

Verslag 24uurs 2006 “Capolavoro” NED 6890



Na een 7e plaats in de ORC2 in 2005 was het plan om dit jaar eens in de prijzen te zeilen. We wisten vrij goed waar in 2005 mijlen gemist waren (foute startplaats met eerste 5 mijl voor de wind, minder optimale rakjes gekozen omdat het IJsselmeer ‘op’ was na 160 mijl, soms niet de spi erop terwijl dat wel kon en moest, etc).

De windvoorspellingen van Windguru hebben we gevolgd vanaf donderdag ochtend, vooral ook om te zien wat er veranderde in de voorspellingen. Ze waren elke 6 uur behoorlijk verschillend, maar dan begrijp je ook beter wat er echt te verwachten is. Met de 10-12 knopen en afnemende wind die er voorspeld werd voor IJsselmeer en Wad (minder voor Marken) leek het een goed plan om den Helder als startplaats te kiezen en de vloed in de Texelstroom mee te pakken. Hoe minder wind, hoe meer de stroom relatief voor je doet.

De Capolavoro is een Spirit 36 S, met eenvoudige Dacron zeilen van 5 jaar oud, maar wel voorzien van alle trimmogelijkheden. Ook was het bezit van 2 spi's (120 m² en 90 m²) weer erg nuttig.

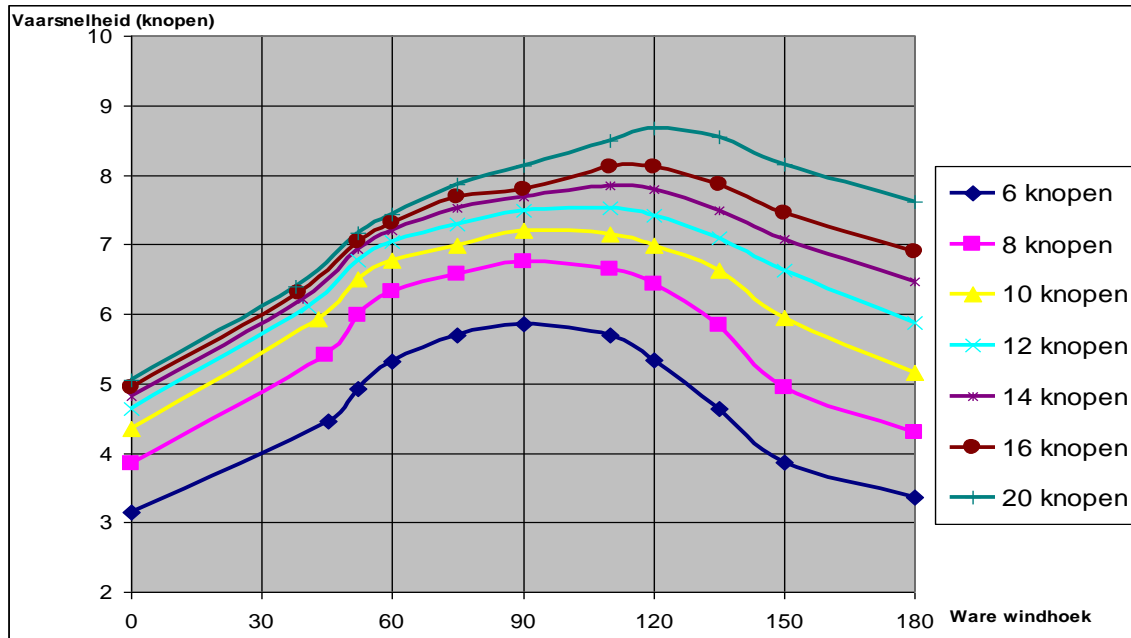
We hebben ca 100 kg overbodig gewicht aan de kant gelaten (de boeken, de pannen, 7 kilo gebruiksaanwijzingen) maar de kachel, de koelkast en het fornuis mochten gewoon mee. Bootje weegt dan altijd nog een dikke 6 ton, plus het gewicht van 7 bemanningsleden en al hun eten, drinken en snoepgoed. Veel eten en lekker drinken; het moet tenslotte wel gezellig blijven en niet op afzien of werken gaan lijken.

Alle zware zaken zoals vlot, ankers en ketting etc onderin de kajuit gedaan, de einden van de boot zo licht mogelijk gemaakt.

En natuurlijk niet bespaard op electronica. De laptop krijgt gegevens van de GPS, maar ook, via een multiplexer, uit het Seataalk netwerk: kompascoers, windsnelheid, windrichting.

Op de laptop draait een hele oude versie van Wings (nog uit de shareware tijd, de vorige eeuw) voor de navigatie zoals het ontwijken van blinde tonnen, er is RAK voor ondersteuning met het kiezen van de rakken, en dit jaar voor het eerst Tactictool. Dat programma krijgt alle data van snelheid (SOG), koers (van kompas en GPS) en wind (uit Seataalk) binnen en heeft ook de prestatiekrommen (pooldiagram) van de Capolavoro tot z'n beschikking (zie deze grafieken uit Sailspeed van de KNWV site)

Ware Wind sterkte in knopen	Bootsnelheid bij ware wind							Ware windhoek
	60	75	90	110	120	135	150	
6	5,32	5,69	5,86	5,69	5,33	4,63	3,87	Bootspeed in KN
8	6,32	6,57	6,75	6,64	6,44	5,84	4,95	
10	6,77	6,99	7,20	7,14	6,99	6,62	5,95	
12	7,04	7,30	7,49	7,53	7,42	7,10	6,62	
14	7,19	7,53	7,68	7,86	7,79	7,50	7,07	
16	7,31	7,68	7,80	8,12	8,12	7,86	7,45	
20	7,43	7,86	8,13	8,50	8,67	8,55	8,15	



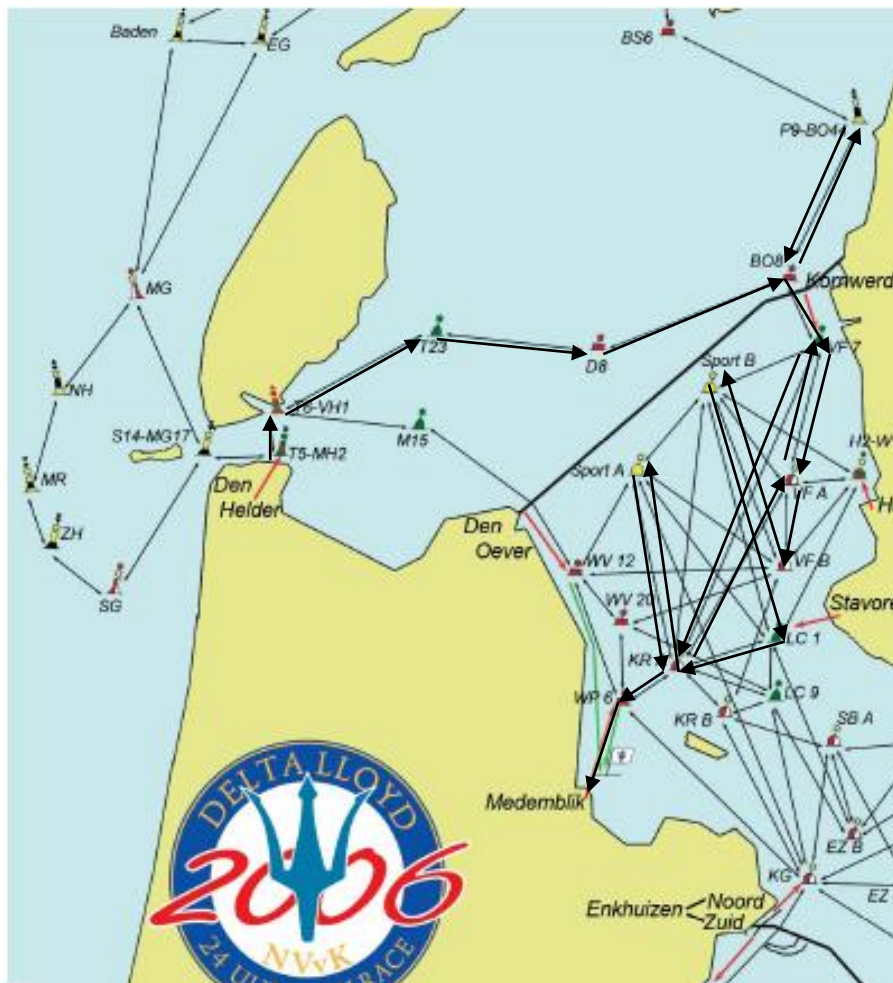
Met RWA, TWA en Wind KTS zoekt Tactictool in het pooldiagram op wat de snelheid zou moeten zijn (Target Speed), en vergelijkt dat met de actuele SOG. Het resultaat wordt als een percentage van de Target Speed op een van de meters in de cockpit getoond. Het is interessant om te zien hoe de bemanning reageert op cijfers lager dan 95%; ik kan vertellen dat het echt leidt tot veel aandacht voor koers en trim!

