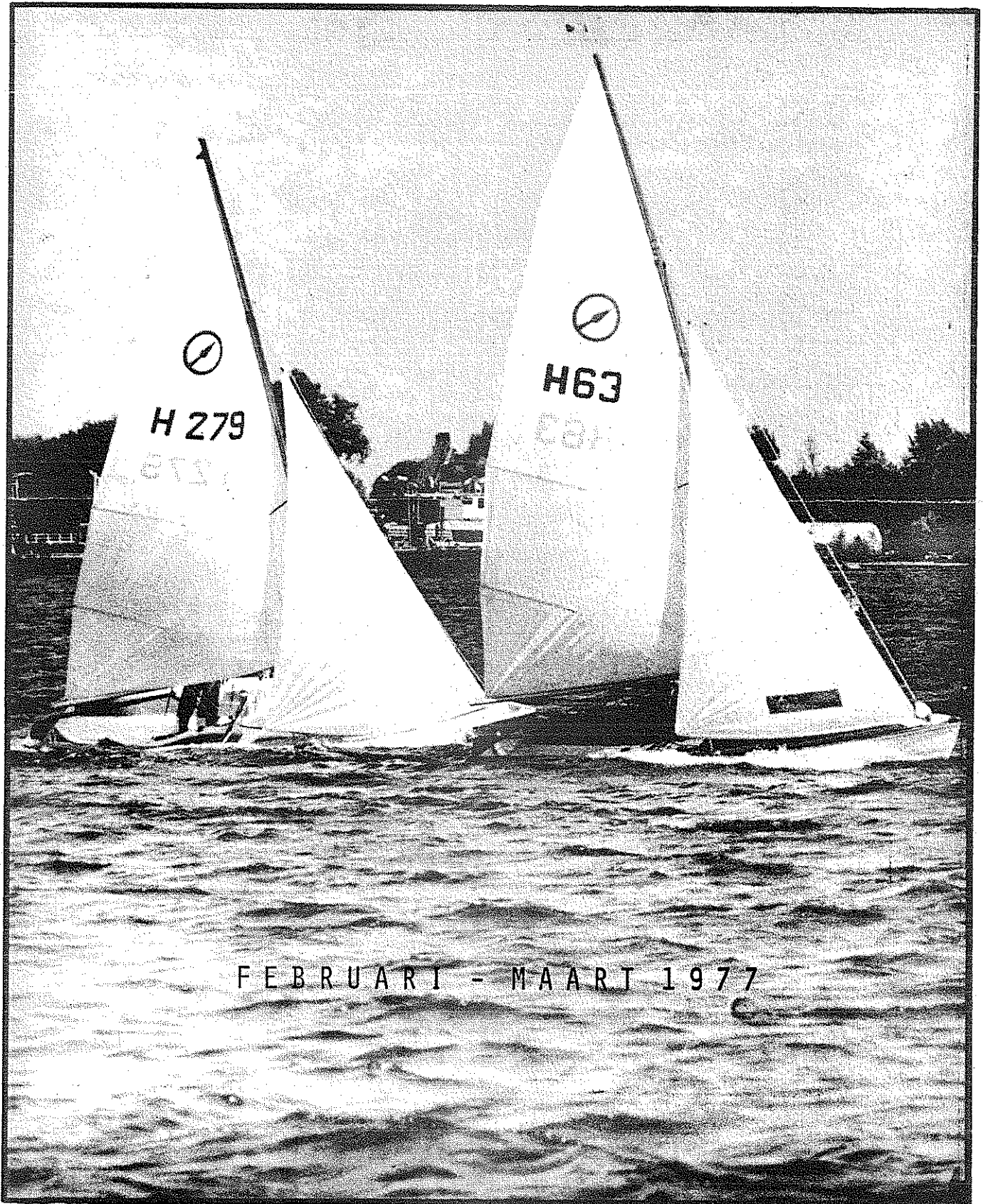


# ZAVELIN FLITSEN

officieel orgaan der N J K O

6e jaargang  
nr. 1.



FEBRUARI - MAART 1977

SPANNING EN SENSATIE OOK IN 1977.

(foto eric veth).

# JAVELIN FLITSEN

HET KLUBORGAAN VAN DE NEDERLANDSE JAVELIN KLASSE ORGANISATIE.

---

Voorzitter	: Anne Broekema	- Beatrixlaan 8	- Akersloot	- 02513-12444
Secretaris	: Eric Veth	- Nijenburg 112	- Amsterdam	- 020-440318
Penningmeester	: Henk Albertsma	- D. van Osslaan 6	- Midden-Beemster	- 02998-1354
Wedstr. Comm.	: Clemens Schretlen	- J. v. Lennekp. 115 <sup>2</sup>	- Amsterdam	- 020-165437
Lid	: Herman Kans	- Baljuw 19	- Hoorn	- 02290-16326

---

Redactie JAVELIN FLITSEN:  
Eric Veth - Nijenburg 112 - Amsterdam - 020-440318

---

Kas Commissie	: Ginny Broekema	- Joop den Broeder	.
Meet Comm.	: Clemens Schretlen	- Allan Veth	- Eric Veth.
Feest Comm.	: Rik van Kessel	- Thomas Grün	- Dirk Epke.

