



# Solo

## Bulletin

### Inhoud

Van de redactie .....	1
Van de voorzitter .....	1
Wintertraining .....	2
World Trophy 1997 in Looe .....	2
Lustrum Evenement Solo 35 jaar .....	10
Gevonden Voorwerpen .....	13
Tweedehands botenlijst .....	13

### Van de redactie

De redactie voert haar taak met plezier uit en dit wordt vergroot door het ontvangen van leuke en/of informatieve stukjes tekst en/of foto's.

Gaarne (flop) opsturen naar:

Riekus de Vries  
Vreelandseweg 15  
1393 PC Nigtevecht

### Van de voorzitter

Beste Solozeiler,


Op het moment dat ik dit stukje schrijf is de herfst duidelijk begonnen. Wind en regen geselen de ramen, de verwarming staat aan.

De eerste frisse winden waren tijdens het Lustrum-evenement te voelen. Een evenement dat zeer geslaagd genoemd mag worden. De opkomst was groot. Met name de huidige Solozeilers waren sterk vertegenwoordigd, maar ook een leuke groep oud-zeilers was present.

Op zaterdagmiddag is een kampioenenwedstrijd verzeild. Hierbij is het begrip kampioen wellicht wat ver opgerekt. Iedere oud-zeiler nam deel. Opvallend was, dat voorin niet alleen de kampioenen van meer recente datum te vinden waren. Deze wedstrijd is gewonnen door Mark Tichelaar.

Op zaterdagavond is er door de Kaagsociëteit een

barbecue verzorgd. De benaming barbecue deed deze maaltijd eigenlijk te weinig eer aan, het was werkelijk perfect verzorgd. Bij de koffie zijn door Jan Bart Lucas 8 mm films over de Soloklasse rond 1970 vertoond en van commentaar voorzien. Dit viel in zeer goede aarde.



**TONY  
HRESHER**  
BOATBUILDER  
Repairs Foils Spars Sails

**Builder of Championship winning Solos**

**Results 1996**  
Worlds 1st Nationals 1st Inlands 2nd  
Sea Series 1st Midland Area 1st

**The Thresher Solo is the fastest, the stiffest and remains at least £1000 cheaper than its competitors. Genuinely ready to sail at £3600 incl. of an EDGE SAIL, there is no other sensible choice**

*For all your Solo requirements contact Tony Thresher*  
93 Eaton Road, Appleton, Abingdon, Oxon OX13 5JJ  
Tel. 01865-863595

Het is opvallend dat de klasse bij de zeilers van toen ook nu nog sterk leeft. Een van hen, Robert van Werkhoven, heeft inmiddels weer een Solo aangeschaft.

Bij de wedstrijden voor de huidige zeilers kwam Tjebbe Swart als winnaar uit de bus.

Ik heb kort geleden het rigoureuze besluit genomen om te stoppen met het klassebestuur en Solozeilen. Inge en ik willen met onze Marieholm ruimer water opzoeken. Op ruim water bij ons in de buurt wordt helaas niet in Solo's gezeild. Hoewel ik er nooit vies van ben geweest om een stukje te reizen naar wedstrijdwater, verkies ik geen volledig nomadenbestaan als Solozeiler. In gedachten zag ik mijn boot al "ver-

spinnewebben". Ik heb mijn zinnen nu gezet op het worden van donateur voor het leven!

Ik denk met veel plezier aan de mooie dingen die ik in de Solo heb beleefd. De Soloklasse kent vogels van diverse pluimage. Dit trok en trekt mij er in aan. Zeilers uit alle windstreken, jong en oud, voelen zich in de klasse thuis. Gehaast voeg ik hier aan toe, dat jong en oud relatieve begrippen zijn.

De laatste jaren is er met name een opkomst van de laatste groep zeilers te zien. Een voor de continuïteit van de klasse belangrijke ontwikkeling, hoewel het een goede zaak zou zijn indien ook jonge zeilers in grotere getale met de Solo in zee zouden gaan.

Wellicht besluit ik ook zelf om weer te gaan Solozeilen als de grijze haren doorbreken, of zelfs eerder bij een wat vroeg intredende midlife-crisis. Mijn liefde voor de Solo is er groot genoeg voor.

Bij het vorige Nieuws Bulletin was een enquête-formulier gevoegd waarmee je je mening kon kenbaar maken over de plaats van de World Trophy in 1998. 29 Zeilers reageerden, een aardige respons. Telling van de stemmen leerde, dat van hen 15 zeilers Hellevoetsluis verkiezen en 14 zeilers de Braassem. De plaats voor de World Trophy 1998 blijft dus ongewijzigd Hellevoetsluis.

Voor wie deze zomer nog niet genoeg heeft gezeild of zijn zinnen heeft gezet op het winnend afsluiten van het eerste evenement van het volgende seizoen, bestaat de mogelijkheid om deze winter door te zeilen. Een groep zeilers heeft het initiatief genomen om deze winter op de Braassem een aantal trainingdagen te organiseren. Meer informatie hierover lees je elders in dit Nieuws Bulletin.

Dit najaar zal de ledenvergadering gehouden worden. Hierover ontvang je nog een afzonderlijk Nieuws Bulletin.

Veel groeten,  
Govert Ramselaar

### **Wintertraining op de Braassem**

In de maand november organiseert de Watersportvereniging Braassemmeer op zaterdag en zondag wintertrainingen. Voor de eerste weekenden zijn we

erg laat, maar bij voldoende reactie valt er voor de laatste twee weekenden nog wat te regelen. Kosten bedragen 25,- per dag.

Interesse: bel Rickus de Vries 0294-253006

### **World Trophy 1997 in Looe**

#### **23 juli Woensdag**

Om 4 uur in de ochtend stonden we op om op weg te gaan naar de veerpont nadat de trailer nog een laatste maal gecontroleerd was, de masten bovenop de dubbeltrailer gemonteerd waren en aan de agenten van een passerend politiewagen uitgelegd was dat wij er op dit vroege uur toch echt niet op uit waren om er met andermans eigendommen vandoor te gaan.

We vertrokken om kwart voor 5 uiteindelijk richting Hoek van Holland. In tegenstelling tot een paar jaar geleden belandden we niet in België. Ditmaal hadden we de computer door middel van een routeplanner de kortste weg naar de veerpont laten bepalen. Helaas nam de planner de 'kortste route' nogal letterlijk en loodste ons dwars door een aantal kleine dorpjes heen. Op een voor ons onverwacht moment zagen we ineens de bordjes van de veerpont voor ons en kwamen daar toen vrij snel aan.

