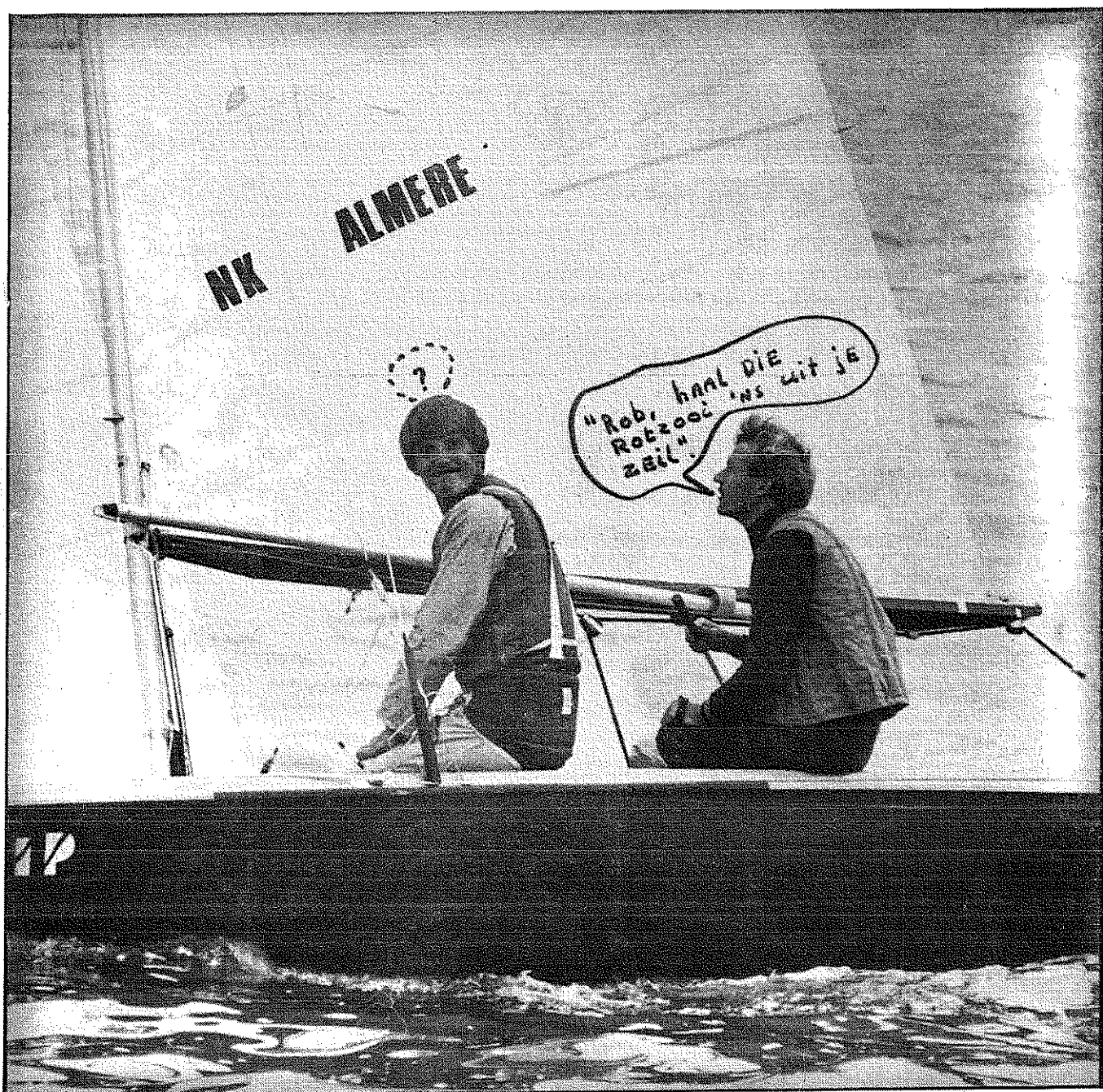


OFFICIEEL ORGAAN DER NJKO. 12e JAARGANG NR 4. SEPTEMBER 19 83.



ZONDER TEKST.

(foto: Eric Veth).

Aan het einde van het seizoen '82 heeft het bestuur een enquête-formulier verstuurd aan alle Javelinzeilers. Gewoon om eens uit te vogelen wat de doorsnee Javelin-zeiler nu precies wil.

De uitkomst van deze enquête was erg duidelijk. N.l., het merendeel van de eigenaren wilde in de komende jaren meer wedstrijden georganiseerd zien op open water, bij voorkeur het IJsselmeer.

Hieraan wordt druk gewerkt door het bestuur en voor 1984 staan dan ook meerdere weekends op het IJsselmeer gepland.

Dit jaar hebben we in 2 weekends onze ONKS verzeild bij Enkhuizen, hoofdzakelijk bij windsterkten variërend van 5-7 Beaufort.

Terugnijkend op de uitslagen van deze races komt de vraag bij me op of de gemiddelde Javelin-zeiler van nu het IJsselmeer eigenlijk wel aankan.

Onze ONKS werden gekenmerkt door zeer veel uitvallers, opgevers en niet gestarte boten.

Het zeilen op open water is zeer zeker leuk en interessant. Het heeft echter wel bepaalde consequenties. N.L., wanneer het echt gaat waaien zal je daar wel tegen moeten kunnen, konditioneel en zeiltechnisch tenminste.

De golfslag op het IJsselmeer vergt veel van je krachten, het sturen op de hoge korte golven vereist een zekere techniek en last but not least, je boot moet er volledig tegen bestand zijn.

Laten we eventjes verder borduren op het laatst genoemde voorwerp, je boot:

Het varen op golven bij veel wind vergt het uiterste van je materiaal. Wanneer er ook maar iets niet 100% in orde is zul je hiermee worden geconfronteerd. Uitvallen is vaak het gevolg.

Het is dan ook zaak dat elk moertje, boutje en popnageltje van roerbeslag tot en met het vaantje goed vastzit. Geloof me, een popnageltje dat al jarenlang een beetje speling vertoont, en (op vlak water) al die tijds is heelegebleven, zal op het IJsselmeer gegarandeerd afbreken.

Gehaken is dat het roerbeslag, roerblad en roerkop nogal tere onderdelen zijn aan boord van een Javelin. Terwijl het toch allemaal niet hoeft.

Elke wedstrijdserie weer zie ik mensen die de onderste boutjes en moertjes van het roerbeslag staan aan te draaien, soms wel twee keer in 1 weekend.

Dit is niet nodig! Monteer toch direct zelfborgende moertjes, of wanneer je helemaal zeker van je zaak wilt zijn, twee contramoertjes op elk boutje van het beslag. Je hebt er echt nooit meer omkijken naar.

Dan de RVS roerbeslagen van RWO: Niet dat ik iets tegen RWO heb hoor, maar deze beslagen deugen echt niet. Met de regelmaat van de klok sneuvelen dit soort beslagen, terwijl er toch een goed alternatief is, n.l. de zwart gekleurde beslagen van Seasure. Iets duurder, dat wel, maar gegarandeerd goed. (Import Bellship, ook verkrijgbaar bij Javelin Continental. Met pen f. 19,10. met oog f. 12,30. Incl. BTW, excl. verzendkosten). (Elk stuk met 4 bevestigings-gaten).

