

JAVELIN  
SAILORS ON THE MOVE

# Javelin Flitsen

officieel orgaan van de Nederlandse Javelin Klasse Organisatie

Maart 1991  
20<sup>e</sup> jaargang nummer 1

DRUKWERK

Pim Zwaard  
Laan van Welgelegen 25  
4251 KJ Werkendam

## JAVELIN FLITSEN

### KLUBORGAAN VAN DE NEDERLANDSE JAVELIN KLASSEORGANISATIE

Pim Zwaard	Laan van Welgelegen 25	4251 KJ	Werkendam	01835-4733	voorzitter
Willem Slendebroek	1 <sup>e</sup> Virulystraat 4B	3022 ZL	Rotterdam	010-4770246	secretaris
Bas Toorenburg	Graaf Florisstraat 8a	3021 CG	Rotterdam	010-4778902	penningmeester
Marcel ter Stege	Molenmakersstraat 17	3781 DB	Voorthuizen	03429-5399	wedstrijdsecretaris
Oscar Nijman	Pieter Pauwstraat 12 <sup>2</sup>	1017 ZK	Amsterdam	020-238537	public relations
Frank Nijman	Rietgorsmeen 55	3844 ZL	Harderwijk	03410-14773	

Kas commissie : Henk Wagenaar en Arnold Masselink

Meet commissie: Rob Klink en Joop van den Heuvel

Ere-leden : Eric Veth

Contributie:

Leden	: f50,-	op postgiro 2903425
Jeugdleden (tot 18 jaar)	: f40,-	t.n.v. Penningmeester N.J.K.O.
Donaties	: f50,-	Graaf Florisstraat 8a
Vrijwillige bijdrage	Elk bedrag	3021 CG Rotterdam

### Van de bestuurstafel

De dooi heeft zich weer ingezet, de ijszeiler weer de kast in en de javelin er weer uit. De koude winter heeft het hoofd van de bestuursleden koel gehouden. Veel zaken zijn tijdens de bestuursvergaderingen weer besproken. Marcel Ter Stege, onze nieuwe wedstrijdsecretaris verzorgt de laatste details van het wedstrijdprogramma. Hij heeft zich met veel enthousiasme op zijn nieuwe taak gestort. We willen hem nogmaals veel succes wensen in zijn nieuwe taak!

In deze Javelin Flitsen vindt u niet alleen de notulen van de jaarvergadering ook is er een stuk over de duitse plannen over hun experiment betreffende het bouwen van vijf nieuwe Javelins.

Hierover hebben we meer informatie; samen met de duitse klasseorganisatie gaan we hun plannen bespreken met de engelse klasseorganisatie. Dit zal op twee en drie maart gebeuren in het engelse Christel Palace. Dat weekend is er een watersporttentoonstelling waar de nieuwste engelse boot aanwezig zal zijn. Wij hopen tijdens deze informele bijeenkomst gedachten uit te wisselen om tot een eenduidige afspraak te komen over wat we met deze plannen gaan doen. Het nederlandse standpunt is vooralsnog; Vijf boten zijn teveel voor een experiment, technische innovatie is altijd een goede zaak, het grootste voordeel van de javelin n.m., een goedkope snelle boot, moet overeind blijven en tenslotte, de nieuwe boot moet vergelijkbaar blijven met de oudere schepen (fair competition). In dit weekend hopen we tevens de brochures van de engelse bouwer te ontvangen.

Op 20-24 februari organiseert het MECC een recreatieve beurs 'Actief 91' in Maastricht. Wij als klasse organisatie waren hiervoor uitgenodigd om met een stand met boot aanwezig te zijn. Helaas moesten we hiervan afzien omdat de aanlevertijd van de Javelin ons niet paste. Dit kon alleen op een door de weekse dag. Ook de afbouw (voor de zeilboten) zou hoogst waarschijnlijk op een door de weekse dag moeten gebeuren.

De bemanningspool zal dit jaar door Oscar Nijman worden verzorgd omdat Teun Kiers moeilijk bereikbaar zal zijn. We hopen dat als er beroep op de bemanningspool gedaan wordt dit tijdig aan Oscar gevraagd wordt om hem voldoende gelegenheid te geven om aan deze vraag te voldoen.

In het blad Wedstrijdzeilen hebben we een promotionele advertentie voor één jaar laten plaatsen. Tevens is in dit blad een stukje geplaatst over de Javelin en haar klasseorganisatie. Het blad Wedstrijdzeilen heeft in het voorjaarsnummer een overzicht van alle klassen, wij vinden dat de Javelin dan ook niet mag ontbreken.

Voor dit jaar is er weer een vol programma samengesteld. We hopen dat dit programma aan ieders wens voldoet en dat een ieder dan ook op de wedstrijden aanwezig zal zijn. Zorg voor jezelf dat je weet welke wedstrijden je wel en welke je niet kan varen en geef dit dan door aan Marcel ter Stege. Hierdoor krijgen we meer inzicht wie we op de wedstrijden kunnen verwachten.

Ik wens je een heel goed zeilseizoen,

Willem Slendebroek.



# Hagoort Sails

**WOUTER HAGOOR T**

Een begrip in de zeilwereld

**TEL. 01714 - 15189**  
**POSTCODE 2396 HK**

**HONDSDIJK 50a**  
**KOUDEKERK a/d RIJN**  
(bij Leiden)

---

**Notulen Jaarvergadering 23 november 1990**

## 1) Opening

Om 20.46 uur opent Pim Zwaard de vergadering.