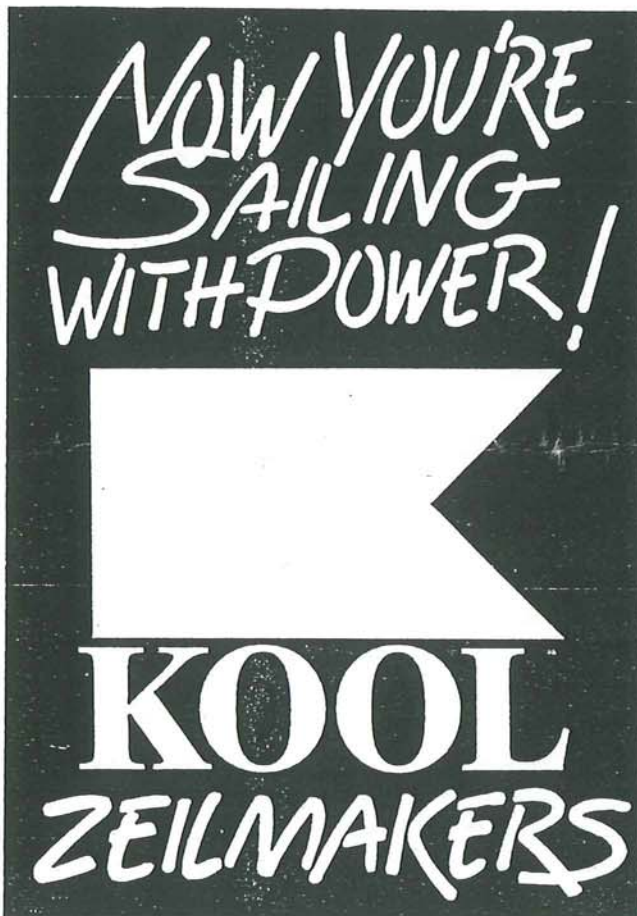
Bij de pont kwamen we Ton van Eck tegen die ervoor gekozen had om te vertrekken zonder mast, zeil en giek. Deze attributen zouden hem tegen niet geringe vergoeding overhandigd worden door Greg O' Brien. Buiten het feit dat Ton er tijdens de overtocht in slaagde om zich op te sluiten in het toilet verliep de overtocht voorspoedig en naar wens. Alleen het feit dat voor een uiterst karig ontbijt op het schip toch 18,50 neergeteld moest worden stelde ons zuinige Hollanders wat minder tevreden.

Om ongeveer 10:00 (Engelse tijd) belandden wij in Engeland (Harwich) en reden meteen een flink stuk over de Engelse snelweg, boven Londen langs waarna wij de M4 paktten die ongeveer evenwijdig met de zuidelijke kustlijn loopt. Het rijden in Engeland is altijd weer een bijzondere aangelegenheid. Doordat er constant heuvel-op-heuvel-af gereden wordt worden automobilisten constant in de gelegenheid om de nabijgelegen natuur te bekijken en te bewonderen; voor wie nog nooit in Engeland is geweest: de natuur



is echt prachtig!

Helaas is het nogal gevaarlijk om al te veel op de natuur te letten. De Engelse infrastructuur is namelijk niet bepaald logisch opgezet. Invoegstroken zijn vaak niet aanwezig waardoor automobilisten de keuze hebben om of blind in te voegen met alle gevolgen van dien of (en dit is de meest gebruikelijke methode) zo ongeveer stilstaand in te voegen. Geloof mij; het is



ZUIDEREIND 4 - 3741 LG BAARN  
TELEFOON EN FAX 035 - 5424284

niet prettig om met 120 kilometer per uur aan te komen rijden en dan iemand vlak voor je te zien invoegen. Bij rustplaatsen naast de weg maakt men het nog bonter door deze (korte) plaatsen te situeren op hellingen van tegen de 14 procent. De ongelukkige die hier zijn rust neemt zal heel wat moeite hebben om de helling überhaupt nog op te komen.

De reis door Engeland ging redelijk vlot. Na het

passeren van Swindon (ergens in de buurt van Bristol) zochten wij een camping op. De tenten werden opgezet. De betaling voor de overnachting zorgde voor enige problemen. Ton was er van overtuigd dat hij (nadat zijn 20 pond vele malen tussen hem en de campinghouder heen en weer was gegaan) dit biljet weer in zijn eigen portemonnee had gestoken om op een andere manier te betalen, waarna hij tot zijn stomme verbazing 14 pond wisselgeld in zijn handen gedrukt kreeg. De beheerder bleek er na de terechtwijzing van Ton overtuigd van te zijn dat hij het correct had gedaan, waarna Ton er niet te beroerd voor was om de 14 pond achterover te drukken; want: wie niet horen wil...

#### 24 juli Donderdag

We waren al veel verder gekomen dan oorspronkelijk het doel was geweest van de eerste dag. We waren nu zo'n 3 uur verwijderd van ons einddoel Looe. Eerst moesten we een korte regenbui afwachten waarna we vertrokken richting Looe. Onze route had ons om Plymouth geleid. Na een aantal rijuren kwamen we op een rotonde terecht waar een bord aanwees "Plymouth, Looe". We volgden de afslag en kwamen terecht op een snelweg die terugleidde naar Plymouth. De vermelding 'Looe' was plotseling niet meer terug te vinden op de borden. Onze angst dat we slachtoffer waren van een van de onvolkomenheden van het Engelse wegennet bleek een paar kilometer later ongegrond te zijn. Plotseling door er namelijk (midden op de snelweg!!!) een afslag op richting het plaatsje Looe; om de afslag te kunnen nemen moesten wij over de snelweg-banen van het ons tegemoetkomend verkeer.

We reden over een smalle geasfalteerde weg met twee rijbanen (een voor heen en een voor terug) Aan beide zijden van de weg was pal naast de weg een muur van anderhalve meter geplaatst. Door alle bochten en heuvels in de weg was het overzicht voor de bestuurder tot zo ongeveer nul gereduceerd dus werd er voor iedere bocht snelheid geminderd. Uiteindelijk bereikten wij het stadje en stopten met de auto pal voor een uiterst smal winkelstraatje. Uit berichten uit Engeland hadden we begrepen dat we door een smalle winkelstraat naar de boulevard moesten rijden; de letterlijke tekst van dat bericht luidde ongeveer: 'op het moment dat je ervan overtuigd bent dat je verkeerd rijdt dan ben je op de goede plek gearriveerd'.



Een korte navraag aan de toeristen aldaar leverde op dat we inderdaad de winkelstraat in moesten. Ik stapte uit en liep voor de wagens uit om in de gaten te houden dat zij niets zouden raken. Terwijl alle hindernissen genomen werden dook het volgende probleem op: een tegenligger. Na verwijdering van diverse reclameborden van de plaatselijke winkeliers werd ook deze hindernis genomen waarna we de boten konden plaatsen op de boulevard. Volgens de 'Beachmaster' was er al een Engelse solozeiler voor ons gearriveerd; zelfs hier werden we dus verslagen door de Engelsen. Van Nederlandse zeilers was nog geen sprake. Dit was des te meer een verrassing omdat Siem Raa met zijn familie al op 21 juli was vertrokken en na een overnachting in Oxford, waar zij de Tresher Solo voor Christian op zouden halen, richting Looe zouden gaan.

#### 25 juli Vrijdag

Een uitermate rustige dag. Aangezien we veeel te vroeg in Looe gekomen waren was het oorspronkelijke plan om de bezienswaardigheden rond Looe te gaan bekijken. In het clubhuis van de plaatselijke zeilclub was ons dat echter afgeraden door een lokale zeiler. Volgens eigen zeggen was er namelijk niets in de directe omgeving van Looe van grote culturele waarde. Zelfs het bier in de plaatselijke cafés stak (nog steeds volgens eigen zeggen) schraal af tegen het bier dat te verkrijgen was in de Nederlandse en Duitse cafés.

Als gevolg hiervan besloten wij om na het middaguur de familie Raa in Polperro te bezoeken. Zij hadden ons voor hun vertrek het adres gegeven van de twee caravans die zij hier hadden gehuurd. Eenmaal aangekomen zagen wij de dubbeltrailer al staan. Na gezamenlijk de Tresher Solo bezichtigd te hebben vertrokken we weer richting Looe. Siem en Christian reden in hun Opel Sintra met dubbeltrailer voor ons uit om ook hun boten op de boulevard te plaatsen. We werden er door hen nog even op attent gemaakt dat Europese koplampen het Engelse verkeer verblinden. De oplossing bleek te zijn om 1/6 deel van de lamp af te plakken. Op de boulevard bleek dat er een aardige toestroom van Solo's op gang was gekomen.

