

Oktober 2000

29<sup>e</sup> jaargang nummer 4

# FLITSEN

# JAVELIN

DRUKWERK

Willem en Mascha  
Sonnenburg 14  
1823 HN Alkmaar

officieel orgaan van de Nederlandse Javelin Klasse Organisatie  
Postbus 285 - 2600 AG Delft

**JAVELIN FLITSEN**  
**OFFICIEEL ORGAAN VAN DE**  
**NEDERLANDSE JAVELIN KLASSE ORGANISATIE**

**Bestuur**

Voorzitter

☎ 0342 - 475399

Secretaris

☎ 0320 - 262480

Penningmeester

☎ 035 - 6035488

Technische zaken

☎ 0528 - 262760

Public relations

☎ 0475 - 501513

Wedstrijdsecretaris

☎ 071 - 5232639

Marcel ter Stege	Molenmakerslaan 17 3781 DA Voorthuizen
Jeanine Kooi	Spakenburglaan 1 8244 DW Lelystad
Frank Zaremba	Speenkruidstraat 1 3765 AA Soest
Jan ter Stege	Irisstraat 18 7906 NH Hoogeveen
Theun Kiers	Grindbank 20 6071 SE Swalmen
Caroline Duterloo	Damloperwerf 1 2317 DS Leiden

**Kas commissie**

Hans Bosma  
Bart Kooi

**Meet commissie**

Jan ter Stege  
Jan Willem Zegwaard

**Ereleden**

Eric Veth

**Contributie**

Leden	f55,-
Jeugdleden (tot 18 jaar)	f40,-
Donaties	f55,-
Vrijwillige bijdrage	Elk bedrag

Postgiro 2903425  
 tnv Penningmeester NJKO  
 Speenkruidstraat 1 3765 AA Soest

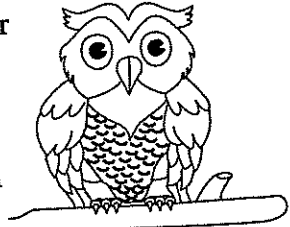
# Inhoud

<i>VAN DE BESTUURSTAFEL .....</i>	<i>4</i>
<i>UITNODIGING VOOR DE ALV 2000 .....</i>	<i>5</i>
<i>EK 2000 MAKKUM .....</i>	<i>8</i>
<i>UITSLAGEN VAN EURO 2000 IN MAKKUM .....</i>	<i>15</i>
<i>ZEILTECHNIEK EN SPINNAKERWERK. ....</i>	<i>16</i>
<i>BAD ZWISCHENAHN 15-16 SEPTEMBER.....</i>	<i>26</i>
<i>BAD ZWISCHENAHN .....</i>	<i>28</i>
<i>STAND JAARBEEKER .....</i>	<i>31</i>



## VAN DE BESTUURSTAFEL

**W**e hebben een fantastisch zeiljaar achter de rug, met als hoogtepunt de EK in Makkum. Niet alleen vanwege de kwantiteit ( 34 deelnemers), maar vooral ook vanwege de kwaliteit. In de weken na afloop van de EK heb ik van verschillende zeilers uit Duitsland en Engeland berichtjes ontvangen hoe goed ze het naar hun zin hebben gehad. Dit succes is te danken aan de inzet van de Sociale commissie (Bart en Jeanine, Olav en Nicole) en de leden van de Watersport Vereniging Makkum. Enig minpuntje was het kamperen op de camping, waar we een eventuele volgende keer in Makkum rekening mee moeten houden.



Het lijkt mij nu een goed moment om de fakkel wat de functie voorzitter betreft aan een ander over te dragen. Zelf ben ik in "functie getreden" het jaar na de fantastische EK in Brouwershaven in 1992. Na 7 jaar voorzitter geweest te zijn, en daarvoor vele jaren wedstrijdcommissaris vind ik dat het nu tijd wordt voor een ander. Bovendien merk ik dat ik minder tijd kan besteden aan het bestuurswerk. Ik denk dat je niet snel spijt krijgt om zitting te nemen in het bestuur. We hebben een leuk enthousiast bestuur die bruist van de ideeën. Bij deze doe ik een oproep aan de leden om zich kandidaat te stellen en zich te melden bij mij of een van de andere bestuursleden voor 1 December 2000. De nieuwe voorzitter kan dan gekozen worden op de jaarvergadering op 15 December bij Frank Zaremba thuis.

Tot dan

Marcel ter Stege

## UITNODIGING VOOR DE ALV 2000

**H**et bestuur van de NJKO nodigt u uit voor de jaarlijkse *Algemene Ledenvergadering op vrijdag 15 december, aanvang 20:00* uur bij Frank Zaremba thuis.

We hopen evenals alle andere jaren op een grote opkomst, zodat we met al de creatieve ideeën onder onze leden een eerste stap kunnen zetten in de richting van een succesvol zeiljaar 2001. Verder is het de bedoeling dat er voldoende tijd over blijft voor een gezellige borrel. Laat even aan Frank Zaremba weten dat je komt, zodat hij in ieder geval voldoende inslaat. ☎ 035-6035488

### Algemene Ledenvergadering 2000

1. 20:00 Opening
  2. Ingekomen stukken
  3. Notulen algemene ledenvergadering 1999
  4. Jaarverslag secretaris
  5. Jaarverslag penningmeester
  6. Verslag kascommissie en decharge bestuur
  7. Uitreiken jaarbeker.
  8. Verkiezing bestuursleden
- Pauze
9. Wedstrijdprogramma 2001
  10. EK 2001
  11. Promotie van de Javelin-klasse
  12. Rondvraag
  13. Sluiting

#### Toelichting bij de agenda

Ad 3. De notulen van de algemene ledenvergadering 1999 zijn in de Flitsen nummer 4 1999 gepubliceerd, of op te vragen bij Jeanine Kooi, 0320 – 26 24 80.

Ad 6. Indien de Kascommissie geen ongerechtigheden heeft aangetroffen dan wordt de ledenvergadering gevraagd om het bestuur te dechargeren.

Ad 8. Volgens de regels moet de voorzitter ieder jaar in functie worden benoemd. Marcel ter Stege stelt zich niet meer herkiesbaar. *Een ieder die zich kandidaat wil stellen voor de functie van voorzitter kan hiervoor even contact opnemen met Marcel ter Stege tot 1 december 2000 of een van de andere bestuursleden.* Ook is het mogelijk om op de avond van de vergadering je kandidaat te stellen, hiervoor dient een schriftelijke verklaring met minimaal 3 handtekeningen ingeleverd te worden.

Ad 9. Het wedstrijdprogramma 2000 zal besproken worden. Tevens bestaat de mogelijkheid suggesties te doen voor het programma 2001. De voorbereidingen voor het programma 2001 starten vaak tijdens het wedstrijdseizoen 2000. Na afloop van de wedstrijden wordt er vaak gevraagd of de NJKO volgend jaar weer meedoet. Vandaar dat de jaarvergadering het goede moment is om suggesties te geven voor het jaar 2001.

Ad 10. De Engelse klasse-organisatie organiseert dit jaar de EK op een locatie buiten Engeland, Nederland en Duitsland. Mogelijk dat we naar Rosas gaan, op dit moment is dit nog niet zeker. Door aanwezig te zijn tijdens de jaarvergadering kan je hierover je mening geven.

Routebeschrijving naar Frank Zaremba

*Vanaf A1 Amsterdam richting Amersfoort.*

Afslag Baarn Soest, vervolgens einde afslag links

Rotonde rechtdoor

Grote kruising stoplichten rechtdoor (langs paleis Soestdijk)

Grote kruising stoplichten rechtdoor (daarna Soest binnenrijden)

Haakse bocht naar links volgen (met stoplichten)

Rotonde rechtsaf (door de winkelstraat

tweede kruising met stoplichten rechtsaf (de Dalweg, daarna heuvel overrijden)

Kruising met stoplichten rechtdoor

eerste weg links

meteen eerste weg rechts (eerste huis op de hoek moet je zijn)

*Vanuit Zwolle A28*

Volg de A28 richting Utrecht neem de afslag Soest(dit is een 4-baansweg),

op de rotonde rechtsaf (Soest volgen)

Blijf Soest volgen

Rij langs Dierenpark Amersfoort

Einde van de weg bij stoplichten linksaf

Na 5 km Soest binnenrijden

eerste stoplichten rechtdoor

Kruising stoplichten rechtdoor(daarna spoor over)

eerste stoplichten rechtsaf

eerste kruising met stoplichten linksaf

eerste weg links

meteen eerste weg rechts (eerste huis op de hoek moet je zijn)

*Vanuit Utrecht*

Volg de A27 richting Hilversum/Almere

Neem de afslag Maartensdijk/Bilthoven

Einde afslag rechtsaf

Ga na ongeveer 10 km rotonde rechtdoor.