Tactictool logt ook alle relevante data als windsnelheid, richting, koers, etc etc voor latere analyse en fout-zoeken.

Een screenshot, met linksboven het performance percentage:



Gewapend met al dit moois hebben we onze rakken vanaf Den Helder gevaren als op deze kaart aangegeven: eerst met de vloed mee naar Kornwerd en daar kiezen: Harlingen of naar binnen. De volgende keuze kwam bij Harlingen: door naar buiten of terug . En toen nog een keuze weer bij Kornwerd: met de eb mee naar Den Helder terug of het IJsselmeer op. Deze besluiten hebben we steeds genomen op basis van stroomverwachting, windrichting en ook drukte en wachttijd bij de sluis.



Voor een beschrijving van elk van de rakken (snelheid, wind, foutjes) zie verderop.

Het uiteindelijke resultaat was een bloedstollend spannende finish, na 8 uur drijven zonder wind, met in die 8 uur slechts 12 mijl afgelegde weg.

We zijn precies op tijd over de finish gegaan, om 19:15u en hebben ons doel, een prijs, ruim bereikt met de 2^e plaats in de ORC2, achter de “Libel”, winnaar van 2005 en nu 2006, die natuurlijk een slimmere route heeft gekozen dan wij!

Dank aan de NVvK, aan de bemanning, aan Koos de Ridder voor het ontwerpen van een fantastische boot, aan de schrijvers van alle software, en aan de sluiswachters in Kornwerd!

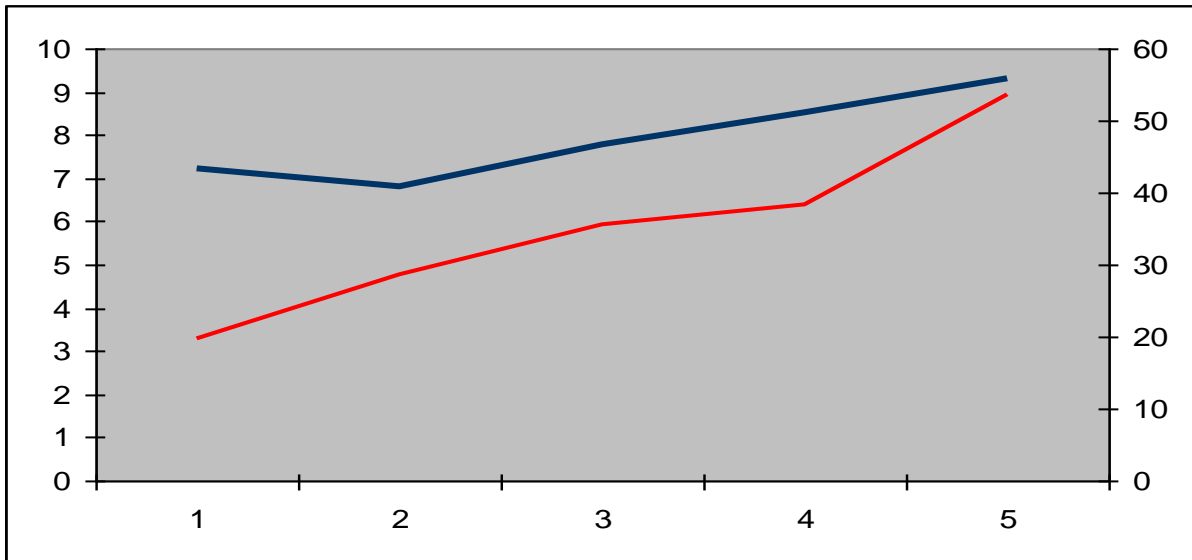


bijna bij de finish...

Alle grafieken: **Linker Y-as bootsnelheid in knopen over de grond, blauwe grafiek**
 Rechter Y-as koers over de grond in graden GPS, rode grafiek. Pas op: de
 schaal varieert per rak!
 X-as: minuten in het rak

1e rak: Start Den Helder naar T1MH2. Tijdstip 18:45 tot 18:50 u

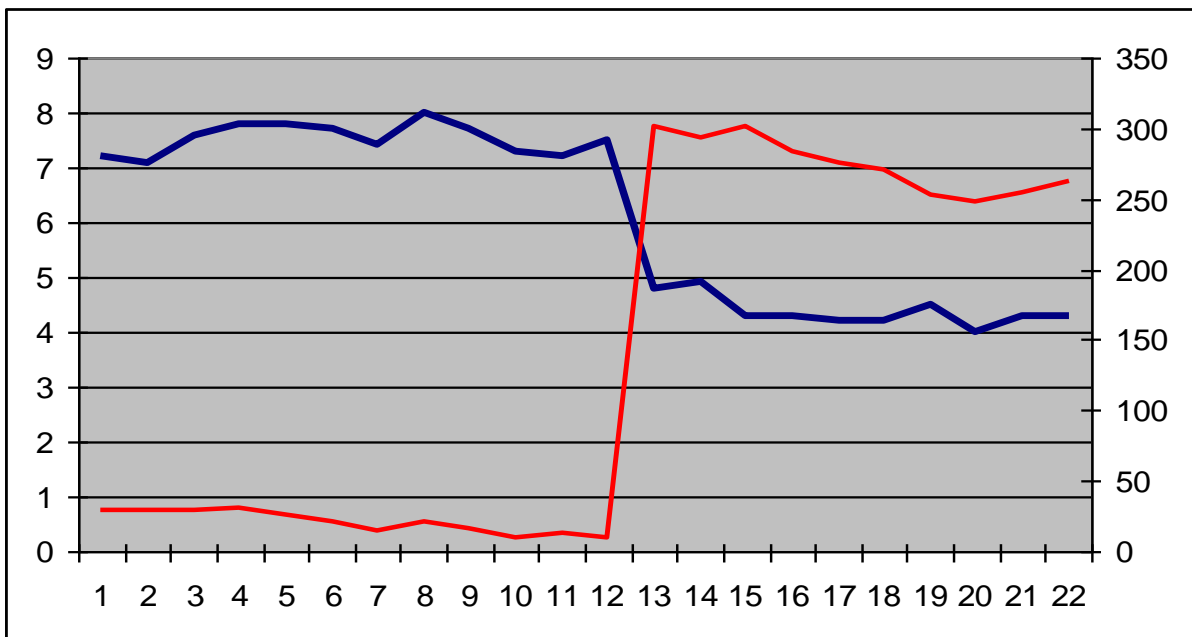
Stroom dwars van BB erop. Wind NNW 16 a 17 knopen. Koers niet recht naar de boei, 30 gr afvallen.



