

Nederlandse Soloklasse Organisatie

P/a Lagedijk 210

1544 BM Zaandijk

PDF made by Ton van Eck
1993_4

DRUKWERK

Port
Betaald
Zaanstad

SOLO NIEUWS

TON VAN ECK
J. BRAAKENSIEKLAAN 30
2283 GW RIJSWIJK





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



nederlandse soloklasse organisatie

Van de Redactie,

In Engeland worden jaarlijks \pm 60 nieuwe Solo's gebouwd. Ook laten veel Solozeilers daar hun wat oudere Solo renoveren door er een nieuw dek op te laten zetten en zo hun wat oudere Solo weer op het minimum gewicht te krijgen met als bijkomend voordeel dat hun solo weer als nieuw oogt. Ook wordt door onze Engelse Solovrienden geïnvesteerd in high-tech zwaarden en roeren (deze kan je ook in Nederland kopen).

Ook wordt de Solozeiler goed geadviseerd wat voor soort zeil en mast hij of zij zou kunnen aanschaffen (afhankelijk van o.a. gewicht en lengte van de zeiler, enz.) Dit voorkomt volgens ons ook miskopen. Bovendien worden er in Engeland in een seizoen veel meer wedstrijden gevaren door de individuele Solozeiler. Dit is duidelijk te zien aan de 'boat-handling'. Bovenstaande zaken zijn volgens de redactie de reden dat de Engelsen ons overvleugeld hebben.

Wat kunnen wij, als Nederlandse Solozeilers, hier aan doen? We hebben nu een groot aantal jeugdige Solozeilers, deze moeten we nu niet aan hun lot over laten. Ervaren Solozeilers moeten hen gaan adviseren. Zaken als: gebruik van de trim mogelijkheden, 'boat-handling', advies bij bootverbeteringen zoals: zeilen, zwaarden, roeren, mast. Kortom, aandacht voor deze jonge mensen. Aanmoedigingsprijzen voor jeugdige zeilers, of beginnende Solozeilers. Kortom, proberen deze mensen vast te houden totdat zij zo veel ervaring hebben om zelf hun weg te gaan.

Wat is er tegen om een nieuwe Solo te laten bouwen? In Engeland worden er minimaal 60 per jaar gebouwd. Waarom niet? Johan Vels kan een hele snelle Solo voor je bouwen. Hij kan hem ook als casco aanbieden. Je zou je oudere Solo kunnen renoveren door een nieuw dek op je oude Solo aan te laten brengen. Johan Vels kan dit heel professioneel. Tegelijkertijd kan je hem wat stijver maken, door epoxy te gebruiken, en hem zo weer op minimum gewicht te brengen. Je hebt dan eigenlijk weer een nieuwe Solo. In Engeland is dit heel gebruikelijk.

Te veel wordt maar lukraak zeilen en masten gekocht, zonder dat je goed geïnformeerd wordt of deze wel goed bij je passen. Aat Kool, Hagort, en Solozeiler en zeilmaker Chiel de Weers is zeker in staat om een perfect



nederlandse soloklasse organisatie

Solozeil te maken wat bij jouw lichaamsgewicht past.

Kijk ook eens kritisch naar je zwaard en roer. Johan Vels kan je prachtige lichte zwaarden en roeren leveren.

Een zeer goed alternatief is om een nieuwe polyester Solo te kopen. Bij Don Marine zijn de Solo's zonder twijfel gelijkwaardig aan houten Solo's en zeer concurrerend qua prijs.

Maar natuurlijk is het aller belangrijkste om veel wedstrijden te varen en te oefenen om zo je 'boat-handling' te verbeteren. Je kan nóg zulke mooie spullen hebben maar als je 'boat-handling' niet goed is dan helpen goede spullen je ook niet.



nederlandse soloklasse organisatie

Geoff Carvett Winnaar

Solo World Trophy Paignton

Geoff Garvett is wederom winnaar geworden van de World Trophy maar wel na een zeer spannende strijd met Rod MacMillan.

Van de Nederlandse Solo zeilers hadden maar 3 zeilers de overtocht gewaagd.

Paignton is een schilderachtige Engelse badplaats met zeer veel vermaak, prachtig gelegen aan de Thorbay, heuvelachtig en 's avonds sprookjesachtig verlicht.

Zaterdag. De meting. Door het voorafgaande slechte weer waren er toch nog een aantal Solozeilers niet op komen dagen, maar toch nog 89 inschrijvers.

Bij de meting viel het vrij grote aantal nieuwe Solo's op. Zij waren van een excellente kwaliteit. Prachtige zeilen, schitterende roeren en zwaarden.

Er wordt door de Engelse Solozeilers veel geïnvesteerd in materiaal, ook hebben wij de nieuwe Polyester Solo van Don Marine kunnen bewonderen waar in Engeland grote belangstelling voor is.

De wedstrijden zijn vooral een tweestrijd geworden tussen Carvett en MacMillan die pas in de laatste wedstrijd in het voordeel van Carvet werd beslist.

Zeer goede 3e werd de sympathieke Tony Tresher. Opmerkelijk was dat Ken Falcon er dit keer niet aan te pas kwam.



nederlandse soloklasse organisatie

Diverse Speciale prijzen

- 1e veteraan (= 50+) op de 18e plaats D. Gilchrist
 1e Grandmaster (= 60+) op de 41e plaats T. Catchpolo
 1e Lady. H. Falcon op de 57e plaats
 1e Junior (onder 21) J. Liewellijn op de 24 plaats

Totaaluitslag

1	G. Garvett	6	A. Burrell
2	R. MacMillan	7	R. Crawshaw
3	A. Thresher	8	G. Bond.
4	I. Houston	9	W. Loy
5	A. Bond	10	A. Cook

Over de Nederlandse inbreng kunnen wij kort zijn. De beste Nederlander eindigde op de 46e plaats.