Wanneer je een roerbeslag monteert, leg dan onder de moertjes niet alleen maar een prutserig ringetje, de kans dat je dat ringetje met moertje en al dwars door de spiegel rukt is aanwezig. Maak in zo'n geval eventjes een steunplaatje van RVS. onder het moertje; dit plaatje is een stuk groter en verdeelt de kracht van het roerbeslag beter over een groter opp. van de spiegel.

Kom ik bij de houten roerkoppen. Op vlak water houden ze het lang vol, op het IJsselmeer beslist niet. Ook afgelopen weekend is er weer een gesneuveld.

Meter zijn de roerkoppen van Rondar (alu) en de nu ook verkrijgbare koppen van Vanguard (Alu).

"Te duur", zullen jullie uitroepen. Dat ben ik welkomen met je eens, maar het is werkelijk het enige materiaal dat tegen dit geweld is bestand. Beter één keer iets goeds aanschaffen, dan continue met mindere kwaliteit aanmodderen.

Het roerblad: Zeer belangrijk onderdeel van je boot (zonder kom je niet ver).

Dit seizoen heb ik weer vele roerbladen zien afbreken. De redenen hiervoor lopen uiteen van verkeerd materiaal tot verkeerd sturen toe.

Laten we er maar vanuit gaan dat niemand verkeerd stuurt. Hiermee bedoel ik dus dat je je roerblad niet dwars achter je boot zet in een harde vlaag waarbij je uit het roer dreigt te lopen, want daar is niets tegen bestand.

Je kunt beter een keer kenteren dan je roerblad verspelen. Probeer in harde vlagen het meest met je zeilen te corrigeren en met je roer alleen kleine correcties uit te voeren.

Veel roerbladen (de houten tenminste) hebben aan de voorkant ter hoogte van de waterlijn een inkeping ingefreesd, om een betere afvloeiing van het water langs het blad te verkrijgen. Deze inkeping is echter een zeer zwakke plek. Let maar eens op, de meeste bladen breken spontaan af, juist op die plek! Wanneer je een nieuw roerblad aanschaft, let er dan op dat er niet zo'n inkeping in wordt gemaakt! Zelf vaar ik met een blad zonder deze inkeping en ik kan niet zeggen dat ik er nu langzamer door ga. Tussen twee haakjes, dat b-ad doet al weer 4 jaar trouwe dienst.

HET beste roerblad dat je kan kopen zijn die, die zijn opgebouwd van aan elkaar verlijmd blokjes hout. Zo'n blad bestaat meestal uit verschillende houtsoorten. De staafjes of blokjes worden om en om verlijmd en vormen op die manier een zeer stijf en sterk geheel. Werking in het hout wordt op deze manier tot een minimum beperkt.

Al deze adviezen hebben echter totaal geen nut wanneer je boot is uitgerust met een roerborgplaatje van (helaas alweer) RWO. Dit plaatje bestaat uit plastic. (RWO heeft ook RVS borgplaatjes - f. 2,10. Bij Seasure f. 3,10 Red.)

Bewezen is, dat wanneer je omslaat, het gewicht van je roer dit plasticplaatje verbuigt en je hierdoor je roer in de diepte ziet verdwijnen. Om dit euvel te voorkomen, c.q. te verhelpen heb ik meerdere oplossingen.

- 1e. Koop een RVS borgplaatje. Dit materiaal laat zich niet zo makkelijk verbuigen.
- 2e. Boor een klein gaatje in de bovenste roerpin van je roerkop. Wanneer het roer aan de spiegel hangt steek je een klein RVS pinnetje door dit gaatje. Dit pinnetje zit nu onder het bovenste roerbeslag. Bij kentering kun je het roer dus niet verliezen.

Door de opwaartse druk van het roerblad en door de hoge snelheden die je kunt bereiken willen de plastik roerborgplaatjes ook wel eens verbuigen, met als gevolg dat je alweer je roer kwijtraakt, zelfs zonder dat je bent omgeslagen.

Wanneer je echt aan je roer (en je portemonnaie) bent gehecht, maak dan een dun lintje aan je roerkop vast en verbindt dit lintje met je spiegel. Zo kun je het in ieder geval niet kwijtraken.

Conclusie van dit verhaal: In 1984 zullen we meermaals op het IJsselmeer varen. Ga er maar vanuit dat het weer hard zal waaien. Zorg er dan voor dat in ieder geval je materiaal goed in orde is, alleen dan kunnen we er zeker van zijn dat niet 50% van de boten uitvalt door schade. Het image van je klasse blijft er beter door, want van het image wat we op het ogenblik hebben worden we ook niet veel wijzer.

UITSLAGEN ALKMAAR, van 21, 22 en 23 mei, die jullie nog te goed hadden.

1. H-464 - André Verkooijen	- 1	1	2	3pnt.
2. H-423 - Ed van der Sluis	- 2	3	1	8,7
3. H-465 - Fred Schaaf	- 4	2	3	16,7
4. H-386 - Anne Broekema	- 8	5	7	37
5. H-403 - Peter MIJS	- 6	7	11	41,7
6. H-469 - Alex Hoeve	- 9	11	5	42
7. H-288 - Willem Rossewij	- 7	4	15	42
8. H-448 - Anne de Bruijn	- 5	9	12	43
9. H-405 - Dirk Epke	- 3	opg	6	43,4
10. H-260 - Krijn Fine	- 14	6	10	47,7
11. H-446 - Joop van den Heuvel	- 15	8	9	50
12. H-225 - Paul Borgers	- ng	12	4	52
13. H-186 - Olivier Verhaar	- 12	13	13	56
14. H-449 - Gerard Jol	- 10	16	14	58
15. H-267 - Fred Gravesteijn	- 13	14	16	61
16. H-331 - Jan ter Stege	- opg	17	8	63
17. H-369 - Jos Schrier	- ng	10	opg	68
18. H-400 - Arnold Masselink	- opg	18	17	73
19. H-246 - Frank Nijman	- 11	15	opg	74

SUPERKNALLEN BOVEN IJSSELMEER.

In augustus, zo'n weekje voor de NK begonnen, werden de zuidkustbewoners van het IJsselmeer opgeschrikt door een superknal die uit de richting van het water leek te komen. Sommigen dachten dat de kruittfabriek van Muideren voor de zoveelste keer in de lucht was gevlogen, terwijl anderen ervan overtuigd waren dat de bemanning van een tanker in de haven van Amsterdam onvoorzichtig genoeg met vuur had gespeeld. Deze veronderstellingen bleken echter onjuist, zodat de Rijks-politie te water, begeleid door een Marine helicopter op onderzoek werd uitge-stuurd. Systematisch werd het water naar eventuele wrakstukken afgezocht. Re-sultaat, nul, nul. Men leefde in raadsels, totdat een geleerde een tijdje later wist te vertellen dat dergelijke knallen ook in het Caribische gebied voorkomen gedurende zeer warme dagen. Ze zouden te maken hebben met een soort atmosferische ontlading, ontstaan door druk/temperatuurver-schillen tussen wateropp. en de warme lucht.