---

## CONTRIBUTIE:

Leden	f. 35,-	op postgiro	29 03 425
Jeugdleden (tot 18 jr.)	f. 25,-	t.n.v. Penningmeester N.J.K.O.	.
Donaties (min.)	f. 25,-	Dirk van Osslaan 6 - Midden-Beemster	.

---

\*\*\*\*\*

Aie, Aie, wel bekome het U, dit eerste nummer in het nieuwe jaar.

Pas nog een jaarboek in de bus, en nu al weer lezen over het nieuwe seizoen, Ja, Ja, er wordt aan de weg getimmerd, de ene nutteloze opmerking na de andere, maar verzin maar 'ns een betere manier om over zeilen te schrijven als je middenin het "off" seizoen zit.

Wat een onzin....

Laten we het over wat nuttigers hebben, b.v. over wat er zoal gebeurd is in die tijd dat we niets van ons hebben laten horen.

Nou moet U vragen: "Wat is er dan gebeurd"?

En dan zeg ik: "Nou, teveel om op te noemen".

Daarom zullen we ("we" are not amused) in chronologische volgorde trachten enige van de belangrijkste gebeurtenissen te achterhalen.

Op 5 december 1976 vierden we Sinterklaas, op 25 en 26 december kerstfeest, en op 1 januari 1977 nieuwjaarsdag.

Bovendien kreeg ik op 3 december 1976 een telefoontje van Rob de Wijk, schrijver van "Onder de Loep" in Zeilmagazine, en dat hij graag wat meer over de Javelin zou willen weten en er het liefst een paar zou willen zien, voor een artikel in Zeilmagazine. Commercieel georiënteerd als ons bestuur is had het daar wel oren naar, en gezien het dringen van de tijd en het seizoen, werd op korte termijn besloten dat "Lordcannotmore" en Katapult ware vertegenwoordigers van onze klasse zouden zijn, en op 12 december togen we op de natte weg naar het "Princessepaviljoen" aan de Westeinder, waar de bootshow zou plaatsvinden.

Helaas, de helling - drie dagen geleden nog vrij - was geblokkeerd door een door Arie (de Boom) nonchalant in winterstalling gezette motorcruiser, zodat niet gezeild kon worden. Wel werd Clemens' Lord opgetuigd, waarmee we rond 12 uur klaar waren, waarna er een onweersbui losbarstte die ons in de kroeg deed belanden, voorzien van koffie en cognac, terwijl de inmiddels gearriveerde Rob ons dapper bijstond.

Om 2uur zitten we aan ons 5e koffietje - cognac en Rob is al aardig ingelicht over het wel en wee van onze klasse, als we er achter komen dat het eigenlijk al rijkelijk laat aan het worden is, en dat we moeten opschieten, willen we nog wat foto's maken.

Na nog een laatste kopje koffie (met cognac) doken we de koude en motregen in,

bijgestaan door Thomas, die ons op temperatuur hield met een wonderdrankje dat op veel sportmanifestaties gebruikt wordt. (Hiervoor krijgen we overigens niets).

We weten Rob te overtuigen van het feit dat het zeer nuttig voor hem is om 's avonds mee te gaan chinezen (een bijzonder gebruik in Amsterdam) en daarna wat J-films aan te zien. En zo geschiedde en werd de ware aard van de Javelin-zeiler onthuld en wij vermoeden dan ook dat het verslag van Rob voornamelijk zal gaan over de vele geheime vakken in iedere Javelin ingebouwd, speciaal voor het opslaan van vele liters rum en gallons bier.

Het artikel zal waarschijnlijk verschijnen in het februari of maart nummer van ZEILMAGAZINE, verkrijgbaar bij iedere zichzelf respecterende kiosk. Als je een zichzelf respecterende wedstrijdzeiler bent, en welke Javelinzeiler is dat niet (niet allemaal tegelijk), dan kan ik een abonnement best aanbevelen. (Zo, ik heb m'n maandsalaris aan steekpenningen ook weer binnen).

Hierna bleef het drie weken rustig, een ongekende luxe in het leven van de doorsnee Javelin eigenaar.

Daarna was het echter ook weer goed mis toen we met z'n achten (Dick en Laura (H173), Clemens, Dirk, Rik, Hans (H153) en Allan en mezelf) de London Boatshow gingen bezoeken. Gelukkig waren Dirk, Rik en Hans niet met ons mee aan boord, want anders zou het einde nooit meer te vinden zijn. Dankzij Dick's connecties konden we de uitvaart uit Hoek van Holland vanaf de brug meemaken waarbij we er met grote zelfbeheersing in slaagden niet het comando over te nemen. Is nooit weg hoor zo'n volgschip, ook leuk als clubschip, trouwens, je kan je naaste concurrent ook aardig in de luwte houden.

