tucked up in the store!

Pint in hand, slippers on and the fire
How easy it is to aspire
Going hard up the beat
At the front of the fleet
And our Geoffrey back there in mire

But those plans could still yet be a mess
It's the wife and the kids and nom less
It's your year to win
And you're in a spin
They may want to go to Skegness

Time to paint up the boat like one should
And to varnish the foils nad the wood
Shall I have a new mast
Or make this one last
A new Hyde, or a Batt or a Hood

Or a keen chap with new boat ant main
Had a Becket but went quite insane
With anger because
Where his boat was
Is a space and oh what a "Payne"!

Now, to August, Bond, Carveth and Ken
A duel in the sun with three men
Also Thresher and Cook
Perhaps Barker but look
Another may win but please.....when?

We'll be sailing our boats in Torbay
Eight weeks from the end of next May
Come rain or come shine
We'll be there on the line
Win 4000 with nothing to pay

PART 'B' - MEASUREMENT RULES

1. GENERAL

- (1) The Solo is a one design class and the object of these rules is to ensure that in hull form, hull weight, sail plans A and B, and spars the boats are as nearly alike as possible.
- (2) These rules are complementary to the plans and measurement form. Any interpretation shall be made by the R.Y.A. which may consult the National Solo Class Association (N.S.C.A.)
- (3) In the event of discrepancy between these rules, the measurement form and/or the plans, the matter shall be referred to the R.Y.A.
- (4) All boats shall be built in accordance with the plans, class rules and specifications
- (5) Measurement tolerances are intended to allow for genuine building errors and change of shape through age, and shall not be deliberately used to alter the design. The measurer shall report on the measurement form anything which he/her considers to be a departure from the intended nature and design of the boat, or to be against the general interest of the class, and a certificate may be refused, even if the specific requirements of the rules are satisfied.

2. CONSTRUCTION

- (1) G.r.p. mouldings shall be produced only by moulders licensed by the R.Y.A.
- (2) Apart from the restriction above the Solo may be built by any professional or amateur builder.
- (3) Boats shall be constructed of wood, glass reinforced plastic (grp) or a combination of wood and grp (composite).
- (4) resin and glass used in grp mouldings shall be of materials approved for boats. The lay-up shall be uniform except for normal variations, with local reinforcing and stiffening as necessary (ie. no attempt to give a ballast advantage) corners in the grp mouldings other than the chines may be moulded up to a radius of 13mm.
- (5) It is not obligatory to comply with the cutting list in respect of the species and size of timber, except that items listed as timber shall be of solid or laminated wood but not plywood and items listed as plywood shall be of plywood
- (6) A protective coating of paint, enamel, varnish or plastic is permitted, such coating shall be in addition to the thickness of ply skin and shall be included in the weight.
- (7) Composite boats shall have a grp shell integral with the centreboard case and transom. The bulkhead and tanksides shall be either a separate grp member or constructed in timber and/or plywood. Where the bulkhead and tank sides are constructed in timber and/or plywood they shall as far as practicable, conform to the timber construction plan and the bulkhead shall be bonded to the hull shell so as to form three buoyancy tanks. The decks, toe rails, thwart, rubbing beads and internal construction items where required by the Rules shall be of timber or plywood to conform with the plans.
- (8) Grp boats shall have a grp shell integral with centreboard case and transom with the bulkhead tank sides and deck as one moulding bonded to the shell at the floor and sheerline. Toe rails, thwart and trim shall be wood or grp. Longitudinal floor battens shall be optional in the grp hull. The grp hull may have a transverse rib up to 40mm high and 15mm wide bonded to the floor and centreboard case. The rib shall be located within 200mm of the forward end of the centreboard case.
- (9) The buoyancy tanks in wood, grp and composite boats shall be made as plans with not less than one drain hole per tank. Wood and composite boats shall have not less than one ventilation hole per tank in addition to the drain hole(s). All drain holes shall be effectively stoppered. Ventilation holes shall be closed in a watertight manner with detachable covers capable of resisting dislodgement whenever the boat is afloat, capsized, or full of water. Fittings shall not be recessed into the deck or buoyancy tanks.
- (10) At least 0.11m³ of buoyant foam shall be inside the tanks of grp and composite boats, approximately 0.04m³ in each side tank within 1524mm of the stern and 0.03³ within 762mm of the stem.
- (11) The mast step may be of any material.