Wij zijn in Engeland zeer hartelijk ontvangen. We hebben in een prachtige omgeving kunnen zeilen. De gehele week was gezegend met prachtig zonnig weer, de Engelse Riviera deed haar naam eer aan. Wij hebben aan 2 burgemeesters moeten uitleggen waarom er zo weinig Nederlandse Solozeilers aanwezig waren, wij wisten het ook niet. Er was een zeer uitgebreid sociaal programma waar ons 5x per dag gezegd werd dat er beslist op onze komst gerekend was. Kortom wij hebben ons niet verveeld. Ton heeft bij de prijsuitreiking de Engelsen bedankt voor de geweldige ontvangst en heeft van deze mogelijkheid gebruik gemaakt door de World Trophy 1994 te Brouwershaven (Zeeland) aan te kondigen. De Engelsen vonden zowel de locatie als de datum goed gekozen. Wij kunnen dus op een grote Engelse deelname rekenen.

Maar toch hebben wij het gevoel dat een aantal Nederlandse Solozeilers hier niet hadden mogen ontbreken, jammer, volgende keer beter. Wij hebben in ieder geval genoten van deze 10 dagen in Engeland.

Solo 453 - 497 - 505



nederlandse soloklasse organisatie

World trophy 1993 Paignton.

Het enthousiasme, waarmee de afgelopen jaarvergadering de World Trophy voor dit jaar werd besproken, was adembenemend. Mocht men iedereen geloven die interesse had om naar Engeland te gaan dan kwam men toch zeker wel wel op een man of vijftien. Rekening houdend met inflatie en andere corrigerende mogelijkheden van de rekenkamer, dan zouden er zeker toch wel tien mensen naar dit evenement gaan. Het was een domper te horen hoeveel er in totaal echt gingen: drie man, waaronder mijn persootje.

Omdat een auto voor mij nog steeds onbetaalbaar ver weg is, besloot ik op m'n motor te gaan.

Door bemiddeling van UKSO een boot in Paignton weten te versieren. Rekening houdend met het winnen van Solo nummer 4000, die door de UKSO zou worden verloot, was het misschien toch beter geweest met mijn eigen boot en trailer te gaan. De andere twee boten waren van onze redactieleden die tegelijk hun vakantie hielden met de familie in Engeland.

Een bijkomend voordeel om een boot te organiseren via de UKSO is dat het wèl een boot is die minder onder invloed staat van het continu door het vochtige weer van grootte veranderende meetlatten.

Terug naar de anderen die naar Engeland gingen. Waarschijnlijk zou de rest van de familie als verzorgers meegaan, speciaal om het de twee zo makkelijk mogelijk te maken. Er werd door mij veel van ze verwacht.

De boten van hen zouden op een dubbeltrailer mee gaan. De trailer was geleend door Albertje L. uit W. en deze was geschikt om twee Solo's te vervoeren (dit gold niet voor Appie L.), zonder dat er een boot omgedraaid zou moeten worden. Dus meer vervoersruimte voor de redactieleden die in totaal met z'n vijven waren.

M'n zeilspullen zouden op de trailer in een boot meegenomen worden.

Mike Barnes, de voorzitter van de UKSO deelde mij schriftelijk mee dat de Solo 3757, van Allan Burrell, mij zou worden uitgeleend. Volgens hem was deze boot de beste waar hij aan kon komen. Vorig jaar in Medemblik nummer zeven, dus deze boot was geen kleine meid.

Een mast die bij mijn gewicht en zeil zou moeten passen had hij ook georganiseerd. Verder schreef hij dat wij met zes man de avond van aankomst bij hem zouden kunnen gaan logeren. De volgende dag zou hij als gids ons naar Paignton leiden. Ons avontuur zou dus goed beginnen.



nederlandse soloklasse organisatie

Op de dag van vertrek bereikte ik een uur of half elf Vlissingen. Er stonden vier lange rijen voor inchecking. Een vraag aan een rondlopende man hoe alles in z'n werk ging bracht mij niet verder. Voor de zekerheid ging ik toch even het kantoor van de Olau line binnen om te vragen wat er gedaan moest worden. Gewoon in de rij gaan staan en wachten op inscheping.

Gelukkig was het droog geworden dus het staan in de open lucht was te doen. Het schoot ergelijk langzaam op en uiteraard ging de rij waarin je niet staat, veel sneller. Maar rustig aan, het belangrijkste was om aan boord te komen.

Bij de incheckbalie aangekomen kreeg ik te horen dat m'n paspoort al een half jaar verlopen was. *S h i t*, ik denken, dat het nog een half jaar geldig was. Gelukkig was voor de reis nog niet betaald, dus wanneer ze aan mij wilden verdienen dan zouden ze mij toch aan boord moeten laten. De juf die mijn geval behandelde was druk doende en dirigeerde mij naar de kant van de rij. Het duurde tien minuten, ze riep me en zei dat er aan boord gegaan kon worden. Indien er douane in het kantoor was geweest dan was m'n pas ingenomen. Eigenlijk belachelijk dat door het verlopen van zo'n document een reis niet door zou kunnen gaan, alleen omdat een datum is verlopen.

Een goede les voor iedereen: betaal pas als je aan boord gaat, nooit vooruit betalen, je gooit je eigen glazen in.

Blij, maar toch een beetje angstig reed ik de reusachtig wijdgeopende bek binnen van de ferry. Netjes werden de motoren naar een speciale plaats op het benedendek verwezen al waar de motoren vastgesjord moesten worden. Toen de motor goed stond, ging ik naar boven. Er kroop een benauwend gevoel over me, als het schip nu zou zinken, dan zou ik me geen raad weten, dolend door een gangen stelsel waar geen duidelijke plattegrond aanwezig was. Vragen aan het personeel ging een beetje moeizaam aangezien deze noch Nederlands, noch Duits of Engels spraken. Uiteindelijk kwam ik toch boven en werd er weer opgelucht geademd.

Nu maar op zoek gaan naar de Jongejansjes die zo langzamerhand toch ook aan boord moesten zijn gekomen. We hadden eigenlijk geen duidelijke ontmoetingsplaats afgesproken dus werd er besloten wat buiten te gaan kijken. Alles zag er verzorgd en professioneel uit.