Een andere professor hield het echter op een meteoriet, die met ver-zengende kracht in ons koude IJsselmeer viel en daar ontplofte.

Tijdens de NK heb ik echter de ware aard van dit mysterie kunnen ontsluiëren.

Toen ik op het achterschip van de startboot stond, begon de wind plotseling aan te wakkeren, wat de meesten van jullie ook wel zullen hebben gemerkt, zo tegen het eind van de eerste race.

Het was echter niet een normale toenemende wind, daarvoor hij te onverwacht en plotseling. Speurend keek ik de hemel het tot dan egaal grijze zwerk begon plotseling te scheuren gereten door iets wat leek op de messcherpe vleugeltip van sche Bird. Door mijn positie, achter de stuurhut van het was ik de enige die dit fenomeen kon waarnemen en de zeite zeer verdiept in hun onderlinge strijd om het dreio-p te merken. Plotseling zag ik het monster op waare onder het wolkendek zweven. Zijn vleugelspanwijdte be-meter. De gruwelijk gebogen snavel was bijna een me-onpersoonlijke zwarte kraalogen over het wateroppervlak.

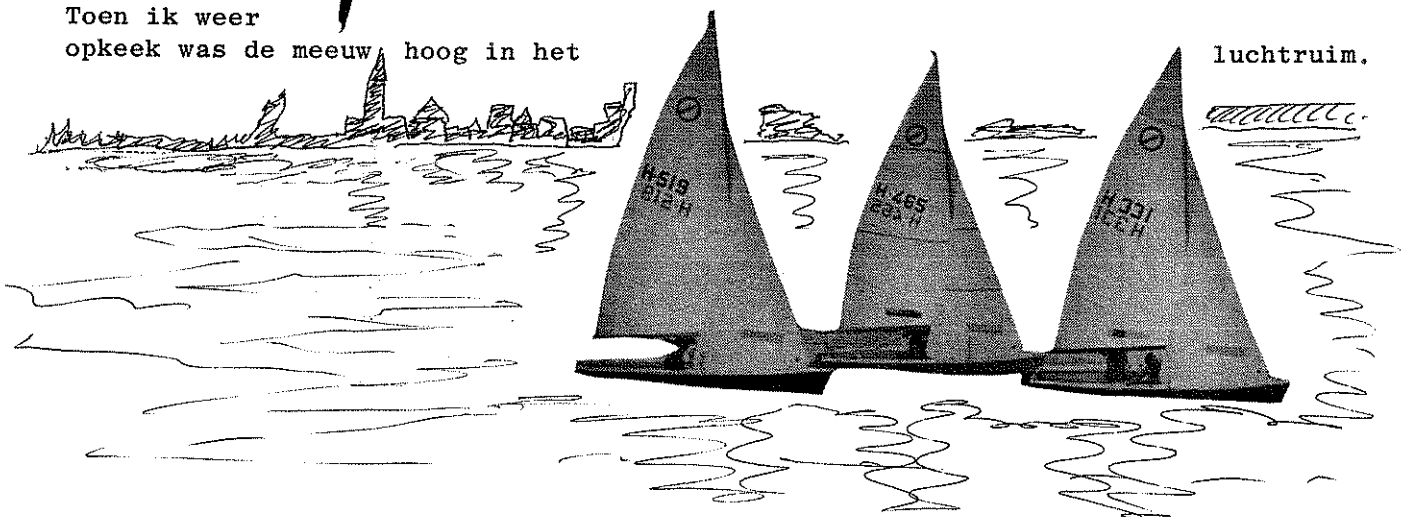
kwam af, en als open een kosmi-startschip lers waren gend onheil grootte vlak droeg zeker 40 ter lang en de gleden loerend De onwezelijke gedachte kwam bij me op dat dit mon-

ster masttop om het aarde, zoals plegen te doen. van drie Jave- één uit te zoek-Koen, Jan? drukte af op één der Toen ik weer opkeek was de meeuw hoog in het

en. als op boten

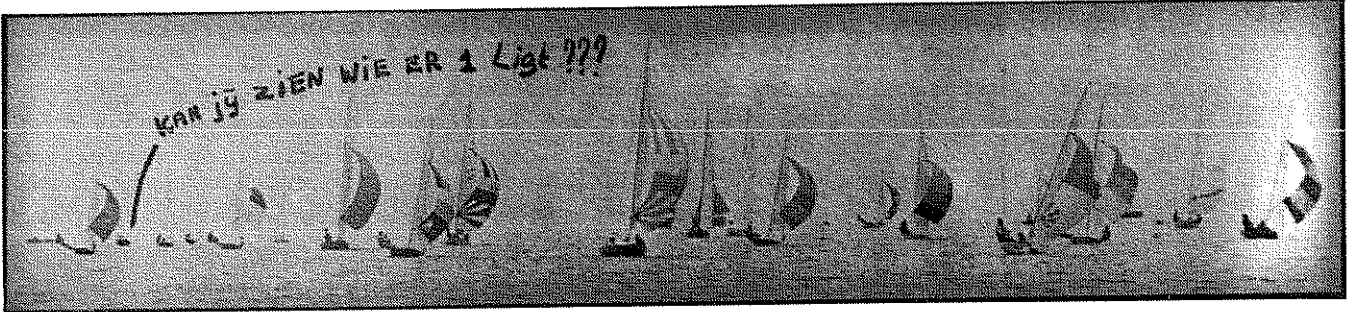
in staat moest zijn een Javelin aan de mee te sleuren tot hoog boven de wolken vandaar te pletter te laten vallen op de zijn kleinere soortgenoten met schelpen Het ondiep hing nu boven een groepje lins, en scheen er op z'n doolie gemak Mijn God, wie zou het worden? Fred, in een reflex pakte ik mijn camera, richtte en het moment waarop het onwezen zich als een steen wilde storten.

luchtruim.



Even later verdween hij klapwiekend door het dichte wlkendek. De Javelins lagen nog steeds op koers en ik kon geen andere verklaring vinden voor de ondramatische aftocht van Meeuwtje, dan dat hij schrok van de klik van mijn camera-sluit-ter. (Als bewijs het resultaat op de vorige bladzijde).
Hoe dan ook , ik ben er nu van overtuigd, dat als een dergelijk monster op het water ploft, een explosie ontstaat die hoorbaar moet zijn tot in het centrum van Nederland.