De voorzitter vat het jaar samen als een droef dieptepunt in het bestaan van de NJKO. De eerste training kon geen doorgang vinden door een slechte organisatie en geen belangstelling vanuit de locatie waarvoor de training georganiseerd zou worden. Ook het promotie weekend kon geen doorgang vinden wegens het gebrek aan animo hiervoor. Na een succesvolle training op het Wolderwijd werd de draad weer opgepakt echter de maand september was opnieuw een dieptepunt met drie georganiseerde activiteiten die allemaal afgeblazen moesten worden.

Kort gaat de voorzitter in op de ontwikkelingen omtrend het klassebeleid van het KNWV. Op 10 oktober 1990 heeft het KNWV hun uiteindelijke voorstel over het klassebeleid aan de klasseorganisaties (KO's) voorgelegd. Dit voorstel is door de verschillende klasseorganisaties aanvaard. De belangrijkste zaken uit het klassebeleid zijn de volgende:

- De bestaande klassen worden door het KNWV erkend, met nieuwe klassen wordt er strikt aan de regels gehouden. Afvoeren van de klassen zal op een soepeler manier behandeld worden.
- Voor alle erkende klassen is er een Basispakket samengesteld. Het KNWV verzorgt de opleiding van trainers etc.
- Een voorkeurslijn is opgesteld. De individuele zeilers van de klassen die in deze voorkeurslijn staan, krijgen extra faciliteiten ter hun beschikking mits zij zich hiervoor daadwerkelijk bewezen hebben. Het geld dat hiervoor ter beschikking staat komt uit extra hiervoor aangewende fondsen.

Javelin International (Jav.Int) is weer actueel geworden na de nieuwe plannen van duitse zeilers om nieuwe boten te bouwen. Onze mening over de taken van Jav.Int. is nog altijd hetzelfde. Het huidige bestuur is van mening dat Jav.Int. een zuiver technisch georiënteerd orgaan dient te zijn met als belangrijkste doel te beslissen over alle technische aspecten aan de Javelin in het algemeen.

## Wedstrijdprogramma 1991.

Maand	datum	Wedstrijd	Verslaggever
februari	24	Hiswa Bokaal	(David)
april	6-7	Trainingsweekend	
	13-14	Voor-Braasem	(David)
mei	9-12	Officieus Open Nederlands Javelin Kampioenschap Brouwershaven Steinhude	
	18-19	(gezamenlijk klassement met ONJK)	
juni	1-2	Promotieweekend	
	15-16	Vinkeveen	
juli	6-7	Uitdam	
	22-26	EK. Whitstable Kent (Eng.)	
september	31/8-1/9	Steinhude	
	14-15	Beulaker	(Arnold)
	28-29	Na-Braassem	(David)
oktober	14-15	Zwischenahn	
december	30/11-1/12	Boterletter Kralingseplas	

## JAVELIN zeiler !!

DE GROOTSTE WEDSTRIJD-SPECIALAALZAAK LEVERT U:

<b>masten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◊ Z-SPARS</li> <li>◊ NEEDLESPAR</li> <li>◊ PROCTOR</li> </ul>
<b>zeilen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◊ HYDE</li> <li>◊ Kent Carlson</li> <li>◊ Ullman</li> <li>◊ Bruce Banks</li> <li>◊ SOBSTAD</li> </ul>
<b>zeikleding</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◊ MISO</li> <li>◊ JAVLIN</li> <li>◊ TENSON</li> </ul>
<b>zeilschoeisel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◊ AIGLE</li> <li>◊ MISO</li> <li>◊ VEDESTEN</li> <li>◊ dubarry</li> </ul>
<b>dekzeilen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◊ Bruce Banks</li> </ul>
<b>kompassen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◊ SILVA</li> <li>◊ FITCHIE</li> <li>◊ PLASTINO</li> </ul>
<b>trailers beslag</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◊ PRONTO</li> <li>◊ HARKEN</li> <li>◊ EIGHTTOM</li> <li>◊ SEA SURE</li> <li>◊ RIB</li> <li>◊ ROUSTAN</li> <li>◊ MOLT ALLEN</li> <li>◊ RIBO</li> </ul>
<b>touwwerk</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◊ MARLOW</li> </ul>
<b>starthorloges</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◊ CASIO</li> </ul>

EN OOK VOOR ROEREN, ZWAARDEN EN REPARATIES KUNT U BIJ ONS TERECHT.

VRAAG ONZE DOCUMENTATIE AAN!

**martin van leeuwen**

Postbus 401      showroom & werkplaats:  
2800 AK GOUDA      zoutmanskweg 42  
tel: 01829-4730      REEUWIJK      fax: 01829-3806

## De nieuwe engelse Javelin enzovoort.

Naar aanleiding van het bezoek van Pim Zwaard en mij aan de 'London boatshow' te Christel Palace op twee en drie maart j.l. heb ik het volgende stukje over de nieuwe Javelin geschreven.

Tony Lincoln van Northampton Sailboats heeft de productie van de engelse javelin van Paul Wright in juli 1990 overgenomen. Zijn eerste boot is tijdens het engelse NK in augustus 1990 getest. Tony en zijn bemanning, beide voor het eerst in een javelin, hebben de wedstrijden met een vierde plaats afgesloten wat zonder meer een goed resultaat genoemd mag worden. Met als hardste windkracht Bft.4 is de nieuwe boot nog niet echt op ruw water beoordeeld. Wel heeft Tony de Yardstick Races, dit zijn de engelse nationale handicap wedstrijden, gevaren waar hij conventioneel Engeland verbaasde met een tweede plaats in het algemene klassement. Alleen de Internationale Fourteen moest hij voor zich dulden. De 505 heeft hij daarna op kleinere wedstrijden weer kunnen verslaan. Deze resultaten geven weer dat Tony een actieve wedstrijdzeiler is en dat zijn nieuwe produkt zijn mannetje kan staan. Wie is Tony Lincoln verder?