Het schip voer onder Duitse vlag, maar dit behoefde nog geen garantie te zijn voor een zorgeloze overtocht.

Er werd plaatsgenomen voor het restaurant alwaar iedereen bekeken kon worden die voorbij liep.

Het schip was al begonnen met varen en ik zat er over na te denken om nog



nederlandse soloklasse organisatie

eens over de dekken te lopen. Plots was er een zwaar Zaan dijks accent hoorbaar in de gangen. Iedereen stopte z'n bezigheden en keek naar de Jongejansjes die aan kwamen lopen. Hartelijk begroetten we elkaar en we spraken elkaar moed in. Op mijn vraag waarom ze zo laat waren, werd door Henk geantwoord dat ze op aanwijzingen van Sijbrand in België waren beland. Rare jongens die Zaan dijkers, misschien een beetje wereld vreemd. De reis zou zo'n zes uur gaan duren en we zouden zeven uur Engelse tijd aankomen.

Henk, die altijd honger heeft, stelde voor direct aan het 'captains dinner' te gaan beginnen, je had dan tot vier uur de tijd je vol te stouwen met eten. Z'n laatste herinnering was dat het uitstekend eten was voor een redelijke prijs (dertig gulden).

Jackelien en Jan Pieter werden naar de snackbar gestuurd om daar aan wat junk food te komen. Ze moesten toch altijd minimaal een flinke hoeveelheid patat binnen hebben, wilden ze de dag overleven.

Het eten in het restaurant was uitstekend, al vond Henk dat het de laatste keer veel beter was. Je had de mogelijkheid door te gaan tot je er bij neer viel. We hebben ons netjes gedragen zoals het bestuursleden betaamt.

Na het diner zochten we een goed plaatsje bij het raam zodat we van het uitzicht konden genieten. Het viel ons op dat schepen elkaar van zeer dichtbij passeren. Gelukkig schoot de tijd behoorlijk op. Een groot aantal kaartspelletjes, tax free winkelen, koffie drinken, praten en wat wandelen hielpen daarbij. Het tax free winkelen viel wel tegen, de prijzen waren gepeperd en zeer zeker niet vrij van belasting. Waarschijnlijk wordt het voordeel van belasting naar het personeel teruggevoerd, zeer zeker niet naar de passagiers.

Het was een makkelijke overtocht, nauwelijks golven, dus het eten kon lekker in de magen blijven om te verteren.

Voor zeven uur kwamen we aan en er werd verzocht naar de voertuigen te gaan. Aangekomen op m'n dek kon ik m'n ogen niet geloven, het dek was vol gezet met zware vrachtwagen combinaties. Toen ik het dek verliet was het geheel leeg. Even liep ik terug om te controleren of dit wel het juiste dek was. Het was in orde.

Op gevoel werd er naar de plek gelopen waar ik het laatste m'n motor had gezien. Na een tocht langs, onder en over vrachtwagens werd de motorplaats gevonden.

Sommige vrachtwagens hadden de dieselmotoren reeds gestart, dus dit was niet de ideale plaats voor Cara patiënten: het dek was blauw van de uitlaatgassen.



nederlandse soloklasse organisatie

Gelukkig ging de uitgang van het schip snel open, een vriendelijke vrachtwagen chasseur liet ons voorgaan en we snelden naar de frisse lucht.

Paspoort controle, als ik hier voorbij was gekomen lag Engeland voor me open. Alle motorrijders mochten doorgaan, allen mijn persoontje werd er uitgepikt, verdorie. . . . Het vod werd bekeken en de douane man begon tegen me te praten. Van een oude vriend heb ik geleerd in dit soort gevallen niet te discuseren en plots de taal van het land waarin je je bevindt niet meer te beheersen.

Hij begon moeilijk te doen en begon op de datum van het verlopen vod te wijzen. Nadat ik m'n schouders had opgehaald en zei dat het niet begrepen werd, wierp hij boos m'n pas naar me en wees verwijtend naar me. Een beweging met z'n duim was voldoende voor me, hem gedag te zeggen en er als een haas van door te gaan. Opgepast, op dit eiland is het de gewoonte links te houden.

De Jongejansjes stonden al met veel ongeduld te wachten en ze waren blij te vernemen dat er geen moeilijkheden waren geweest.

Eerlijk moest toegegeven worden dat de volger op de weg het in Engeland een stuk eenvoudiger heeft. Zo nu en dan vloog Henks auto met trailer van de rechter naar de linker kant van de weg.

Henk wist hoe hij moest rijden, althans, dat had hij gezegd.

De kans dat we in België zouden belanden was niet aanwezig. Dus wat mij betrof mocht hij voor rijden.

De reis naar Mike Barnes duurde zo'n twee uur en we kwamen er zo na negenen aan. De oud voorzitter van de Engelse Soloklasse is in het bezit van een iets bovenmaats 'arbeiderswoninkje'. Waarschijnlijk omdat hij het gras met een handmaaiertje doet, heeft hij er maar een zwembad in gezet. Volgens Henk kon het ook gebruikt worden om te trainen (een beetje overdreven, maar we kennen hem).

Mike begroette ons hartelijk en stelde ons voor aan z'n Italiaanse vrouw Joly die mijns inziens op alle dag liep (de auteur kan het mis hebben).

Hij had wat problemen met twee Solo's die op een dubbeltrailer stonden, dus we konden hem direct helpen.

We kwamen er nu ook achter waarom de Engelse klasse zo groot is. Dit komt namelijk omdat iedere Solozeiler minimaal twee boten bezit. Eén boot voor de wedstrijden, één voor trainingsdoeleinden en in het geval van een derde boot kan deze gebruikt worden om er onderdelen af te halen in het geval van nood. Het laatste is verzonnen maar de eerste twee zijn harde realiteit.



nederlandse soloklasse organisatie

Om een uur of tien vroeg Mike of we honger hadden, de Jongejansjes hadden geen honger. Dat ik geen honger had werd door mij niet onder tafel geschoven. Mike had op ons gerekend, dus we moesten wel.