- (12) Washboards may be fitted but shall be not more than 61mm above the deck. Plan 6 shows washboards from centreline to gunwhale forward of shroud plates.
- (13) The round on all chines shall extend not more than 15mm from the point at which the outer faces of the hull panels would meet if extended. This Rule shall not apply forward of section 1.
- (14) The keel band(s) and chine rubbing bands shall be of metal or plastic, minimum width 12mm and minimum projection 3mm. for grp and composite boats these bands may be moulded integrally with the hull.
- (15) Toe rails (centreboard case capping) may be extended forward from the front end of the centreboard slot by a maximum of 300mm. The maximum width dimension specified in Measurement 32 shall apply to such extension but not the minimum width dimension. Toe rails shall have two toe holes each side of the hull centreline. (Measurement 33, thickness of toe rails, shall apply to the extension).
- (16) The thwart may be tapered in thickness over the deck and fixed directly to the deck, or the gap between the thwart and the deck may be filled. The width of the thwart shall be not less than 71mm or more than 81mm.
- (17) The inside faces of the centreboard case may be lined with a plastic or similar non-metallic wear resistant material.
- (18) A wooden bead may be fitted on each side to all of the length of the inside edge of the side buoyancy tanks at their junction with the side deck, if fitted the bead shall be not more than 22mm in depth and not more than 11mm in width.
- (19) Fillets of any material may be fitted to the edges of the buoyancy tanks, if fitted the fillet shall be not more than 15mm in depth and not more than 15mm in width.
- (20) The toe rail shall be supported by either:-
 (a) Two knees of not more than 18mm nor less than 12mm in thickness, not more than 95mm in depth and not more than 75mm in width, one each side of the centreboard case at any fore and aft position. such may be incorporated as part of the centreboard case end cappings or
 (b) Two wooden fillets of not more than 20mm nor less than 15mm in depth nor less than 15mm in width, one on each side of the centreboard case.
- (21) Four floor battens shall be fitted, two each side. Each batten shall be not more than 20mm nor less than 8mm in depth, and not more than 52mm in width and, except for 200mm from their ends, not less than 25mm in width across the batten top.
- (22) A mainsheet pulley mounting block may be fitted as an integral part or added to the rear of the centre thwart. If fitted the block including any faring radius into the centre thwart of not more than 30mm, shall be not more than 150mm in width nor more than 100mm in length.

3. IDENTIFICATION MARKS

- (1) Wooden hulls shall carry the sail number cut into the hog aft of the centreboard case in figures not less than 25mm high. Grp hulls shall have a plate permanently fixed inside the transom with the sail number, mould number and builders serial number stamped thereon.
- (2) The mainsail shall carry identification marks as indicated in Rule B13(2)
- (3) All emblems, numbers and letters shall be of a durable material securely attached

4. HULL MEASUREMENT

- (1) As many measurements as considered practicable to check the shape have been listed on the measurement form, but the intention is that in all particulars the boat shall conform to the designed shape.
- (2) Length measurements of the hull shall be taken parallel to the base line and depth measurements perpendicular to the base line. Beam measurements shall be taken at the sheerline defined as the intersection of the lines of the top of the deck and the outside of the skin projected if necessary. Measurement sections including the aft edge of the transom shall be perpendicular to the base line.