En dan, het grote moment, om kwart voor vier Engelse tijd, kwart voor vijf in Nederland, op 7 januari ergens halweg "Het Kanaal" zet ik deze drie puntjes op papier ...

Jaja, dit is een zeewaardig verhaal. Toch al een aardig eindje weg geschreven zo aan boord. Ach, een baksteen is ook een interessant onderwerp om's wat over te zeggen. Maar dat interessert niemand. Dit eigenlijk ook niet. Daarom zullen me 't kort houden, om vervolgens nog uren uit te wijden over nog meer onbenuilligheden.

Zo, Harwich is in zicht en we kunnen ons klaar maken om te vertrekken. Misschien schrijf ik morgen nog wel een stukje.

15 minuten nadat we de boot in Harwich afdraaiden staan we langs de kant van de weg. Oja, de auto is nog prima, hij loopt zo af en toe op drie pitten, start op 1 pit en trekt op met 2, de uitlaat valt er onderuit, de schokbrekers piepen en een paar stickers laten los, maar dat ist niet. Hij rijdt nog best, alleen is ditmaal de volledige verlichting uitgevallen. Ik opper nog iets over een kapot lampje, je weet wel, dat heb met de kerst ook in zo'n boom, als er 1 lampje los zit, dan doen ze het geen van allen, maar volgens de kenners kon dat bij een auto niet.



1 uur later is de schakelaar drie maal gedemonteerd en doen de achterlichten, remverlichting en mistlampen het weer. Voldoende om London te halen. Onderweg worden de laatste moppen verteld.

Eerst een hotel zoeken voor Dick en Laura, wat lukt op nog geen 300 meter van de hoofdingang van Earls Court, de anderen maken gebruik van het bijzonder gastvrije huis van Dirk's ouders, gelegen aan de Embankment met uitzicht op de verlichte Alberts Bridge. Bij aankomst kunnen we nog net genieten van een half uur Boat Show report op de TV. Die Engelsen maken er wel werk van.

Zaterdagmorgen worden we om kwart voor acht gewekt met thee op bed. Welk een luxe, en een half uur later door Dirk, die nacht om 4uur aangekomen met Hans en Rik, die van zijn douche gebruik wil maken.

Om 10 uur zijn we op de stand, bewonderen de show-javelin, begroeten Paul en Lyn en Hugh en spreken met de anderen af elkaar om luur weer op de Javelinstand te ontmoeten, waarna we London onveilig gaan maken, want ze zeggen dat alles er zo goedkoop is.

Via veel achterafwegen en files komen we bij Harrods terecht. Een Bijenkorf in het groot, waar ieder uur minstens 10.000.000 pond sterling omgezet moet worden. Via enkele duizenden schouders belanden we op de 4e etage waar we even adem kunnen halen, een paar zeiljacks bekijken die niet te betalen zijn omdat ze in het buitenland gemaakt worden.

Om vier uur zijn we weer buiten en gaan op zoek naar Wedgewood, aardewerk wat erg in is in Koninklijke kringen, en waar Rik wat van mee wil nemen. Het toeval wil dat we achter Carnabystreet parkeren, zodat we, terwijl Rik z'n porseleinwinkel zoekt, London's eerste toeristenstraat kunnen afbanjeren. Jig.

Die avond rijsttafel in Epke Mansion. En geschranst hebben we, al bleven Dirk's ouders volhouden dat ze wel 'ns beter gezien hadden.



Na afloop koffie, cognac en een uitstekend sigaartje. Het leven is zo gek nog niet.

Lichtelijk uitgeput begeven we ons rond 12uur ter ruste.

De volgende dag, zondag verder de boatshow afstruinen, je vergissen in hoeken en hallen, elkaar kwijtraken en weer terugvinden. Om drie uur vertrek, voor Dirk, Rik, Hans, Dick en Laura dan, want die moeten maandag weer werken. Wij werken al en blijven nog tot dinsdag. Met deze zakelijke besprekingen zal ik niemand vervelen.

Zaterdag 29 januari, alweer een Javelin Tours Wintertrip. Nu naar de Boots-Ausstellung in Düsseldorf, waaraan vastgeknoopt de Jaarvergadering van de Duitse vrienden.

Nu zijn we met 11 man (10 en Marijke), en veroorzaken een ware invasie op de Duitse stand. Evenals vorig jaar kunnen we niet zeggen dat de Duitse Javelin er erg glorieus uitziet, maar dat is onze zaak niet.

De Ausstellung is groot, te groot en een beetje doelloos banjeren we er rond want eigenlijk hebben we er niets te zoeken.

Wel een leuke verrassing als we Keith Jerkins en Terry Acaster tegenkomen, die ook voor de jaarvergadering zijn overgekomen.