Twee jaar geleden is Tony Lincoln begonnen met

de productie van polyester Fireballs. Hij produceert alleen witte boten omdat hij van mening is dat deze kleur marketing technisch het juiste bedrijfsprofiel geeft. Tot nu toe heeft hij 48 boten gemaakt en zijn 'White Boats' varen over de hele wereld met als beste resultaat een tweede plaats op het WK in 1989. Naast Fireballs heeft Northampton Sailboats alle mogelijke producten voor de zeilwereld. Hij heeft de bouw van de Javelin in handen genomen omdat, zo zegt hij zelf; 'De Javelin is een mooie raceboat en vaart erg goed op open water, ik bouw hem nu omdat het ontwerp goed aansluit bij mijn huidige productie methodes en de Klasse Organisatie actief en gezellig is (veel persoonlijke vrienden) niet omdat de Javelin bedrijfstechnisch interessant is!'. Persoonlijk denk ik dat de engelse klasse organisatie aan Tony een goede opvolger van Paul Wright hebben gekozen. Erg belangrijk vind ik dat Tony zelf actief zeiler is en oog en oor heeft voor de problemen van de zeilers zelf en contact heeft met topwedstrijdzeilers in Engeland, iets dat van Paul Wright lang niet meer gezegd kon worden. Een tweede goed zaak

vind ik de professionele achtergrond. Norhampton Sailboats is een gezonde zeilzaak die veel aan promotie doet. Tony heeft drie bouwers op loonbasis in huis en zegt zelf aan elke vraaghoeveelheid binnen een goede levertijd (drie weken) te kunnen voldoen, desnoods huurt hij mensen voor een korte periode erbij in. Hoe ziet het nieuwste schip (K552) eruit?

John Townsend heeft de tweede javelin gekocht, die op de show was uitgesteld. De boot was standaard uitgerust met uitzondering van enkele persoonlijke wijzigingen van John zelf. De witte boot is gemaakt van polyester, twee harde coatinglagen aan de buitenzijde en hoogwaardig schuim er tussenin, met een totale dikte van 8 mm. Naar ik begrepen heb gebruikt hij nieuwer en beter materiaal dan Paul Wright maar mijn kennis op het gebied van kunststoffen en hun eigenschappen is te beperkt op dit te kunnen onderschrijven. Het materiaal is over het gehele schip gebruikt (incl. zijtanks, voortanks en kruis). Door de verstijvende werking van een dikke bodem waren spanten in

de zijtanks en in de kuip overbodig. Het massa van het schip is hierdoor geconcentreerd. (Het schip voldoet aan de minimale gewichtseisen.) Wel heeft Tony een schot geplaatst die de huid en het kruis (bankje) met elkaar verbinden, dit zorgt voor een steviger zwaardkastconstructie. Voor de inrichting gebruikt hij Harken en Servo Klemmen, alle blokjes zijn ook van Harken. De inrichting is functioneel met o.a. een spiegel schootvoering. Het gaat hier te ver om de gehele inrichting te bespreken, maar geïnteresseerden kunnen mij altijd bellen. Verder is het schip uitgerust met Superspar mast en giek en Hyde Sails zeilen.

De prijs van de nieuwe boot is verder omhoog gegaan. Momenteel betaal je ongeveer Fl. 18000,- voor een compleet schip en Fl. 8500,- voor een kale romp.

Foto's van het nieuwe schip zijn op de wedstrijden te zien bij Pim Zwaard.

Voor meer informatie kun je mij altijd bellen.

Willem Slendebroek.

---

## VOOR-BRAASSEM 1991

Ook dit jaar wordt er weer een **VOOR-BRAASSEM** gevaren!!

Dit betekent dat:

- iedereen direct naar zijn boot toeloopt,
- iedereen direct kijkt, of zijn boot zich nog onder het dekzeil bevindt,
- iedereen direct het winterse vuil verwijdert,
- iedereen direct eventuele reparaties verricht,
- iedereen direct eventuele vernieuwingen aanbrengt,
- iedereen direct een pen pakt.
- iedereen direct zijn agenda bij de hand neemt,
- iedereen direct **13 en 14 april** noteert,
- iedereen direct de wedstrijdsecretaris belt,
- iedereen zich direct bij hem inschrijft.

**TOT ZIENS OP DE VOOR-BRAASSEM!!**

---

## Whitstable, EK 1991.

Op de terugweg van London ben ik even langs de EK locatie voor komend jaar gereden. Hier volgt een kort verslag.

Whitstable is een klein vissersplaatsje aan de monding van de Theems. Het ligt ongeveer 20 kilometer ten noordoosten van Canterbury. Vanaf Dover is het slechts een half uur tot drie kwartier rijden!

Whitstable is een oud en gezellig klein plaatsje met kleine straatjes en veel knusse winkeltjes. Je moet eens in Engeland geweest zijn om een echte voorstelling te kunnen maken (vergeet de Pubs ook niet!). De Yachtclub ligt vrijwel in het centrum en wordt door een kleine waterkering en de boulevard gescheiden van het strand en het wedstrijdwater. Het strand is bij hoog water klein en bestaat uit kiezels. De boten kunnen op de boulevard of op het strand geplaatst worden. Tewaterlating kan via het strand of via twee hellingen. De boulevard bestaat uit twee betonnen platen en loopt langs de gehele lengte van het dorp. De club is niet erg groot maar heeft een prima bar en zit gelegenheid, tevens is er een klein balkon. Beneden is er ruimte voor zeilkleding e.d. ook is daar de verkleedruimte en de douches. Dit laatste is eenvoudig en zelfs bouwvallig te noemen. Wel wordt alles goed schoon gehouden.