Joly en Mike begonnen een heerlijke maaltijd te prepareren en we werden heerlijk verwend. De Jongejansjes die eerst geen honger hadden (vr)aten als wolven.

Tijdens het eten gaven we een aardigheidje aan de familie Barnes gegeven vanwege de gegeven gastvrijheid: een fles geestelijk vocht en een Zaanse kaas.

Na de maaltijd zetten we ons in een ruime woonkamer en dronken wat. Er werd over ervaringen en ideeën in de Soloklasse gesproken.

Het werd twaalf uur en we besloten naar bed te gaan. Iedereen kreeg een bed toegewezen, alleen ik moest op de grond slapen. Er werden bankkussens en een slaapzak tevoorschijn gehaald en niet lang daarna werd het rustig in en rond het huis.

De volgende dag werd ik gewekt door een enorme kat die de Barnes hadden. Een kater van het kaliber: hier waak ik.

Na het ontbijt werd er door mij bij het plaatselijke postkantoor bij een kruidenier geld gehaald. M'n vod werd weer aandachtig bekeken en het duurde een aantal minuten voordat de argwanende man tot betaling overging. Zo, met 200 pond moesten we toch wel een heel eind komen.

De mast van Renee Crawshaw die dezelfde slappe Needlespar had als ik, werd opgehaald van de Littleton Sailing Club. Op deze club liggen zo'n vijftig Solo's, het aantal Lasers is op een hand te tellen. Engeland is een ideaal oord voor Solozeilers.

De mast werd van de boot gehaald en op het dak van de auto van Mike gelegd. Tussen mast en dak werden alleen twee stukken tapijt gelegd. Boven- en onderkant van de mast werden simpelweg met touw vastgemaakt, geen probleem volgens Mike.

Terug naar z'n huis werd Angela, de vriendin van Ian Houston opgehaald, deze zou meereizen naar Paignton.

Rond een of elf ging de karavaan op weg naar zuiden. Mike Barnes voorop, helaas voor Henk was de motor van z'n citroen zwakker dan die van de gids. Deze scheurde over de Engelse wegen.

Terwijl ik achter Henk reed viel een wiel van de strandtrailer: hij stuitte twee keer op het wegdek om na de tweede keer met een schitterende boog in het struikgewas te verdwijnen. Een jury zou hiervoor zeker een negen



nederlandse soloklasse organisatie

hebben gegeven. Het duurde een paar seconden om te begrijpen wat er gebeurd was. Stoppen had voor mij geen zin, het zou ruim honderd meter duren voor de motor tot stilstand zou zijn gekomen, er was geen herkenningpunt langs de weg om de plaats waar het wiel in het struikgewas was gegaan. Er werd verder gereden.

Na verloop van tijd werd het landschap bergachtig. Henk ging met zeventig km/uur omhoog om, na het bereiken van de top, zich naar beneden te storten als een coureur.

Tegen drie uur bereikten we het strand van Paignton. Voor het strand was een groot grasveld, 'The Green' genaamd, waar de Solo's gestald werden. In totaal werden een kleine negentig boten verwacht.

Hier ontmoette ik weer Paul Cunningham, de Solozeiler bij wie deze week geslapen zou gaan worden.

Omdat hij eigenlijk weinig tijd had en hier alleen was om die vriendin van Ian op te halen, zei hij mij op te schieten. Omdat ik deze avond goed wilde slapen, werd er besloten te doen wat hij zei.

Na de Hollanders gedag gezegd te hebben, gingen we.

In m'n kortstondige carrière als motorrijder zijn vele gestoorden m'n ogen voorbij getrokken, Paul behoort nu ook tot deze onafzienbare rij.

Links en rechts inhalen met een snelheid van tussen de 160-180 km/uur scheen voor hem normaal te zijn. Gelukkig hadden Bertha, Marietje en Willemientje genoeg energie in zich om hem bij te houden.

Na zo'n vijftien minuten 'toeren' bereikten we z'n huis in Newton Abbot. Ian Houston zat al voor de deur te wachten en begroette ons. Er werd direct voorgesteld om wat te gaan eten bij de Italiaan, er moest een uitstekende in het dorp zijn.

Na het eten werd besloten om nog naar de club in Paignton te gaan. Het rijgedrag werd niet alleen tentoongesteld als ik achter Paul reed, met dezelfde snelheid als die middag stoven we weer naar Paignton.

Het was weer prettig om een heleboel oude bekenden te ontmoeten en met ze te spreken. Men vond het erg jammer dat er zo weinig Nederlanders bij de kampioenschappen aanwezig waren. Er zat niets anders op dan me te excuseren voor jullie, ja, jullie die thuisbleven.

Om een uur of elf vertrokken we weer naar huis. Het was niet prettig om op een onverlichte weg aan de verkeerde kant van de weg te rijden. Nu hoefde ik niet te rijden, maar de vastbeslotenheid morgen alleen te gaan, was ruim voldoende aanwezig.

Na nog wat gepraat te hebben, werd m'n slaapzak op de grond van de gang



nederlandse soloklasse organisatie

uitgespreid. Niet lang daarna viel ik als in een coma in slaap.

De volgende ochtend was de postbode zo vriendelijk een aantal brieven op mijn hoofd te deponeren, er werd namelijk onder de brievenbus geslapen. Het was zeven uur, een fanatiek bestellertje.

Gezien er geen zin meer was om te slapen werd een boek uit m'n tas gehaald en werd er geprobeerd wat te lezen.

Deze ochtend was het overbekende English Breakfast aan de beurt.

Wit brood, dit werd om er een beetje smaak aan te krijgen, geroosterd, een gebakken ei waarvan de dooier me scheel aankeek, bacon dat meer vet dan vlees was en als klap op de vuurpijl een hoeveelheid witte bonen in tomaten ketchup.