Die avond dus werkelijk een Internationale bijeenkomst was de voertaal Duits.

De grootste schok kwam toen Reimer zijn aftreden aankondigde, want wat is de DJV zonder hem. Smeken en pleiten mocht niet baten, hij hield voet bij stuk.

Wel blijft hij bereid zoveel mogelijk te helpen. Rolf König volgt hem op.

De vergadering duurde lang en was van weinig belang voor ons, maar we bleven dapper volhouden tot het bittere eind. half twaalf. Het wordt tijd dat die jongens 'ns een feestcommissie instellen, maakt het leven een stuk dragelijker. Even na vieren die zondagmorgen waren we weer thuis.

Sorry hoor, maar een titel voor deze winteroverbrugging heb ik niet kunnen verzinnen. Dat doe je zelf maar.

=====

#### NIEUWE LEDEN, EIGENABEN, BOTEN, NAMEN, ADRESSEN.....

Verhuisd is Fred Haarman, met de H120, naar Bennekom, Beatrixlaan 29. tot 1 augustus telefonisch bereikbaar onder nr. 08389-4470.

Krijn Fine heeft tot herdoop besloten. ALCYON heet vanaf 1 januari 1977 GONE WITH THE WIND.

En dan is OBSESSION verkocht. Deze eerste Javelin in Nederland is in het bezit gekomen van Jan Dekker, Dr. Kuyperlaan 42, Velzen. (02550-10966).

En Joop zelf? Joop is nu de trotse eigenaar van de H303, een prachtig schip met een fraai lichtblauwe romp en een paars dek. De naam, WIND OF PURPLE PLANETS in lichtgevend rood op de romp geplakt.

Ook Hans van Hove heeft een nieuw schip besteld, geheel in het blauw. In sierlijke letters komt H315 in het zeil te staan.

De H316 gaat naar Mevr. Havinga en F. v/d Werf. Sorry hoor, maar voornamen weet ik nog niet. Vermoedelijke ligplaats wordt Monnickendam. Typerend is dat een afspraak om de kleuren uitzoeken vergeten werd. Een goede aanwinst voor de Javelin. Toen we opbelden om te vragen of er iets gebeurd was kregen we te horen: "Sorry hoor, maar het is hier ook zo'n bende, daarom kopen we ook een Javelin". Ze zijn hiermee glansrijk door de ballotagecommissie gekomen.

En dan zal Katwijk binnenkort zijn 4e Javelin krijgen. De H319. Gelukkige eigenaar wordt P. Meyvogel, Kon. Emmastraat 15, Katwijk a/Z. tel.: 01718 - 16789. Het dek wordt oranje en de romp wit.

=====

#### OUDE CHINEZE WIJSHEID...

*Wie naast zijn Javelin nog een ander schip bezit is een bigamist.*

=====



## JAVELIN REDT WERELD-ECONOMIE

---

Door enkele knappe koppen in onze klasse is een systeem uitgedacht waardoor in de toekomst iedereen gelukkig zal zijn, voldoende geldmiddelen zal hebben en zelfs voorzien zal zijn van een JAVELIN.

Van nu af aan kost de Javelin geheel zeilklaar f. 15.000,-.

Maar dan alleen voor die mensen die hun eerste Javelin kopen.

Voor iedere volgende betalen ze gewoon f. 7500,-, wat betekent dat als ze hun boot direct weer verkopen voor f. 15.000,- en de volgende ook weer voor f. 15.000,- (das een leuke afkorting), ze hun derde boot gratis hebben, terwijl ze op hun 4e boot f. 7500,- verdienen enz....

Degenen die hun boten kopen verkopen direct weer door voor f. 15.000,- en kopen bij Jav. Cont. een nieuwe voor f. 7500,- die ze dan ook weer doorverkopen. etc...

Computerberekeningen hebben aangetoond dat er over 3 jaar 5.973.654.393 Javelins op de wereld zullen rondvaren.

De eerste Javelin-fabriek met 220.000 werknemers (allemaal potentiële kopers), wordt op 4 maart te Amsterdam geopend.

Nou, hë - hë, toegeven hë, plannetje hë, nietwaar?????

---

### NAAR ENGELAND.....

Al weer zo'n typisch Javelin idee.

Nee, niet naar Wales, daar komen we toch wel, maar gewoon naar Engeland. Nee, ook niet met de Ferry. Gewoon, met je eigen Javelin.

Gewoon eens proberen of dat gaat, ca. 15 uur ploeteren. OK, daar is wat lef voor nodig, en wat conditie, dat eerste gaat wel, maar dat laatste????

Gevaarlijk?? Natuurlijk, maar dat maakt het nou juist zo leuk.