2° rak: T1MH2 naar T6VH1. Tijdstip 18:50 tot 19:12 u

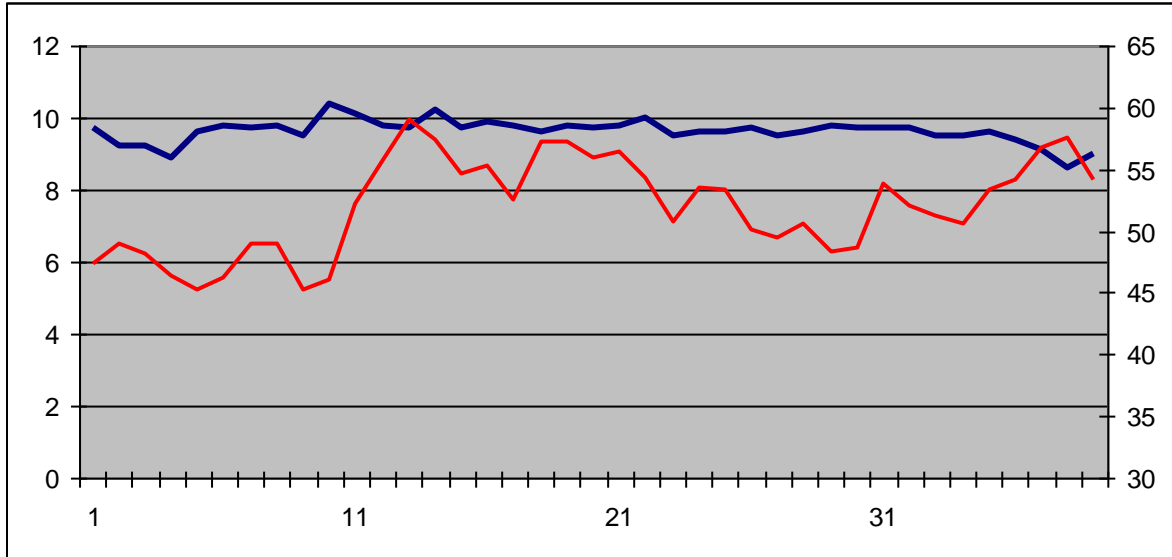
Kruisen, eerst met stroom dwars, dan overstag op minuut 12, stukje tegen stroom in:
 T6MH2 iets overzeild door het naar binnen stromen: ruim 40 graden afvallen!

Overzeil verlies geschat	0,1 NM
Tegen de 3 knopen stroom in voor 9 minuten kost	0,45 NM
Totaal misgelopen	0,55 NM



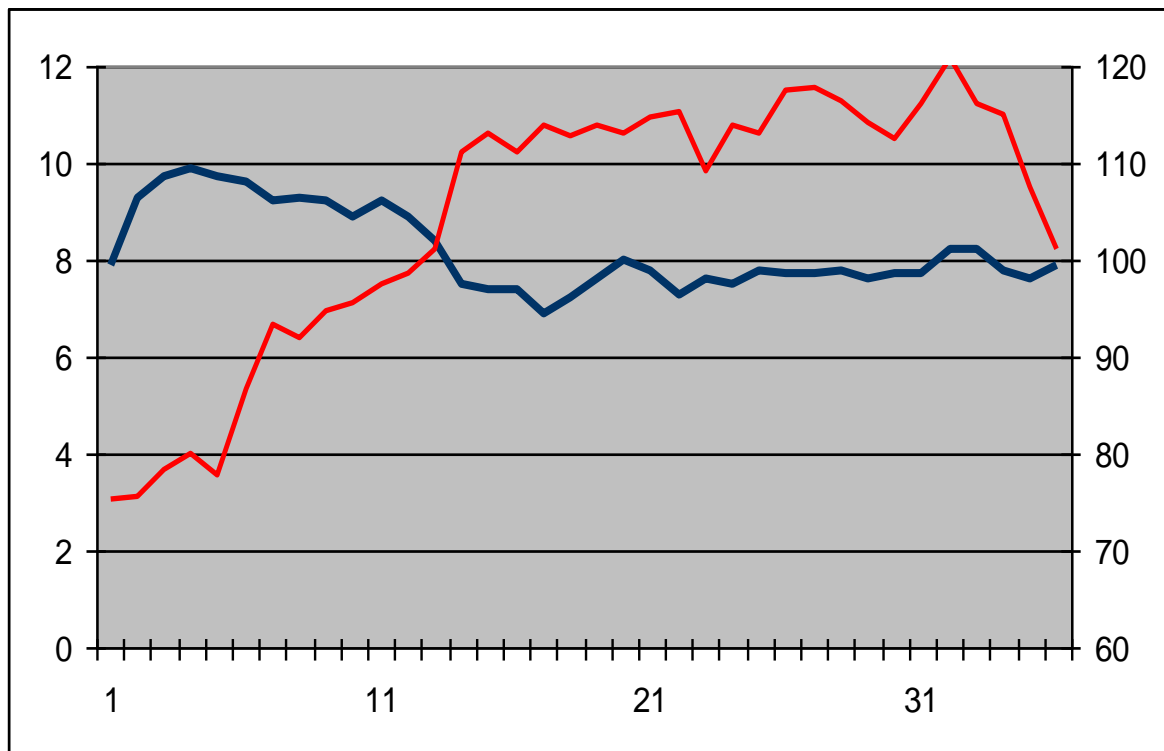
3^e rak: T6VH1 naar T23. Tijdstip 19:12 tot 19:51 u

Halve wind, met genua. Wind NNW 16-18 knoop
Optimaal, niets misgelopen, snelheid hoog en constant ondanks de bochten.



4^e rak: T23 naar D8. Tijdstip 19:51 tot 20:28 u

Wind nog hetzelfde; kleine spi erop, genua eraf.
Na 13 minuten knoop snelheid minder; deels door het iets oploeven (koers 120), deels door minder stroom? Wel heel constant, dus waarschijnlijk niets misgelopen hier....