Na rotonde eerste stoplichten rechtsaf

tweede stoplichten linksaf

eerste weg rechts

meteen eerste links

Van deze straat is het het laatste huis op de hoek.

**Adres:** Speenkruidstraat 1 in Soest

---

Voor de goedkoopste contactlenzen van Nederland:



**mylenses.nl**

www.mylenses.nl of telefoon: 0900 - MYLENSES (65 cent p/m)

## **EK 2000 MAKKUM**

### *Eerste twee dagen van het EK in Makkum*

**T**oen we vrijdag avond aankwamen varen met het waarschip waren er al heel wat mensen, dat mocht ook wel want er moesten nogal wat nieuwe zeiltjes opgemeten worden.

De deelname dit jaar was erg hoog, wel 34 boten.

Om negen uur 's avonds begon de welkomst borrel waar iedereen elkaar weer sterke verhalen begon te vertellen.



### *Zaterdag 12 augustus*

**H**et "echte" werk begon pas zaterdag morgen, eigenlijk moet ik middag zeggen maar iedereen stond al te trappelen om het water op te gaan en de nieuwe



zeiltjes uit te proberen, tenminste zo'n gevoel hadden mijn vader en ik wel.

Eenmaal bij de startlijn aangekomen werd de wedstrijd al uitgesteld wegens te weinig wind. Dus iedereen ging heen en weer varen bij de startlijn, maar er was er één die de bovenboei al van dichtbij wilde bekijken (gebroeders ter Stege) dus zij starten wéér eens te laat. Hij mocht vier minuten na de start nog starten wat hij met één seconde voor de vier minuten nog deed.

Het was lekker weer om te zonnen, al viel dit voor de bemanning wel vies tegen, want die moesten om de boot zo snel mogelijk te laten gaan, bijna onder het voordek zitten.

Uiteindelijk is ter Stege toch nog met zijn zelfgemeten nieuwe spi (vast veel te groot) toch nog 2e geworden met de engelse boot GBR-543 nog voor hun.

De tweede wedstrijd was er gelukkig wat meer wind, wat voor mij weer wat gunstiger was want ik mocht nu wat comfortabeler zitten op het zijkantje en wij varen met ons nieuwe zeil met iets meer wind toch effe wat beter dus dat was ook mooi meegenomen. Ondanks de matige wind hadden we toch lekker gezeild, dit kwam door de vele windschiftingen waardoor je niet alleen maar achter mekaar aan zeilt.

's Avonds hadden we een goed geregelde barbecue waar iedereen weer bij kon komen van het 'ruige' weer van vandaag.

*zondag 13 augustus.*

**H**et was voor een zondag morgen zeer vroeg, want je moest natuurlijk wel aanwezig zijn bij de briefing. Elf uur begon de wedstrijd met wéér een matige wind. Bij Pim Zwaard(NED-544) ging het niet zo lekker, want eerst werd hij al door ons opgejaagd op het eerste halve-windse spi-rak vlak voor de boei door op te loeven en af te vallen, ze werden aardig zenuwachtig, het ging erom wie weer het eerste bij het grijpen de spi weer had staan. Wij hadden de spi eerder staan waardoor we er voorbij konden varen. En later met een aan-de-windse rak moest hij ook nog noodgedwongen overstag, door een bakboord-

stuurboord situatie.

In de tweede wedstrijd had je weer geen windschiften waardoor het alleen maar achter mekaar aan zeilen was. Ja de zondag was niet echt een goeie dag voor ons, want de uitslagen waren alleen maar achteruit gegaan, maar als je voor je vier boten ziet klooien om een boei te ronden dan is het toch wel weer leuk met deze wind, al was het nog leuker geweest als je die boten achter je ziet kloten, wat dus niet bij ons het geval was. Voor Frank Zaremba (NED-553) zat ook niet echt mee, want hij zat bij die boten die zaten te klooien om de boei te ronden. Hij dacht dat hij als eerste bij de bovenboei zou zijn maar omdat hij over stuurboord aan kwam zeilen en ruimte dacht te krijgen bij de boei, wat hij dus niet kreeg van de Engelsman die over bakboord voer. Hierdoor raakte hij de boei, moest hem nog een keer ronden en rondde de boei daardoor als achtste of tiende.



We hadden 's avonds weer eten waar je helemaal niets voor hoefde te doen. De heerlijk traditie getrouwe frituurde scholletjes. Het eten laten

zakken zat er niet echt bij, omdat daarna een levend voetbal spel was geregeld door Martin Hoekstra die helaas niet mee kon zeilen. Nederland speelde tegen Engeland, wat Nederland won. Er werd wéér erg fanatiek gespeeld (pootje haken) waardoor het spel nog leuker werd. Later kon je als je wilde nog softballen op het strandje van Makkum, het werd nog een keer Nederland-Engeland, wat Nederland alweer won. Toen het al aardig donker werd, gingen we weer terug op het veldje in de haven zitten, waar ik naar hele oude verhalen moest luisteren van 'toen er nog 50 javelin's bij de start waren', wat mij vader en Pim natuurlijk weer vertelde. Het was weer een zeer geslaagde dag.

Jan Hendrik Wagenaar (NED-555)

*Maandag, een dag vol*

**D**e avond ervoor waren precies op tijd de spelletjes gepland. Zodra zo'n beetje iedereen in de tent lag begonnen onzichtbare handen aan de diverse tentjes te rukken, spatten grote regendruppels uit elkaar, ontstond er een kabaal van jewelste, was een ouderwets Makkums geruis in de bomen te horen en waren aardige Javelinzeilers bezig nat te worden en dekzeilen vast te knopen van de luieriken die hadden bedacht dat het mooi weer was en dat dus niet nodig vonden. En tja, toen het wel nodig bleek lagen ze lekker in de slaapzak. De tactiek van deze ochtend bestond dan ook uit zo lang mogelijk blijven liggen, hopen op een droog momentje (dat kwam), sprintje trekken naar thee/koffie/lunchpakket, lenzen in, wetsuit aan, boot inspringen en wegwezen. Met gemengde gevoelens naar de start gespoten, want dit was bepaald niet ons favoriete weertype en daar zaten we gezien onze klassering niet direct op te wachten. Daar aangekomen was het even trimmen, wachten op de start en gaan. Hier deed zich meteen iets voor wat de komende dagen de nodige stof deed opwaaien. Het comité propageerde dat er meer geprotesteerd moest worden en had daarvoor ook wat vlaggetjes in de uitverkoop gedaan. Onze Engelse vrienden (altijd in voor een geintje) wilden hieraan best meewerken, alleen er was 1 moeilijkheid; je moet wel iemand hebben om tegen te protesteren en bij een nette klasse als de Javelin is dat niet makkelijk. Echter een slim volk laat zoiets simpels niet op zich zitten,

dus toen er bij de start wat toetertjes te horen waren, ging er eentje terug zonder naar de bijbehorende vlaggetjes te kijken. De rest van de Eilanders volgde als een gehoorzame kudde hun leider. Groot was hun verbazing dat er op het startschip alleen een "individuele terugroep" hing. Na wat aansporingen van de kant van het startschip gingen ze toch maar weer op weg, echter toen was de eerste Javelin al bijna bij de bovenboei. Tijdens deze voor hen niet zo spannende wedstrijd meer hadden ze alle tijd om te bedenken hoe het protest tegen het comité in te kleden. Over de uitslag straks meer.