Whitstable is een knusse locatie voor het EK waar de Javelinsfeer past en zelfs overheersend zal zijn (mits iedereen komt natuurlijk)!

Beste Javelinzeilers,

Allereerst namens het bestuur van de Javelin-klasse een goed zeiljaar '91 gewenst. We hopen dat ook dit jaar nog meer Javelin-eigenaars mee gaan doen aan de wedstrijden in de Javelin. Het wedstrijdzeilen in de Javelin is niet alleen aantrekkelijk voor de ervaren zeilers, ook voor de minder ervaren zeilers is de strijd in het achterveld net zo enerverend.

We kennen bij de Javelin de volgende mogelijkheden om mee te doen aan het wedstrijdzeilen:

1. via klasse-evenementen van de Javelin (zie wedstrijdprogramma);
2. via regionale wedstrijden op bijvoorbeeld de Beulaker/Belter en de Braassem;
3. via het promotie-weekeinde op het Braassemmeer op 1 en 2 juni.

Het laatste evenement is bij uitstek geschikt voor beginnende zeilers.

Bemanning of een stuurman hoeft geen probleem te zijn. Als je eens een weekeinde wil meedoen en geen bemanning of stuurman hebt, bel dan Oscar Nijman (020-238537) of een ander bestuurs-lid op. Wij doen dan ons best een bemanning of stuurman te vinden.

Bijgevoegd is een enquêteformulier. Hiermee willen wij je belangstelling voor het wedstrijdzeilen in de Javelin peilen. Dit is ook bedoeld voor degene die al vaker mee gedaan hebben.

Tot ziens tijdens een evenement,

Het bestuur. Wedstrijdsecretaris  
Marcel Ter Stege  
Molenmakerslaan 17  
3781 DB VOORTHUIZEN  
03429-5399

# *Schaaf & Duetz*

## **Sailservice**

- **TOPZEILEN**

Vogel & Meijer Sails en Dan Sails (Europees kampioen FD, 505 in 1988)

- \* **ZEILKLEDING**

Rukka droogpakken met sterke diagonale rits aan voorkant f525,-  
Helly Hansen zwemvest, type spinnaker f75,-  
en alle andere bekende topmerken

- \* **BESLAG**

Alle bekende merken direkt leverbaar (korting bij grotere afname!)

- \* **HI-TECH ZWAARDEN EN ROEREN**

- \* **TOUWWERK**

De nieuwste trimlijnen en schoten van o.a. Dyneema

- \* **PROCTOR- EN SUPERSPARS- MASTEN**

IJsbaanpad 68c, 1076 CW Amsterdam. Telefoon: 020-714382. Fax: 020-7143820005.

# Een technologische vernieuwing of een tijdbom onder de Javelin-klasse?

Al sinds enige tijd wordt er gesproken over wijzigingen in het ontwerp van de Javelin. Zowel aan het Duitse front als ook bij de Engelsen wordt druk nagedacht over een vernieuwde Javelin. Deze ontwikkeling wordt aangemoedigd door het feit, dat er nieuwe bouwers zijn gekomen. Zo bouwt Heinz Froeschke sinds enige tijd Javelins in Duitsland. O.a. de boot van Klaus Lankenau is door Froeschke gebouwd. Ook in Engeland is sinds kort een nieuwe bouwer gevonden. Deze zal zijn tweede boot ten toon stellen op de Cristal Palace Show in Londen, die gehouden zal worden in maart van dit jaar.

In het nu volgende stuk wil ik een schets geven van de verschillende technische vernieuwingen en de status daarvan. Als eerste besteed ik aandacht aan de Engelse Javelin. Hierna wil ik ingaan op de ideeën van de Duitsers. Als laatste wil ik ook nog aandacht besteden aan een ingezonden stuk van André Verkooijen.

## De Engelse boot

De nieuwe Engelse boot heeft zijn eerste vaart gemaakt tijdens de Nationale Kampioenschappen in Engeland in het afgelopen jaar. Uit het commentaar dat wij van John Townsend ontvingen blijkt, dat de boot goed is bevallen. Hij werd vierde in de eindklassering.

In deze boot zijn een aantal verbeteringen aangebracht. Zo is de boot voorzien van een foambodem. Hierdoor ontstaat een veel stijvere boot die vooral op sterk golvend water in het voordeel kan zijn. Daarnaast zijn de dekken lichter uitgevoerd en is er een betere constructie gemaakt voor de zijtanks. De boot bleek na deze wijzigingen nog exact het juiste gewicht te hebben. Volgens de Engelsen mag de foam-bodem in dit ontwerp niet gezien worden als een dubbele bodem. Hij is niet bedoeld om extra drijfvermogen aan te brengen maar strikt voor de stijfheid van de bodem. Hierdoor wordt niet tegen de klasse-voorschriften gezondigd. Veel meer informatie hebben we verder helaas nog niet van ontvangen.