Tijdens de maaltijd in het campingrestaurant werd ik ineens verrast een kreet van Sijbrand:  
'Hee, die man lijkt wel op Johan'

'Welnee, dat is de man die ons op de camping heeft gelaten'

Gedrieën zaten Ton, Sijbrand en ik te staren naar de man die daar aan kwam lopen.

'Het is hem wel' hoor ik een kreet. En even later komt een grijnzende Johan binnen. We wachten af tot Johan een maaltijd naar binnen heeft gewerkt waarna hij ons uitlegde dat de reis van Dover naar Looe erg voorspoedig ging.

Die avond zette Johan zijn tent op. Op zijn eigen uitdrukkelijk verzoek staken wij geen vinger uit bij het opzetten van de tent. Geen geheel onverstandige zet als bekeken wordt welke hulpvaardige handen op dat moment om hem heen stonden. Kreten van bewondering van de (splinternieuwe) prachtige tent en over het vakkundig opzetten ervan vliegen op een (inmiddels) geërgerde Johan af totdat midden in de nacht de tent naar behoren staat. Op dat moment wordt Sijbrand op zijn schouders getikt. Michiel Steltenpool is gearriveerd. Na het kampioenschap J24 dat hij heeft gevaren in Plymouth heeft hij diverse campings rond Looe afgezocht om de 'Nederlandse Solozeilers' te vinden. Ook hij plaatste zijn tent naast de andere 3 Nederlandse tenten.

#### 26 juli Zaterdag Meetdag

Zoals iedere ochtend begon de dag met regen. Met enige vrees zagen Sijbrand en ik dit aan omdat in voorgaande dagen al bewezen was dat onze oude tent niet meer waterdicht was. De buitentent filterde het neerkomende regenwater waarna het water druppelde op de binnentent. Tot onze grote blijdschap bleek dat, alhoewel deze binnentent steeds vochtiger werd, het water langs de stof naar beneden liep en er niet meer dan een klein gedeelte uiteindelijk in de tent kwam. De rest van de dag bleef er dreiging van regen.

Een meetdag in Engeland is altijd een bijzondere gebeurtenis. De meters meten het gewicht van de boot (zonder zwaard) de vorm van roerblad, roerkop en zwaard alsmede de zwarte banden op mast en giek, de plaatsen van de zeillatten, de lengte van het zeil bij iedere zeillat en de lengte van het achterlijk. Na veel gezwoeg werd uit de diverse boten het zwaard verwijderd. Voor veel mensen (inclusief mijzelf) is het verwijderen van het zwaard niet het meest geliefde werkje. De voornaamste reden hiervoor is de wetenschap dat dit zwaard ooit ook terug geplaatst moet



worden met alle problemen van dien.

Met enige vrees wachtte ik de meting af omdat men twee jaar geleden al de roerkop van mijn Lovett roer uit 1979 had afgekeurd. Weer bleek dit het struikelblok te zijn. Alhoewel het roerblad in orde was bleek de kop van het 4 kilo wegende roer 1 inch te laag te zijn. De meters hadden medelijden en lieten het gebruik van dit roer oogluikend toe. Dit gebeurde echter alleen na de belofte dat er binnen twee jaar een Engels roer aangeschaft zou worden dat zou voldoen aan de regels. Helaas voor de meters echter kosten roeren geld en beloftes niet.

**HUNT SAILS**



**1995 RESULTS:**  
**WORLD TROPHY**  
**UK NATIONALS**  
**UK INLAND NATIONALS**

To find out how Hunt Sails can make you faster, Contact James Hunt at the Loft

**James Hunt Sails**    The Loft, 110 Coast Road,    Telephone  
 West Mersea, Colchester,    0044-  
 Essex, CO5 8NA    1922 55503  
 United Kingdom

Het toestaan van dit roer verbaasde mij niet erg omdat ik al had gezien dat de Engelse boten vaak totaal niet aan de regels voldeden. Bij gewichtsmetingen op de boulevard met een gekalibreerde(!) weegschaal werd bij menig Engelse Solo gewacht tot de wind opstak waardoor Solo's van oorspronkelijk 69 kilo voor korte tijd 71 kilo wogen en derhalve bliksemsnel goedgekeurd werden. Tijdens de meting keken wij Nederlanders onze ogen uit naar de veelal splinternieuwe Solo's die voorzien waren van prachtige roeren en zwaarden. Over het volledige roer en zwaard wordt tegenwoordig een laag kunststof aangebracht (epoxy?) De achter- en voorrand (ca. 1 cm) bestaat daarbij ook nog eens uit pure kunststof. Volgens de Engelsen is dat echter allemaal toegestaan; ik heb daar echter mijn twijfels over. Volgens mij is het gebruik hiervan namelijk nooit door de Engelse ledenvergadering goedgekeurd maar wordt het oogluikend toegestaan.

Na de meting maakten Sijbrand, ik en Michiel van de gelegenheid gebruik om even te gaan zeilen op de zee. Opmerkelijk was dat de wind ontzettend schiftte. Dit werd hoofdzakelijk veroorzaakt door de aanwezigheid van Looe Island. Waarschijnlijk zou deze invloed van het eiland ook in de wedstrijden te merken zijn. Ook werd al duidelijk dat niet het zeilen op zee een beroep op de conditie zou doen maar het slepen van de trollies door het mulle zand. Diverse toeristen maakten er namelijk een gebruik van om het strand tussen de zee en de boulevard (waar de boten geplaatst moesten worden) te bezaaien met kuilen. Als je dan ook nog eens een Solo naar boven moet trekken tegen een helling van ca. 30 graden om op de boulevard te komen dan besef je dat je een gevulde zeildag hebt gehad.

Het avondmaal werd genoten in een Italiaans restaurant. Op de menulijst ontdekten wij dat er geen gerechten met vlees te krijgen waren; het bleek dus een vegetarisch restaurant te zijn. Ineens dook er een Engelse Solozeiler op die bij ons aan tafel kwam zitten. Gedurende het gesprek bracht Carl Sullivan naar voren dat zijn boot stond naast een beer van een Hollander met een snor. Onze eerste gedachte was onze halve snor Ton. Ondanks het feit dat Ton verbaal toch wel in staat moet worden geacht om iemand het een en ander op de mouw te spelden was het toch onaannemelijk dat hij hiermee weg zou komen. Na veel denkwerk realiseerden wij ons dat Siem Raa werd bedoeld.

's Avonds was er de briefing. Gordon Barclay (de voorzitter van de Engelse Soloklasse) maakte van de gelegenheid gebruik om de Nederlanders nog eens extra uit te leggen hoe er met tally's omgegaan moest worden. Hij was de problemen die hier 2 jaar geleden door waren ontstaan waarschijnlijk nog niet vergeten. Die avond kwamen Govert en Inge aan die de 507 en de Sunfish op de boulevard plaatsten. Govert was er in geslaagd om in 1 dag naar Looe te rijden. Voor diegenen die nog niet met het fenomeen te maken hebben gehad: een tally is een plaatje waarop het nummer van een bepaalde zeiler staat. Iedere wedstrijdzeiler heeft zo'n plaatje met zijn eigen nummer erop. Voordat een zeiler het wedstrijdwater opgaat moet hij dit plaatje van een tallybord halen en in een emmer deponeren waarop staat 'I intend to race'; nadat hij van de wedstrijd terugkomt moet hij



het plaatje dan overhevelen naar een andere emmer waarmee hij aangeeft hij weer veilig op wal is aangekomen.