- (3) Measurement sections 1 2 3 4 and 5 shall be at 3050mm, 2440mm, 1830mm, 1220mm, and 610mm respectively from the aft edge of the transom, which for the purpose of the rules excludes normal rudder fittings, covers for transom ports, grp deck overlap and bead of the composite boat.
- (4) The base line shall be fixed at 76mm and 137mm below the bottom of the keel band at section 1 and the aft edge of the transom respectively.
- (5) The overall length shall include the stem band and stem head fittings, but shall exclude grp deck overlap and bead of composite boat.
- (6) The plan width of the side deck excluding the inboard bead shall be measured parallel to the beam measurements from the sheerline to the vertical projection of the intersection of the buoyancy tank side and deck.
- (7) The maximum depth of the rubbing bead below the sheerline shall be 40mm. The rubbing bead shall not extend above the line continuing the top of the deck.
- (8) Boats with grp hulls may incorporate longitudinal stiffening pieces fore and aft of the centreboard case . if fitted these pieces shall be constructed of wood, plastic, grp or any combination of these materials and shall conform to the following dimensions:

The width within 25mm of the hull shell or centreboard case shall be not more than 120mm. The width at any point more than 25mm from the hull shell or centreboard case shall be not more than 40mm.

The height, when measured from the inside surface of the hull shell 60mm athwartships from the centreline, at the positions given, shall be not more than:

60mm forward of the centreboard slot	200mm
220mm forward of the centreboard slot	85mm
60mm aft of the mast step	50mm
60mm aft of the centreboard slot	170mm
170mm aft of the centreboard slot	70mm
120mm forward of the inner face of the transom	35mm

Additionally, the stiffener pieces shall be no higher than a straight line adjoining the three maximum permitted heights both forward and aft of the centreboard slot as detailed above.

15. BUOYANCY

- (1) A buoyancy endorsement is valid for twelve months from the date of the original buoyancy test/inspection or any subsequent test/inspections carried out in accordance with Rule B5(2) below, provided that the measurement certificate is suitably endorsed with the date of the test/inspection and signed by an approved Measurer, Club Official or the R.Y.A.
- (2) The Measurer shall examine each tank and be satisfied that it is adequately constructed and maintained. If there is any doubt the boat shall be swamped on it's beam ends with the stepped mast approximately horizontal, supporting a weight of not less than 68kg above the waterline for ten minutes each, both to port and starboard. Alternatively an R.Y.A. Approved Solo air pressure test shall be applied to each tank.

6. FITTINGS

- (1) The fittings as shown on the plans are the type required. The materials and design are optional but their general design shall not be altered to incorporate other uses.
- (2) The following fittings are permitted in addition to those shown on the plans. No fitting that is not on the plans or listed below is permitted. All fittings may include mounting blocks.
 - (i) Suction bailers having a total effective cross sectional area of not more than 1291mm²
 - (ii) Toe straps.
 - (iii) Devices for controlling the kicking strap.
 - (iv) Main sheet cleats or jamming blocks.
 - (v) Fittings on boom for alternative main sheet lead.
 - (vi) Carrying handles fixed on deck.
 - (vii) Sliding gooseneck.
 - (iii) Mooring rings or cleats.
 - (ix) Devices for controlling main sheet traveller.

- (x) Booming out spar and/or a pair of shock cords passing each side of the mast and connected between the stem fitting and the kicking strap.
- (xi) Sockets for rowlocks.
- (xii) A main sheet traveller track fitted as shown on the plans directly to the top of the thwart and/or transom. The length is optional. The track may be fitted on the thwart in such a manner as to permit a maximum of 457mm each side of the centreline to be horizontal. No part of the track shall be more than 64mm above the surface of the thwart.
- (xiii) Devices for controlling the luff and foot of the sail.
- (xiv) Twin keel bands.
- (xv) Two transom ports each no larger than 203mm x 76mm or set nearer than 89mm from vertical centreline or 35mm from the outside of the skin. These ports shall have hinged covers and may have a device to hold them closed.
- (xvi) Fittings for securing loose equipment.
- (xvii) Compass(s).
- (xviii) Wind indicators (non electrical).
- (xiv) Not more than two toestrap blocks may be fitted to the floor each side of the hog. They may either span two adjacent floor battens and be not more than 50mm x 20mm in cross section nor more than 250mm in length or be fitted to the floor and be not more than 75mm x 75mm in plan.