Deze combinatie was volgens Paul de reden dat de Engelsen zo goed zeilden. Deze ochtend nam ik me voor, me de gehele week goed te doen aan zo'n vreselijk ontbijt en te zien wat de resultaten zouden zijn aan het eind van de week.

Op 'The Green' was het al een drukte van belang. Weer een aantal oude bekenden ontmoet.

Allan Burrell stond bij de boot die hij aan mij uit zou lenen. Een praatje en een kijkje in zijn nieuwe Solo. Wat er hiervoor al gezegd werd, werd weereens beaamd: iedere Engelse Solozeiler bezit minimaal twee boten. Zijn nieuwe boot zag er uit als een plaatje.

De keuze uit de drie masten bleef toch een beetje beperkt: de Needle Spar van Renee had een te brede mastvoet. Er was nog een andere Super Spar die uiteraard veel te stijf voor mij was. Over bleef een samengestelde mast: een stijf onbekend ondergedeelte met daarboven de slappe helft van een slappe Needle Spar. Dit soort masten werd in Engeland een 1½ Spar genoemd.

Omdat de strandtrolley geen wieltjes had, kwam Allan met twee fonkel nieuwe aanzetten. Hier kon het dus ook niet meer stuk.

Na mijn boot opgetuigd te hebben moest er in de rij gestaan worden om alles te gaan meten. Zoals eerder gezegd: heb je een Engelse boot dan zit je tijdens de meting altijd goed. Nee, niet helemaal, aan het einde van de dag werd nog een nieuw gesneden zeil van een bekende zeilmaker afgekeurd.

M'n nieuwe Batt zeil was maximaal gesneden, vreemd omdat deze zeilmaker wilde weten welk gewicht en wat voor een mast ik had. Gezien mijn matig gewicht toch een beetje vreemd maar ja, schoenmaker blijft bij Uw leest.

Bij de familie Jongejans was er een beetje stress door de manier waarop Sijbrand z'n nieuwe zeilvalwielkje in elkaar ge(prut...)zet had. Het wielkje



nederlandse soloklasse organisatie

wilde niet draaien. Dit kwam, volgens hem, hoofdzakelijk omdat hij te veel tijd in z'n vaders boot had gestoken. Een bekende regel langs Neerlands rijkswegen luidt: Alle smoezen zijn al verzonnen. Aan het eind van het liedje werd de boot plat gelegd en het zeil zonder val naar boven getrokken. Om de gemoederen wat tot rust te brengen, besloten we eerst wat te eten bij de 'fish and chips' boer.

s'Avonds was het gezellig op de club. Ken Falcon, de nieuwe voorzitter, hield op amusante wijze een openings speech voor de WK, nee, world trophy. Vooraf hadden we hem gevraagd of hij een goed woordje voor ons wilde doen voor de verkoop van overgebleven World Cup sweaters van vorig jaar in Medemblik. Hiervan hadden we een jute zak vol.

Het zou een sweater moeten worden voor de verzamelaar.

Er werd die avond welgeteld nog één sweater verkocht, sorry Henk. Zelfs het persoonlijk aan de man brengen mocht niet helpen.

De volgende dag brak aan. Een groot probleem openbaarde zich: Trolly en boot moesten in zee geduwd worden. Helaas konden de trollys niet op het strand blijven staan vanwege het tij. Gelukkig waren er clubleden die zich inzetten voor de gehele Solovloot. Netjes werden alle trollys hoger op het strand geplaatst. Nog bedankt, heren en dames.

Deze kampioenschappen brachten waar voor het betaalde startgeld. Voordat het gehele veld een keer goed wegzeilde, werd er vier tot vijf keer gestart. Een gatestart was hier met zo'n groot veld beter op z'n plaats geweest.

Over het zeilen zal niets verteld worden daar onze geliefde redactieleden hier uitgebreid over zullen berichten. Ondanks de behoorlijke wind wilde mijn 'lease' boot niet lekker planeren zoals mijn 497, jammer.

s'Avonds werden we verwacht in het stadhuis om persoonlijk aan de burge-meester en raadsleden te worden voorgesteld. Het stadhuis was een prachtig stukje werk waarvan ons verteld werd dat het uit de renaissance was

Veel over de Solo wisten deze mensen niet. Ze beweerden dat ook Franse en Duitse deelnemers aanwezig waren. (hadden we maar voor de helft zekerheid).

Dat er alleen zomers volop werk voor de bevolking was, bleek een groot probleem voor de raadsleden te zijn. Ze gaven me de indruk er veel geld voor over te hebben om arbeidsplaatsen naar Paignton te krijgen. Dus wie zich geroepen voelt.....

Na een welverdiende nachtrust ging mijn brievenwekker weer vroeg af. Het bleek niet mogelijk te zijn hem s'avonds uit te zetten.



nederlandse soloklasse organisatie

Het zeilen ging weer als de vorige dag, hangen, hangen en nog eens hangen. Het is dan ook erg frustrerend om een oude veteraan die niet eens hangt je voorbij zien te schuiven.

Tot m'n verbazing stond mijn trolley al te wachten met een jongedame ernaast. Het bleek de schoonzus te zijn van Tony Cook, Wendy King, en zij besloot voor de rest of de week te fungeren als mijn eigen Trolley Dolly.

Die avond bespraken wij als drie musketiers samen met Tony Thresher een advertentie campagne, voor z'n bedrijf, in het Solonieuws. De redactie zal verder alles regelen over kosten en inhoud. Toch nog een klein visje verschalkt.

Dat de Engelsen dit kampioenschap erg serieus namen en geen geintjes duldden bleek de volgende dag. Solonummer 3815, het gele monster, was bezig met een 720 graden straf in het halve windse rak. In volle plané had zich een boot genesteld in het midden van de romp. Op de kant gekomen bleek er een gat in te zitten waar ruim twee hoofden in konden. Sportief als de Engelsen waren werd alles weer tijdelijk netjes gerepareerd.