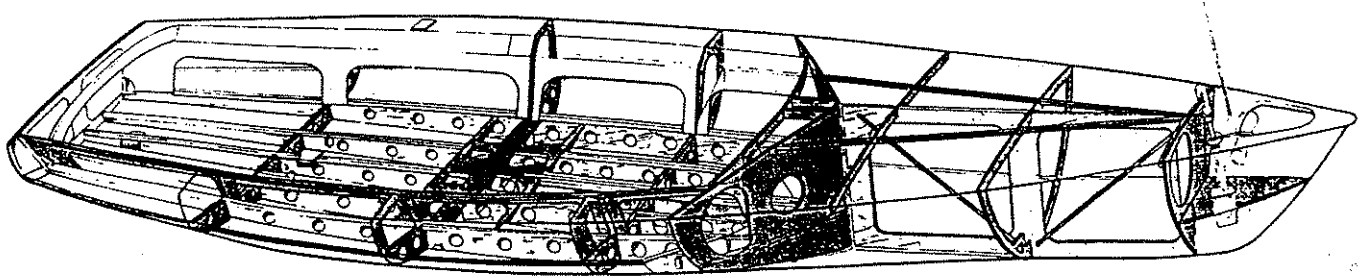
## De Duitse ideeën

De Duitsers hebben nog geen boot op stapel waarin hun ideeën zijn verwerkt. Eind vorig jaar hebben wij de eerste plannen ontvangen voor een nieuw ontwerp. Daarbij vroegen zij toestemming van de Nederlandse Javelin Klasse Organisatie om voor 5 nieuw te bouwen boten een ontheffing te krijgen met betrekking tot rule 4.1 en 5.1 uit de klassevoorschriften. Hieronder volgt de motivatie voor hun plannen.

De Javelin is door Peter Milne ontworpen in 1969. Vanaf die tijd zijn er geen veranderingen meer aangebracht in het ontwerp op wat kleine dingen na. In andere klassen heeft echter de afgelopen 20 jaar voortdurend een vernieuwing plaatsgevonden. Met de experimentele boten willen de Duitsers nu proberen dit te doorbreken en een vernieuwde Javelin te ontwikkelen.

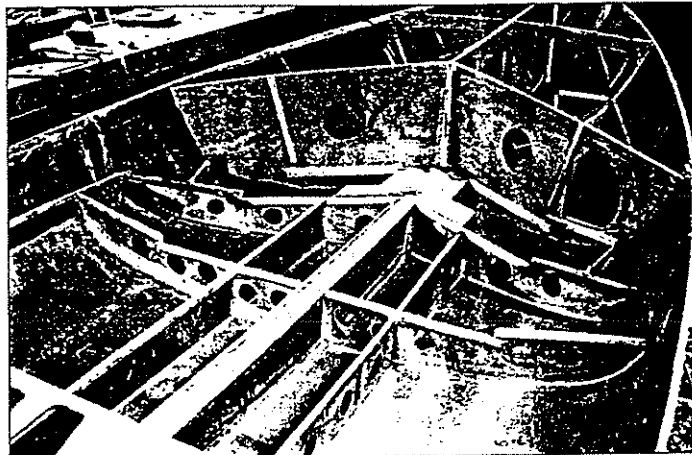
Het belangrijkste probleem van de Javelin is volgens de Duitsers de zwakke constructie van de boot tussen de mastvoet en het want. Na verloop van tijd zal de bodem waarop de mast steunt door de druk gaan verzakken. Bij oudere Javelins kunnen we het resultaat hiervan duidelijk zien omdat ter plaatse van de mast in de bodem van de romp (dus aan de buitenzijde van de romp) kleine haarscheurtjes zijn ontstaan. Wanneer op golvend water een zogenaamde "powerbump" wordt gemaakt zijn de effecten van deze zwakke constructie duidelijk merkbaar. Het is dan onmogelijk een optimale spanning op de wanten te behouden. Uiteraard is dit bij oude boten nog wat sterker. Een ander nadeel van het huidige ontwerp is het grote aantal onderdelen waaruit een romp wordt opgebouwd. Dit verhoogt de bouwkosten en maakt de Javelin dus minder aantrekkelijk voor potentiële kopers.

Het idee is nu om een boot te bouwen waarin de ze zwakke constructie wordt verbeterd. Dit willen ze doen door gebruik te maken van een dubbele bodem in combinatie met een Y-indeling in de voorzijde van de boot. Het idee is afkomstig uit de FD. Om dit wat duidelijker te maken heb ik twee afbeeldingen opgenomen van een FD. In figuur 1 zie je een FD in perspectief. Duidelijk zichtbaar zijn de twee schotten onder het voordek en het schot in de langsrichting van de boot. Tesaamen vormen ze de Y-indeling. In figuur 2 heb ik een foto van een FD opgenomen, gezien vanuit de zitplaats van de stuurman. Ook in deze foto kunnen we de Y-indeling duidelijk zien.



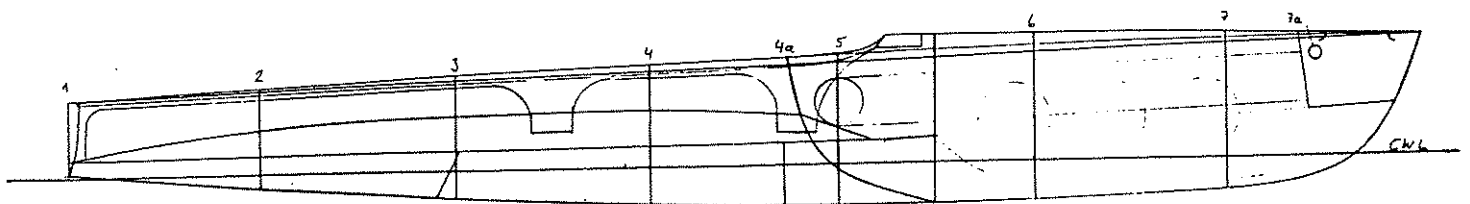
Figuur 1. Y-indeling in de voorzijde van de FD.

Door de multiplex schotten in de romp in een 'ster'vorm te plaatsen, worden de krachten op kritieke punten als bij voorbeeld de aangrijpingspunten van de wanten en het voorstag zo goed mogelijk opgevangen. Langs de schotten zijn extra banen van koolstofvezel aangebracht. Waar mogelijk zijn in het multiplex gaten geboord om gewicht te besparen. De kale romp van een FD moet 125 kg wegen. (Foto: Johan Vels.)