### **27 Juli Zondag De eerste wedstrijddag**

De start was gepland om 13:00 uur. Dit in verband met de opkomende zeewind. Er was zeer weinig wind 2-3. Ik koos voor een lage start evenals Johan, Michiel, Christian en Siem Raa. Dit bleek de goede kant te zijn. Na het eerste rak lag Michiel begin 30 en Johan en ik tussen de 35 en de 40. In het vervolg van de wedstrijd vielen Michiel en ik een stuk terug en kwamen Sijbrand, Ton, Christian en Piet van der Heide langzaam opzetten. Het was moeilijk varen omdat de wind niet constant was en amper sterk genoeg was om de Solo's behoorlijk door de golven te laten komen. Ik fladderde vrolijk naar achteren door een aantal verkeerde klappen en kwam bij Govert in de buurt te liggen die de omgekeerde route volgde en aan een zeer geslaagde eindsprint bezig was. Johan was eerste Nederlander pal gevolgd door Michiel, daarachter eindigde Sijbrand als derde Nederlander.

### **28 juli Maandag De tweede wedstrijd**

De wind bleef uit, ook de verwachte 2-3. Deze dag waren er 2 wedstrijden gepland volgens een trapezium baan. om 15:00 uur werd besloten om 1 start om 16:00 uur te maken en de 2e wedstrijd naar de volgende dag te verplaatsen.

Er was opnieuw erg weinig wind, zelden genoeg om op het zijdek van de boot te gaan zitten. Golven waren er echter wel waardoor het zeilen erg moeilijk was. Ik startte ditmaal in het midden omdat ik gemerkt had dat bij de 1e wedstrijd veel Engelsen in het midden over de lijn voeren voor het startsein was gegeven. Op die manier was voor het startschip niet te zien wie er te vroeg startte, en aangezien er geen herstart volgde was dit in de eerste wedstrijd voor veel zeilers gunstig.

Weer was de groep in het midden te vroeg weg; en weer mochten de zeilers doorvaren. Ongeveer rond de 40e plek kwam ik bij de bovenboei. Johan, Sijbrand, Ton en Michiel lagen voor mij. Het zag er naar uit dat dit een goede dag zou worden voor de Hollanders. Johan en Sijbrand verloor ik uit het oog. Ik, Michiel en Ton verloren steeds meer terrein terwijl Christian en Govert uit geslagen positie terug kwamen. Zo werd het uiteindelijk een onderlinge strijd

tussen een groep Nederlanders. Het pleit werd beslist na een voor-de-winds rak. Ik lag even voor Michiel die ruimte moest geven aan een Engelsman bij het rondenvan de boei. De Engelsman rondde de boei echter niet meteen maar voer een stuk rechtdoor. Michiel had dat niet verwacht en geep. Via een handige manoeuvre ontweek hij de Engelsman (die veeel te veel ruimte had opgeëist bij de boei) en belandde in een groepje Engelsen waar ook Govert en Ton in lagen. Tot mijn grote blijdschap kon ik uit het groepje blijven en liep weg. Christian bleek die dag niet te pakken te zijn en finishte voor mij evenals Michiel. Hij had er echter de hulp voor nodig van een onnozele Engelsman die een loefduel aanging. Dat hij zo 5 plaatsen verloor scheen hem niet te deren. Siem verbeterde zijn laatste plaats van de vorige dag en steeg zodoende in het klassement.

### **29 juli Dinsdag De derde en vierde wedstrijd**

De wedstrijd werd weer enige tijd uitgesteld waardoor er weer 1 wedstrijd gevaren zou worden. Er werd gezeild in windkracht 4-5. Door de meeste Nederlanders werd deze wind met grote vreugde begroet. Ton voer tot verbijstering van Johan pal voor de start halve wind boven het hele veld langs dat zich gereed maakte voor de start. Het startschot ging en Michiel was, zoals het hele evenement, bij de eersten weg. Ik lag bij Sijbrand in de buurt.

De wind draaide flink waardoor het veld, eerder als verwacht, de boei aan-de-wind kon belopen. Een deel van de zeilers had de boei door deze winddraaiing echter al overvaren en moest hierdoor halve wind (over stuurboord) naar de boei toe. Op een bepaald moment had ik de boei via een stuurboordslag bijna bereikt en lag hier nog 2 meter onder. Een Engelsman die echter halve wind over stuurboord naar de boei voer drukte zich (onterecht) tussen mij en de boei MAAR VOER RECHTDOOR terwijl hij natuurlijk door de wind had moeten gaan om de boei te rondenvan. Dit zorgde voor problemen toen een groep zeilers, die na een lage stuurboord klap nu over bakboord de boei iets overvoeren, aan kwamen zeilen. De Engelsman boven mij voer echter al schreeuwend halve-wind door terwijl ik besepte dat hij mij zo dwong om een botsing te maken. In een flits zag ik echter dat er twee rijen Solo's waren die over bakboord naar de boei voeren; ik gooide mijn zeil los en voer ruime wind tussen de twee rijen door, waarna ik achteraan de rij weer aansloot. Hierbij werd ik door



een verbijsterde Sijbrand gadeslagen. Achteraf hoorde ik dat hij ervan overtuigd was geweest dat ik bij de botsing (de klap heb ik niet eens gehoord!!!) betrokken was geweest.

Deze situatie had mij echter zo'n 15 plaatsen gekost en in plaats van 25e ging ik dus als 40e de boei rond. Maar goed: schade is erger.

Het aansluitende halve-windse-rak gaf Johan de gelegenheid om zijn mislukte start en kruisrak te doen vergeten om daarna mij en Sijbrand te passeren. Govert, Piet en Christian lagen toen al ver achter. Johan haalde uiteindelijk Michiel net niet meer in. Ton was tijdens deze wedstrijd naar de kant gekeerd en kwam het verdere kampioenschap niet meer in actie.

De tweede wedstrijd werd gevaren met windkracht 5 (vlagen 6). Christian lag ongeveer halverwege het veld, en hiermee alleen achter Johan en Michiel voor wat betreft de Nederlanders. Hij besloot echter te stoppen vanwege de harde wind. De vlagen werden steeds krachtiger. Ik lag voor Sijbrand en pal naast de 3173. De 78(!)jarige zeiler van deze boot had mij al meerdere malen geïrriteerd omdat hij zo ongelofelijk hard gaat in halve-windse rakken. Nu besloot ik echter dat ik hem er niet langs zou laten. Ik kopieerde zoveel mogelijk zijn pomp en sturbewegingen en wist zo voor hem te blijven. Tot mijn grote verbazing zag ik aan het einde van het rak echter dat alle zeilers die aan het begin van het rak pal achter ons hadden gelegen nu zo'n 150 meter verloren hadden. Mijn stellige overtuiging dat nu de wedstrijd ten einde was en er gefinisht zou worden bleek ongegrond te zijn. Het comité had besloten om deze tweede wedstrijd (in tegenstelling tot de eerste) een volledige baan te varen (driehoek-lus-driehoek-lus).