Inmiddels was de wind weggezakt tot een lopend drietje. Helaas is het dan zo dat in Makkum na een nachtje stevige zuidwester de bijbehorende golfjes door blijven lopen. Dit maakt het zeilen bepaald niet makkelijker. Deze race lagen we stevig in de clinch met Nicole/Pim en Willem/Mascha, een strijd die Willem net wist te winnen en Nicole net wist te verliezen en dit alles in de zeer spannende eindsprint naar de finish. In de middagwedstrijd was het precies andersom. Het was trouwens een geniaal idee van het comité om de finish zo kort in het kruisrak na de onderboei te leggen. Ik kan me geen wedstrijd herinneren waarbij het van voor tot achter in het veld niet spannend was. Als je niet uitkeek kon je het laatst stuk zo twee, drie of meer plaatsen verliezen.

Na de finish konden we in een aangenaam weertje van de lunch genieten, echter niet te lang want het comité hield van opschieten. Dat opschieten betekende dat de laatste teams flink gedrild werden. In een recordtijd de inwendige mens vullen en soms ook legen en hup daar klonken het signaal alweer. Enig mededogen werd getoond door de startprocedure iets op te rekken tot de gebruikelijke 10 minuten.

De tweede start van die dag mochten we eerst een keertje oefenen. Gedisciplineerd als we zijn lukte, onder dreigement van de bloedvlag, bij de meeste boten de herkansing wel. Het leek erop dat we goed weg waren alleen waren we helaas niet vooruit te branden. Een vreemd getril in de helmstok en een blik op het zwaardzog deed mij nattigheid voelen. Kennelijk had een of meerdere teams bedacht dat de vijand teveel terrein won en besloten tot het leggen van een mijnenveld in de vorm van

bananenschillen gerecycled uit het lunchpakket. Na dit gevaarlijke wapentuig achter het roer vandaan geplukt te hebben, liep ie weer. Helaas waren we wel inmiddels door het gebrek aan snelheid in de vuile wind verdaagd en was het moeilijk om in de kopgroep bij de bovenboei te komen. Een aantal rondjes verder waren de eerste twee boten de broertjes Schlittenhard en ter Stege ver weg. Na weer een robbertje knokken voor de finish eindigden we op de 7<sup>e</sup> plek. Terug in de haven bleek dat wij het enige team waren dat aan de herkansing niet genoeg had, oftewel in de minuut voor de start lagen we iets te scherp op de startlijn (lees: over de startlijn), met een disq als gevolg.

Inmiddels was het protest tegen het comité in alle hevigheid begonnen.



Na een eerste afwijzing waren de Engelsen het er nog niet mee eens en werd in allerijl een onafhankelijke protestcommissie opgetrommeld. Na urenlang reglementen bestuderen, discussies e.d. werd het protest afgewezen. Sneu voor de Engelsen.

Tijd om lang na te praten was er niet want onze, speciaal voor het E.K. in het leven geroepen, feestcommissie had een nieuw festijn in petto. Uiteraard ook weer perfectetimed, want we waren nog niet onderdak of het begon te plenzen. Het ka

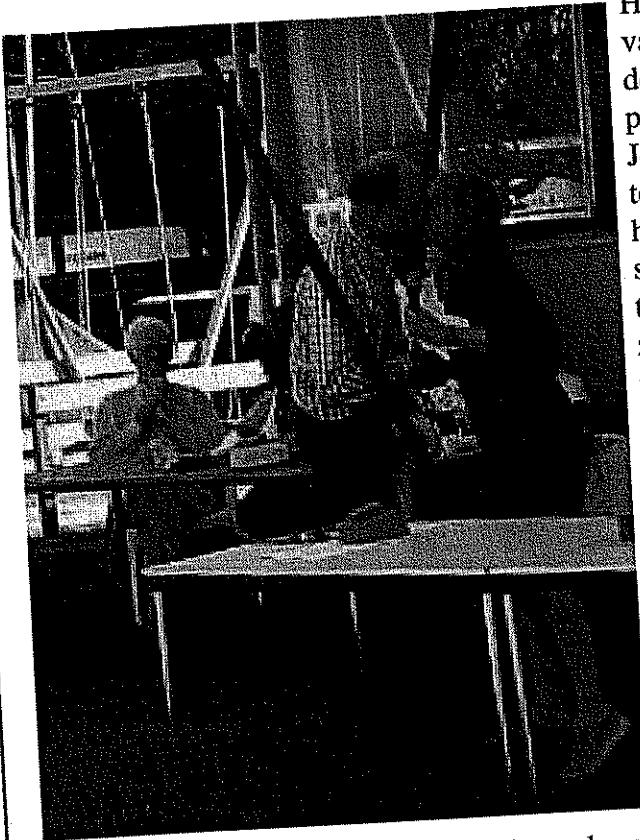
ook een akkoordje met de weergoden zijn geweest, alleen als je over

dergelijke bijzondere gaven beschikt zou ik dit persoonlijk liever bewaren voor op het water en de winddraaiingen een door jezelf gewenste richting heen laten sturen. Aangezien iets dergelijks niet waarneembaar is voorgevallen zullen we het dus maar op "mazzel" houden.

Voor het feest waren alle ingrediënten aanwezig, inclusief een echte Friese band, die zowaar ook zeer verdienstelijk "over de grenzen" kon spelen. Natuurlijk opende een Oldtimer in stijl de dans, waarna de rest met duidelijk veel minder stijl snel volgde. Zo werd deze gedenkwaardige dag al feestend afgesloten.

*Helaas was het toen al weer dinsdag.*

**E**en venijnige zuidwest 5 met Makkum golven deden de diverse Javelins en hun inhoud kreunend over en soms door de golven rammen. Dat we een beetje wind de laatste dagen ontwend waren, was duidelijk te merken. Voor de start vielen al diverse slachtoffers te noteren en werd Ullie ontroerd naar de haven geslept. Over de wedstrijd zelf kan ik niet zoveel meer vertellen, aangezien we het te druk hadden de boel overeind te houden. Het zeilen was prachtig en het van de golven afscheuren in de spi-rakken was helemaal geweldig. Een keertje omslaan na het raken van een boei hoort er ook allemaal bij. Pim kon na de wedstrijd weer prachtige schilderachtige creaties op zijn benen showen en bij Nicole had een openstaande zelflozer een hapje genomen van wat vleeswaar, tenminste als we hun verklaringen mogen geloven. Wat die twee allemaal uitspoken in die boot kunnen/willen we maar beter nooit achterkomen. Als hun Joystick kon praten zou dat een avondvullend programma worden en gezien de vorm van dat attribuut hebben ze het zekere voor het onzekere genomen en het ding vakkundig de nek omgedraaid. Dat die boot de subtiele stuurkunsten van Nicole weerstaat en verder nog een zeewaardig bestaan geniet mag een wonder heten en is waarschijnlijk alleen te danken aan degelijk Duits fabrikaat. Deze wedstrijd werd gewonnen door een erkend zwaarweer specialist Peter Borck gevolgd door Thomas. Hun verrichtingen kunnen helaas niet verder worden vermeld omdat ze ver buiten ons gezichtsveld plaats vonden.



Hiermee was de zeilpret van dit E.K op, werden de punten geteld en de prijswinnaars gehuldigd. Jens und Jan waren de terechte winnaars hoewel de altijd sportieve Jens in zijn toespraak liet weten dat zij de titel eigenlijk iets minder verdienden. Tevens sprak hij zijn/hun grote waardering uit voor de voortreffelijke organisatie, waar wij het uiteraard helemaal mee eens zijn.

Hiermee is het E.K. 2000 tot een einde gekomen, en ik denk dat wij het in de

geschiedenisboekjes kunnen bijschrijven als een van de beste. Nu nog het deelnemers aantal van 52 boten in 1982 evenaren en het is helemaal top.