Die avond was er een dans/barbecue avond voor de deelnemers. Helaas moest ik dit verstek laten gaan om nog wat zakelijke dingen met m'n Trolley Dolly te bespreken. Gelukkig waren de Jongejansjes er wel bij en deze kunnen jullie hier uitvoerig over berichten.

Zoals jullie weten kunnen mensen hardleers zijn, de 3018 presteerde het de volgende dag nog een gat achter z'n gerepareerde wond te krijgen. Bij dezelfde straf in hetzelfde rak. Het gat was nu iets kleiner, maar de boot was waarschijnlijk rijp voor de schroothoop.

s'Middags werd er naast de reparatie een kruis getekend met daarnaast de tekst: Next here.

Langzaam aan kwamen de wedstrijden ten einde, de laatste dag was prijsuitreiking in een sjiek hotel dat door de sponsor van de world trophy werd betaald.

Voorzitter Ken Falcon maakte van dit gebeuren een show. Als hij ooit zonder werk komt te zitten kan hij zo in een revue gaan optreden.

Ouwe Henk was beste Hollander en hij ontving hiervoor een fles wijn die we die avond soldaat zouden maken. (dat dit gebeurd is kan ik me niet meer herinneren).

Ondanks dat ik ruim voorzien was van loten voor Solonummer 4000 ging deze boot m'n neus voorbij. Zelfs één van de troostprijzen was niet aan mij



nederlandse soloklasse organisatie

besteed.

De volgende dag gingen wij er vroeg op uit om de weg naar Sheerness te vinden alwaar het pontje lag dat ons naar de overkant zou brengen. Het werd een lange dag met enige files in de buurt van Paignton. Het was moeilijk om als motorrijder hierin te blijven staan, maar: samen uit, samen thuis.

Een camping bood ons die avond gastvrijheid om een tent te mogen opzetten, tegen betaling uiteraard. We hadden hier een prachtig uitzicht op het Kanaal.

Een plaatselijke Engelse popgroep bezocht die avond de camping. Alle dorpen en varkensstallen liepen leeg om dit mee te mogen maken. Helaas verging het horen en zien je, dus de avond werd m'n bed al vroeg opgezocht.

Dat achterstallig onderhoud jezelf in moeilijkheden kan brengen bleek de volgende dag. Terwijl achter de Jongejansjes aan werd gereden, drong het plots tot me door dat het achterwiel van de trailer totaal uit balans was. Na gestopt te zijn bleek het zijlager van het wiel verdwenen, of er misschien wel op de camping afgehaald te zijn, wie zal het weten. Met een slakkegang gingen we verder en waren nog net op tijd om de pont te halen.

Genoeg over deze kampioenschappen in de UK. Dat het voor de Hollanders een blamage was, door met zo weinig aanwezig te zijn, nam niet weg dat dit een uitstekend geslaagde week was. Willen we deze eeuw nog een wereldkampioen produceren dan moet er in Nederland heel wat veranderen.

Brigitte Bardot. (Ton van Eck)



nederlandse soloklasse organisatie

Alkmaardermeerweek

Weinig deelname, 12 boten, maar een zonnige start van de week op donderdag. Veel zon maar geen wind, vandaar uitstel voor onbepaalde tijd. In korte broek getooid wachtte iedereen op de voorspelde wind, maar deze liet lang op zich wachten. Om kwart over drie kwam er eindelijk wind die bleef staan. De verwarring was dan ook groot toen om half vier de wedstrijden werden afgeschoten. De meeste zeilers zijn nog een rondje gaan zeilen in een zwakke, maar standvastige, wind. Jammer maar helaas.

Vrijdag was er meer wind, wel wat bewolking, maar geen regen. In een zwak windje werd de ochtendwedstrijd gevaren. In het eerste kruisrak werden er twee groepen gevormd voor de wedstrijd. Henk Gorter, Johan Geenen en Kees Bot voorop, ikzelf nog op het vinkentouw en de andere 5! die op een paar honderd meter de achterhoede vormden. Henk Gorter wist de kop te pakken en stond deze niet meer af, ondanks verwoede pogingen van Johan Geenen en Kees Bot. 's Middags was het duidelijker. Na het eerste kruisrak lagen Henk Gorter en ondergetekende enigszins afgescheiden voor het veld, dat aangevoerd werd door Johan Geenen en Kees Bot. Het tweede kruisrak liet weinig veranderingen toe, waarna Henk Gorter wat begon uit te lopen. Het laatste ruimewindse rak, wat ons van het Limmergat naar de Woude voerde, bracht Johan Geenen het tot op 10 meter achter mij, maar gelukkig voor mij wist ik nog voor de rest aan de finish te komen.

Zaterdag waren voor de sprintwedstrijden gereserveerd. Dit werd aangevuld met één van de afgeblazen wedstrijden van de eerste dag. Weer werden we door een zwakke wind voortbewogen. De eerste sprint was een duidelijke prooi voor Kees Bot, ik wist via een hoogteklap nog net voor Henk Gorter de finish te bereiken. De 413, Richard van Laar, wist nog knap voor Johan Geenen te finishen.

Tweede sprint gaf de mensen die voor een hoge klap direct na de start kozen een ruime voorsprong door een gunstige windstroom die hen linea recta naar de finish voerde. Henk Gorter 1, vóór Johan Geenen en Kees Bot. De laatste sprint was omgekeerd aan de tweede, nu waren degenen die voor de lagere kant kozen aan de winnende hand. Een sterk draaiende wind husselde de mensen vanaf de derde plaats meermalen door elkaar. Johan Geenen won,



nederlandse soloklasse organisatie

Uitslag sprintwedstrijden

1	Henk Gorter	3	1	2	8.7
2	Johan Geenen	5	2	1	13.0
3	Kees J. Bot	1	3	5	15.7
4	Sijbrand Jongejans	2	5	8	27.0
5	Pieter J. Jongejans	7	6	3	30.4
6	Erick v. Os	6	4	7	32.7
7	Rob Bos	8	8	4	36.0
8	Richard v. Laar	4	7	10	37.0
9	Lara Reuselaars	11	9	6	43.7
10	Merel Tenge	9	10	9	46.0
11	Simon Raaij	10	11	11	50.0
12	Michael Kerszemaker	DNF	DNF	DNF	57.0



nederlandse soloklasse organisatie

Het Open Nederlands Kampioenschap op het alkmaardermeer 1993

Het woordje open in de titel van dit stukje kunnen we eigenlijk wel weglaten want ondanks serieuze belangstelling uit Engeland waren er geen buitenlanders op dit kampioenschap. Ook het woord Nederlands hadden we weg kunnen laten, want op twee inschrijvers van de Braassem en Westeinder na was dit een Zaans onderonsje.