=====

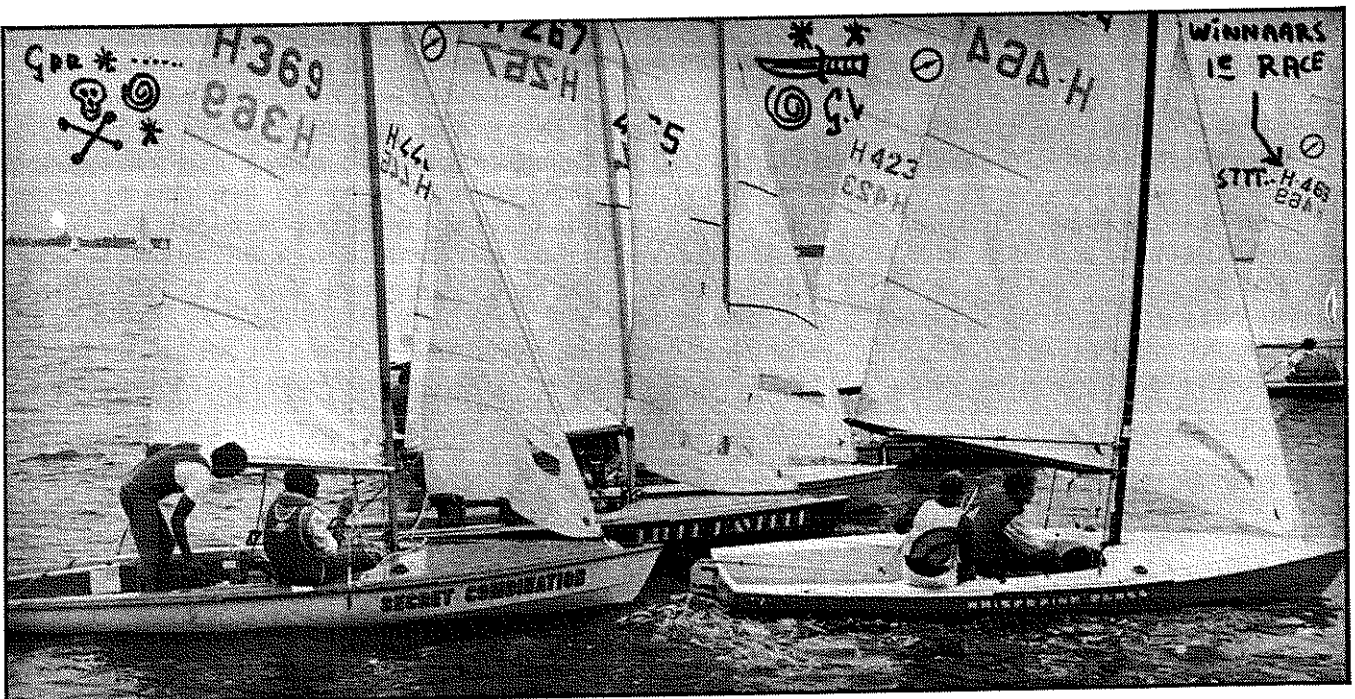


EEN MIDDAGJE NEDERLANDSE KAMPIOENSCHAPPEN;

I.v.m. het bezetten van mijn andere NK-dagen door werkzaamheden elders, kon ik helaas niet meer van dit evenement meemaken als de eerste dag. Zeilen heeft dan weinig zin, dus daarom maar mee op het startschip. Je krijgt dan weer een heel andere kijk op zo'n race, denk je. "Ha,ha, nu kunnen we lekker zien watvoor blunders iedereen maakt". Vergeet het maar. De verraderlijk draaiende wind maakt het onmogelijk om vanaf het startschip ook maar bij benadering vast te stellen welke slag het gunstigst is.

Bij de start kruipt de hele meute (praktisch) dicht onder het startschip wat weer voor de nodige verwarring zorgde. vijf rijen dik drijven ze eindelijk over de lijn. Kennelijk is het vanaf het water even moeilijk vast te stellen hoe het best kan worden gevaren; want bij de eerste boei liggen Jos en Herman duidelijk één. Nog niet zo verwonderlijk, ware het niet dat gedoodverfde cracks als Ed en Rob, lichtweerspecialist? Fred Schaaf en Dirk en Ernst-Jan nog nauwelijks aan de horizon zijn te zien.

Een volle driehoek later - de startboot heeft inmiddels de indewindse boei zo'n 20 graden verder naar het westen geschoven en de Draken (10 minuten voor de Javelins



gestart) zijn bijna allemaal ingehaald - is het beeld al een tikje verschoven. Alex met Evert-Jan in de H-469 gaan nu aan kop, terwijl de (andere) favorieten ook wat uit de achterhoede naar voren zijn geschoven. Nadat ook de laatste Finn voorbij was konden we (het finishschip) opnieuw aan het werk, om de indewindse boei nog 'ns zo'n 20 graden verder naar het westen uit te zetten. Voor het laatste kruisrak was een lange stuurboordslag nu echt wel gunstiger geworden. Bovendien was door de windshifting ook de kracht enigszins toegenomen naar een redelijke drie met heel af en toe een korte wip naar de 4 Beaufort. Het laatste kruisrak werd dan ook zo'n 70% sneller afgelegd dan het eerste. Met ruime voorsprong legden Alex en Evert-Jan beslag op de eerste plaats.



Inmiddels was het door de 24-uurs race overbevolkte IJsselmeer (meer dan 800 jachten namen daaraan deel, waarvan ik er een kleine 500 kon tellen rond en door onze wedstrijd baan) weer wat stiller geworden, en door de viesstinkende groene algendrab, dit jaar zo overvloedig aanwezig, stoomde het finishschip havenwaarts, om een half uurtje na de laatste Javelin binnen te lopen.

Ik heb er een serietje matige foto's aan over gehouden en een uitnodiging om op Chateau Teillac in St. Emillion bij Bordeaux 'ns een grote wijproeverij mee te maken als ik ooit in de buurt zou zijn. (De uitnodiging kwam van de zoon van de chateauhouder, die mee op het startschip was als fan van één van de Drakenzeilers). De meeste zeilers hielden aan dit middagje niets anders over dan een complex. Denk ik.

VERHUIZINGEN en ander nieuws?????

Ed van der Sluis is sinds enige tijd verhuisd. Hij is nu te bereiken op het onderstaande adres: Watermunt 10 - 2481 CE Woubrugge - 01729-8767. Voor diegenen die nog nooit van dit gehucht hebben gehoord: Het ligt in de provincie Zuid-Holland, en wel vlak bij het Braassemermeer. (Stiekum elke dag op het Braassemer trainen, hè?).

Ook Herman Kans is verhuisd. Zijn nieuwe adres is: Nijenrode 15 - 1275 CV Huizen. Tel.: 02152 - 67015.

Wanneer je omhoog zit met bemanningen, bel dan eventjes Herman op, hij zal graag bij je aan boord klimmen als gelegenheidsbemanning.

Zoals je ziet, een leuk mengelmoesje. Ik begin te geloven dat het allemaal geen ene moer meer uitmaakt. Maar ja, door al deze verschillende inrichtingen blijft de discussie natuurlijk wel lekker op gang.

NOG EVEN DE EK TE TRAVEMUNDE.