Frank  
NED 553

### *UITSLAGEN VAN EURO 2000 IN MAKKUM*

De deelnemers hebben allemaal een kopie gekregen van de totaal uitslag. Via de homepage van de Javelin Klasse Organisatie kan men de uitslagen bekijken. Ook staat hier een link naar de WV MAKKUM die van iedere race een gedetailleerde uitslag op het internet heeft gezet

# ZEILTECHNIEK EN SPINNAKERWERK.

door André Verkooijen -H-464

*Noot van de redactie:*

*Het onderstaande verhaal is eerder gepubliceerd geweest in de 2<sup>e</sup> Flitsen van het jaar 1983. Lang genoeg geleden dus om het opnieuw te publiceren, zeker gezien het feit dat het stuk een zeer goede beschrijving bevat over het zeilen met een Javelin. Dus hopen wij dat een ieder hier plezier aan beleeft; de een vanwege het herinneren van die goede oude tijd en de ander vanwege de goede tips en "Oh, moet het zo"-ervaring.*

**I**n mijn voorgaande verhaal over aan-de-windse zeiltrim in het algemeen werd hier en daar de zeiltechniek erbij betrokken. Dat kan niet anders; alles houdt verband met elkaar. Zo werd gesteld dat de boot (afgezien van bijna windstilte) altijd rechtop moet worden gezeild met liever de zeilen iets te los (drukkracht in de zeilen naar voren richten) dan te strak (drukkracht meer naar opzij gericht, groter kans op loslating windstroming aan lij). Hierop gebaseerd durf ik als volgt voort te borduren: **HET AANDEWINDS OPVANGEN VAN HARDE VLAGEN.**

Twee mogelijkheden:

1. Direct hogerop sturen. De boot zal door middelpuntvliedende kracht en een meestal toch iets te laat reageren eerst schuin komen te liggen, om vervolgens - als gevolg van het scherper aan de wind sturen - zoveel drukkracht te verliezen dat de boot weer recht komt. Houdt de wind enige tijd aan, dan gaan er nog enige seconden verloren met het zoeken naar de nieuwe evenwichtssituatie en is het nog maar de vraag of de snelheid nog toeneemt: Men stuurt zo hoog aan de wind om de zijdelingse component van de drukkracht te verkleinen (boot rechtop krijgen), maar verkleint hiermee evenredig de voorwaartse component.
2. Andere manier: eerst iets vieren = boot rechtop houden en de toegenomen drukkracht meer naar voren richten. De zijwaartse component van de drukkracht houden we zo gelijk, terwijl de voorwaartse toeneemt. De boot krijgt (rechtop zeilend) een duwtje. Wanneer daarna beheerst opgestuurd wordt, waarbij tegelijkertijd de grootschoot weer op de oude spanning wordt gebracht, is de evenwichtssituatie nimmer zoek



geweest en kun je met verhoogde snelheid de goede (nieuwe) hoogte aan de wind terugvinden. Dit alles gebeurt uiteraard in enkele seconden.

Manier 1 wint meer hoogte t.o.v. 2, terwijl 2 meer snelheid maakt. Dit maakt de eerste manier mijns inziens bruikbaar op korte kruisrakken, vlak water en weinig wind, terwijl manier 2 pas op langere kruisrakken, golven en meer wind winst zal opleveren. De meeste onder ons hebben vast ook ervaren dat tijdens de EK 1982 opsturen in de kruisrakken vaak tot duidelijk snelheidsverlies leidde, mede door de golven. Afgezien de laatste wedstrijd bereikten wij toen aan-de-wind het meest door fanatiek reageren, zonder veelvuldig op te loeven. Daarbij komt dan nog dat één oog (van wie dan ook) het kompas in de gaten moet houden om al dan niet geleidelijke winddraaiingen op te merken om daarop met tactische manoeuvres te kunnen reageren. Dat is echter weer een ander verhaal, breeduit in boeken uitgemeten, zodat ik daar niet verder op inga. Maar ja, draait die wind dan uiteindelijk af of wordt je sterk gehinderd door andere boten, dan wil je overstag,

“Rolltack” is dan het magische woord. Wij hebben een seizoen lang doorgeklooit totdat we na enige tijd een vorm van vloeiend en rollend overstag gaan onder de knie hadden. Nu is die beweging er niet meer uit te slaán, Om het voor elkaar te krijgen moet je elke overstag (dat zijn ze dus allemaal) rollend proberen te doen. Geeft niet hoe slecht het in het begin ook gaat - als je maar blijft proberen. Zeilers die je uitlachen hebben het zelf opgegeven of nooit echt geprobeerd, terwijl diegenen die het wel proberen en beheersen niet zullen lachen omdat zijzelf ook (minstens) een seizoen zo zijn bezig geweest. Zij weten dat het de enige weg is en zullen vaak nog bereid zijn tot serieuze en opbouwende kritiek of je opmerkzaam kunnen maken op kleine maar belangrijke dingen die je gewoontegetrouw fout doet.

Uiteraard moet de inrichting van de boot zo zijn dat een rol een goede kans van slagen heeft. Bij ons bleef bijv. de te grote knoop van de genuaschoot (aan de genua) hangen achter achtereenvolgens een zijstag de spi-boom op- en neerhaler, de andere zijstag om dan pas doorgehaal

te kunnen worden. Een probleem dat eenvoudig moet worden opgelost omdat het een goede overstag belemmert en elke wending anders opnieuw ergernis geeft. Weg concentratie.

Maar goed, rollend overstag gaan dus.

Belangrijk bij dit soort manoeuvres is dat je de boot min of meer zichzelf laat sturen. Wanneer je de boot opzettelijk naar lij laat hellen zal deze uit zichzelf oploeven, een beweging die je met het roer gewoon kunt volgen,

Door extra roeruitslag te geven kan je het oploeven extra snel laten gebeuren, maar dit moet vermeden worden als het niet echt nodig is.

Roergeven betekent immers remmen, dus, die plank daar achteraan dwars, als je nou persé niet zo hard wilt,...

Sturen gebeurt in eerste instantie met de zeilen, dan met de helling van de boot en in de laatste plaats pas met het roer. Doordat de bemanning naar binnen klimt (of naar lij leunt) gaat de boot dus hellen en loeft op, De stuurman geeft mee met de druk die hij op het roer voelt, Kort voordat dan de genua invalt (... ) gaan stuurman en bemanning aan de loefzijde naar buiten hangen om zo met het grootzeil (...) een waaierende beweging te maken. De kans dat de genua bak komt te staan is zeer groot, iets waar wij niet zwaar aan tillen, als het maar eventjes is, De genua drukt zo de boot goed door de wind, remt zolang hij (eventjes) bak staat maar werkt toch mee aan een goede rol en is bovendien makkelijk door te halen dankzij de winddruk.

## JAVELIN zeiler !!

DE GROOTSTE WEDSTRIJD-  
SPECIAALZAAK LEVERT U:

**masten**

• Z-SPARS  
• NEEDLESTAR  
• PROCTOR

**zeilen**

• HYDE  
• Kent Carlson  
• Luffman  
• Bruce Banks  
• GORBYD

**zeilkleding**

• AUSTO  
• JAVLIN  
• TENSION

**zeilschoeisel**

• AISLE  
• AUSTO  
• VEDESTEN  
• Clubcarry

**dekzeilen**

• Bruce Banks

**kompassen**

• SILV  
• FITCHIE  
• WESTING

**trailers  
beslag**

• PRONTO  
• HARKEN  
• TONY  
• BEAURE  
• ROSTAN  
• HOLT ALLEN  
• RING

**touwwerk**

• MARLOW

**starthorloges**

• CASIO

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

VRAAG ONZE DOCUMENTATIE AAN!