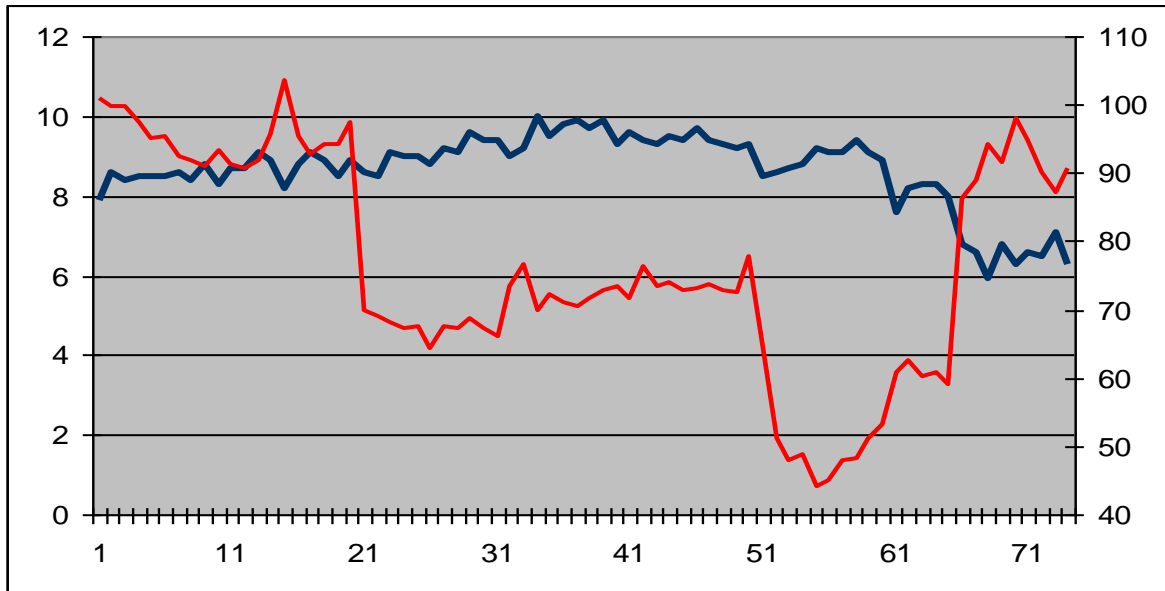


5^e rak: D8 naar BO8. Tijdstip 20:28 tot 21:41 u

Wind nog hetzelfde; spi er weer af bij de D8, want iets hoger dan schijnbaar halve wind, genua erop. Snelheid loopt langzaam op met iets toenemende wind. Laatste deel: wind wat minder en effect van sterk afnemende stroom (we varen aan de BB rand van het vaarwater, kortste route) in het laatste stuk Doove Balg. Ook had de spi er even op gekund, we vallen af van 50 a 60 naar 90 T.

Misgelopen: 16 minuten lang 1 knoop te weinig gevaren: 0,26 NM

Totaal misgelopen 0,81 NM



6^e rak: BO8 naar Harlingen. Tijdstip 21:41 tot 22:33 u

Bijna al onze mede-starters kiezen hier voor de sluis, dat geeft veel drukte dus we gaan met nog 2 schepen door naar Harlingen.

Nog steeds lekker stroom mee; wind inmiddels nog NNW maar 12-14 knopen.

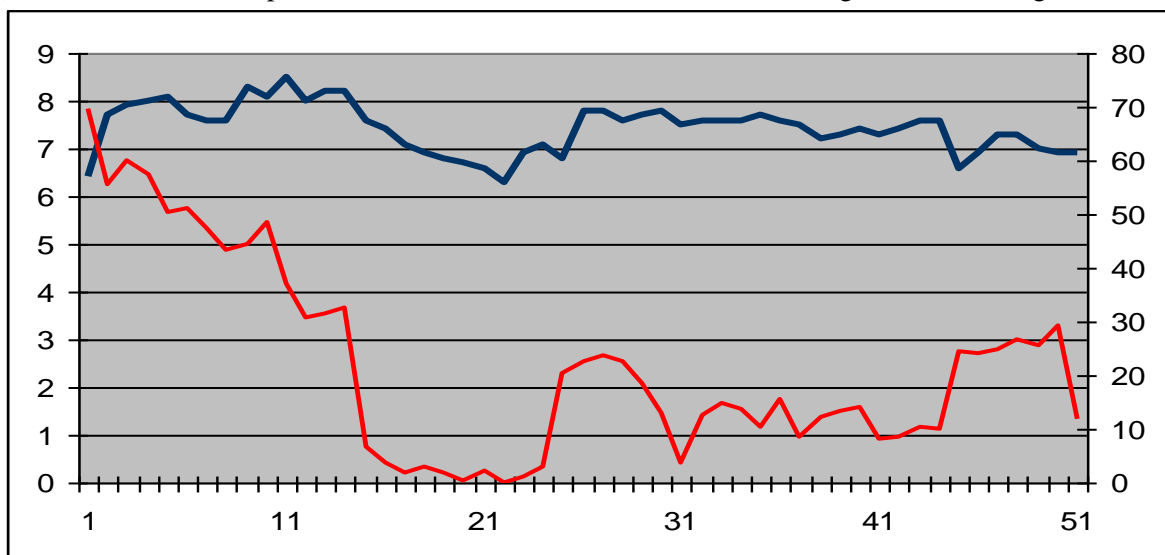
Het dipje onder de 7 knoop (minuut 17-25) heeft vast te maken met koerswijziging van 30 naar N.

8 minuten lang 1 knoop te weinig gevaren: 0,13 NM

Totaal misgelopen 0,94 NM

In Harlingen om ca 1:10 u voor HW, dus de Pollendam/Blauwe Slenk is geen optie; bovendien pal in de wind. Terug naar Kornwerd!

Gebeld met "Jager" uit ORC1, die kruist bij de Pollendam. Hij gaat door. Een andere deelnemer (onbekend wie) vaart op de dam en wordt na 30 minuten door de Harlinger KNRM eraf gehaald....



7^e rak: Harlingen naar BO8. Tijdstip 22:33 tot 23:43 u

Een lastig rak: stroom staat nog tegen (half knoopje), dus je wilt aan de rand van de geul varen maar dat is in het donker moeilijk te doen en er liggen blinde tonnen van allerlei soorten, groene, rode en gele!.

Aan het eind van het rak neemt de stroom weer af

De wind was al iets afgenomen (12-14 knoop).

Op sommige stukken had de spi er net op gekund, maar het is al lastig genoeg in het donker, de Boontjes...

In totaal heeft de stroom op het traject BO8-Harlingen en terug wel voordeel gebracht: meer stroom mee op de heenreis dan tegen op de terugreis. Dit was wel beter dan op het IJsselmeer zijn.

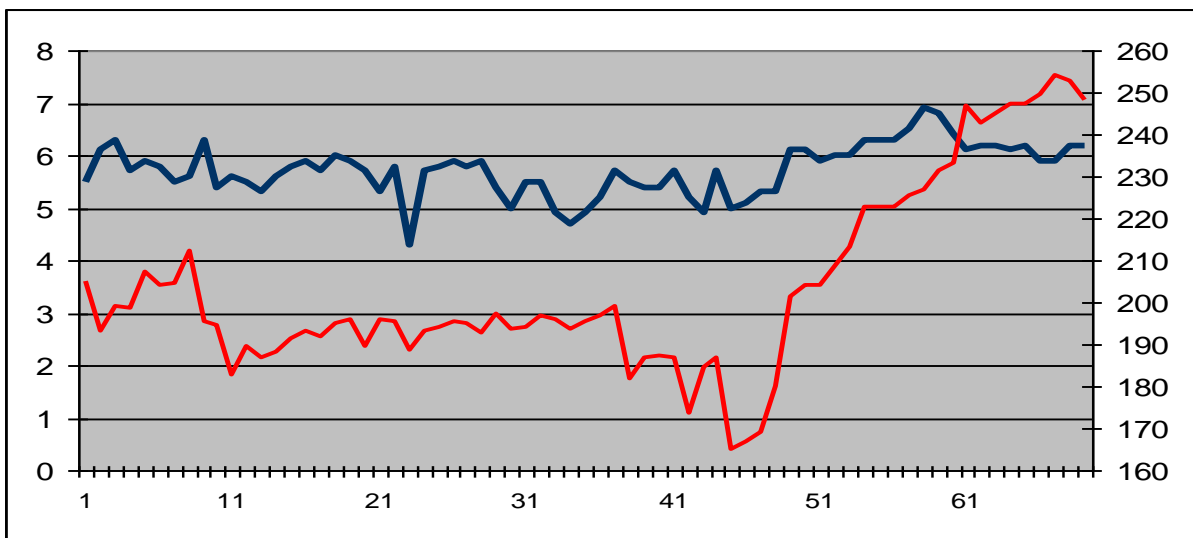
Steeds ca 0,6 knoop kwijtgemaakt door de stroom.