Met 16 deelnemers was dit kampioenschap slecht bezet. De kwantiteit was dan wat minder, maar de kwaliteit van het veld loog er niet om. Er waren diverse kanshebbers van wie met name Henk Gorter in de Noord-Hollandse pers als favoriet werd gezien daar hij door het winnen van de Meerweek vormbehoud had getoond. Andere favorieten waren Bas de Regt en Johan de Leeuw met hun nieuwe zeiltjes. En uit de Zaanstreek, Johan Geenen en de familie Bot.

De eerste wedstrijd op donderdagmiddag werd gewonnen door Johan de Leeuw met op de tweede plaats Johan Geenen en derde Henk Gorter.

De tweede wedstrijd vrijdagmorgen ging van start met behoorlijk veel wind maar deze zakte naarmate de finish dichterbij kwam, steeds meer in. De strijd om de eerste plaats werd in een soort matchrace duel naar de finish uitgevochten tussen Henk Gorter en Jack van Duyvenbode. Jack lag bij de laatste boei nog voor maar in een overstag duel met Henk verloor hij dusdanig dat Henk met lichte voorsprong deze wedstrijd won. Derde was Jan Bot.

Jack nam revanche door de derde wedstrijd op vrijdagmiddag te winnen voor de her intredende Jaap Knap en Johan de Leeuw.

De vierde start op zaterdag begon met uitstel daar de wind tijdens het vijfminuten sein draaide. Ook nu waaide het niet al te hard. Ook deze wedstrijd werd gewonnen door Jack die daarmee zijn leidende positie versterkte en ineens van outsider tot favoriet werd gebombardeerd. Tweede en derde waren Kees en Jan Bot.



nederlandse soloklasse organisatie

De laatste wedstrijd op zondag moest de beslissing brengen in het kampioenschap. De spanning werd nog opgevoerd door het lange wachten na een afgebroken wedstrijd bij de Valken door een winddraaing. De beide kempahnen lagen direct na de start nog dicht bij elkaar, maar Henk wist zich naar voren te knokken terwijl Jack in de middenmoot bleef hangen. De strijd leek beslist totdat Jack in het laatste kruisrak nog een ultieme poging deed. Henk Gorter wist echter een boot tussen hem en Jack te houden en werd zo met een puntenvoorsprong van 1,6 de nieuwe Nederlandse kampioen. Deze laatste wedstrijd werd uiteindelijk door Kees Bot gewonnen voor Johan Geenen en Henk Gorter.

Henk Gorter werd dus de kampioen voor Jack van Duyvenbode en als derde de wederom sterk zeilende Kees Bot.

492

Aanvulling redactie

Het ONK is al met al toch een geslaagd kampioenschap geworden, met een terechte winnaar: Henk Gorter. Ook deed het de redactie goed coryfeeën als Jaap Knap Solo 500, Marcel Cluwen Solo 491 (nb. deze boot is verschillende malen wereldkampioen geworden, Nederlands kampioen en zelfs Australisch kampioen) en Jack van Duyvenbode Solo 512 die beter als ooit zeilde, weer te begroeten.

Het was een kampioenschap met prima zeilweer en veel zon en uitstekend georganiseerd door het comité Alkmaardermeer. Het leek het kampioenschap te worden van Jack van Duyvenbode, maar een onnavolgbare Henk Gorter wist nog op het nippertje het kampioenschap voor zijn neus weg te kapen.

Johan de Leeuw Solo 514 begon zeer goed door de eerste wedstrijd te winnen maar zeilde daarna een wat ongelukkig kampioenschap (windstiltes).

Voor Kees Bot Solo 513 had de wedstrijdserie uit acht wedstrijden moeten bestaan want dan had hij vermoedelijk kampioen geworden. Want hij begon steeds sterker te varen.

Uitslag Open Nederlands Kampioenschap Solo 1993



 nederlandse soloklasse organisatie

1	Henk Gorter	3	1	6	4	1	3	19,4
2	Jack van Duyvenbode	4	2	1	1	dnf	5	21.0
3	Kees Bot	7	7	9	2	2	1	32.0
4	Jan Bot	8	3	4	3	3	4	33.1
5	Johan Geenen	2	4	5	9	5	2	34.0
6	Johan de Leeuw	1	10	3	8	7	7	45.7
7	Jaap Knap	6	5	2	10	12	11	57.7
8	Bas de Regt	5	6	8	5	9	9	60.7
9	Ton van Eck	11	11	10	7	4	8	68.0
10	Henk Jongejans	9	8	7	12	10	12	76.0
11	Chiel de Weers	13	dns	13	11	6	10	82.7
12	Marcel Cluwen	10	9	11	dns	13	14	87.0
13	Erick van Os	dns	dns	dns	6	8	6	89.4
14	Sijbrand Jongejans	12	12	12	13	11	13	90.0
15	Simon Raa	14	13	dns	14	14	16	101.0
16	Gijsbert Drewes	15	dnf	dnf	15	dnf	15	115.0



Impressies van engeland

Al veelvuldig hebben wij het Engelse Solo milieu beschreven. Om deze berichten eens goed over te brengen willen wij hieronder vertellen wat ons (de Nederlandse Solo delegatie bij de World Cup Paignton) bij een kleine Engelse zeilvereniging onder ogen kwam.