**martin van leeuwen**

Postbus 401  
2800 AK GOUDA  
tel: 01820-4730

showrooms werkplaats  
Zoumanweg 42  
REEUWIJK tel: 01820-3606



Het grootzeil doet het werk in dit eerste deel van de overstagmanoeuvre en moet vol blijven staan, Vlak voordat we water scheppen gaan stuurman en bemanning tegelijk naar loef om bij weinig wind eerst de slingerende beweging te stoppen en de boot enige seconden in die stand te houden. Dit geeft de bemanning de gelegenheid de genua goed door te halen en tevens slaat de bolling van het grootzeil (al of niet met luide knal) naar de andere kant. Ook worden nu eerst de door de zwaai opgewekte wervelingen door de wind afgevoerd en gaan we niet door in onze eigen "vuile" wind. Pas wanneer beide zeilen "vol" over de nieuwe boeg staan heeft het zin de boot rechtop te trekken. Is de genua nog niet over, of de bolling van het grootzeil nog niet aan de andere kant, (let op de toplat), dan heeft het weinig zin de boot rechtop te trekken: Geen duw, omdat een (groot) deel van het rechthalen wordt gebruikt om de zeilen te vullen, iets dat v66r het rechtekken moet zijn gebeurd! Ik heb er geen bezwaar tegen om enige tijd na de zwaai extreem scheef te blijven liggen om eerst eens voor de zeilen te zorgen - de duw is er immers alleen maar bij gebaat. Een te snel willen uitvoeren van de truck verpest de kans op een forse duw aanzienlijk.

Bij meer wind (trapezewindje) gaat e.e.a. uiteraard sneller in z'n werk: doordat de trapezeman naar binnen komt loeft de boot snel op, de genua drukt de boot door de wind (genua heel even bak), de bemanning en stuurman geven de boot een extra zwaai (vol grootzeil), stappen tegelijk onder de giek door, de bemanning trekt de genua door, haakt in en stapt direct naar buiten om de boot voor omslaan te behoeden en recht te trekken. Dus nu niet even scheef blijven liggen. De grotere windsnelheid slaat de bolling van het grootzeil en de genua veel sneller om, terwijl wervelingen vrijwel direct worden afgevoerd. Bovendien lazer je om als je niet op tijd bent - de boot slingert akelig hard door af en toe, soms, ..... Ik weet dat deze manier niet 100% een echte rolltack voorstelt, echter het geheel verloopt soepel en geeft in ieder geval winst t.o.v. het roer geven, genua/grootzeil laten rammelen, overklimmen (al of niet tegelijk) en de boel weër aanhalen, Ik wil maar zeggen: beter een gedeeltelijk geslaagde "roll" proberen te maken dan domweg die plank dwars achter je boot zetten.

Tja, en als die "roll" nou mislukt bij licht weer en je ligt bijna stil..., dan is het uiteraard zaak om zo snel mogelijk weer op gang te komen en daar zijn wel manieren voor.

Bij licht tot zeer licht weer is het hoofdzaak de snelheid die je hebt te behouden. Kom je stil te liggen, dan is een manier, het lossen voeren van de zeilen, boot weer scheef te leggen en opnieuw rechtekken, Desnoods lager sturen om weer snelheid te maken. Altijd de zeilen geleidelijk weer aanhalen bij tegelijkertijd loeven. De windstroming langs de zeilen heeft tijd nodig om zich te kunnen instellen. Deze insteltijd hangt uiteraard af van de windsterkte en duurt bij licht weer vrij lang, ca. 5-8 sec.? .... "Telltals" van spinnakerdoek in de genua zijn superlicht. Wij gebruiken ze bij heel licht weer om de windrichting ermee uit te vissen. Gewoon die genua 'ns helemaal vieren en kijken wat die TT's doen en vooral wanneer. Dan komt de genua als eerste goed te staan, grootzeil in de bijpassende stand, een schommeltje, en weg is ie .....

Verlies je snelheid, probeer het dan met iets afvallen en/of vieren, totdat de TT's weer goed staan. Tracht ten allen tijde te voorkomen dat de windstroming door bruuske boot- of schootbewegingen wordt verstoord. Bedenk dat er een in- steltijd bestaat en dat deze, als je haast hebt, altijd te lang duurt. Het uitvieren van het grootzeil (een stukje) om weer meer snelheid te krijgen na een al of niet geslaagde overstag heeft nog een goede reden; nl.: een te los zeil heeft zeker een over het hele zeil aanliggende lijstroom met het zeil mee. Let goed op de TT's aan het achterlijk van het grootzeil om erachter te komen wanneer je de grootschoot te ver aanhaalt. Het is zeer gevoelsmatig, maar ik heb het idee hiermee sneller op gang te komen ofwel de insteltijd van de stroming door dit oppikken van de lijstroom te verkorten. Ook met meer wind pas ik dit vaak toe na een overstagmanoeuvre, omdat ik ook ervan overtuigd ben dat ik (en velen met mij) kort na een overstag of te hoog stuur, of de zeilen te strak trek. Aan de stand van de genua en de TT's valt niet te twifelen, dus houd ik 't op 't laatste. Vieren dus kort na overstag en zo snel mogelijk goed dat grootzeil. Resumerend, vind ik voor de aan-de-windse techniek belangrijk: De boot rechtop zeilen - de boot zichzelf laten varen, d.w.z. sturen met de zeilen - goede balans zien te vinden - vloeiende manoeuvres, dus sturen met de zeilen/boothelling en als laatste het roer - in elke vlag

proberen duidelijk winst te pakken (hoogte/snelheid).

Laten we nu eindelijk eens gaan spinnakeren. Onze (H-464) grootste hobby. Er gaat geen zeildag voorbij zonder zoveel mogelijk te hebben gespinnakerd. Dat is de enige manier om hem goed onder de duim te leren houden, evt. angst te overwinnen en op den duur alles eruit te kunnen (durven) persen.

Eerst echter vallen we van een aan-de-windse koers af naar een ruim-windse (al of niet om een boei...). De snelste manier - en minst remmende - is het grootzeil te lossen terwijl de genua nog blijft staan (sturen met de zeilen), de boot naar loef te laten hellen (sturen door helling) en het roer spaarzaam te gebruiken. Het naar loef laten hellen is bij veel wind of voor een matig op elkaar ingespeelde bemanning een linke zaak want de boot valt erdoor werkelijk knalhard af. Je balanceert op het randje van omslaan naar loef.... maar het werkt prima als het goed gaat en het snel moet (afvallen, niet omslaan). Voor het veilig hijsen (en strijken) van de spi vaar ik meestal ruime wind met de genua in de goede stand en het grootzeil ver gevierd. Dan kan ik, zonder gevaar op een gijp, gaan staan en met de helmstok tussen m'n knieën m'n handen vrijmaken om allereerst het zwaard half op te halen (merkstreep op de zwaard kop) om vervolgens te gaan hijsen (de spi, Fred G.). Peter heeft in die tijd de boom gezet en voordat de hele spi uit de shute is heeft hij de schoten te pakken. Loefschoot op het merkstreepje, trapeze inhaken, lij-barberhauler los, oploeven, trapezeman naar buiten en fluiten met die bak (Jisperiaanse uitdrukking).

Tja, en als ie dan vliegt is het slechts zaak zo goed mogelijk achter die spi aan te varen..., Als we nu eens uitgaan van een half-winds trapeze-windje (of wind), dan letten we slechts op het volgende: - De boot moet rechtop blijven, want een schuin zeilende boot kan niet aanspringen in vlagen en raakt veel makkelijker ongecontroleerd. De trapezeman moet kunnen blijven hangen (heren stuurman) om zich goed op de spi te kunnen concentreren, Dit houdt o.m. in dat,:

- 1) De stuurman bij twijfelwindje heen en weer moet stappen in de boot, daarbij oppassend dat deze niet gaat schommelen.
- 2) Na een vlag of bij dreigend te water raken van de trapezeman

iets moet worden opgeleefd; middelpunt vliegende kracht nl. houdt de bemanning dan nog enkele seconden uit het water, wat meer reactietijd geeft, of de tijd tot de volgende vlaag overbrugd.

3) De twist van het grootzeil moet worden bijgeregeld (neerhalen, Cun.H. en onderlijk lossen), Deze is halve-winds immers groter dan aan-de-winds. Teken maar eens een diagrammetje ware wind / vaarwind / schijnbare wind voor de verschillende hoogten boven het water . .... aan de genua gedacht?

De bemanning concentreert zich alleen op de spi. Lijsschootklemmen voor de spischoot zijn uit den boze. De bemanning moet constant met de lijsschoot spelen om het loeflijk van de spi op inklappen te houden.