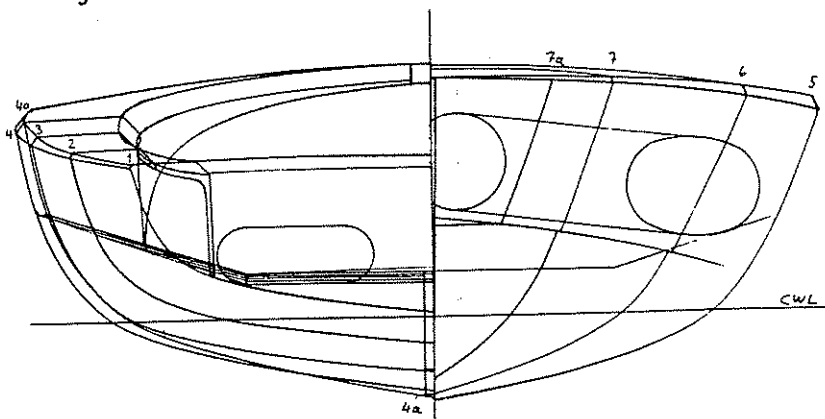


Figuur 2. Y-indeling van de FD gezien vanuit de stuurman

Om een Y-indeling in de Javelin aan te brengen, vragen de Duitsers nu dispensatie voor rule 5.1. Anders is deze constructie niet toegestaan. De romp en het dekplan blijven verder ongewijzigd. De in licentie gegeven mallen zullen worden gebruikt zodat de andere rules niet veranderd behoeven te worden. Er blijven dus drie afzonderlijke tanks zodat het drijfvermogen niet verandert. In de figuur 3 is het zijaanzicht gegeven van het Duitse ontwerp. Figuur 4 bevat aan de linkerzijde het achteraanzicht en aan de rechterzijde het vooraanzicht. Figuur 5 geeft een bovenaanzicht van de Javelin.

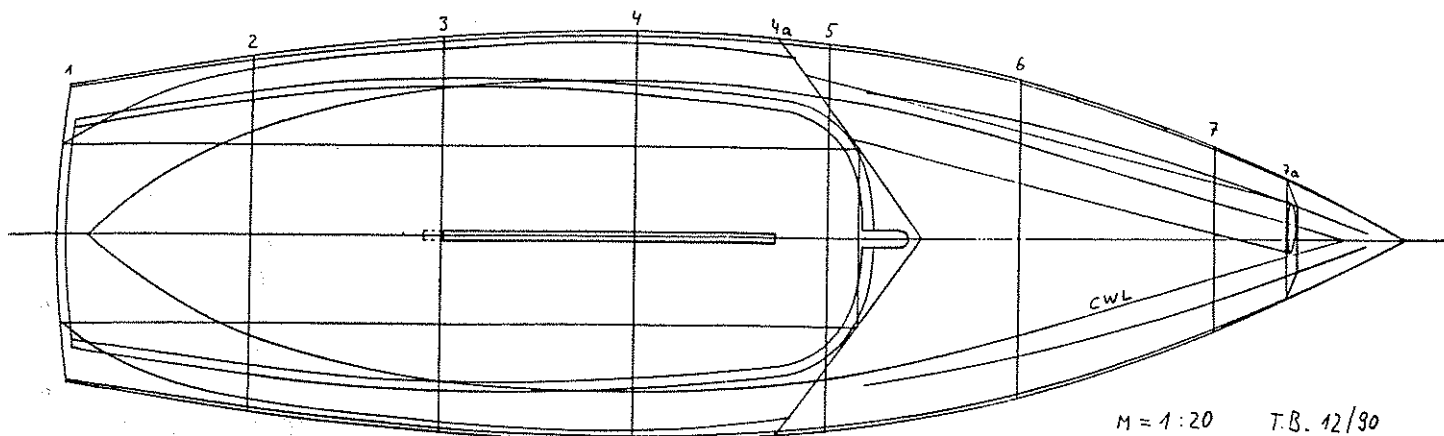


Figuur 3. Zijaanzicht Javelin



Figuur 4. Achter- en vooraanzicht van de Javelin





Figuur 5. Bovenaanzicht van de Javelin

De Duitsers willen nu in het volgende seizoen met 5 experimentele boten gaan varen. De reden dat ze juist 5 boten willen bouwen is dat ze dan vergelijkbare resultaten kunnen krijgen en tevens de kosten op een aanvaardbaar niveau kunnen houden.

Ter afsluiting van het verhaal over de Duitse ontwikkelingen vermelden we, dat de Duitsers graag zouden zien dat wij en de Engelsen mee zouden doen in deze ontwikkeling. Als de boten klaar zijn willen ze proberen zoveel mogelijk teams te laten varen in deze boten. Hierdoor kan iedereen zijn eigen mening vormen over het varen in een vernieuwde Javelin.