7.WEIGHT

- (1) The weight of the hull in dry condition including all permanent fixed fittings and correctors if fitted but with the centreboard removed shall be not less than 70kg.
- (2) If the weight of the hull is less than 70kg, correctors of any material with a total weight of not more than 3 kg shall be fixed at the aftermost end of the centreboard case. The weight and number of correctors shall be recorded on the certificate and each corrector shall have its weight stamped upon it. If the the corrector(s) are removed, the boat shall be re-weighed by an approved measurer and a new Measurement Certificate issued.

8.CENTREBOARD

- (1) The centreboard shall be made of solid or laminated wood or plywood. It shall be hung on a pivot bolt, the centre of which shall be not less than 115mm from the fore end of the centreboard slot.
- (2) When fully extended, that part of the centreboard profile below the keel band shall be generally as plan within the tolerance shown on the measurement form. The maximum width shall be at the keel when fully extended, the lower end shall be within +- 25mm of a semi-circular profile with a radius of 115mm.
- (3) The fairing or streamlining of the section of any part that may extend below the keel is optional. The part of the centreboard which is always in the case may be built up to prevent rocking.
- (4) The edges may be protected by metal or plastic. A protective coating of paint, enamel, varnish and/or non reinforced plastic is permitted.

9 RUDDER AND TILLER

- (1) The rudder blade shall be made of solid or laminated wood or plywood and the rudder stock shall be made of solid or laminated wood and/or plywood.
- (2) The profile of the rudder and blade and rudder stock shall not differ from the drawn profile by more than 13mm at any point, except that the blade may be either fixed or pivoted to the stock. The rudder stock, whether the blade is fixed or pivoted, shall be not less than 9.5mm in thickness on each side of the rudder blade.

10.MAST

- (1) For the purpose of measurement the heel of the mast shall not include the tenon.
- (2) The mast shall be of wood as plan, or aluminium alloy. Materials of fittings shall be optional. Corrector weights of any material are permitted provided these are permanently fixed to the mast.

- (3) The aluminium alloy mast shall have a minimum sectional dimension of 50mm from the heel to the hounds and may be tapered above the hounds to a minimum of 48mm x 44mm.
- (4) The bending characteristics of the alloy mast shall be controlled as follows. The mast shall be laid with sail track uppermost on two supports one at the top band and the other 50mm above the heel (ie. 5952mm apart) and a 25kg weight suspended from the mast at a point 3048mm from the heel. The deflection measured at a point 2895mm from the heel shall not exceed 152mm.
- (5) The weight of the mast including halyards, normal fittings and correctors, if fitted, but excluding standing rigging, shall not be less than 6.7kg.
- (6) The weight of the mast measured at band number 2 with the mast horizontal and supported only at its tenon shall be not less than 3.2kg. For this weighing the mast shall include halyards pulled to their hoisted position, normal fittings in their working positions and correctors if fitted but shall not include standing rigging.
- (7) Measurement bands of a contrasting colour shall be painted on the mast as follows:-
No 1 whose upper edge shall be not less than 952mm above the heel.
No 2 Whose lower edge shall be not more than 5982mm above the heel.
- (8) The mast shall be limited to 26mm movement at deck within the slot tolerance.
- (9) The heel of the mast shall not be moved while racing.
- (10) The mast shall have external fittings to which the shrouds and forestay are attached.
- (11) The shrouds and forestay shall be detachable.