70 minuten lang 0,6 knoop te weinig gevaren:

0,70 NM

Totaal misgelopen

1,64 NM



8^e rak deel 1: BO8 naar voorhaven Kornwerd. Tijdstip 23:43 tot 23:50 u

We besluiten om naar binnen te gaan, omdat met de NW tot soms W windverwachting de route naar Den Helder teveel in/aan de wind zou kunnen zijn, en omdat Den Helder-Den Oever nog tegen stroom zou zijn.

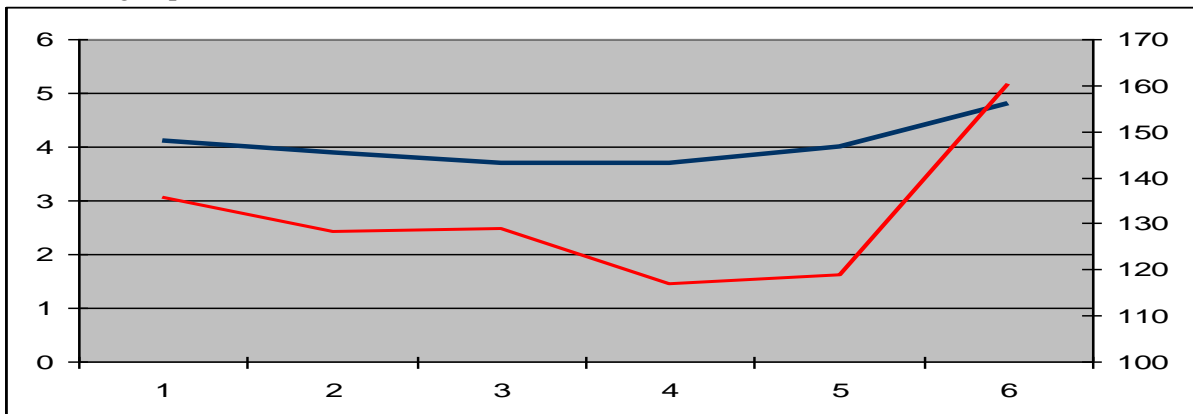
Ook is er geen enkel schip in de buurt aan onze kant, en belooft de sluis ons over de VHF dat we meteen erin mogen! Er komen veel schepen uit de sluis, meer dan 15 schat ik! Die gaan allemaal naar W met de eb mee. Erg langzaam stukje, dit rakje: voor de wind, geen stroom. Gelukkig maar kort (te kort voor de spi...)

8 minuten lang 2 knoop te weinig gevaren:

0,26 NM

Totaal misgelopen

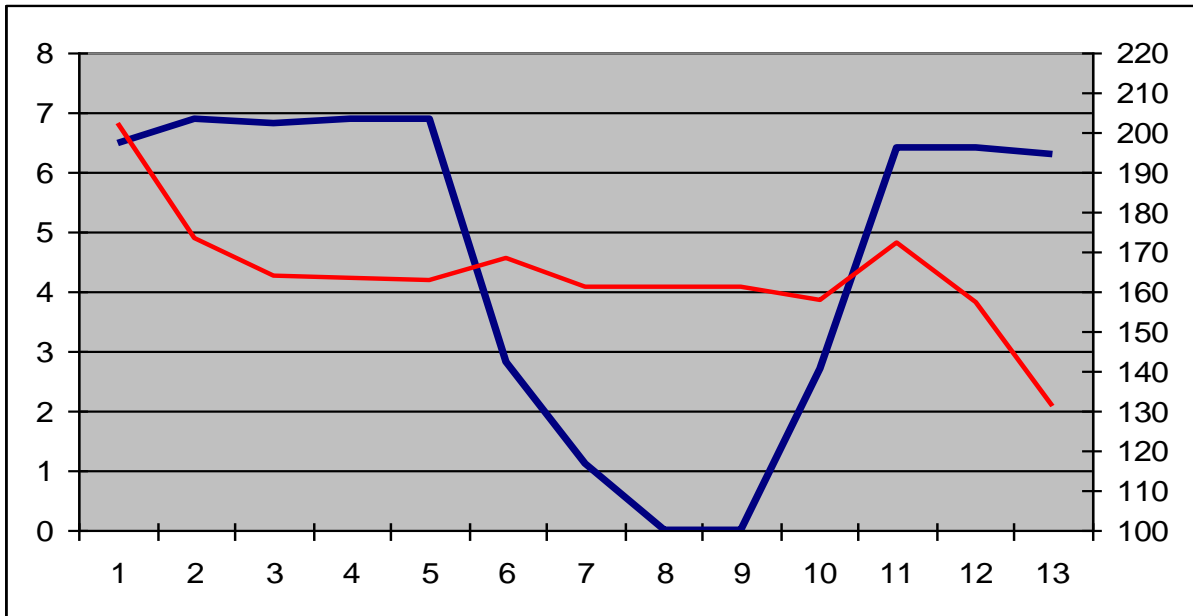
1,90 NM



8^e rak deel 2: Kornwerd. Tijdstip 23:50 tot 00:03 u

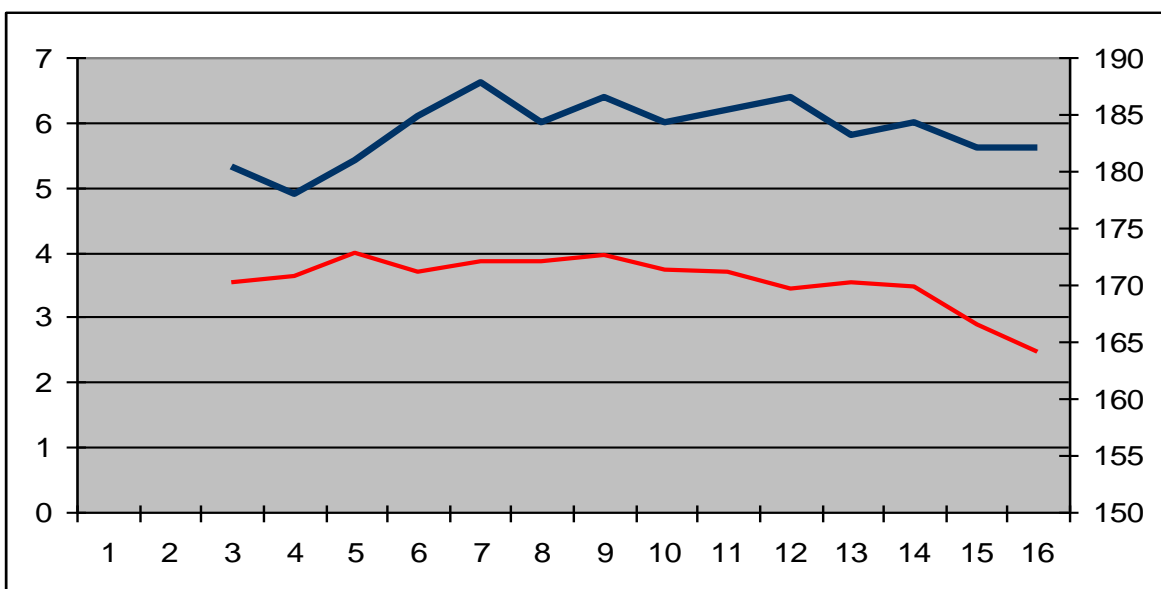
Een droompassage: de brug gaat net open als we de voorhaven invaren, want er gaan zeker 15 boten het wad op (HW hier tenslotte!). We vliegen op de motor de sluis in, helemaal alleen! De deuren gaan 5 meter achter ons dicht, het water zakt 1 meter (HW!) binnen 2 minuten (doen ze anders nooit...), we liggen minder dan 2 minuten aan de kant vast en vliegen er weer uit! Dank heren sluiswachters!

Voor dit rak staat een half uur, en we hebben het in 13 minuten gedaan! De verdiende minuten zullen we later nog nodig hard hebben! Gemiddelde snelheid inclusief schutten is 4,4 knoop!



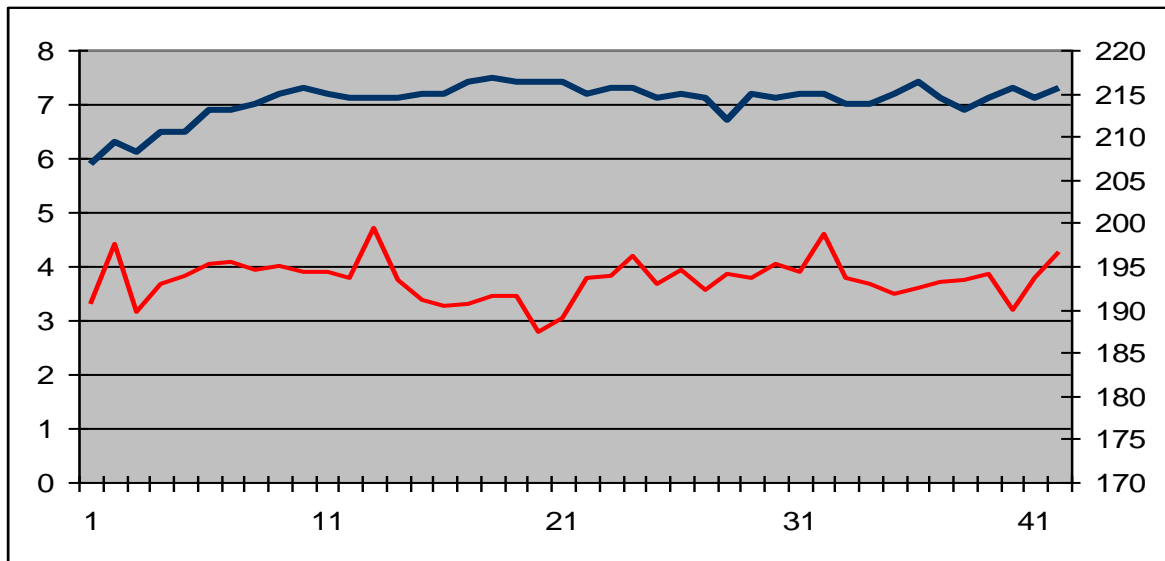
8^e rak deel 3: Kornwerd binnenkant tot VF7. Tijdstip 00:03 tot 00:20 u

Iets minder wind in het eerste stukje, beetje effect van de wal? Toch nog steeds: 10-12 knopen, nog steeds NNW.



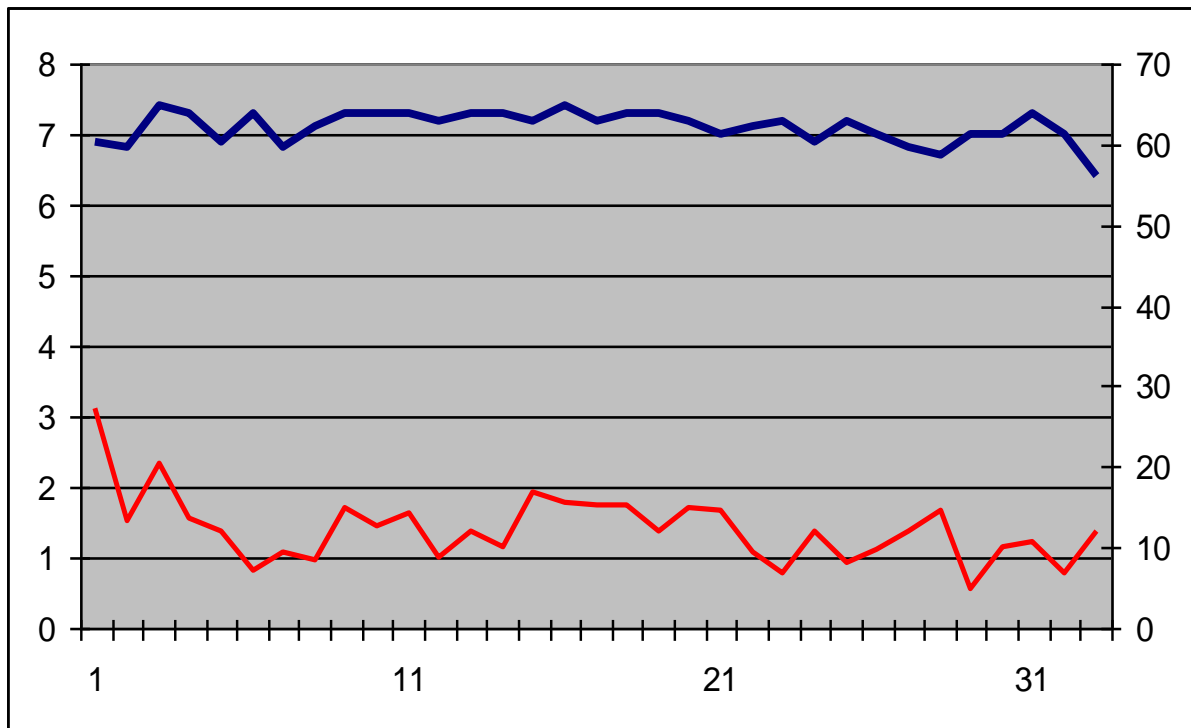
9^e rak VF7-VFA. Tijdstip 00:20 tot 01:03 u

De wind neemt weer wat toe. We hebben voor dit deel van de nacht alleen rakken uitgezocht die 90-110 graden TWA zijn, zodat we niet hoeven spinnakeren en toch hard gaan. Wind af en toe 17-18 knopen! Inmiddels iets meer WNW tot zelfs soms W!