Voor hen die zich in de materie interesseren hebben we een materiaallijst samengesteld van de 1e tien geplaatste boten.

plaats	stuurman	bemannig	zeilmr.	mast	grootzeil	genna	spinnaker	grootzeil schootsyst.	fok-schoot systeem.
1e	K. Rickert	J. Brodda	G-414	Proctor Gamma	Mountifield	Mountif.	Mountif.	staaldraad driehoek	binnendoor.
2e	E. v/d Sluis	R. Klink	H-423	Z-spar	North	North	North, Gastra	Spiegelicht. voering	binnendoor.
3e	D. Epke	E. J. Klaver	H-405	Proctor Gamma	MUSTO	MUSTO	MUSTO	standaard, geen Traveller	buitenom
4e	P. Schweer	G. Herbst	G-513	Proctor Gamma	Beliken	Beliken	Beliken	Traveller	binnendoor.
5e	J v/d Heuvel	C v/d Heuvel	H-446	Needlespar	Vogel/Meier	Vogel/M.	McNamara	Spiegelicht. voering	buitenom, want naar binnen geplaatst
6e	P. Mijs	J. Vis	H-403	Proctor BETA +	MUSTO	Horizon	MUSTO	Traveller	buitenom
7e	H. Perry	B. Dixon	K-501	Z-spar	No. 1.	Atkinson & Smith	No. 1.	Spiegelicht. voering	binnendoor
8e	W. Rossewif	R. Rossewif	H-288	Proctor Delta	Vogel + Meier	Vogel + Meier	Vogel + Meier	Spiegelicht. voering	binnendoor
9e	A. Verkooljen	P. Verseveldt	H-464	Proctor Delta	MUSTO	MUSTO	MUSTO	Traveller	binnendoor
10e	F. Schaaf	R. Thorborg	H-465	Z-Spar	Vogel + Meier	Vogel+M	Vogel+M.	Spiegelicht.	binnendoor

Eindelijk was het dan zover, goed uitgerust van de EK konden we er weer eens tegenaan. Het ONKS te Enkhuizen, georganiseerd door WV Almere.

Diegenen van ons die er vroeger wel eens hebben gezeild zullen zich nog wel het een en ander daarvan herinneren. Altijd veel wind op Enkhuizen. Dusdanig veel wind dat er altijd veel boten opgaven, hetgeen ons toen geen goede reputatie bezorgde bij deze vereniging.

De samenstelling van het Bestuur van de WV Almere is echter in de loop der jaren dusdanig gewijzigd dat deze reputatie al weer lang en breed is vergeten.

We zeilden samen met de Draken die er hun ONKS voeren. Achttien Draken hadden ingeschreven, net zoveel als de Javelins. Wel een beetje weinig voor een Nederlands Kampioenschap, niet?

Op zaterdagmorgen bijtijds de boten opgetuigd en ja, dan denk je op je gemak het water op te gaan; mooi niet. Het blijkt dat een of andere onverlaat van een verffabriek (de naam mogen we hier niet noemen), een illegale verflozing in het IJsselmeer had gedaan. De hele jachthaven was bedekt met een groen drab. Door de warmte van de afgelopen weken had zich kennelijk een geboorte-explosie in de algenfamilie van het IJsselmeer voorgedaan.

Afijn, nadat alle boten dus tewater waren gelaten zagen die er allemaal uit als een "Ars Magna". Tja, de een vond het wel mooi, en de ander weer niet. Verandering van kleur doet varen, zeg ik maar. Of was dat spreekwoord nu anders? Nou ja, doet er ook niet.

Bij de start aangekomen stond er maar bitter weinig wind. De wind die er dan nog over was gebleven stelde in het geheel niets voor en was verspreid over alle uithoeken van het IJsselmeer. Behalve dan in die hoeken waar wij zaten.

Jos Schrier en Willem Rossewij deden het niet slecht en gingen dan ook als eersten rond de bovenboei, gevolgd door Alex en Evert-Jan, met daarna Ed van der Sluis, en André Verkooijen met zijn nieuwe bemanning Peter Klaus.

Op het eerste spinnakerrak gebeurde er weinig. Ja toch wel, Krijn Fine met bemanning Peter Punk kon het goed bijhouden, was moeilijk af te schudden, en wist dit vol te houden tot in het laatste kruisrak. Bij de volgende boei aangekomen lagen wij plotseling op kop. Een kloek besluit genomen en maar voor de wind afkruisen, wat dus geheel verkeerd uitpakte. Bij de onderboei lagen wij ca. 5e. De rest van de race bestond uit het stuivertje verwisselen van de eerste 6 boten. Uiteindelijk wonnen Evert-Jan en Alex, gevolgd door Willem Rossewij, Jos Schrier, Dirk Epke en André. Ed werd 6e.

's-avonds werd Enkhuizen onveilig gemaakt door een schare uitgehongerde Javelin-zeilers. Altijd goed voor de middenstand en 's-lands' economie. Waar zou Nederland blijven zonder Javelin zeilers, vraag je je wel eens af. Ettelijke bierfabrieken zouden beslist failliet gaan, om maar niet te spreken van al de eethuisjes die het loodje zouden leggen zonder onze klandizie.

Goed, de volgende dag weer vroeg op, want de eerste start was om tien uur. Eerst kregen we nog koffie aangeboden op het startschip. Gelukkig was het dit keer minder groen op het water, zodat we de boten nog enigszins op kleur konden onderscheiden. Gelukkig maar, want op zaterdag wilde Anne de Bruijn al in iemands anders boot wegvaren.

Er stond een windkracht 4 à 5, dus een "Straffe 2 à 3" zoals Dirk Epke zou zeggen. De draken maakten een valse start en mochten toen hun kunsten nog een keer vertonen, echter pas nadat wij al waren vertrokken.

Tijdens de wedstrijd wakkerde de wind aan tot 5 à 6. Jammer Eric, dat je er niet bij was vandaag. Je had beslist leuke foto's kunnen maken in tegenstelling tot zaterdag. (Ben expres niet gekomen, wor altijd strontmisselijk bij harde wind op het IJsselmeer. Red.).

Dirk en Ernst-Jan gingen als eersten rond de boei, gevolgd door Ed, op zijn beurt weer gevolgd door Alex en Evert-Jan.

De baan was nogal groot uitgezet en door het grauwe weer en de verweerde Hoogenboom boeienwaren deze laatsten nogal moeilijk te onderscheiden op het water.

Ed had de halfwindse boei als eerste gezien, kon daarom ook als eerste zijn spinnaker zetten en vervolgens plank gas op de boei afgaan.

Gierbij meermaals zijn bemanning overboord laten spoelen door de vreemde golfslag op het IJsselmeer. Maar, we waren gelukkig niet de enigen met dit probleem. Ed kwam dus als eerste bij de gijpboei aan. "GIJP", brulde ik dus, want het moment was er rijp voor. "NEE", brulde Ed, want die was er blijkbaar nog niet rijp voor. Dus sloegen we om. Helaas. Maar, niet gehuild, een Javelin-zeiler kent geen pijn, en binnen luttele ogenblikken lagen we weer recht om vervolgens in derde positie achter Dirk en Ernst-Jan aan te vliegen, waarbij Ed weer eens zijn bemanning verloor dankzij een dikke vette golf die iets wilde wat wij niet wilden. Goed, bemanning weer aan boor geklauterd en verder maar weer.