Het kruisrak na het halve-windse rak was desastreus. Mijn klap omhoog bleek volledig verkeerd te zijn. Sijbrand maakte in een klap zijn achterstand volledig goed en kruiste voor mij. Toen begon de wind toe te nemen. Met de nodig moeite wist ik in de vlagen overeind te blijven en de Solo op snelheid te houden. Sijbrand had mij echter al snel verlaten en stoomde met ijzingwekkende snelheid naar voren. Ik denk dat hij in dat rak wel 20 boten is gepasseerd.

Uiteindelijk kwam hij terecht bij Michiel. Samen streden zijn in het kruisrak daarna naar de finish tegen elkaar. De andere zeilers schenen de strijd toen al opgegeven te hebben omdat zij samen de ene na de

andere zeiler passeerden. Piet bleek eindelijk ook los gekomen te zijn. Alhoewel de plotseling opkomende vlagen ook hem geen goed hadden gedaan wist hij er een mooie 45e stek uit te slepen. Johan was andermaal eerste Hollander, voor Sijbrand en Piet. Michiel was oorspronkelijk 1 plaats achter Sijbrand geëindigd maar had helaas vergeten om zijn tally in de hiervoor bestemde emmer te deponeren. Helaas leidde dit tot diskwalificatie. De 78 jarige Engelsman, die overigens die wedstrijd voor mij eindigde, is overigens een oud olympisch zeiler.

Aangezien het tally systeem al in eerdere World Trophy's voor problemen heeft gezorgd worden al meteen woeste plannen gemaakt voor de Trophy in Holland. Zo zal er een metalen kist met een sleuf gemaakt worden waar iedere zeiler voor aanvang van de wedstrijd zijn tally moet deponeren. Engelsen zullen dan voorzien worden van grotere tallys die met geen mogelijkheid door de sleuf passen. Tevens werd de mogelijkheid geopperd om de tactiek te volgen die Kees Bot op het Alkmaardermeer tot razernij dreef. Op het moment dat Kees namelijk indertijd als nummer een op de boei af voer werd die door het comité vlak voor zijn neus weggeplukt om daarna weer neergezet te worden voor de neus van zeilers die ver achter hem lagen. Weinig fraaie ideeën maar wel een leuk tijdverdrijf natuurlijk!

### 30 juli Woensdag De vijfde wedstrijd

Weer aardig wat wind, toenemend in de loop van de dag. De start werd op tijd gegeven. Meteen was er echter verwarring omdat er 2 schoten gegeven werden. De vorige dag was er na het geven van twee schoten een herstart geweest. Nu bleek echter dat het comité een fout had gemaakt. Ik ging desondanks terug naar de start en keek over mijn schouder naar de groep doorzeilende Solo's. Een moment dacht ik dat er geen herstart zou zijn. Toen zag ik een aantal zeilers uit de kopgroep ook terugkomen. Daar bleef het echter bij.

Ik lag alweer bij de startlijn toen ik de terugkomende zeilers de zeilen zag aantrekken om weer in de richting van de bovenboei te gaan. Twee vloeken en een ruk aan de schoot later lag ik ook weer op snelheid in de richting van de bovenboei. Om de een of andere onbegrijpelijke reden werd er geen herstart gegeven. Later hoorde ik dat onder de teruggekomen zeilers Geoff Carveth zat. Ook Michiel (die met Carveth



mee startte) kwam terug. Zij aan zij voeren zij terug naar de startlijn tot Michiel aan hem vroeg of hij zeker was van de herstart. Het ontkennende antwoord van Geoff Carveth leidde ertoe dat zij weer naar de bovenboei voeren. Het ongelooflijke van het verhaal is dat hij in die wedstrijd toch weer 7e werd!

Voor mij was de wedstrijd gezien. Tegen alle logica in kwam ik weer helemaal terug in het veld, maar eindigde toch maar iets voor de achterhoede. Helaas is mij dus ontgaan hoe het met de andere zeilers is gegaan. Achteraf bleek dat er officieel 3 schoten worden gegeven bij een herstart. Gezien de ontstane verwarring (mede veroorzaakt door de herstart van de vorige dag waarbij 2 schoten werden gegeven!) had er natuurlijk een herstart moeten zijn. Een blunder van het comité die vergaande gevolgen had kunnen hebben voor het kampioenschap.

Bij Siem ging de neerhouder kapot. Ondanks dat kon hij de wedstrijd wel uitvaren.

**31 juli Donderdag De zesde wedstrijd**

Govert nam een dag vrij om met Inge naar Lands End te gaan waar zij een aantal monumenten zouden gaan bekijken. Over de wedstrijd weet ik weinig te melden. Ik had een slechte start en kwam er niet meer aan te pas. Piet en Christian lagen een stuk voor mij. Sijbrand en Michiel vochten weer een tweestrijd uit die ditmaal gewonnen werd door Michiel. Gezien het feit dat hij ditmaal wel de tally in de hiervoor bestemde emmer had gedaan mocht hij zijn plaats behouden. Bij Siem Raa was het schootblok losgesprongen waardoor hij moest opgeven. Hierdoor kon het comité demonstreren hoe professioneel men hier de

veiligheid van de zeilers waarborgt. Siem werd bliksemsnel bereikt door een reddingsboot en naar de kant gesleept.

**1 augustus Vrijdag De zevende wedstrijd**

De laatste wedstrijddag was er tegen alle verwachtingen in niet veel wind. Door de verwachting waren vele zeilers niet meer het water op gegaan. Ook John Daniels bleef op land. Sijbrand en ik kregen nog een routebeschrijving van hem naar zijn 'cottage'. Zodoende beloofden wij hem om voor ons vertrek naar Nederland nog even bij hem langs te gaan.

Er was net genoeg wind om op het zijdek te kunnen zitten (3 Bf) Pal na de start draaide de wind en ontstond er veel plaatselijke wind. Degenen die pal

boven het midden waren gestart c.q. geklapt kregen een grote voorsprong. Harvey Hillary lag ca. 200 meter voor en Geoff Carveth lag 150 meter voor op de nummer 3. Hier kwam de rest van de wedstrijd geen verandering meer in. Sijbrand maakte een zeer goed start mee en ging bij de eerste 25 de bovenboei om. Johan maakte alweer een slechte start mee en

Een Solo zeiler weet wat het beste is!

Zeilers: ULLMAN SAILS

hyde sails

Masten - giek - spibomen: PROCTOR MASTS, SUPER SPARS

Zwaarden & Roeren: RONDAR FOILS, KIVI STYLE FOILS

Trailers: PRONTO

Dekzeilen: Bruce Banks

Starhorloges: MEMOTIME

Combinatie trailers, Hellingwagens

Boven en onderdekzeilen, Roerhoezen

Aluminium Roerkoppen, Gelagerd Beslag, Servo & Elvstrom Zelflozers, Zeilkleiding

**martin van leeuwen**  
 GOUDA HOLLAND  
 p.o. box 401, 2800 AK Gouze  
 showroom & werkplaats:  
 Zoutmansweg 42a, Reeuwijk

tel: 0182 - 394730  
 fax: 0182 - 393806

OLYMPIC & INT. BOAT SPECIALIST

moest in de halve-windse rakken weer vele goed maken. Dit lukte maar ten dele.

Govert ik en Christian starten iets boven het midden van het veld. dit bleek een goede keuze te zijn. Govert zeilde zichzelf gedurende de wedstrijd steeds meer naar voren. Uiteindelijk werd Sijbrand in de wedstrijd eerste Nederlander, Govert tweede Nederlander en Johan (1 plaats achter Govert) derde Nederlander. Piet van der Heide had de wedstrijd voor gezien gehouden nadat hij na het eerste kruisrak op een uitzichtloze plaats lag.