11. BOOM

- (1) The minimum overall length of boom shall be 2700mm and shall meet the sectional requirements of Rule B11(2) throughout this length.
- (2) The boom shall be of wood as plans with square section corners rounded to approximately 16mm radius, or of aluminium alloy, minimum sectional dimension 50mm, maximum sectional dimension 73mm. These limits shall apply for 2700mm from the gooseneck end of the boom. Beyond this length the section is optional.
- (3) A measurement band of contrasting colour shall be painted on the boom so that when the boom is fitted to the gooseneck at 90° to the mast the inner edge of the band shall be not more than 2693mm from the aft edge of the sail track or groove extended to the level of the boom if necessary.

12. STANDING AND RUNNING RIGGING

- (1) The mast shall be supported by one pair of shrouds and one forestay.
- (2) The mast shall have a main halyard and sheaves and a flag halyard may be fitted.
- (3) The mainsheet may be led to a centre horse and/or a transom horse. The type and material of blocks, controls and traveller are optional.
- (4) The type and materials of all running rigging is optional.

SAILS

- (1) The weight and materials of the sail and battens is optional. The thickness of the sail shall not exceed 6mm at any point. This measurement shall not include thickness of boltrope, battens in the batten pocket, headboard, cringles or sail protectors.
- (2) The sail number, letter(s) and Class emblem shall be placed as laid down in I.Y.R.U. Racing Rule 25(2). The numbers and letter(s) shall be of the following minimum dimensions:
Height 300mm
Width 200mm (except number 1)
Thickness 40mm
Space between adjoining figures 60mm

The emblem is a stylized "S" which shall comply with the measurements of the Class emblem diagram contained in Part C of these Rules with a tolerance of +/- 5mm on all dimensions except the 508mm dimension on which the tolerance shall be +/- 10mm. The centre portion of the emblem shall be approximately perpendicular to the line of the sail numbers.

- (3) The sail shall fit the mast and boom grooves by its luff and foot ropes.

- (4) The sail shall be measured hoisted on spars with the mast approximately horizontal and with the boom sheeted in. In case of doubt, measurement shall be made with a tension of 10kg force applied at right angles to the boom at the position of the distinguishing band on the boom, the boom being fitted to the gooseneck at band number 1 on the mast. The battens shall be tied into the pockets with sufficient tension to smooth out wrinkles, but no pressure on the batten ends. Measurements shall be taken with the tape lying on the sail and shall include all roach and shaping, except the roach above the top batten pocket, and shall not exceed those stated on the sail measurement diagram contained within Part C of these Rules.
- (5) There shall be five batten pockets extending from the leach to not more than 20mm from the mast positioned according to the sail measurement diagram contained within Part C of these Rules. In sail plan B the bottom pocket is optional. Measurements of sail widths shall be made along the centreline of the batten pockets from the aft side of the mast to the edge of the leach. The inside width of the batten pockets shall not exceed 60mm.
- (6) No part of the sail shall extend beyond the inner edge of the boom band or the lower edge of band No.2. The forward extension of the line of the upper edge of the boom shall meet the mast at or above the upper edge of band No.1

14. PERSONS ON BOARD

There shall be only one person on board during racing.

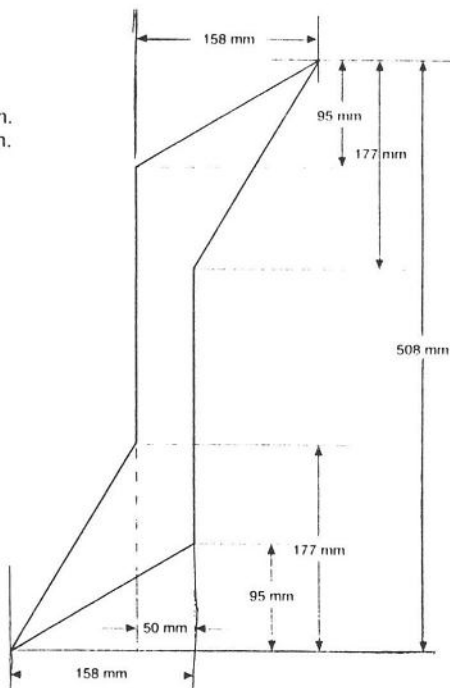
15. ANCHOR

An anchor need only be carried when specifically required in the sailing instructions.