De rest van de race was beuken en afzien voor velen van ons. Dirk en Ernst-Jan werden 1, Alex en Evert-Jan 2, Ed 3, en André 4.

Toen werd het wachten op de tweede start, want er was geen tijd genoeg om terug te gaan naar de haven. Om tien over één mochten we het nog een keertje overdoen. Herkansing zagezegd. Half verkleumd en half zeeziek door de deining begonnen we optimistisch aan de wedstrijd. Het leek zo mooi, prachtig startje, goede snelheid aan de wind, op de gielen gevolgd door André, Dirk, Evert-Jan enz. enz..., totdat we overstag gingen, en bleek dat de haak van m'n trapezebroek op afbreken stond. Tja, wat doe je dan in zo'n situatie? De rest van de race aan je handen gaan hangen? Toch maar niet doen dacht vooral IK dus. Ed was nog eventje eigenwijs, dacht dat dat toch zou moeten lukken, zo'n Olympische baan aan je handjes hangen, maar nadat ik hem ervan had overtuigd dat ook mijn handen bestaansrecht genoten, zag hij de logica hiervan in en gaf uiteindelijk de wedstrijd op. Het exacte verloop van de race kan ik jullie dus niet vertellen, maar als ik het mij goed herinner werd André 1, Dirk 2, Willem Rossewij 3 en Evert-Jan 4.

Er bereikte mij trouwens een gerucht. Naar het schijnt wil Willem Rossewij zijn boot gaan verkopen aan de hoogste bidder. Het ding loopt elke wedstrijd sneller. Maar, ik geloof er niets van, volgens mij geeft hij zijn boot voor iedere wedstrijd een partij doping waar een paard de hik van zou krijgen. Toch maar eens een urine-monster nemen na de race. Zul je zien, dan komt de waarheid wel aan het licht.

Teruggekomen in de haven bleek dat we niet de eersten waren die hadden opgegeven. Fred Schaaf en Fred Gravesteijn waren er ook al en Jos Schrier en Pim Zwaard kwamen na ons ook almet de staart (of het roer) tussen de benen terug.

Dus, onze oude reputatie bij de WV Almere hebben weer eens eer aangedaan. Ik hoop dat de WV er begrip voor kan opbrengen. Een beetje meer reddingsboten op het water zou geen kwaad kunnen, maar ja, Almere dacht die niet nodig te hebben. Nee, voor de Draken niet. De volgende keer beter zullen we maar hopen.

Het vervolg van deze continuïng-story der ONKS der Javelins wordt verderop verteld door Evert-Jan.

BOTERLETTERWEDSTRIJDEN KRALINGSE PLAS 3 en 4 December 1983.

Zoals je reeds ziet zijn deze wedstrijden een week verschoven. In plaats van 26 en 27 november zullen ze nu worden verzeild op 3 en 4 december. Een inschrijfformulier zal jullie t.z.t. worden toegezonden. Onze klasse kan alleen dan meedoen wanneer we een minimum aantal van 15 boten aan de start brengen. Dus, laat ons AUB niet in de steek, maar kom, komt en komt in groten getalen naar de Kralingse plas.

We varen er samen met de FD, 470, Soling, Laser, Optimist, 485, Hornet. Belangstelling genoeg dus. De RZV die dit evenement organiseert was vorig jaar erg onder de indruk van onze klasse, dus reden temeer om het dit jaar nog eens dunnetjes over te doen.

Er kan worden overnacht bij Paul Borgers en Rob Klink, die beiden in de buurt wonen. We eventjes van te voren laten weten wanneer en bij wie je wilt overnachten.

Hadden we de eerste week tijdens de zaterdagwedstrijden te weinig wind, nu werden we voorzien van een storm 8-9 Beaufort. Een beetje teveel van het goede en de nodige regenbuien daarbij zorgden voor een (te) vroeg vertrek van enkele teams. Slechts een drietal tenten en 1 auto bleven in het tochtige Enkhuzen achter om de situatie in het oog te houden. Tussen de regenbuien door moesten de sleutelaars Rob Klink en Anne de Bruijn toch nog even aan de boten werken. De rest van de zaterdag werd in de diverse tenten en in het havencafé en de Drommedaris doorgebracht, waarbij de inwendige mens niet werd vergeten.

Anne's tent werd nog even getest door het Javelin-Test-Team en bleek een inwendige douche te hebben bij hevige regenval. (Anne slaapt met zijn wetsuit aan).

Zondagmorgen 07.00uur. De kampeerders ontwaken. Rob wordt uit zijn Peugeot slaapmobiel geschud, Alex wordt wakker in de open-lucht, omdat Evert-Jan de tent al heeft ingepakt en Roel, Anne en Jacqueline ontwaken normaal.

De wind is zwak tot matig en de lucht redelijk helder. Dat belooft wat.

Vier kanshebbers voor de kampioenstitel, waarvoor nog twee wedstrijden moeten worden gevaren.

Zondagmorgen 09.00uur. Donkere wolken tekenen zich boven de Javelinvloot af. Ed, Ernst-Jan en Dirk zijn nog niet aanwezig. Het aantal deelnemers neemt met de minuut af en de wind toe. Uiteindelijk slagen slechts zeven boten erin de start te bereiden, waarbij enkele al een keer platgingen.

Het 10-minuten schot: Krijn ligt nog plat, Henk heeft een badkuip in zijn spi-chute en ondergetekende breekt weer eens een touwtje van de trapeze "hijsinstallatie".

5-minutenschot: Een chaos. Waar is iedereen??? Maar 3 minuten later liggen er toch 7 Javelins broederlijk te klapperen bij de startlijn.

Het startschot, en ze zijn weg. Al gauw ontstaat er een kopgroepje waarin André het beste wekomt. Bij de bovenboei rondt de 464 voor de 469 en dan de 288, 465 en een hele tijd later Krijn en Henk, met Koos weer eens aan de draad.

Het spinnakerrak valt eigenlijk toch mee. Willem en Fred hijsen als eersten de spi, André en Alex besluiten het wat later te doen.

Bij de gijpboei het eerste slachtoffer, Fred en Rik overleven de gijp zonder spi. niet. De 464 en 288 daarentegen doen het perfect. Wij besluiten eerst maar op safe te varen en volgen op een derde plaats. Wat er achter onsgebeurd is onduidelijk maar de 263, 260, 519 varen stug door. De beslissing voorin lijkt nog niet te zijn gevallen. Een paar 100meter voor de bovenboei heeft UPESI het gaat naar de twee koplopers weer dicht gevaren en dan gaat er natuurlijk weer iets kapot. Een noodreparatie met wat touwtjes, en dan maar weer doorvaren. Willen en René duelleren ondertussen met André en Peter, maar gaan al slingerend met spi tenonder. Een geluk voor UPESI, die met nog 1 wedstrijd in het vooruitzicht naar een comfortabele 2e plaats zeilt, achter de 464 en voor een goed zeilende Willem en René.