Ik leverde nog volop strijd met Christian Raa die voor de laatste wedstrijd 4 punten voor mij lag. Tot onze



niet geringe verbazing haalden wij gezamenlijk Michiel weer bij. Het werd een lange strijd tussen drie Hollanders. Michiel had problemen om zijn boot op snelheid te houden en maakte daarom in het laatste rak naar de finish steeds verdedigende klappen naar Christian die van ons drieën de meeste bootsnelheid had. Zo zeilden we langzaam omhoog naar de finish. Ik koos er niet voor om zo verdedigend te varen omdat er pal achter ons een enorme groep Solo's zeilde die in tegenstelling tot ons drieën eerst een hoogteklap hadden gemaakt en nu over stuurboord naar de finish voeren. Het was zonder meer duidelijk dat ik beter 2 Nederlanders voor kon laten om 20 Engelsen achter mij te houden. Tot ieders verbazing bleek het allemaal heel anders uit te vallen. Christian en Michiel kwamen in een gebied terecht met veel minder wind waardoor ze plaatsen verloren. Ik kon nog net voor de aanstormende groep Solo's over de finish gaan waarna Christian drie plaatsen achter mij finishte. Michiel verloor heel veel in die laatste klap; en dat terwijl hij 200 meter voor de finish nog op mijn spiegel lag.

Sijbrand bleek 12e te zijn geworden en had vele aanvallen van fanatieke Engelsen moeten afslaan die perse voor de eerste Hollander wilden zijn.

Geoff Carveth bleek uiteindelijk de World Trophy gewonnen te hebben. Johan Geenen ontving als beste Nederlander ook een prijs en maakte hierdoor duidelijk dat hij de terechte Nederlands Kampioen is.

### 2 augustus Zaterdag

Die ochtend vertrokken Johan en Michiel gezamenlijk richting Dover waar zij de Hovercraft naar Calais zouden nemen. Govert zou 3 Augustus pas vertrekken. Wij vertrokken in de richting van Wales naar John Daniels. Om aan de tol van Plymouth te ontkomen besloten wij een alternatieve route te volgen: FOUT! Voor een ieder die zoiets wil proberen: begin er niet aan. Anderhalf uur hebben we moeten zweten om niet meer dan 50 kilometers over de meest schrikbarende wegen af te leggen. Maar gelukkig; uiteindelijk vonden wij de hoofdweg en raasden in de richting van de Severn Bridge.

John Daniels bleek te wonen in een achtergelegen bosrijk gebied. Zijn huis, dat bestond uit een ouderwetse cottage waaraan aan diverse kanten uitbreidingen waren gebouwd was alleen bereikbaar over een spoor door een bos waar een auto net door kan rijden.

We arriveerden net op tijd om te voorkomen dat John met vrouw en vrienden naar een restaurant kon vertrekken om te eten. Hij bleek er uiterst nooit te wonen. Een groot deel van de bos- en heuvelrijke omgeving was zijn eigendom waar hij tevens zijn twee honden (formaat ongevaarlijk) over liet lopen.

In de twee dagen dat we hier gebleven zijn heeft het (bijna) alleen maar geregend dus waren we maar al te blij dat we niet in onze leuke tent hoefden te overnachten.

### 5 augustus Woensdag

We vertrokken om 8 uur 's ochtends richting Harwich en kwamen daar om een uur of 4 aan. De Engelse werknemers van Stena lieten ons van de ene wachtrij naar de andere wachtrij rijden tot het tijd was om het schip in te rijden. Uiteindelijk konden wij vertrekken. Tijdens de overtocht begon ik een folder van Stena te lezen die duidelijk niet geschreven was door een kritische passagier. Een behoorlijke maaltijd was er aan boord namelijk niet te krijgen. De (niet goedkope) restaurants bleken (na de vaartijd van ruim 1 uur) een wachtlijst te hebben van 1,5 uur. Uit bittere noodzaak hebben wij ons te goed gedaan aan een broodje hamburger met het voornemen om voorlopig geen gebruik meer te maken van de Stena veerlijn.

### Naschrift

Ontzettend leuk was het dat Leen van Goeverden met zijn familie nog een dag langs kwam in Looe en een stuk met het wedstrijdveld meevoer in de Sunfish van Inge. Volgens eigen zeggen kwam hij 'toevallig' in Looe langs. Een ietwat onwaarschijnlijk verhaal ook al omdat hij het Solo T-shirt droeg! Al met al is deze Trophy weer een zeer leuk evenement geworden. De mooie locatie heeft hier een groot aandeel in gehad. De locatie van de World Trophy lijkt de laatste tijd aan een hoop discussie onderhevig te zijn; in Nederland althans. In Engeland is het duidelijk: de Trophy wordt op buitenwater gevaren. Voor het binnenwater is er een apart kampioenschap (The Inlands). De lagere deelname op groot water wordt op de koop toegenomen want zo blijft het speciale van het evenement behouden. Het speciale van het evenement zal altijd een (grote) groep zeilers blijven trekken. Neem je de extra waarde weg, en dat doe je naar mijn mening door op het gebruikelijke binnenwater te gaan varen (ongeacht welk meer je daarvoor kiest), dan kun je je afvragen of je op termijn nog steeds die



vaste groep deelnemers houdt. Negatieve voorbeelden van zo'n situatie zijn de Kaag- en Alkmaardermeerweek waar Solozeilers door de week geen vrij meer voor nemen en alleen nog het weekend willen varen. Tot slot: al vele malen is er een discussie over binnenwater en buitenwater gevoerd. Dit heeft er toe geleid dat als de Trophy in Engeland wordt gevaren het NK op binnenwater wordt vervaren en in de jaren dat de Trophy in Nederland wordt gevaren het NK hiermee wordt samengevoegd zodat er 1 evenement op buitenwater ontstaat (vroeger werden NK en WT altijd gescheiden gevaren en altijd op buitenwater!). De Trophy is voor ons het enige evenement dat nog op buitenwater wordt gevaren.

#### Uitslag World Trophy 1997

1	4127 Geoff Carveth	3	1	2	4	7	4	2
2	4139 Michael Budd	6	3	5	2	1	3	3
3	4004 Harvey Hillary	12	2	1	3	4	7	1
4	4137 Andy Bond	4	6	6	13	5	1	5
5	4144 Jamie Lea	5	10	8	5	3	6	15
6	4101 Simon Childs	2	15	3	10	2	5	23
7	3923 Ian Walters	10	5	7	15	8	2	14
8	4109 Jon Clarke	8	9	11	1	13	13	83
9	4005 Steve Ede	1	13	16	6	14	14	11
10	4141 Mark Needler	11	8	13	11	16	17	28
23	7 Johan Geenen	31	16	29	16	24	22	33
33	520 Sijbrand Jongejans	42	29	46	34	45	32	12
43	1 Michiel Steltenpool	36	53	26	DSQ	41	33	52
44	514 Piet v/d Heide	51	43	53	45	31	46	DNF
48	507 Govert Ramselaar	54	54	58	41	44	DNS	32
57	5 Christian Raa	61	48	49	56	DNF	42	45
58	505 Pieter J. Jongejans	68	53	44	58	54	51	42
73	497 Ton van Eck	43	60	DNF	57	DNS	DNS	DNS
75	491 Simon Raa	78	69	71	64	DNF	DNS	65

Pieter Jelle Jongejans  
NED 505

#### Lustrum Evenement SOLO 35 jaar

Het bestuur deed een heleboel achter de schermen verborgen werk en hield het spannend wat er precies ging gebeuren. Maar keurig op tijd kregen wij de precieze informatie, wat er in het week-end van 6-7 September 1997 bij de Kaag Sociëteit te gebeuren stond.