We kunnen dat gevaar een beetje beperken met een flinke volgboot. Dat gaat natuurlijk een stevige cent kosten, maar pluspunt is, dat als we met voldoende boten voor de dag komen er een aardige publiciteitsstunt inzit, en daar komen de sponsors likkebaardend op af, als vliegen op de stroop.

Komop, HEINEKEN, PALL MALL, PHILIPS, MARTINI, DUNHILL, DAF .....

Geef 's een mieltje of wat. Het is toch aftrekbaar, en de eerste free-publicity heb je al gehad.

Neem even contact op onze feestcommissie.

---

### HISWA '77.

---

Op 4 maart is het weer zo ver, dan vliegen de deuren open en drommen de massa's naar binnen om zich te vergapen aan die honderden boten die ze toch niet betalen kunnen. Hoewel.

Natuurlijk zal ook de Javelin er weer te kijk staan, zoals wij vernamen van onze importeur. En wel op stand 287 in de Amstelhal.

Het tentoongestelde exemplaar is weer fraai van uiterlijk, met een paarse romp en een crème dek. Denk daarbij een lila kuipvloer en het beessie is compleet.

Het bootnummer is 307 of 308, maar het tuig zal H268 dragen, het nieuwe tuig van SOME LIKE IT HOT.

Evenals vorig jaar zal ook nu de stand weer overbevolkt zijn met JAVELIN medewerkers. Vaste crew zal bestaan uit ANNE en CLEMENS, terwijl in de avonduren en in de weekends, soms ook overdag, MARIJKE en DIRK voor aanvullende aflossing zullen zorgdragen.

Het spreekt vanzelf dat iedere JAVELIN-zeiler van harte welkom is op de stand.

---



KOOPJE: Big Bus Bedford. Uitermate geschikt als trekcar voor Javelinwed-  
strijden, camperen etc....  
In prima staat, met stereo 8-track, 2 paar mistlampen, ruitenwisserinterval  
schakelaar, achteruitrij spots, kortom in volledige wedstrijdconditie.  
Prijs nader overeen te komen. Tel.: 020-763122. (Ze verkopen daar ook alles).

WINSTPAKKET:

VW-kever - Krid bedrijfswagen + bumperstumper en bagagerek. z.g.a.n met  
stereo-installatie f. 3750,- ook mogelijk zonder f. 3250,-.  
Een echte auto met een echte ziel. Pas 3,5 jaar oud en nog geen 65.000km.  
gereden. Jubilerende zeeluchtblauwe kleur. Voorzien van Javelin stickers.  
Moet weg wegens in prijsvraag gewonnen nieuwe. De eigenaar kan slechts  
moeizaam afscheid nemen. Tel.: 070-512481.

Ja kom nou, we zijn een botenblad, geen autoblad.

=====

WEDSTRIJDPROGRAMMA 1977.

zoals je zult merken zijn er bij de vorige publikatie weer enkele kleine  
veranderingen opgetreden, dit doordat de verenigingen onderling nite in  
elkaars vaarwater wilden gaan zitten. De data hieronder zijn nu echt defi-  
nitief.

- |            |                    |                                     |
|------------|--------------------|-------------------------------------|
| April:     | 16 - 17            | - WV Braassemmermeer (Braassem).    |
|            | 30 - 1 Mei         | - WV Monnickendam (Gouzee).         |
| Mei :      | 28 - 29 - 30       | - Blauwe Hand Week (Beulakerwiede). |
| Juni :     | 11 - 12            | - Vinkeveen.                        |
|            | 18 - 19            | - WV Oostvoorne (Brielse Maas).     |
| Juli :     |                    | - Lobith Barbecue weekend.          |
|            | of augustus        | - 's-Gravezande - zeedwedstrijden.  |
|            | 29-30-31           |                                     |
|            | 1-2-3-4-5 Augustus | - EK. te Travemünde (Duitsland).    |
| Augustus:  | 21-22-23-24-25-26  | - Nationals England. (Wales).       |
| September: | 10-11              | - Enkhuizen (IJsselmeer).           |
|            | 24-25              | - Na-Braassem. (Braassemmermeer).   |

Zoals eerder vastgesteld zullen voor de jaarbeker meetellen:

April: Braassemmermeer. Monnickendam. Mei: Blauwe Hand Week. Juni: Vinke-  
veen. September Enkhuizen. Na-Braassem.

Hiermee krijgen we dan weer een totaal van ca. 18 starts, waarvan de drie  
slechtste mogen worden afgetrokken.

Tijdig zal worden meegedeeld op welke wijze en wanneer voor welke wedstrijden  
moet worden ingeschreven. Soms zal dit bij Uw sekretaris zijn, maar soms ook  
direct bij de vereniging. Nu we erkend zijn moeten we ons aan de regels van het  
spel houden. Hetzelfde geldt voor de inschrijfgelden. Soms zullen deze van te  
voren gegireerd moeten worden, en soms zal voor aanvang van de wedstrijd be-  
taald kunnen worden. Vaak ook zullen de inschrijfformulieren uit het logboek  
gebruikt moeten worden.