10 e rak: VFA terug naar VF7. Tijdstip 01:03 tot 01:47 u

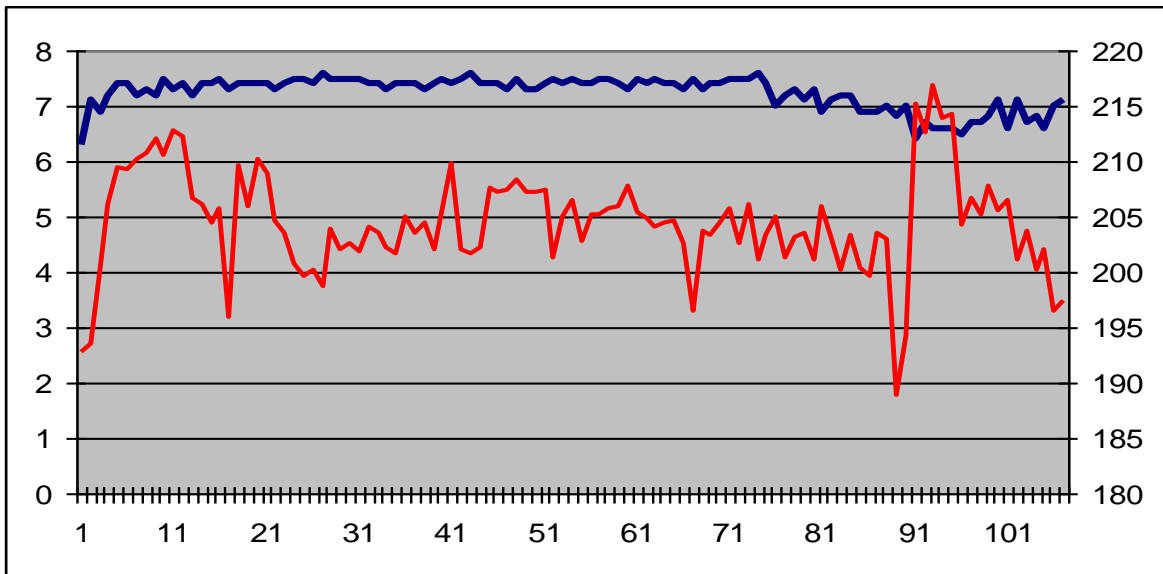
Een plaatje van een rak: 7 knopen, 100gr TWA, wind 16-17 knoop.



11e rak: VF7 naar KRA. Tijdstip 01:47 tot 03:43 u

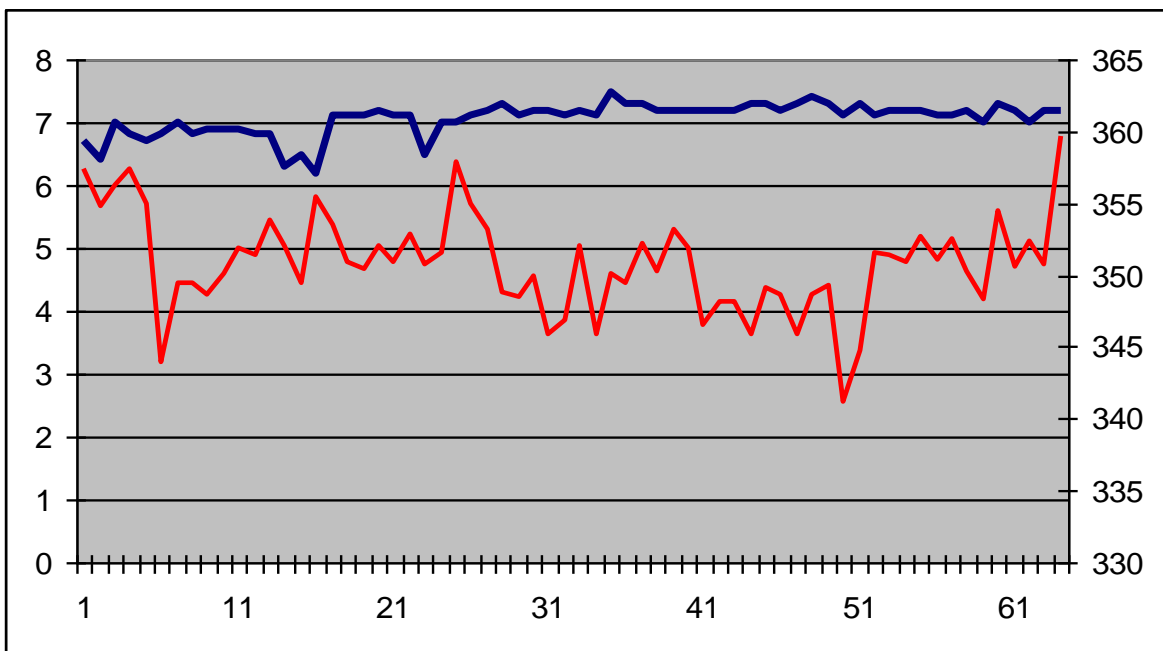
Expres een lekker lang rak uitgezocht zodat men even 2 uur kan slapen; op dit rak kan niet veel mis gaan!

De niet slapende bemanning weet er wel raad mee: een strakke streep op 7,5 knoop, met op het eind een beetje minder. Aan het eind even 5 minuten naar een verkeerd lichtje gestuurd, 215 ipv 200 graden..... Het lijkt erop dat de strakke koers (binnen 200 tot 210) een goed effect op de snelheid heeft, maar de stuurfout op het eind kost een halve knoop.



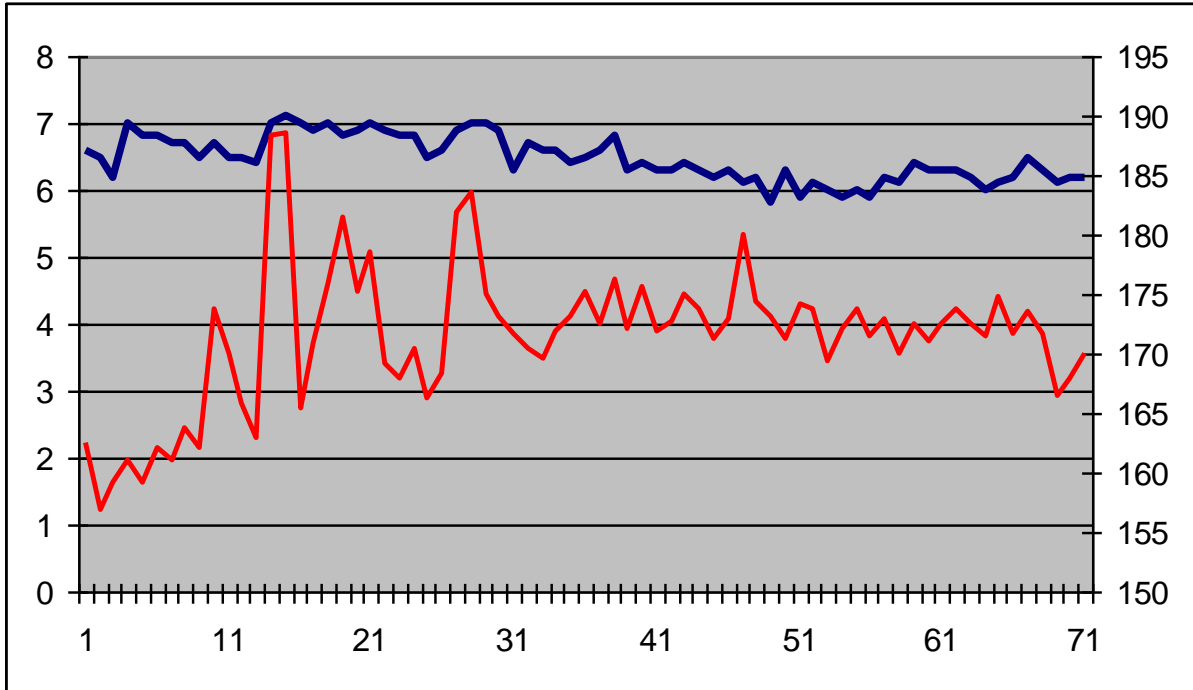
12e rak: KRA naar Sport A. Tijdstip 03:43 tot 04:39 u