DIAGRAM 2 CLASS EMBLEM

Tolerance on 508mm dimensions ± 10 mm.

Tolerance on all other dimensions ± 5 mm.



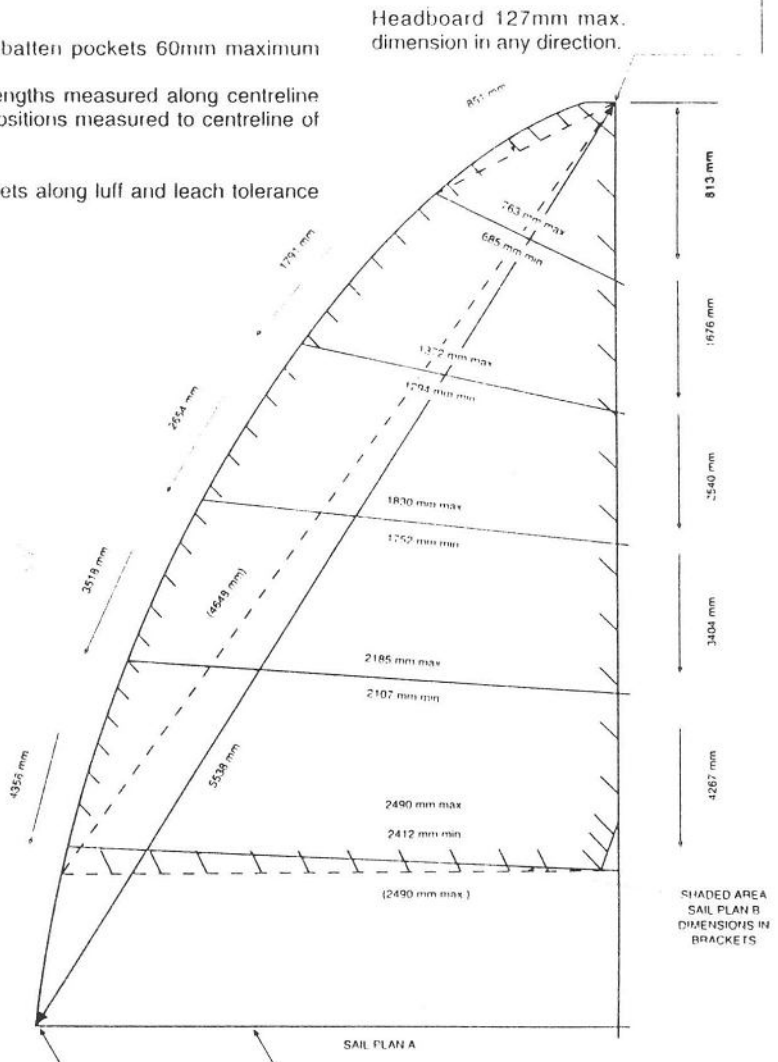
PART C
NATIONAL SOLO CLASS MEASUREMENT DIAGRAM
DIAGRAM 1
SAIL MEASUREMENT DIAGRAM

Measurements of sail plan A shall be taken from the lower edge of band at the aft edge of the mast. For sail plan B measurements shall be taken from a point on the aft side of the mast 4267mm above the upper edge of the lower band.

Inside width of batten pockets 60mm maximum

Batten pocket lengths measured along centreline of pocket and positions measured to centreline of pocket.

Spacing of pockets along luff and leach tolerance ± 50 mm.



Leech measurement of sail plan A to upper inner edge of boom band and of sail plan B to a point on the upper edge of the boom 2490mm from the aft side of the mast at the lower band.

**PART D
DIMENSIONS**

The following are those dimensions required to be measured by an R.Y.A. approved measurer and entered on the approved measurement form. On completion of a satisfactory measurement the measurer shall supply the owner with the completed and signed measurement form which shall be forwarded to the R.Y.A. with the application for a measurement certificate, in accordance with Part A of these rules.