Dat logboek wordt door het KNWV toegestuurd aan iedereen die zijn boot heeft  
laten registreren. Die registratie is gekoppeld aan de meting van de boot,  
waarvan de kosten dit jaar zijn verhoogd tot f. 60,-. (Registratie incl. meting).

=====



## BOOTGEHEIMPJES, . . . .

Tja, de hele zomer door wordt me gevraagd hoe onze boot nu getrimd is, waarom we zo hard gaan, waarom dit, waarom dat.

Meestal zeg je dan "ik weet niet, 't loopt gewoon lekker", en dan ga je weer verder, of je geeft een paar tips. Niet dat ikzelf geloof dat we zo hard gaan, er zijn minstens 1000 Nederlanders die volgens mij harder zouden gaan als ze in een Javelin zouden zeilen. Ook ben ik ervan overtuigd dat het uiterste nog lang niet uit de boot gehaald is, ook niet door een Gordon Palmer of Keith Jenkins.

Om al die vragen van een zomer nu 'ns in een keer te beantwoorden zal ik hieronder beschrijven wat we doen voor en tijdens een wedstrijd, en vooral, wat we denken.

Voor een wedstrijd kijkt een van ons beiden de hele boot na. Meestal ben ik dat, en daarom zegt mijn stuurman dan ook dat het mijn schuld is dat in Engeland het grootschootvoetblok uit het kruis getrokken werd. (Door hem).

Dat nalopen van de boot is erg belangrijk; voorkomen is beter dan genezen.

Vooral aandacht wordt besteed hangbanden, roerbeslag (mag niet loszitten en dat gaat het onherroepelijk doen na een aantal zeildagen), ringetje in rolfockdrum, stalkabel neerhaler en voorlijkspanner fok, fokkeval, overloop, verschillende harpen, bouten en moeren van dekbeslag, kwaliteit van clam-cleats en sinds kort het grootschootvoetblok.

Dit controleren is erg belangrijk. Niet alleen heb je de overtuiging dat alles in goede staat verkeerd (weer een zorg minder), maar bovendien wordt door die overtuiging je zelfvertrouwen gesterkt. Je durft zonder aarzelen in een trapeze te vliegen, of een enorme spanning op het fokkevoorlijk te trekken als het flink doorwaait etc...

Ga maar 'ns kijken bij belangrijke wedstrijden, hoe de boten van de besten eruit zien. Bij de Topzeilers is altijd alles goed verzorgd en alles werkt naar tevredenheid.

Met licht weer bekijken we ook de romp en wordt die schoon gemaakt met ontvetter, al zijn we daar niet al te fanatiek mee (1 of 2 keer per jaar).

De werkelijke top schuurt het polyestervlak van zijn boot helemaal met 800 of 1000 waterproof schuurpapier, maar dat gaat wel een kapitaal aan boten kosten en dan kan je beter olympisch gaan zeilen. Ik moet toegeven met licht weer maakt het wel wat uit.

Laten we 'ns uitgaan van normaal weer, beaufort 3-4. Voor ons erg moeilijk, want jullie planeren dan al lang, en wij nog maar nauwelijks. Onze boottrim is 1½ jaar geleden ingesteld op een stand waarop hij lekker liep, en sindsdien hebben we aan de hoofdzaken niets meer veranderd.

De mastvoet staat vrij ver naar achteren. (slechts 1 gaatje vrij achter de voet). De zijstagen hebben zo getrimd (1-na onderste gaatje), dat de mast precies recht-op staat (gemeten ter hoogte van het voordek, dus daar met het voordek een hoek van 90° maakt).

Als we het water opgaan is er verder nog niets getrimd aan de boot. Mocht er iemand voor de wedstrijd komen spieken, dan wordt hij niets wijzer. En psychologische oorlogsvoering is ook belangrijk. (Zonder rot te doen overigens).

Vlak voor het tewaterlaten, of op het water wordt het grootzeil gehesen en de val wordt zo strak mogelijk doorgezet. Bij licht weer, om teveel spanning op het voorlijk te voorkomen, zetten we de giek een centimeter of 4 boven de zwarte band. Boven windkracht 3 op de zwarte band, en is meer spanning gewenst, dan doen we dat met de cunningham hole. (Daarmee kan het tuig vlakker of boller gemaakt worden. Cunningham hole aanhalen, dan wordt de bolling in het zeil naar voren getrokken, het zeil wordt naar achteren toe platter en kan zelfs gaan openwaaien, waardoor een teveel aan wind verspilt wordt. Dus met harde wind aanhalen, en met weinig wind opvieren. De bolling komt verder naar achter, en het zeil zal een mooie ronde vorm aannemen. Het achterlijk komt iets naar binnen te staan (scheppen) en houdt de wind vast. Wat de juiste verdeling is verschilt per tuig, al zijn ze nog zo precies gesneden, en kan alleen door ervaring geleerd worden.)