Ondergetekende wil persé het loeflijk altijd nerveus zien doen en heeft eenvoudig geen klemmen in de boot voor de lijsschoot.. Alleen dan is ook de voortstuwende kracht van de spi zoveel mogelijk voorwaarts gericht. Een goed staande en bediende spi kan je eenvoudig niet doen omslaan,. Het steeds omklappende randje van de spi moet omstreeks halverwege het loeflijk zitten; Hoger = spi-boom te laag, lager = spi-boom te hoog. Zie vooral F.Imhoff "Dit is snel zeilen".

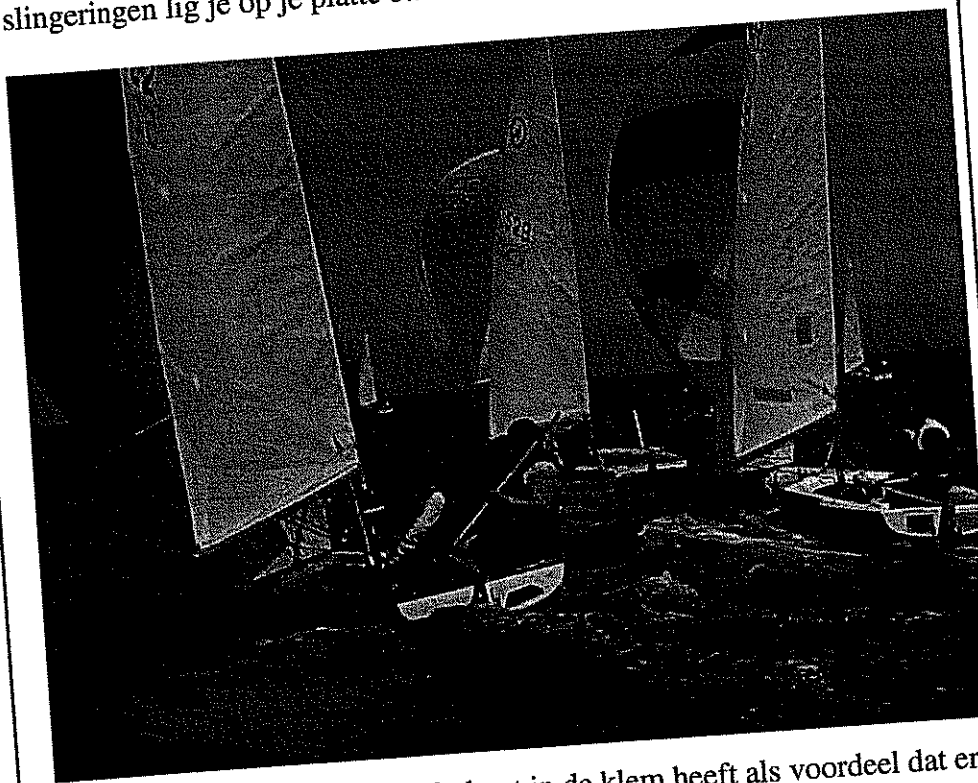
De genuaschoot is voor de stuurman. Deze stel ik bij harde of vlagerige wind iets te los (zeg maar ca. 80% nuttig), om twee redenen:

1) Hij veroorzaakt minder storende afbuigingen voor de spi, die nu immers hoofdzaak is geworden en vele malen belangrijker is dan de genua.

2) Bij afvallen in (harde) vlagen - door het grootzeil te vieren, waarbij ook de spi gevierd wordt - komt de genua vanzelf goed te staan en helpt dan voluit mee aan het bijsturen en onder de duim houden van de boot.

Stond de genua in die gevallen goed afgesteld, dan zal bij afvallen deze te strak staan - de lijstroom laat los en de genua doet bijna niets anders dan wervelingen veroorzaken, en de zaak loopt makkelijk uit de hand. Bij matige- of redelijk constante wind zie ik geen redenen om de genua niet preciezer af te stellen, De kans dat het zaakje mis gaat is dan toch zoveel kleiner dat de genua best meer kan meetrokken. In geen geval mag de genua echter te strak, i.v.m. verstoring van de windstroom in de spi.

Dat is het zo ongeveer voor halve wind. Vallen we af naar voor de wind (grootzeil vieren, naar loef hellen ..... zeikerd niet?), dan komt de bemanning op het boord te zitten, haalt de boom aan, zonder de loefschoot in de klem te verstellen, en viert de lijschoot zover als nodig. De stuurman gaat aan lij zitten, met de giek achter zich. De spiboom wordt ongeveer haaks op het vaantje gehouden, terwijl, vanwege het gevaar naar loef omgetrokken te worden door de spi, de lijschoothoek van de spi net achter het genua-voorlijk wordt gehouden. Slingeren, door de spi veroorzaakt, moet direct worden tegengegaan door de boom te vieren en de lijschoot fors aan te halen. Meteen doen, na twee slingeren lig je op je platte b... .. of niet soms?



Het niet verstellen van de loefschoot in de klem heeft als voordeel dat er snel op loefpartijen kan worden gereageerd, Loeven wij op naar halve wind, dan laat Peter- eenvoudig de loefschoot los, haalt de lijschoot aan en stapt de boot uit (nee, de trapeze in), terwijl ik tegelijkertijd opstuur. Geen geklooi met klemmen en een verkeerd afgestelde boom. Plat v66r de wind, wat wij overigens nooit doen, vinden wij het link or

met het oog op een plotselinge gijp en omgaan de trapezeman ingehaakt te hebben. Voor de wind en heel erg ruim is er van enige windstroming in de zeilen nog maar weinig sprake. De voortstuwende kracht is nu gebaseerd op een zo groot mogelijke weerstand die je kunt opwekken en een bol zeil veroorzaakt veel meer wervelingen dan een vlak. Lossier dus die neerhalen, totdat de mast bijna rechtop staat. Cun.H. en onderlijk lossier, tot kleine plooitjes in voor- en onderlijk ontstaan. Giek niet tegen de stag laten drukken. De neerhaler mag ook weer niet te ver worden gevierd, omdat dan het zeil bovenin schuin voor de mast kan draaien, met als gevolg een dwarskracht, waar je bij veel wind niet tegenin kunt hangen: om naar loef.

Wanneer je voor-de-winds of ruim-winds voor een aantal of groepen boten uitspinnakert, dan moet je erop letten dat je vaantje naar een (of het) gat tussen hen in wijst. Juist die wind die tussen de boten doorkomt heeft een iets hogere snelheid (de doorlaat is immers verkleind) (Enigszins vergelijkbaar met spleetwerking), zodat jij voorop niet alleen naast de afdekkingskegels vaart, maar tevens iets hardere wind vangt en zodoende voorop kan blijven ... Wanneer de rijen zich sluiten achter je (dealtje zeker?), dan is het slechts te hopen dat je ver genoeg voor bent. In ieder geval kun je dan nog op de binnenpositie afsturen om er nog het beste van te maken. En dan maar hopen dat het een zootje wordt. De kudde achter je tegelijk de boei om. ...

Maar, ik dwaal weer af en er rest ons nog het gijpen. Gijpen is niet moeilijk, als je het maar met een zo grodt mogelijke bootsnelheid doet: Dat is hoofdzaak!!!

Nu is het gijpen afhankelijk van de inrichting en het gebruikte spiboomsysteem. Ik beperk mij tot de niet-schiet bomen, nog het meest in gebruik. Persoonlijk maken wij gebruik van de bekende barberhauers (bbh), die ik in één ruk vast tegen de boot trek, en gemerkte schoten. Wanneer de spischoot op het merkstreepje in de klem zit en de loef bbh is aangetrokken, dan weten we zeker dat de boom voor half-winds goed staat. Tevens is de genuaschoot voor half-winds gemerkt, zodat deze met een ruk snel ongeveer goed kan worden gezet en later slechts een klein beetje hoeft te worden bijgesteld. Een puntsgewijs verslag van een gijp zoals wij die uitvoeren: (St = stuurman - Bm = bemanning).



