

(1 uur) begon het overbrengen van onze bagage naar de jeugdherberg. Er verscheen een landbouwer met een trekker en aanhangwagen waarop onze spullen werden geladen. Een kwartier later zaten we in een taxi. Opeens werd de benaming "jeugdherberg" niet meer gehoord, neen ik kon uit het Nederlands verschillende malen het woord "kampeerhut" opmaken. Het ging daadwerkelijk ook om een kampeerhut. Het was een avontuurlijke overnachting! De kampeerhut bevond zich op de boerderij van de landbouwer, die onze buggies in zijn schuur had opgeslagen. Een interessante varkens- en koeienboerderij, die ook een kampeerhut verhuurde. Ik kan me nauwelijks voorstellen dat ooit een gast, ondergebracht in deze hut, daar een tweede overnachting zou willen doorbrengen! In ieder geval kwam deze omgeving precies overeen met de legenden en anekdoten die ze over zulke hutten vertellen.

De zondag ving aan met hevige regenval en het zag er niet naar uit dat

het snel zou verbeteren. Na een gezamenlijk ontbijt in een hotel, dat ons aanvankelijk de toegang weigerde, ontmoetten we nog enkele andere buggyrijders.

Het af te leggen traject was snel uitgezet. De wind was inmiddels wat afgenomen, maar het strand was totaal nat en stond zelfs gedeeltelijk onder water. Het traject was in één gebied hard en droog, in een ander gebied nat en mul en in het derde gebied nat en bijzonder mul. Dus ideaal voor een driehoeks traject. Gedurende een testronde stelde ik direct vast dat het een nog erger modderveldslag zou worden als Borkum '97, alleen was het aantal rijders slechts 1/10 van Borkum. Kort en goed. De wedstrijd werd doorgezet, men wilde een kwalificatie voor de Eurowedstrijd vaststellen.

De resultaten waren als volgt:

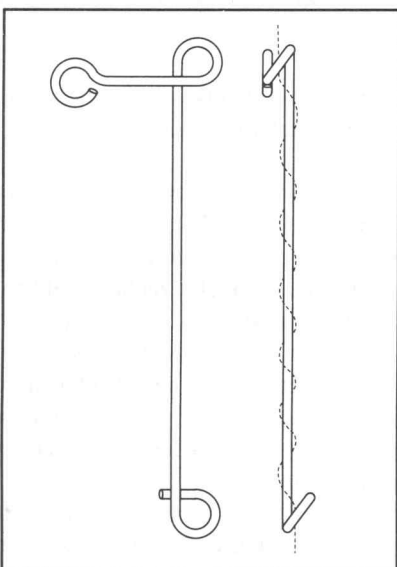
1. Marc Bregman
2. Marc ten Brink
3. Artur Bosscher
4. Johann Versluis
5. Michael Decker.

De Duitse deelnemers deden buiten mededinging mee en hadden geen invloed op de einduitslag.

Tot slot kan ik zeggen dat we veel plezier hebben gehad. Het eiland kan voor buggyrijders aanbevolen worden, buiten de "kampeerhut" was alles in orde. De Nederlanders moeten echter nog het een en ander leren wat het organiseren van buggywedstrijden betreft. Enkele rijders waren dermate onkundig met de geldende voorrangregels dat ze mij de nekharen overeind deden rijzen. Toen ik deze zaken ter sprake bracht kreeg ik als commentaar dat de rijders deze regels pas na vertrek te horen kregen en de Hollandse rijders dermate snel waren dat ze zo wie zo voorin zaten en daar heeft men geen voorrangregels meer nodig! Slechts verliezers hebben deze regels nodig! Of ik in Nederland nog eens aan een buggywedstrijd zal deelnemen kan ik nog niet zeggen, in ieder geval wel "just for fun".

Frank Oestermann.

quickboom



OF LIJNVERSIERINGS SHAAK.

Vanaf dat ik lijnversieringen ben gaan maken heeft het mij tegengestaan knopen te leggen in mijn vliegerlijnen, vooral als er veel trekkracht op de lijn staat. Het afklemmen op een knoop geeft een verzwakking in de lijn die ik zoveel mogelijk wil voorkomen.

De oplossing heb ik gevonden door middel van de quickboom. In de zeehengelsport wordt deze gebruikt voor het eenvoudig en snel verwisselen van de aaslijn aan de vislijn. Hetzelfde kan dus ook aan een vliegerlijn maar dan in een zwaardere uitvoering.

Lasdraad voor roestvrijstaal van 2 mm of (oude) fietsspaken met dezelfde diameter is zeer geschikt voor het maken van de haak omdat het stugger is dan gewoon ijzerdraad. De vorm van de quickboom is op de afbeelding te zien. Voor een dikke lijn van 4 mm is de lengte ± 10 à 12 cm lang, voor een dunnere vliegerlijn ± 7 cm. Het aanbrengen van de haak is eenvoudig. Sla de vliegerlijn 5 à 6 maal rond het lange gedeelte van de haak (de stippellijn). Aan het oog kan de versiering gehangen worden. Door de trekkracht op de vliegerlijn blijft de haak op zijn plaats.

Jan de Lange, Goes.