Fred en Rik zwoegden zich rot om Henk voor te blijven en worden 4.

Eevne een korte lunchpauze op het ondertussen stormachtige IJsselmeer en dan een tweede beslissende wedstrijd. Alleen de 464 en de 469 hebben nog reële titelkansen. Tot mijn grote verbazing echter blijkt iedereen naar de haven terug te varen. Na wat aarzelen besluiten we dan ook maar terug te gaan en na twee spectaculaire kenteringen slagen we erin ons af te melden bij het finishschip.

De Draken en Finnen starten nog wel voor 2, resp. 1 wedstrijd(en) en trotseren de steeds toenemende wind.

Persoonlijk vind ik dat wij daar ook hadden moeten zijn, maar na afloop van de wedstrijd was niet iedereen het daarmee eens.

Uiteindelijk toch nog een kleine -rijsuitreiking, waarbij de "Kampioenen" Alex en Evert-Jan aan een nat pak en de pan ontkwamen, maar er is ons beloofd dat we dat nog te goed houden.

P.S.: Na deze serie bleek dat het IJsselmeer toch wel wat anders is dan een beschutte plas. Het meerendeel van de deelnemende Javelins had dan ook schade. Misschien werd er nu pas wat van ons materiaal gevraagd en zodoende kwamen de zwakke plekken naar voren. Volgens mij is er prima te zeilen op het IJsselmeer, zelfs bij windkracht 6-7, maar het materiaal moet in orde zijn en je bootbehandeling onder moeilijke omstandigheden zal training vereisen. (Dat geldt ook voor de 469!). Dat de boot soms lekt komt ook door slecht gesloten inspectieluiken. Een dot Vaseline doet wonderen.

Wat mij betreft varen we volgend jaar op het IJsselmeer op 3 à 4 verschillende locaties. Denk er maar eens over na voor de jaarvergadering. Besluiten we er te gaan varen, dan kent men het risico van veel wind, korte nare golfslag en soms koud water.

Einduitslag NK Enkhuizen:

1.	H-469	- Alex Hoeve	-	1	2	4	2	14pnt.
2.	H-464	- André Verkooijen	-	4	4	1	1	16
3.	H-288	- Willem Rossewij	-	2	5	3	3	24,4
4.	H-405	- Dirk Epke	-	7	1	2	ng	41
5.	H-263	- Henk Wagenaar	-	8	opg	5	5	59
6.	H-519	- Michiel Gijzelaar	-	14	7	9	6	59,7
7.	H-423	- Ed van der Sluis	-	6	3	opg	ng	67,4
8.	H-260	- Krijn Fine	-	10	opg	8	7	68
9.	H-369	- Jos Schrier	-	5	6	opg	ng	71,7
10.	H-465	- Fred Schaaf	-	9	opg	ng	4	73
11.	H-446	- Joop van den Heuvel	-	3	opg	ng	ng	80,7
12.	H-186	- Olivier Verhaar	-	13	opg	6	ng	80,7
13.	H-448	- Anne de Bruijn	-	12	opg	7	ng	81
14.	H-331	- Jan ter Stege	-	11	opg	ng	ng	92
15.	H-451	- J. van Doorn	-	15	opg	ng	ng	96
16.	H-267	- Fred Gravesteijn	-	16	opg	ng	ng	97
17.	H-400	- Arnold Masselink	-	17	opg	ng	ng	98
18.	H-403	- Peter Mijs	-	ng	opg	ng	ng	100

TEAMWEDSTRIJDEN.

Vergeten jullie niet in te schrijven voor de Teamwedstrijden op 8 en 9 oktober. De wedstrijden worden verzeild op het Nieuwe Meer bij Amsterdam. Een inschrijfformulier zit bij de vorige Flitsen, evenals een routebeschrijving naar het Nieuwe Meer. Er wordt trouwens geprobeerd rond de teamwedstrijden een film te maken, o.a. voor de eigen lachspieren, of voor promotie-doeleinden. Wil je er ook op, doe dan mee.

ZULPICH - 22 en 23 oktober a.s.

Vorig jaar op de algemene jaarvergadering bereikte ons de vraag om contact op te nemen met de Duitse Klasse-Organisatie om te informeren of zij de wedstrijden op Zülpich misschien zouden kunnen vervangen door iets anders. Tot nu toe heeft de DJV nog geen ander wedstrijdwater in de buurt kunnen vinden waar de verenigingen bereid waren om voor de DJV wedstrijden te organiseren.

Vandaar dat Zülpich dit jaar nog steeds op het programma staat. De wedstrijden zullen in het weekeinde van 22 en 23 oktober worden gehouden. Zülpich ligt vlak bij Aken en is vanuit Amsterdam ca. 2½ uur rijden.

Zij die belangstelling hebben voor dit weekend kunnen het best even contact opnemen met Rob Klink, Tel.: 010-500546.

Over Zeeuwse Meisjes, Heidezangers, Halve Zolen en niet te vergeten: HET WEER

Ja, het prachtige weer op het Veerse Meer was de reden dat Uw sekretarisje een week het bed moest houden, zo was hij opgeknapt (lees afgeknapt) van dit heerlijke weekendje zeilen.

Op vrijdag-avond arriveerde de Vlaflip-equipe al bij Dirk Epke in Zierikzee. Eevn later kwamen ook André Verkooijen met gastbemanning Peter aan. Aan Dirks gastvrijheid kwam geen einde, en zo vloeide reeds op deze doordeweekse dag een aanzienlijke hoeveelheid bier. Zo kon het ook gebeuren dat de meesten van ons pas om 1.00uur op het lumineuze idee kwamen dat ze hun luchtbedden nog moesten oppompen.

Deze gedachte stond ondergetekende zo slecht aan dat hij besloot om maar helemaal geen luchtbed op te blazen. Achteraf bleek dat ook helemaal niet nodig, omdat Dirk zo vriendelijk was geweest om voor ons tweetjes een heus tweepersons bed te reserveren bij kennissen van hem: Johan en Gerla Bottema. Slechts twee minuten lopen, alle comfort bij de hand. Dat noem ik nog eens wedstrijdzeilen op z'n best!

Echter, de volgende morgen liep de wekker alweer akelig vroeg af. Het startcomité van de WV Arne had besloten onze klasse om half 11 die morgen te laten starten.

Dus, na van een uitstekend ontbijt bij Dirk te hebben genoten, in file met alles d'r op en d'r aan de Zeelandbrug over, richting Veere.

Die morgen gaf de radio stormwaarschuwing 8 Bft. door en we vreesden dat dit weekend een herhaling van de NK zou worden. Veel storm en weinig varen.