We varen halve wind, met spi, allebei voluit hangend. Grootzeil wordt gevierd, boot valt af, St en Bm naar binnen, Bm trekt spi achter de zeilen vandaan en houdt deze vol, De boot vaart nu voor de wind. Bm haakt uit en haalt de spi- loefschoot uit de klem. St trekt bbh aan (beide strak) en haalt genuaschoot uit de klem. St gijpt grootzeil, d.m.v. schootbundel. Bm. houdt spi vol. St gaat staan met helmstok tussen knieën, neemt spi over van Bm (pakt dus de schoot van de binnenkant van de zijtanks af) en houdt deze verder vol. Bm laat spischoten los, haalt de genua snel om (merkstreep), zet de boom met de hand om, nieuwe loefschoot op merkstreep in de klem, neemt spischoten weer over van de St en haakt in. St lost lij bbh, loeft op, haalt grootzeil aan en gaat hangen. Bm stapt uit de boot (nee ... en houdt spi vol. St regelt eventueel de genua iets bij.

Uiteraard wachten wij niet op elkaar. Tot het moment van gijpen doet elk voor zich zijn eigen handelingen tenzij de boot teveel gaat hellen. Zijn we allebei zover, dan gaat de giek om en gaat elk verder met wat er al zoveel maal in steeds dezelfde volgorde is geoefend dat we het bijna slapend af kunnen. Het is handig voor de bemanning (en voor de bootsnelheid) als de spi zoveel mogelijk wordt volgehouden. Hierdoor wordt het omzetten van de boom vergemakkelijkt. Merktekens op de schoten en bbh zijn volgens mij een zeer nuttig hulpmiddel. Zij verhogen de zekerheid van afstellen en de algehele contróle sterk. Het belangrijkste blijft echter de hoogst mogelijk bootsnelheid waardoor er de kleinste druk in het grootzeil staat en zo de minste kans op een oncontroleerbare ruk bestaat.

Rustig en langzaam oefenen waarbij je het hele zaakje volledig onder contróle houdt geeft zelfvertrouwen, zodat je bij steeds sterkere wind gaat gijpen. Lukt het eenmaal redelijk bij windje 5/6, dan ben je werkelijk een van de weinigen. Ook in wedstrijden is het de kunst je in een groep niet te laten opjagen en te proberen zonder problemen of schuivers te gijpen. Op den duur wordt het routine. In de wedstrijden ga je zeilen alsof de tegenstanders er niet zijn. Eigen weg zoeken, een gaatje vinden bij de drukte om de gijpboei, in een fraaie bocht gijpen en vlot weer wegwezen,....

Ons lukt het ook nog niet altijd (meestal niet)...., maar we blijven proberen.

Als laatste: De spinnakerboom installaties en opbergmethoden zijn verantwoordelijk voor de meest ingewikkelde toestanden aan boord en elk systeem heeft zijn voor- en nadelen. Je zult gewoon ergens voor moeten kiezen en er zo goed mogelijk mee leren omgaan (nee, niet om gaan). Ook hier geldt wat ik al eens eerder uitdrukkelijk voor de inrichting heb gezegd: Doelmatigheid, Betrouwbaarheid - waarbij de eenvoudigste systemen vaak het meest bedrijfszeker zijn - en vlotte hanteerbaarheid zijn belangrijk, Het ideale spinnakersysteem is nog niet uitgevonden, getuige de vele verschillende manieren.

Je moet gewoon leren hinkelen met het houten poot dat je jezelf aanmeet.

Tot zeils, André Verkooijen.

### *BAD ZWISCHENAHN 15-16 SEPTEMBER*

**V**rijdagavond in touw om de boten op de dubbeltrailer te zetten. Jan Willem, Harry en Pim waren vast naar ons toe gekomen om te overnachten. Dan konden we zaterdag in alle vroegte op pad. Pim en ik zagen al dat het niet echt ons weertje was. Eigenlijk goot het en gingen we ook nog 3 uur rijden om te gaan zeilen. Gekkenwerk zou je denken.

Maar het werd droog en er was ook wat wind en 14 boten aan de start. Axel uit de blauwe oldenburg boot was overgelopen naar de H-boten i.v.m nog wat scheuren in de romp (laatste dag Makkum).

Een spetterende start van vooral Frank en Mieke, (zoiets heet meer geluk dan wijsheid geloof ik, nog net op tijd). De rakken gaven veel wisselingen onderweg. Het spinnakerrak was wel eens aan de wind en soms ook weer voor de wind. Na het horen van de toeter bij een boei, dachten de 449, de 544 en de 527 dat ze al gefinished waren. Joehoe!!!

Bleek het gewoon een waarschuwingstoeter te zijn, volgende boei finish. Dat deze wedstrijd beslissend zou zijn voor het eindklassement dit weekend hadden we niet durven denken, maar toch. We worden nog lichtweerspecialist??

De tweede wedstrijd begon met nog wat wind, maar het werd hard minder. Er werd veel gedreven en het wedstrijdcomité vergat dat we om 20.00 uur hadden willen eten denk ik, want ze lieten ons maar doordrijven.

Pim en ik roken bij de bovenboei de haven, het bier en de warme douche (Harm, 30 graden en 15 minuten), hetgeen de overmacht had en ons als een magneet ernaar toe trok. We lagen ook zeker niet vooraan, zoals Thomas, die 5 sec. voor finish de wedstrijd afgeblazen zag worden. Wij vonden het niet erg, wel wat laat bedacht.

Na een overvloedige maaltijd bij de Griek Zorba hadden we de eer om in het huis van Heiko zijn ouders te slapen. Ideaal, geen tentgesjouw. etc. Zondag "lekker" vroeg op (zeilschooltijden) om te ontbijten bij het clubhuis. Tuurlijk nog dicht zo vroeg. Gelukkig hadden Bart en Jeanine een kooktoestel en koffie bij zich zodat we wakker konden worden. Mieke genoot van haar thee met melk zonder thee en Liesbeth dronk thee met suiker zonder thee. Dit bij gebrek aan theezakjes. Ik vond nog lekkere chocolade met hazelnoten zonder hazelnoten, en het was erg gezellig. Alleen er kwam geen wind, wel mist. Na ongeveer 4 koppen koffie en/ of thee was er nog steeds geen wind. Dus afblazen/ opruimen en naar huis rijden, volgend jaar meer wind.

Nicole

Uitslag eerste wedstrijd en tevens eindklassering:

- |    |               |         |
|----|---------------|---------|
| 1. | Peter/Heiko   | GER 550 |
| 2. | Willem/Mascha | NED 449 |
| 3. | Nicole/Pim    | NED 544 |
| 4. | Jan/Jens      | GER 426 |
| 5. | Olav/Liesbeth | NED 527 |

6.	Thomas/Antonio	GER 388
7.	Volkmar/Dörte	GER 518
8.	Frank/Mieke	NED 553
9.	Bart/Jeanine	NED 193
10.	Guido/.....	GER 302
11.	Hans/Harm	NED 468
12.	Heiko/Wolfgang	GER 479
13.	Harry/Jan Willem	NED 545
14.	Ulrich/Urban	GER 399

### *BAD ZWISCHENAHN*

**O**p 16 en 17 september stond Bad Zwischenahn op het programma: een meer zo groot als de Spiegelplas zwischen Bremen und eh.. na ja tussen bomen en geen wind laten we maar zeggen.

Met een leuke opkomst ondersteunt met zeven Nederlandse boten hadden we een startveld van 14 boten.