No boat is entitled to use the class name National Solo until such time as duly completed and signed measurement certificate has been issued by the Royal Yachting Association.

<i>Item No.</i>	<i>Rule No.</i>	<i>Dimensions</i>	<i>Minimum</i>	<i>Maximum</i>
1	B3	For wooden boat sail number in recessed figures aft of plate case in numbers at least 25mm in height	YES/NO	
2	B3	For g.r.p. or composite boat plate fixed to inside of transom engraved with sail number, mould number and serial number	YES/NO	
3	B7	Weight of stripped hull	70	3
4	B7	Weight of correctors		
5	B2	Thickness of plywood skin bottom panel, nominally 6mm	5.3	
6	B2	Thickness of plywood skin chine panel, topsides and deck nominally 5mm	4.35	
7	B4	Overall length from aft edge of transom	3758	3798
8	B4	Foreside of mast slot at deck, from aft edge of transom		3010
9	B4	Aft side of mast slot at deck, from aft edge of transom	2921	
10	B4	Aft edge of foredeck from aft edge of transom	2883	2909
11	B4	Foreside of centre thwart from aft edge of transom	1650	1728
12	B4	Eye of chain plates from aft edge of transom	2590	2616
13	B4	Aft edge of transom to fore end of centreboard slot	2121	2147
14	B4	Aft edge of transom to aft end of centreboard slot	901	927
15	B4	Fore end of slot to centre of centreboard pivot bolt	89	115
16	B4	Width of centreboard slot	25	32
17	B2	Height of washboards from deck if fitted. (Plan 6 shows washboards from centreline to gunwale forward of shroud plates)		61
18	B4	Beam measured to sheerline at: (a) Section 1	925	951
19	B4	(b) Section 3	1486	1512
20	B4	(c) Section 4	1475	1501
21	B4	(d) Transom	997	1023
22	B4	Projection of rubbing bead beyond sheerline. This may be tapered to less than 30mm for not more than 610mm from either end	30	51
23	B4	Depth of rubbing bead		40
24	B4	Plan width on side deck at: (a) Transom	174	210

<i>Item No.</i>	<i>Rule No.</i>	<i>Dimensions</i>	<i>Minimum</i>	<i>Maximum</i>
25	B4	(b) Section 3	279	305
26	B4	(c) Aft edge of foredeck	253	293
27	B4	Depth of inboard edge of deck below sheerline section 3	50	76
28	B4	Underside of keel band to top of tiller port in transom	257	283
29	B4	Width of tiller port in transom		260
30	B4	Top of mast step to sheerline at aft end of foredeck	412	452
31	B4	Camber of deck above sheerline at aft edge of foredeck	38	64
32	B2	Distance between outer edges of the toe rails over	196	222
33	B2	Thickness of wood toe rails	16	24
34	B4	Base line to underside of keel band at transom		137
35	B4	Base line to underside of keel band at Section 1		76
36	B4	Base line to underside of keel band at Section 2	22	42
37	B4	Base line to underside of keel band at Section 3	15	29
38	B4	Base line to underside of keel band at Section 4	31	51
39	B4	Base line to underside of keel band at Section 5	76	96
40	B4	Extension of foreside of stem including stem band meets base line from aft of transom at	3582	3624
41	B4	Distance, from point 170mm from base line measured along extension of straight edge of foreside of stem (including keel band) to nearest point on keel band	30	50
42	B4	Width 15mm aft of face of stem at 435mm from the base line along extension of straight edge of foreside of stem (including stem band)	88	102
43	B4	Base line to lower chine at Section 1	165	185
44	B4	Beam at lower chine at Section 1	470	496
45	B4	Base line to upper chine at Section 1	283	309
46	B4	Beam at upper chine at Section 1	713	739
47	B4	Base line to sheerline at Section 1	548	574
48	B4	Base line to lower chine at Section 2	100	126
49	B4	Beam at lower chine at Section 2	777	817
50	B4	Base line to upper chine at Section 2	221	247
51	B4	Beam at upper chine at Section 2	1092	1132
52	B4	Base line to lower chine at Section 3	79	105
53	B4	Beam at lower chine at Section 3	952	978
54	B4	Base line to upper chine at Section 3	203	223
55	B4	Beam at upper chine at Section 3	1269	1295
56	B4	Base line to sheerline at Section 3	462	502
57	B4	Base line to lower chine at Section 4	99	125
58	B4	Beam at lower chine at Section 4	993	1019
59	B4	Base line to lower chine at Section 5	137	163
60	B4	Beam at lower chine at Section 5	896	936
61	B4	Base line to lower chine at Transom	180	194