Mike Barnes, oud-voorzitter Engelse Soloklasse organisatie, nodigde ons uit om een bezoek te brengen aan zijn zeilvereniging, De Littleton Sailing Club. Deze vereniging, iets buiten London gevestigd aan een piepklein meertje met eilandjes in het midden, heeft een veld van onder meer ruim 60 Solo's. Deze zeilers hebben hier vrijwel elke week westrijden met een veld van 30 tot 40 Solo's. Daarbij heeft deze club ook nog een 20 Solo's die de nationale wedstrijden varen, voornamelijk in het zuidelijke en westelijke circuit, en slechts sporadisch de clubwedstrijden meevaren. De filosofie van onder andere Mike Barnes is dat op een dergelijk klein water met een groot aantal Solo's er een grote boot behendigheid aangeleerd wordt (veel boeien en veel overstag manoeuvres). Ook in Paignton werd deze stelling nog eens onderzocht. De Nederlanders, die qua bootsnelheid niet zo veel tekort kwamen, moesten bij boeien vaak enkele, maar als ze voorin voeren vele, plaatsen inleveren. Denk hierbij aan het 'dooddrukken' (op bakboordskoers vallen laten voor stuurboord aanvarenden) tegen de boei.

Tony Thresher

Nummer 3 in Paignton. Deze sympathieke Engelse bootbouwer liet ons enkele nieuwe Solo's zien die hij het afgelopen jaar had gebouwd: schitterende Solo's. Nederlandse Solozeilers, als je een eerste kwaliteit Engelse Solo wilt kopen, bel Tony. Taal is ook geen probleem want Tony is, heel verstandig van hem, met een Nederlandse vrouw getrouwd. Overigens een van de laatste door hem gebouwd een geheel blank gelakte boot heeft hij verkocht aan een Engelse Grandmaster Solozeiler (= 60+), dit lezen jullie goed, deze man heeft zijn boot heel toepasselijk Refresher genoemd.



nederlandse soloklasse organisatie

SOLO'S TE KOOP

Solo 264

Perfekte staat

alu. mast

trailer

Tel 02972-61606 Tel

Vr. pr. 2500,-

Solo 516

Zeer compleet

trailer

Rogier de Wit

072-124002

Vr. pr. 3000,-

Solo 323

Geheel gerenoveerd

Excelente staat

trailer

Tel 075-311345

Vr. pr. 3000,-

Solo 322

Kompleet

Wedstrijdklaar

Alu. mast

Marcel Cluwen

Tel 075-289223

Prijs i.o.

Solo 525

Hout epoxy

trailer

Lex Dral

Tel 02244-2396

Vr. pr. 7500,-

Solo 398

Polyester

incl. lorry

compleet

G. Drewes

Tel 072-112015

Solotrailer

Merk: **Pega** (verzinkt)

Reserve wiel

Nagenoeg ongebruikt

Geheel demonteerbaar

Ook geschikt als dubbeltrailer

Sijbrand Jongejans

Tel 075-281602

Prijs i.o.



nederlandse soloklasse organisatie

Beheer Solo markt

Kees Bot, Solo 513, zal vanaf heden de lijst gebruikte Solo's gaan beheren. De reden hiervoor is dat we extra aandacht gaan geven aan geïnteresseerden die een gebruikte Solo willen aanschaffen. Ook zal hij mensen, die meer over de aanschaf van een Solo willen weten, gaan adviseren. Wij denken dat dit in de toekomst zeer belangrijk voor de klasse gaat worden.

HIERBIJ ROEPEN WIJ IEDEREEN OP. Weet je een gebruikte Solo, die te koop is, informeer Kees dan. Zodat wij aan belangstellenden een ruim aanbod gebruikte Solo's kunnen aanbieden.

Kees Bot (Solo 513)
 Dorpsstraat 47
 1534 NC Oost-Knollendam
 Tel. 02982-6200

Wij rekenen op jullie medewerking

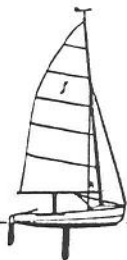
De bedoeling is dat Kees Bot zo veel mogelijk gegevens over gebruikte Solo's ontvangt, zodat hij goede adviezen kan geven. Houd er wel rekening mee dat een lijst alleen actueel blijft als verkochte boten gemeld worden, zodat ze niet meer in de lijst voorkomen.

Solozeilers:

schrijf in voor het wijnmaand evenement:

Besluit het zeilseizoen goed.

Wij rekenen op jullie deelname!



nederlandse soloklasse organisatie

UITNODIGING WIJNMAAND EVENEMENT SOLO 2 EN 3 OKTOBER 1993 ALKMAARDERMEER

3 wedstrijden, inschrijfgeld 12,50 totaal

Sluitingsdatum 26-09-1993

INSCHRIJFFORMULIER

Aan: Comité Alkmaardermeer Postbus 89, 1520 AB te Wormerveer

Ondergetekende verzoekt het jacht.....

in te schrijven voor het Wijnmaandevenement op 2-3 okt. 1993

In deklasse

Zeilnummer volgens meetbrief:.....

Naam:.....Voornaam:.....

Adres:.....

Postcode/Woonplaats:.....

Tel:.....Lid van:.....

Naam bemanning(en).....

Het inschrijfgeld.....is overgemaakt op giro 2401069

t.n.v. penningmeester C.A.M. te Wormer

Hij/zij verklaart zich te onderwerpen aan het wedstrijdreglement van de I.Y.R.U, aan de bepalingen van het K.N.W.V., aan de klasse voorschriften en aan de wedstrijd bepalingen in de aankondiging van het programma.

Deelname is geheel voor eigen rekening en risico. Het wedstrijdcomité is niet aansprakelijk voor enige schade, in welke vorm dan ook, welke direct of indirect in verband met he deelnemen aan de wedstrijden zou kunnen ontstaan.

Handtekening:

Datum:

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