Zoals vanouds was het haastig vertrek van het werk, snel langs huis, inpakken, naar de jachthaven, aanhaken en op weg naar Duitsland. Voor ons betekende dat een ritje uit Alkmaar met veel wind en buien via de Afsluitdijk met niet vergeten de (ongezonde) stop bij de Mc D. van Joure. In Duitsland bleek dat de routebeschrijving toch vanuit een andere aanrijroute was dan we dachten. Het was dus zoeken in Bad Zwischenahn in het donker. Bij navraag bij een jachthaven bleek dit kleine meertje toch minstens vijf andere havens te hebben en zaten wij (natuurlijk) bij de verkeerde. Gelukkig bracht het casino uitkomst, dat gaf de hint om met de routebeschrijving het juiste clubhuis te vinden, verscholen in het park met je raad het al, die bomen. We kregen een plekje op een veldje waar al een tent stond en hebben met het licht van de koplampen de tent opgezet, gelukkig was het droog. Liesbeth en Olaf kwamen ook aan en die gingen in de auto slapen. 's Nachts geweldig veel onweer met buien en wind, 's ochtends een drukte van belang, de Nederlandse javelinzeilers kwamen aanrijden. Gelukkig was de start pas op 13:00 uur en konden we nog rustig een kopje koffie achter overslaan.

Olaf en Liesbeth moesten voor het ontbijt naar het dorp uitwijken, zover ging de kantine nou ook weer niet. Je denkt: 13:00 uur is vrij laat dus hebben we zeeën van tijd, maar dan kom je bedrogen uit. Opeens moest iedereen het water in en met een veld H-boten (trouwens kleiner dan ons veld!) en weinig wind was het dringen bij de helling.

De start was een chaos, zeker vijf boten waren te laat en we dobberden over de lijn terwijl er net een winddraaiing kwam, waardoor Frank en Mieke die net de spi hadden gestreken in één keer voor het veld over stuurboord konden starten. Twee klappen later is de schade te overzien en varen we op een tweede plek achter Thomas met zijn oude boot (G388). In het spi-rak komt Jens ons voorbij als in een loefduel de schoot uit de klem schiet. Tja, stond dat nog niet op het "nog te doen" lijstje? Met een zeer matig wind wordt het kruisrak een crime, de bomen zorgen voor de winddraaiingen en het lijkt wel of er privéwinden zijn in baantjes zo breed als het wedstrijdzwembaantje van Inge de Bruijn. Hans en Harm begrepen dat goed en kregen ook vleugels. Terwijl een ieder stil, ligt varen zij met grote boeggolf naar onze derde plek. Gelukkig kwamen ze ook in de windstilte te liggen, waar ik ook in lag en konden we de derde positie behouden. Ondertussen was Mascha het lange rak bezig om de touwtje van de spiboomklem er weer aan te knopen. Ach, we moesten toch wat te doen hebben als we onderin de boot zitten. Dat touwtje was trouwens als "voorzorgmaatregel" net van te voren vervangen, hetgeen maar weer bewijst dat alles altijd getest moet zijn. Met een verloren popnagel kwam het touwtje uiteindelijk weer goed. Het veld schuift in elkaar en Jens (G426) en Thomas kiezen de hoge wal richting de boei (en de windstilte). Als lachende derde kiezen we ervoor om een langere weg te varen door een windbaan. Helaas lachte ik als een boer met kiespijn want de groep achter ons nam deze omweg nog extremer hetgeen ervoor zorgde dat Peter Brock net achter ons de boei om komt en met vaart boven ons langs drijft. Peter (G550) één, wij twee (449) en Pim en Nicole drie (544).

Snel terug naar de haven alwaar taart en koffie klaar staan. De eerste wedstrijd had zeker twee uur geduurd, gewoon te lang als we die dag twee wedstrijden wilden varen. Bart was van mening dat een showtje omslaan zeer gepast zou zijn nu er

weer gestart kon worden en deed daar verwoede pogingen toe bij het instappen.

De tweede wedstrijd startte om 16:00 uur en de wind was nog verder verscholen tussen de bomen. Met een leuke winddraaiing vlak voor de start kiezen we de goede startpositie en varen in het korte windrak naar een eerste plek. Harry en Jan Willem (545) lagen vlakbij ons na de start maar lieten zich toch naar de negen plek terug zakken, op zich ook een prestatie in zo'n klein kruisrak.

Frankie (533) kwam sterk opzetten en ging ons in het tweede spi-rak voorbij. In het kruisrak dobberen Jens en Thomas met wind onderons door en liggen we opeens vierde. Hoewel het comité er alles aan deed om de baan zo snel mogelijk te laten varen (boeiwijziging waardoor het kruisrak bezeild werd) was het voornamelijk blaadjes tellen op het water, hee we gaan nog vooruit! Het veld was volledig uit elkaar getrokken en Olav (527) doet achterons nog een poging van hetgeen in de eerste wedstrijd zo goed uit pakte. Helaas was dat nu niet van toepassing en koersten we af op de vierde plek richting finish. Nicole rook de douche toen ze langs de haven voeren en met veel kabaal gingen ze alvast terug. Terwijl Jens op de eerste plek, op twee meter voor de finish lag, werd de wedstrijd afgebroken. Om kwart voor zeven paktten we toen ook maar de peddel. Het comité wilde kennelijk niet nog een half uur wachten op de laatste boot en was bang dat het dan al donker werd. Pim had ondertussen al een flinke blonde versierd en stond glimlachend naar het peddelende veld te kijken.

Heiko had snel een ieder opgetrommeld om hem te volgen naar Pa & Ma die de bovenetage van hun woning vrij gaven aan het stel ongeregeld om te blijven slapen.

Vandaar uit te voet naar de Griek die ons al om 20:00 uur verwachtte, maar waar we uiteindelijk pas om 21:00 uur zaten. Het was erg gezellig, maar eigenlijk kwamen voor het eten. Ouzo eten, vroeg de Griek. Pim hield vast aan zijn blonde (dit was niet Nicole) terwijl de rest aan de Ouzo ging. Het dorp was al uren verlaten toen de club ongeregeld richting slaappleaats vertrok.

De volgende dag moesten we vroeg op om de verloren wedstrijd van gisteren in te halen. Helaas dacht de wind er anders over en die bleef

lekker tussen de bomen slapen. Na uur op uur uitstel (gelukkig aan de kant met koffie en foto's kijken) werd om 12:00 uur het sein meester gegeven en konden we de boten aftuigen. De prijs uitreiking (Duitse bierpullen) was geslaagd, maar behelsde uiteindelijk maar één wedstrijd. We waren blij op tijd terug te zijn in Alkmaar ("he, wat waait het hier lekker"....)

Willem Slendebroek  
(NED449)

### *STAND JAARBEKER*

**H**et jaar is alweer aardig gevorderd. Wat zeg ik, er is nog maar 1 wedstrijd te gaan. De combiprijs (hoogste klassering na Muiderzand, Steinhude, Beulaker en Bad Zwischenahn) is inmiddels uitgereikt door Nicole in Bad Zwischenahn. Net zoals vorig jaar was de eer voor Volkmar en Thomas van de GER 518. Op voorhand verzuchtte Thomas dat hij het zeilen erg leuk vindt..... maar die prijzen..... die hoeven voor hem niet zo. Nicole deed hem meteen een plezier en gaf de fles wijn aan Volkmar.

Wij, Nederlanders, moeten ons eens bezinnen willen wij ook kans maken op deze prijs. Om überhaupt in aanmerking te komen voor deze prijs zullen we eerst massaal naar Steinhude moeten gaan, en verder moeten we nog beter (leren) zeilen. Thomas en Volkmar waren eerder dit jaar ook al Nederlands Kampioen geworden en toen Jan en Marcel niet in Bad Zwischenahn verschenen was de CombiCup zeker voor hen. De stand om de jaarbeker is al niet veel anders. Jan en Marcel staan bovenaan maar Thomas en Volkmar zitten daar vlak achter. De strijd op de Spiegelplas zal bepalend zijn voor de overwinning. Verder ziet het er naar uit dat de NED 449 en NED 193 een te grote achterstand hebben op de nrs. 1 en 2 om dat nog in te lopen maar wie weet.... Zeilen is ook nog steeds een (sport)spelletje dat pas afgelopen is als het laatste fluitsignaal (????) geklonken heeft. Die laatste twee moeten trouwens nog wel uitkijken dat de NED 545, de GER 550 en de NED 527 niet stiekem voorbij lopen en beslag leggen op de 3<sup>e</sup> plaats.

Kortom, er is nog ruimte voor verschuivingen aan de top.....dat iedereen zijn beste beentje voor mag zetten!!!!

# STAND JAARBEKER