<i>Item No.</i>	<i>Rule No.</i>	<i>Dimensions</i>	<i>Minimum</i>	<i>Maximum</i>
62	B4	Beam at lower chine at transom	647	673
63	B4	Base line to upper chine at transom	263	283
64	B4	Beam at upper chine at transom	883	909
65	B4	Base line to sheer line at transom	404	430
66	B4	Projection of keel below skin (including keel band)	12	20
67	B2 B6	Stem and keel band width	12	
68	B2 B6	Chine rubber length	1194	
69	R4	Underside of keel band to top of centreboard case at Section 3	292	318
70	B8	Width of centreboard, widest part below keel measured at 90° to leading edge	349	375
71	B8	Extension of centreboard, when fully lowered, below keel	914	1030
72	B9	Length of pivoted rudder blade (including part in stock)	698	750
73	B9	Width of rudder blade at widest point	292	344
74	B10	Weight of mast in accordance with Rule 10(5)	6.7	
75	B10	Tip weight of mast in accordance with Rule 10(6)	3.2	
76	B10	Upper edge of band No. 1 above heel	952	
77	B10	Lower edge of band No. 2 above heel		5982
78	B10	Point of intersection of the line of shrouds with side of mast above heel	4254	4332
79	B10	Point of intersection of the line of forestay with foreside of mast above heel	4177	4255
80	B10	Fore and after chord of wood mast at:		
		(a) Hounds to 457 mm from lower band	70	76
81	B10	(b) Deck level	60	
82	B10	Athwartship chord of wood mast, hounds to lower band	60	68
83	B10	Fore and after chord of metal mast at:		
		(a) Hounds to 457 mm from lower band	50	76
84	B10	(b) Deck level	50	
85	B10	Athwartship chord of metal mast, hounds to lower band	50	68
86	B10	Fore and aft clearance between mast and slot		26
87	B11	Band on boom from after side of mast		2693
88	B11	Overall length of boom	2700	
89	B11	Wood boom width and depth 610 mm from tack to band	50	58
90	B11	Metal boom section dimensions	50	73

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


Gorter 100jaar
drukkerij en boekhandel 1892 - 1 mei - 1992

Zaanweg 100, 1521 DP Wormerveer - Telefoon 075-281483

Zetwerk: Digital Graphics
Druk: Gorter's Drukkerij en Boekhandel



Boat Builders, Repairers and Chandlers

*Don Marine Limited
Lindon Road, Broun hills
Walsall, West Midlands.
Tel.: (0543)370018*

DON MARINE PRESENT THE NEW F.R.P. SOLO DINGHY

*Extensive desing and research
have created the stiffest, most
competitive and durable all glass
Solo.*

*The deck, side tanks, and hull are
foamed with 8 & 10 mm closed cell
Airex foam, giving the Solo strength
and stiffness, yet still requiring
correctors.*

*The DON MARINE SOLO is available in all
colours and our staff are on hand to give
you advice on choice and combinations.*

*The DON MARINE SOLO is offered at a special
package price, representing tremendous value.*

DON MARINE SOLO ready for racing including sail and V.A.T.

£3,400