Op het Veerse meer aangekomen bleek het echter een storm in een gkas water. De zuidwesten wind veroorzaakte nauwelijks golven op het water, wat het zeilen zeer interessant maakte. Waanzinnig hard ging het, zonder last te hebben van de golfslag.

Elf boten hadden zich officieel aangemeld voor deze wedstrijden, waarvan er helaas maar zeven kwamen opdagen. De andere vier hadden kennelijk het weerbericht voor serieus genomen en waren maar thuis gebleven. Jammer, want er viel heel behoorlijk te zeilen en niemand heeft schade opgelopen, behalve Anne de Bruijn die een zojuist splinternieuw prototype roerblad in diggelen voer. Maar ja, daar is het dan ook een prototype voor, niet waar?

De eerste wedstrijd die morgen werd gewonnen door Ed en Rob in hun Vla-Flipje. De reden voor dit succes was, dat zij als enigen die race niet waren omgeslagen. De kruisrakken leverden voor de meesten nogal wat problemen op, doordat de wind vlak onder de wal behoorlijk draaide. Zo lag je hoog aan de wind over stuurboord, en het andere moment lag je met je rug in het water over bakboord. Om je eventjes een idee te geven over de schiftingen.

De tweede wedstrijd: De 423, 465 en 405 met gastbemanning Johan Vis komen min of meer gelijk bij de bovenboei aan. Dan ruimwinds naar de gijpboei. Niemand durft te spinnakeren, daar de wind nogal draait en bovendien zeer vlagerig is. Bij de gijpboei komen de spinnakers er dan eindelijk wel aan te pas en de 423 spuit weg in een goddelijk hafwinds rak., op de hielen gezeten door Fred en Dirk. Halverwege dat rak krijgen we plotseling een enorme vlag te verwerken die de rest van dat rak blijft aanhouden. Fred kan het niet meer bolwerken en slaat geloof ik om, ook Dirk slaat om, en Ed weet de zaak overeind te houden, a-hoewel hij hiervoor erg veel moet afvallen. Dan maar de Spi gestreken en ruimwinds op de boei afgevlogen.

Anne de Bruijn moet opgeven, een gebroken want was de oorzaak. Voor hem is het hele weekend helaas nu al voorbij.

Ed wint alweer, André Verkooijen en Peter waden verdienstelijk 2, Fred 3, Dirk 4 Koen 5 en de laatst overgeblevenen, Jan en Lee gaan niet door de finish.

De derde wedstrijd die dag, wel afmattend hoor, met zoveel wind, gaf weer eenzelfde beeld als de voorgaande races te zien.

Ed heeft een onregelmatigheid met Fred bij de bovenboei en het hele ruimwindse rak rak heeft hij de tijd om hierover met Fred in discussie te treden, terwijl bemanninkje lief probeert nog enigszins geconcentreerd te blijven. Dirk en Fred lopen langzaam onder door. Vreemd genoeg is de wind onder de wal ver te zoeken. Plotseling besluiten we om de spinnaker toch maar te zetten. Dit pakt goed uit. De wind wakkert weer aan en tegen dat Dirk en Fred besluiten om ook maar dat bolle zeil te hijsen zitten we ze alweer op de hielen. Bij de gijp-boei maken we een perfecte gijp, wat ons twee plaatsen oplevert, zodat we weer le liggen.

Het beroemde halfwindse rak volgt dan weer, met als resultaat dat wij omslaan (dom hè). De 405 en 465 stuiven ons voorbij en nog net voor André weten we de boot weer overeind te zetten. Inde derde positie gaat het op de onderboei af. Ook deze race weet Ed weer te winnen dankzij goed sturen op de windvlagen en draaiingen in de kruisrakken. Fred wordt 2, Dirk 3 en André 4 en natuurlijk Koen 5. Lee en Jan finnishten niet.

Dezelfde middag spreekt Birk met een professionele fotograaf af om de volgende dag eens wat plaatjes van de wedstrijden te gaan schieten. De fotograaf zou meevaren met Peter Mijs en Ernst-Jan, die voor deze gelegenheid een buster van de PSC hadden gehuurd. Goed initiatief Peter!

's-Avonds hadden Johan en Gerla Bottema in hun grote huis een gezellige Bar-B-Q voor alle zeilers georganiseerd. Godzijdank bleef het doog en werd de BBQ een succes. Laat werd het die nacht, dankzij de enorme hoeveelheden bier die er werden geschonken en de uitstekende culinaire kunsten van Dirk Heidezanger (U weet wel, van dat stomme lied van de Van Duin).

De volgende morgen moesten we alweer zo vroeg uit de veren om op tijd aan de start te verschijnen. We rijden weer over de Zeelandbrug, om tot de conclusie te komen dat het nu toch nog een tikje harder waait dan gisteren. Maar, nog steeds geen reden tot paniek. Op het Veerse Meer is alles mogelijk.

De eerste wedstrijd wordt weer gewonnen - het klinkt saai - door Ed Zeeuws Meisje (geen cent teveel, hoor!). Dirk wordt 2, Fred weer 3 en André 4. En dan begint het echt te waaien en het Comité wordt gedwongen de tweede start uit te stellen, omdat het startschip van z'n ankers slaat. Nadat dit euvel verholpen is wordt er weer uitgesteld aangezien het op dat moment echt windkracht 7 waait. We zijn nu nog maar met 3 boten over. André en Lee hebben de haven alweer opgezocht en ook Koen Schenk maakt aanstalten in die richting.

Besloten wordt dat het niet bepaald een stimulerend aangezicht is om 3 Javelins te zien wedstrijdveren. De 5e en 6e start gaan niet door, althans voor de Javelins. De Fireballs, die hier hun ONKS voeren moesten echter nog een 5e wedstrijd veren, aangezien er anders geen Kampioen kon worden aangewezen. Vanaf de kant slaan wij deze wedstrijd gade, waarbij ontelbare Fireballs op hun kop liggen.

Die dag waren Peter Mijs en Ernst-Jan ook voor niets met de PSC buster gekomen. Het regende constant. Geen weer dus om foto's te gaan schieten.

Maar, kapitein Peter en roerganger Ernst waren wel altijd in de buurt om even vanonder hun Zuid-wester goede raadgevingen te geven of opbeurende verhaaltjes te vertellen.

Het aftuigen van de boten was een ware ramp, alles kletsnat, stortregens, noem maar op. Kortom, pure ellende. Wat dat aangaat, geen weekend waar je lekker bruin verbrand van terugkomt.

Echter, de gastvrijheid van Dirk Epke en van de nieuwe Javelin sympathisanten Johan en Gerla Bottema maakte veel goed. Nogmaals, namens alle deelnemers, bedankt en hopelijk tot volgend jaar. Misschien dat het weer dan een klein beetje meezit zodat er dan tenminste echte foto's van de Javelin genomen kunnen worden. (Misschien mag je dan wel weer mee in de volgboot, Johan!)

Uitslagen, zie twee bladzijden terug.

Betreffende de Jaarvergadering zal in oktober een special worden uitgegeven. Hopelijk tot de teamwedstrijden op het Nieuwe Meer.