En dat leek heel wat met 30 aangekondigde boten, maar in werkelijkheid bleek het allemaal nog veel leuker. Zo viel het al meteen op, dat het weer geen spelbreker zou worden, dat iedereen er op tijd was,

maar vooral dat we eigenlijk de hele Kaag Sociëteit voor ons alléén hadden.

Precies 35 jaar geleden waren daar ook zo'n 30 solozeilers voor de NaKaag bij elkaar, waar we echter toen verdrongen werden door ingeburgerde zeilers van andere gelakte fenomenen zoals Vrijheidjes en 12 voets Jollen. Deze lieden hadden al heel wat energie verspild in het weg kijken van zeilers met polyester Sterns en FJ's. Dus zodoende hadden wij als eigenaren van vrijwel uitsluitend bij Schakenbos in Warmond gebouwde juweeltjes, niet zoveel moeite op de Kaag een hechte Klasse Organisatie op te bouwen. Want wie anders dan de fam. Ritman, kon zeggen de Organisatie gestalte te geven met uitsluitend Kaag Leden die in Warmond gebouwde boten hadden. En de verwachte explosie bleef niet uit.

Eind 1963 liep het op naar 100 Solo's en breidde het aantal bouwers zich uit, helaas ook noodzakelijk door het op jonge leeftijd overlijden van Theo Schakenbos (H22). De Kaag bleef een lange tijd het Solo centrum en waren wij als Solo Klasse landelijk de eerste die daar georganiseerd aan winterzeilen deden. Met een A en B klasse tijdens de grote evenementen op Kaag, Braassem en Westeinder en Engelse Deelnemers. Wie had dat! Ja, toen kregen we wel de ruimte op de Sociëteit, maar echt, zoals op dit weekend van 6-7 September 1997, dat was ongekend. Want zelfs in de winter kan het daar druk zijn, maar dan met zeilers met schaatsen onder, die de Molen- en Meren tocht rijden!

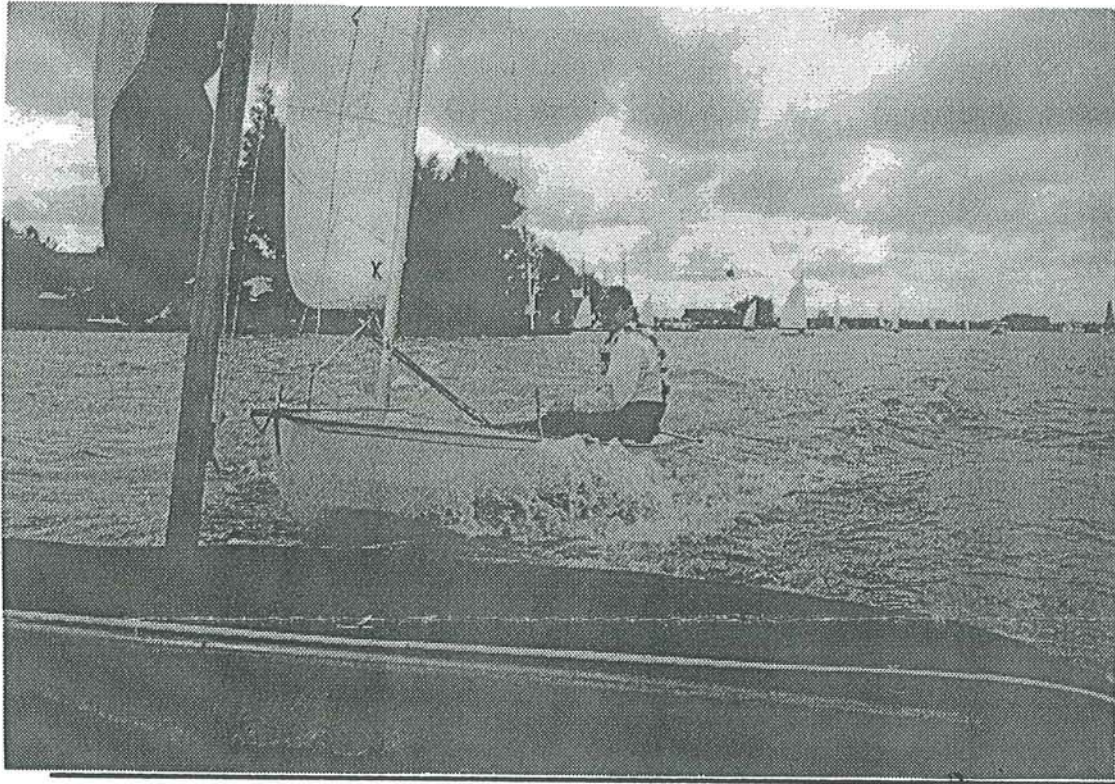
Ik herinner me dat we een keer wilden winter zeilen en dat er al ijs lag in de jachthavens van Warmond. De andere zeilers belden mij op of de Leede ook dicht lag. Ik kon het weten, omdat wij op een woonark woonde in de Leede en had gezien dat alles dicht lag behalve het Zweiland, wat open bleef door de harde wind.

We besloten de boten om te rijden naar de Sociëteit en lieten de boten vanaf een 10 cm dikke ijsrand in het water. We planeerden (waar we dit weekend ook zeilden) in een soort ijszee onder een strak blauwe hemel in water wat onder nul moet zijn geweest, want alles vroom vast, je schoot, zwaardkast en je natte sokken. Want de kleding van toen... wie herinnert zich nog die witte "trapeze overalls", waarin het water via je hals in je laarzen liep? Dat aanleggen een probleem zou zijn waren we vergeten. Niemand stond op de steiger (sorry ijsrand) ons op te wachten.



Gelukkig kon je op de Solo's van toen op het voordek staan, maar dan met harde wind eraf stappen op het natte ijsrand was meer iets voor Pinguins. Dat tafereel kwam in me gedachten, bij die mooie

Vervolgens aanvankelijk gewapend met indrukwekkende consumptie- en diner bonnen, stelden wij ons op bij de volgende bovenboei, waar de oplopende barbecue temperaturen iedereen op scherp zette.



Jan-Bart Lucas in de 374

winterfoto die boven in de koepel hing van de Sociëteit. Voor mij was het echt een terugblik op 35 jaar geleden, want ik was 13 jaar toen Theo Schakenbos in de winter van '61-'62 de bouw begon van de Solo 2,3 en 5. Als je met je zoontje van 12 anno 1997 het motorbootje (wat mijn ouders in 1961 kochten) daar weer aanmeert en de Solo 3 "Stormy" daarna op het gras trekt, komt er echt van alles boven. Niet zo zeer een sentimenteel liedje als "the green grass of home" maar wel herkenning van dingen die òòk bleven. Zoals de gezelligheid binnen de Solo Klasse, boer van Schie met z'n oude zwarte jas, het pontje en een geteerde roeiboort met een blauwe Evinrude motor die met melkbussen terug komt uit de polder. Een reden om het te vieren en bravo! voor die mooie SOLO jubileum vlag en de versierde Solo's, waar de "oud kampioenen" er ieder ééntje van mochten uitzoeken voor de wedstrijd voor de "kampioen onder de kampioenen".