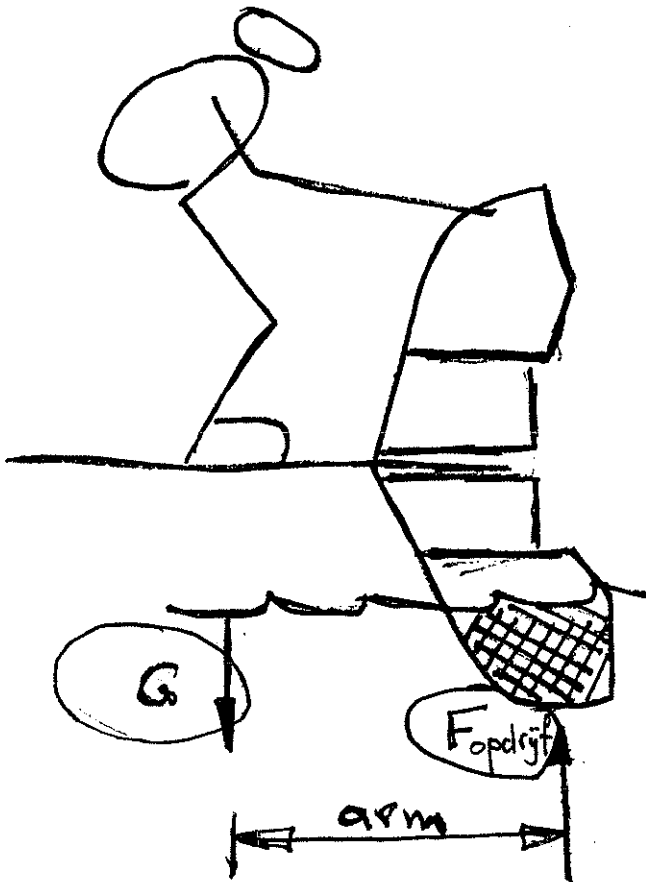
In november van vorig jaar heeft het bestuur André Verkooijen gevraagd eens te kijken naar de plannen van de Duitsers. André heeft hierop een reactie gezonden die kort is toegelicht tijdens de jaarvergadering. Om de hele discussie rond dit onderwerp te completeren lijkt het mij goed de ideeën van André nog eens te herhalen.

#### Uit de brief van André

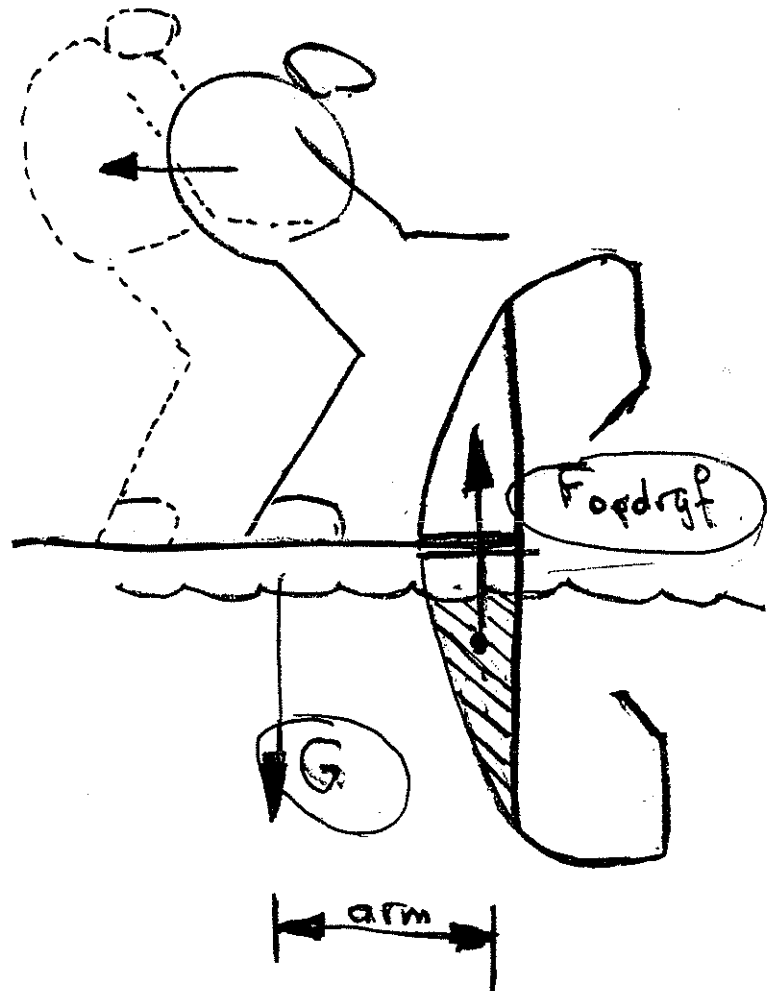
Jens geeft exact aan waar het in de sterkte-constructie van de Javelin aan mankeert. Een dubbele bodem zoals hij om verschillende redenen voorstelt zie ik niet als de oplossing. Een dubbele bodem is geen goedkoper of constructief eenvoudiger alternatief maar heeft een "gebruikers aantrekkelijk" voordeel: een vlakke vloer, meestal ook nog boven de waterlijn zodat lenswater ook via de zwaardkast kan weglopen.

Mijn kritiek op zijn plannen:

1. De productie en ontwikkeling van een geschikte binnenmal kost geld. De bouwer zal deze kosten zeker doorberekenen aan toekomstige kopers. Gezien de lage aantallen (nog geen 10 boten per jaar te bouwen) zal dit een merkbare prijsstijging worden. Mede gezien een zeker risico zal de bouwer zijn kosten over een klein aantal (5?) boten willen terugverdienen.
2. Een verbetering van de rompstijfheid kan alleen worden verwacht wanneer de dubbele bodem en rompbodem constructief met elkaar worden verbonden door middel van spanten of langsdragers. Jens had toch niet gedacht deze constructiedelen weg te laten terwijl in de praktijk al vele boten extra bodemverstijvingen hebben aangebracht? In elk geval door een dubbele bodem zijn deze niet ineens overbodig geworden!
3. Dit punt betreft de verdeling van het drijfvermogen en doorkentergevaar. Dit is zondermeer een verslechterde situatie ten opzichte van zijtanks. Een simpele schets maakt dit duidelijk. In figuur 6 is de huidige Javelin zichtbaar. De afstand tussen de twee aangrijpingspunten van de zwaartekracht (G) en de opdrijfkracht (Fopdrijf) is de arm. In figuur 7 zien we in de Javelin met een dubbele bodem, dat de arm kleiner is geworden. Het oprichtende moment (de arm) verkleint doordat de arm is afgenomen t.o.v. de zijtank-situatie. Om dit oprichtende moment (de arm) weer te vergroten stapt de zeiler verder van de romp af op zijn zwaard. Dit is te zien in de gestippelde situatie van de zeiler. Het zwaard belasten we daardoor nog meer (en zou dus makkelijker kunnen breken). Ook belasten we de zwaardkast meer.