We wachten nu rustig af tot het 5-minuten-schot gegeven wordt, varen wat heen en weer voor de startlijn om erachter te komen over welke boeg het best gestart kan worden en proberen een niet al te gespannen indruk te maken. Na het 5-minutenschot begin ik de boot te trimmen, wat in ca. 30sec. is gebeurd. De mastbuigcontrole wordt tegen de mast strak gezet. (niet al te strak), en daarna trek ik het voorlijk van de fok goed strak aan. (Als ik langs de mast omhoog kijk maakt hij nu een lichte buiging voorover. Al naar gelang de windsterkte meer of minder. Vervolgens trekt Allan zijn schoot aan met zoveel kracht als hij denkt te zullen gebruiken op het aandewindse rak. Als de mast nu als een rechte paal omhoog wijst, met alleen het topje lichtjes naar achter gebogen, weet ik dat het grootzeil optimaal getrimd is voor ons gewicht en ons Lammerts van Bieren zeil. (ervaring). Vervolgens wordt de neerhaler aangehaald, zodat die de druk van de grootschoot op de mast overneemt. De cunninghamhole wordt zo getrimd dat alle plooitjes uit het voorlijk verdwenen zijn. (Vooraf oppassen dat je 'm niet te strak zet, want dat kan je een hoop power kosten). Als je grootschoot goed aangehaald is, dan zullen de plooiën in het grootzeil van de mast uit schuin naar onderen weglopen. Dan moet de cunningham hole aangehaald worden. Het onderlijk stellen we in op de windsterkte. Dit is ook een ervaringskwestie, en mijns insziens minder belangrijk. (Bij weinig wind los, als het hard waait strakker.) Klaar voor het eerste rak. Nog even voor de lijn heen en weer varen, 'n keertje door de wind, positiekiezen, het moeilijkste van de hele wedstrijd, en proberen op het schot over de lijn te gaan. en dan vrije wind blijven houden. Die eerste minuut moet er een explosie zijn. Een gevecht om de vrije wind, want dat bepaalt je positie bij de eerste boei. Mijn stuurman moet uiterst geconcentreerd zijn, en niet iets hoger moet sturen als de anderen, net iets eerder op de vlagjes reageren, terwijl ik mijn fok behandel als een rauw ei, uiterst voorzichtig. Onderwijl hou ik mijn stuurman op de hoogte van de gebeurtenissen rondom ons, of we uitlopen, of ie even moet knijpen om een ander in de vuile wind te brengen of dat ie zich klaar moet maken om ree te gaan als we in de vuile wind van een ander dreigen te komen. Let wel, dit is communicatie, hij beslist zelf wanneer hij ree wil gaan. Meestal zijn we het wel eens.



Na zo'n twee minuten kijkt mijn stuurman een keertje om en gaan we iets meer relaxed varen. We bekijken de trim nog 'ns en houden de boten achter en voor ons in de gaten om te zien of er ergens vlagen zijn of winddraaiingen. Zien we b.v. dat een boot die 50 meter voor ligt plotseling moet afvallen dan zeilen we nog ca 30 meter door en gaan dan ree, precies op de winddraaiing, waardoor we vaak 30 of 40 meter winnen. Op die manier lukt het ons vaak om als een der eersten bij de boei aan te komen, terwijl onze boatspeed echt niet groter is.

Ruimwinds krijgen we het moeilijker. Met spinnaker lukt het meestal nog wel een redelijke positie te handhaven. Het zwaard gaat omhoog (niet helemaal), de spanning op het voorlijk van de fok wordt verminderd en laten tevens de mastbuiginrichting wat opvieren, zodat de mast in zijn geheel wat naar voren komt. Ook de Cunningham hole en soms het onderlijk worden wat opgevierd. De rest is techniek (Spinnaker, op het minste winddraaiinkje reageren) en tactiek als er een tegenstander bij je in de buurt komt of als je iemand inhaalt, maar dat is een ander verhaal.

Voor het nieuwe aandewindse rak eerst zwaard naar beneden, mastbuiger goed strak, voorlijk fok snaarstrak, cunningham hole met zijden vingertjes bijstellen, je concentreren op een goeie boeironding en proberen weer hoog weg te komen. Allemaal handelingen die binnen 10 seconden verricht moeten worden, zonder de balans in de boot te verstoren.

Verder houden we er nog 1 vaste overtuiging op na als iemand voor ons ligt: "Hij maakt in ieder geval een fout". Zelf maken we natuurlijk ook fouten, maar die zien we niet, of we proberen ze te beperken.

Maakt iemand een slechte wending, een misslag of wat dan ook, dan "Hebben we 'm" en wordt onze concentratie weer wat verscherpt en gaan we jagen, loeven vlak voor het vlagje bij je is, een beetje met de zeilen "spelen", en na 5 minuten is het kat in't bakkie. (Alleen Gordon Palmer laat zich zo niet in de luren leggen. Hij speelt hetzelfde spelletje).