Indringen en ruimte vragen bleek net zo min nodig als tijdens de gezellige wedstrijden van die dag. Want we hadden het rijk alleen. Alhoewel, op het Zweiland waren we niet alleen, het stikte van de BM's en Zeeverkenner Schouwen. Het gaf een niet ongevaarlijk maar ook extra nostalgisch tintje, is jullie dat opgevallen?

Ondergetekende herinnerd zich nog goed de Kaag anno 1962, vol met (verhuur)BM's en stalen schouw-tjes die je van alle kanten belaagden. Heeft het bestuur dat soms samen met die mooie 8 mm films zo gearrangeerd om het echt oud te laten lijken?

Het geheel zat organisatorisch goed in elkaar en het Bestuur verdient alle lof. Bij deze doe ik dat, als één van de "oudste" namens alle aanwezigen, langs deze weg, want ik moest Zondag helaas wat eerder weg.



Complimenten kreeg Bart Jan Lucas meteen al (tijdens de 'pauzes') en na het vertonen van de fraaie 8 mm films opgenomen door de fam. Vollebregt in '70 - '71 bij Medemblik en in Engeland.

Mevr. Vollebregt, nog steeds overtuigend en boeiend, bleef helaas niet lang, maar ze was er wel!

Een mooi stukje inspiratie, om met z'n allen snel terug te komen tegen het huidige overwicht van de Engelsen.

elkaar terug te doen. Want wij kennen ook gastvrijheid voor onderdak en maaltijden en het regelen van een boot voor een ander, zoals dat ook zo mooi ging tijdens dit Lustrum. Er zijn nog goede Solo's in Nederland genoeg, het is een kwestie van initiatief en communicatie met het Engelse Bestuur.

Dan heb je ook tijdens andere evenementen dan de Trophy, (Braassem opgelet!) kans op deelname door Engelsen.



Want zover ik me herinner waren de Engelse boten altijd al beter en werden wij door Holt, Allen en Stone jaren lang weggezeild tot grote overwinnaars op de Engelsen zoals Bart Jan Lucas, Cor Jan Schouten, R. van Ooyen het door kregen. Moeten Tigchelaar en Lucas actief terug in de klasse komen na dit inspirerend week-end om de hiërarchie weer te helpen doorbreken?

Ze gaven duidelijk blijk het nog te kunnen en "oude liefde roest niet" en Solo's ook niet!

Zal ik eens een hint geven uit de oude doos?

Toen Jack Holt zelf ons les gaf tijdens de Kaagweek, vroeg hij ons al om naar Engeland te komen om daar te trainen en wisselend te zeilen in Engelse boten. Daarmee kwam veel kennis overdracht en onderlinge vriendschap tot stand, bleven de kosten laag en ontstond er een wisselwerking over en weer om iets voor

Ik spreek uit ervaring (heel vroeger dus), maar ook heel recent.

Er logeren bij mij of bij vrienden, vaak Engelsen die J24 of Draak komen zeilen op het IJsselmeer, maar hun eigen boot thuis laten om de kosten te drukken. En omgekeerd zijn wij zo ook weer welkom in Engeland.

En jullie mogen weten, dat een belangrijke reden voor mij en m'n gezin om opnieuw weer actief met de Solo bezig te willen zijn, het de associatie is van de Klasse met de Engelsen.

Want wij hebben de ervaring dat de sportieve contacten even groot zijn of je nu Admirals Cup zeilt en lid bent van de Royal Ocean Racing club of dat je Cowes Week vaart in een Draak of zoals mijn zoontje deze zomer ervoer, toen hij werd aangesproken werd op het strand van Hayling Island, toen hij toevallig z'n SOLO T-shirt droeg. Want Oceaan racer of dinghy,



all sailors are friends.

Ik meld mij hierbij als eerste aan voor de gezamenlijke aanmelding bij de Engelse Klasse organisatie om op de geschetste manier mee te doen aan een evenement in Engeland in 1998.

En liefst voordat de Trophy '98 plaatsvindt, zodat wij goed partij kunnen geven.

Bestuur bedankt voor het Lustrum en de goede zorgen, medeleven voor diegenen die dit lezen maar er niet waren op de Kaag en veel goede visie toegewenst voor seizoen '98 terwijl het oude nog niet om is. Want die visie is planning en dat is de basis voor het komend seizoen met hopelijk véél nieuwe Solo's met SPEED.

André François  
SOLO 3 "STORMY"

### Gevonden Voorwerpen

Na het NK'97 is in Reeuwijk een Solo roer blijven liggen. Wie mist dit vrijwel onmisbare onderdeel van zijn boot.

inl. Ruud Houtman tel: 0172 - 21 31 17

### Tweedehands botenlijst

- 42 hout needlespar mast + giek compleet, in goede staat weg trailer vraagprijs f 1.500,--  
Dhr. Bandell, telefoon 06-53206218
- 74 Houten mast en giek, dekzeil, trailer in goede staat. p.n.o.t.k. Tjeerd Dam 033-4552244
- 276 Schakenbos, proctor mast, trailer, o/b dektent, redelijk zeil.  
vr.pr. f1250,- HJA Visser 071-5156520 na 19.00
- 306 Kampioen 1965, gerenoveerd, trailer.  
vr.pr. f2500,- Jan Docter tel: 023-5381389
- 337 Stone, Needlespar mast, 3 zeilen, trailer, wat onderhoud nodig.  
p.n.o.t.k., A. Proos tel: 071-5155097
- 447 Vels, 2 zeilen, alu mast, dekzeil, trailer  
p.n.o.t.k. - R. van Holland tel: 072-5337081 (5330132)
- 478 Compleet en wedstrijdklaar  
p.n.o.t.k. Kees Rekelhof 0172-508183

- 489 Stone, Hagoort zeil '96, perfect beslag, Needle spar mast, weg- en waltrailer, o/b dektent  
vr.pr. fl.3750 Riekus de Vries 0294-253006
- 499 Polyester (GB), needlespar, redelijk zeil, dekzeil.  
vr.pr. f1750,- Joep Verbeek 0252-218091

Trailer en zeil Fam. Jongejans 075-6281602

Needlespar mast + giek (incl. verstaging, geheel grijs, voor middengewicht zeiler)

Vaste prijzen:

- \* mast f 300,--
- \* giek f 125,--
- \* één koop f 350,--

Govert Ramselaar, telefoon 078-6310813

#### Bestuur:

Voorzitter	Govert Ramselaar	078-6310813
Secretaris	Jan Pieter Braam	0297-261606
Penningm.	Henk Gorter	075-6218472
Wedstr. Secr.	Riekus de Vries (vervangend)	0294-253006
Promotie	Ruud Houtman	0172-213117
Engeland	Sybrand Jongejans	075-6281602
Redactie	Riekus de Vries	0294-253006

#### Technische Commissie:

Hans Arends	075-6281360
Johan Geenen	075-6312229
Jan Bot	075-6217227

#### Plassenvertegenwoordigers:

Alkmaar	Johan Geenen	075-6312229
Braassem	John Langeveld	0252-689873
Kaag	Rino van Schie	071-5018536
Nieuwe Meer	Merel Tenge	020-6964055
Reeuwijk	Ruud Houtman	0172-213117
Westeinder	Ton van Eck	010-5213136
Vinkeveen	Jan Pieter Braam	0297-261606

#### Ereleden

Hans Arends en Max Blom  
Girorekening: 22 10 296  
t.n.v. Penningmeester N.S.O.-Wormerveer