Figuur 6. De huidige Javelin met zijtanks



Figuur 7. De nieuwe Javelin met een dubbele bodem

4. Het ruimteprobleem voor de stuurman is van ondergeschikt belang en eenvoudig op te lossen. In andere klassen zijn hier al oplossingen voor bedacht.

Wat mij in het algemeen stoort is de knutselachtige wijze waarop men denkt een goedkopere en constructief verbeterde boot uit te vinden. Een romp met een volledige dubbele bodem, een dek als deksel en onvoldoende inwendige constructie omwille van de kostprijs is zeker een stap achteruit wat betreft de duurzaamheid van de boot. In figuur 1 en 2 van de FD is te zien wat een dubbele bodem betekent: vele langsdragers ter verbinding van de romp met de dubbele bodem en bovendien voorzien van effectieve sterkteschotten voor de mast en verstaging. Deze schuingeplaatste schotten zijn de oplossing voor de Javelin.

Tot zover het stuk van André en André nog hartelijk bedankt voor je inzending.

Tot slot wil ik nog een aantal opmerkingen maken. Het verhaal van André geeft naar mijn idee een aardig beeld van een aantal zaken waar we rekening mee moeten houden als we een nieuw ontwerp willen maken voor een Javelin. Voor de volledigheid merk ik op, dat de eerder beschreven plannen van de Duitsers recenter zijn dan het stuk van André dat wij ontvingen in november vorig jaar. Zo is er in het nieuwe ontwerp van de Duitsers vanuit gegaan dat de zijtanks gehandhaafd blijven. Hierdoor ziet het verhaal van de arm er weer anders uit. Daarnaast is er sprake van een V-vormige dubbele bodem i.p.v. een vlakke bodem zoals in de schetsen van André te zien is. Ook dit heeft weer andere effecten op het krachtenspel.

Een van de verbeteringen die André noemt is het aanbrengen van de Y-indeling. In het ontwerp van de Duitsers zit dit ook. We mogen dus aannemen dat dit een werkelijke verbetering vormt. Het grootste tijfpunt vormt de constructie van de dubbele bodem. In plannen van de Duitsers wordt hierover niets gezegd. Met name maak ik me zorgen over de verbinding met de bodem van de romp.

Ter afsluiting van dit verhaal vermeld ik nog, dat het bestuur zich op korte termijn op de hoogte gaat stellen van de concrete plannen zowel aan Duitse zijde als aan Engelse zijde. Daarbij hebben we de nodige reserves t.a.v. de haalbaarheid van de genoemde plannen. Ik hoop dat we in de volgende Javelin Flitsen weer meer duidelijk kunnen verschaffen.

Bas Toorenburg  
(Tevens een van de klassecontroleurs)

## Enquette formulier

Wanneer je hebt aangegeven belangstelling te hebben voor een of meer van de evenementen, dan zal iemand uit de klasse-organisatie contact met je opnemen. Het betreft de volgende mensen:

voor de klasse-evenementen:	Marcel ter Stege	03429-5399
voor de Beulaker:	Jan ter Stege	05280-62760
voor de Braassem:	David de Graaf	015-126557
voor het promotieweekende:	Oscar Nijman	020-238537

Van de hieronder aangegeven evenementen kun je aangeven of je wel of niet wilt meedoen. Als je je opgeeft, krijg je enkele weken voorafgaand aan het evenement een acceptgiro toegestuurd waarmee je kunt inschrijven voor het betreffende evenement. Mocht je onverhoopt toch niet mee kunnen doen, laat het de wedstrijdsecretaris dan even weten. Klasse-evenement van de Javelin (zie ook hieronder)

Ik heb belangstelling voor:

Lokale wedstrijden op Beulaker

Lokale wedstrijden op de Braassem

Promotieweekende

Wij hopen je formulier zo snel mogelijk te ontvangen. Je kunt het sturen naar **Marcel ter Stege, Molenmakerslaan 17 3781 DB Voorthuizen.**

Al vast bedankt voor het invullen.

Het bestuur.

april	6-7	Trainingsweekend	Braassem
april	13-14	Voor-Braassem	Braassem
mei	9-12	Officieus Open Nederlands Javelin Kampioenschap	Brouwershaven
mei	18-19	Steinhude (bij Hannover)Duitsland	
juni	1-2	Promotieweekend	Braassem
juni	15-16	Vinkeveen	Vinkeveen
juli	6-7	Uitdam	IJsselmeer
juli	22-26	EK Whitestable KentEngeland	
aug./sept.	31/8-1/9	Steinhude (bij Hannover)Duitsland	
sept.	14-15	Beulaker	Beulakerwijde
sept.	28-29	Na-Braassem	Braassem

Ik heb belangstelling voor de aangekruiste evenementen:

Naam: .....

Adres: .....

Postcode: ..... ..

Woonplaats .....

Telefoonnr .....