En vooral in dat laatste kruisrak, na 1½, 2 uur varen is het ontzettend belangrijk om geconcentreerd door te gaan. Dat kan soms honderden meters schelen op tegenstanders die denken "Ha, we zijn er", wat uitrusten en dan ontzettend zenuwachtig worden als ze ontdekken dat je steeds dichterbij komt, waardoor ze fouten gaan maken, waarvan wij weer kunnen profiteren.

Zo. Nou weet iedereen hoe onze boot getrimd is, hoe we aan een (belangrijke) wedstrijd beginnen en hoe we over onze tegenstanders denken. Overigens hecht ik persoonlijk niet al te veel waarde aan de trim. De hoofdzaken moeten natuurlijk goed in orde zijn, maar neem b.v. Reeuwijk, na het weekend (ons beste lichtweer weekend) kwam ik er achter dat de bakboordstag een gaatje strakker stond dan de stuurboord. Of die trim van ons zo goed is weet ik echt niet, het loopt gewoon lekker. Belangrijker is je mentale toestand, het weten dat je kan winnen, en het ervan overtuigd zijn dat je die anderen achter je kan laten.



*Februarische Maidentrip van  
WIND OF PURPLE PLANETS. te Vinkeveen.*

P.S. Volgend jaar gaan we in een andere klasse varen, want van nu af aan kunnen we het in een JAVELIN niet meer winnen.

---

### RECTIFICATIE.

Kortelings hebben wij bericht ontvangen dat wij bij onze HISWA werkzaamheden nog meer steun van Javelin zijde zullen ontvangen. Zo zal Thomas praktisch de gehele show aanwezig zijn en trachten de drankvoorraad op peil te houden, terwijl Rik een helpende hand zal uitsteken bij de opbouw en zal trachten de drankvoorraad drastisch te verkleinen.

---

Hoewel nog vroeg in het seizoen beginnen wij nu toch al met het plaatsen van aanmaningen bestemd voor die leden die hun contributie nog niet betaald hebben. Het jaarboek b.v. is weer naar 25 mensen gestuurd die nog niet betaald hebben. Dat is bij elkaar dan toch zo'n f. 85,-. Die nu op rekening komt van die 28 die al wel hebben voldaan. Gironr. en dergelijk vóór in dit nummer.

---

### LAATSTE NIEUWS.

Het verheugt ons nog een nieuwe eigenaar te kunnen melden, en wel de eigenaar van de H304, Hr. J.M. Beentjes, Hugo Verriesthof Ihs, Amsterdam. 020-115237. De boot zal voornamelijk op de Westeinder gaan varen.

---

### 1E. WEDSTRIJDEN - op de Braassemermeer.

16 en 17 April a.s.

Haal je boot maar weer uit 't vet, want binnenkort is het weer aantreden geblazen. Op 16 en 17 april gaan we van start op het Braassemermeer. Deze openingswedstrijden zullen een waar festijn gaan worden. We verwachten een paar Duitse vrienden en zelfs Keith Jerkins (en Terry) hadden wel zin om over te komen.

We varen er samen met de Laser en Vaurien. De Lasers verwachten met ca. 70 boten te zullen komen en de Vauriens met ca. 50. Beide klassen starten echter achter ons, zodat we waarschijnlijk weinig hinder van elkaar zullen hebben.

Ook de WV. BRAASSEMERMEER zet zijn beste beentje voor en een uitgebreid program is opgesteld.

Parkeerplaats voor boten (trailers) en auto's is er in overvloed, terwijl in het clubgebouw overnacht kan worden (wel luchtbed en slaapzak meebrengen).

Vanaf vrijdag kunnen we al op het Clubgebouw terecht en vrijdagnacht kan er ook al geslapen worden.

Zaterdag-avond is er een zeilersmaaltijd verkrijgbaar op het clubgebouw, voor slechts f. 9,-, bestaande uit een voorgerecht, hoofdgerecht, nagerecht en een drankje. Wat het wordt weten we niet, maar ik ga het wel proberen. Daarna wordt het een gezellige-avond, waarbij we een reputatie, opgebouwd bij de verschillende verenigingen, te verdedigen hebben.

Nadrukkelijk moet ik erop wijzen dat alle boten voorzien moeten zijn van de KNWV sticker, daar ze anders niet geaccepteerd worden. Ook dient de boot te zeilen met het zeilnummer waaronder hij heeft ingeschreven.

Het inschrijfgeld voor de drie starts bedraagt f. 15,-, en kan worden overgemaakt op het NJKO-gironummer, of moet zaterdag-morgen voor 10.00uur voldaan worden bij een der NJKO bestuursleden. (samen met het geld voor het eten, als je blijft eten tenminste). Verdere gegevens in bijgesloten aankondiging en inschrijfformulier.

---