Ook niet verkeerd. Wat wel opvalt is dat de wind gaande van de KRA naar de Sport A steeds noordelijker wordt: van ca 270 naar wel 320. Dat is op de terugweg (we gaan zo weer naar de KRA...) omgekeerd: gaat 'ie weer naar west, en later, naar de Sport B, gebeurt hetzelfde als eerst: draait weer 40-50 gr naar N.



13e rak: Sport A naar KRA. Tijdstip 04:39 tot 05:51 u

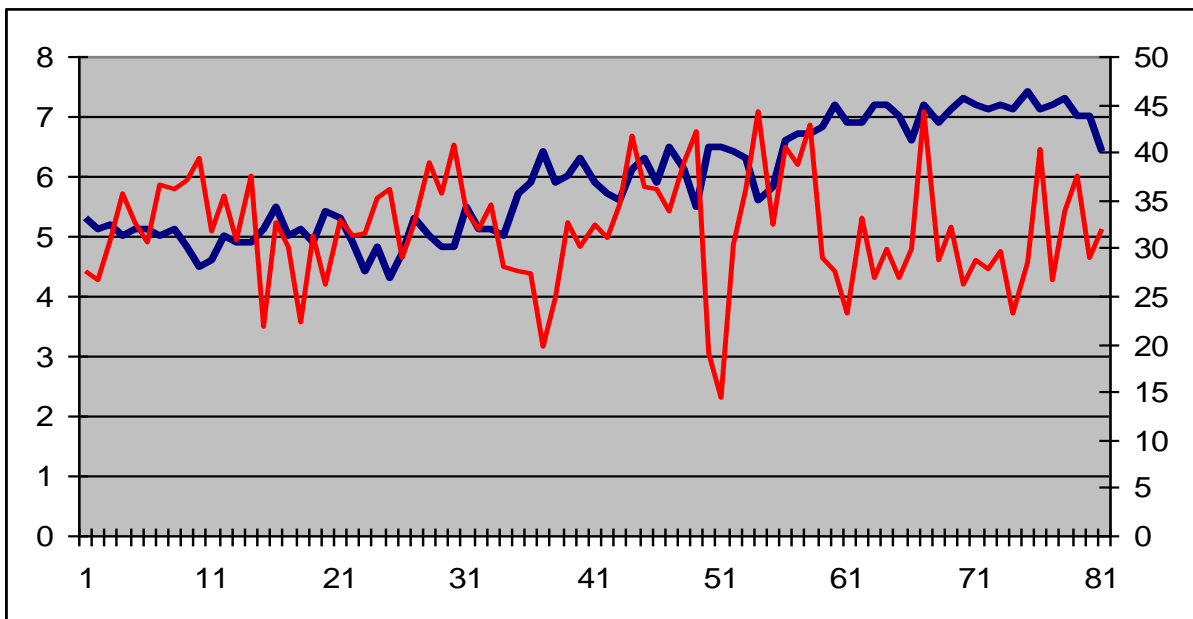
Langzaam wordt de wind iets minder, we zitten nu op 12-13 knopen. Wind draait naar het westen terwijl we naar het zuiden varen. Veel slingers in het begin, 20 graden, veel minder in de 2^e helft. Slaperig en weer wakker?



14e rak: KRA naar VFA. Tijdstip 05:51 tot 07:13 u

Eigenlijk een spinnaker rak; in het begin te lang zonder gevaren en pas na ruim een half uur die spi bijgezet. Moe, een paar bemanningsleden onder dek onder zeil (maar 3 aan dek), en zo geven we een en ander weg helaas.

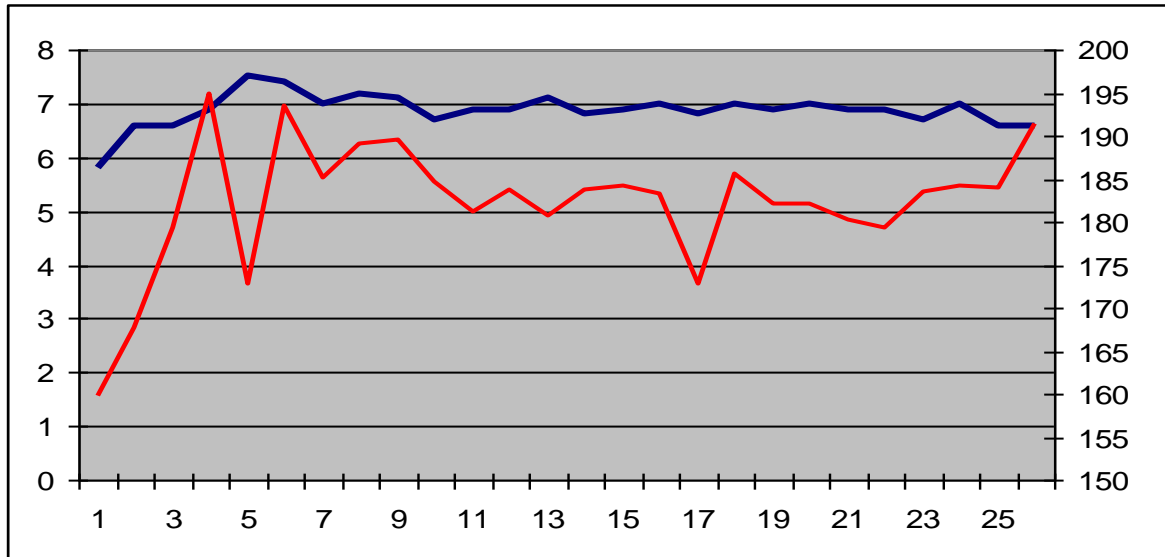
30 minuten lang 2 knoop te weinig gevaren:	1,00 NM
20 minuten 1 knoop te weinig	0,33 NM
Totaal misgelopen	3,23 NM



15e rak: VFA naar VFB. Tijdstip 07:13 tot 07:39 u

Even moeite om op gang te komen, zowel qua koers als qua snelheid, maar verder niets mis mee. De wind nog steeds in de 12-14 knopen range, ietsje N van W.

Ontbijt met verse broodjes en koffie!



16e rak: VFB naar Sport B. Tijdstip 07:39 tot 08:49 u

Iets te kleine TWA, 60 a 70 graden, dat zie je in de snelheid terug. En natuurlijk gaat de wind weer naar het N terwijl wij naar N zeilen... en neemt tegelijk nog iets af, niet meer boven de 12 knopen. Vanaf minuut 50 is het hoog aan de wind, en aan het eind zelfs overstag voor een slagje van 0,1 NM over BB om naar de Sport B te kunnen komen voor de BB ronding...Desastreus voor de snelheid in de laatste minuten

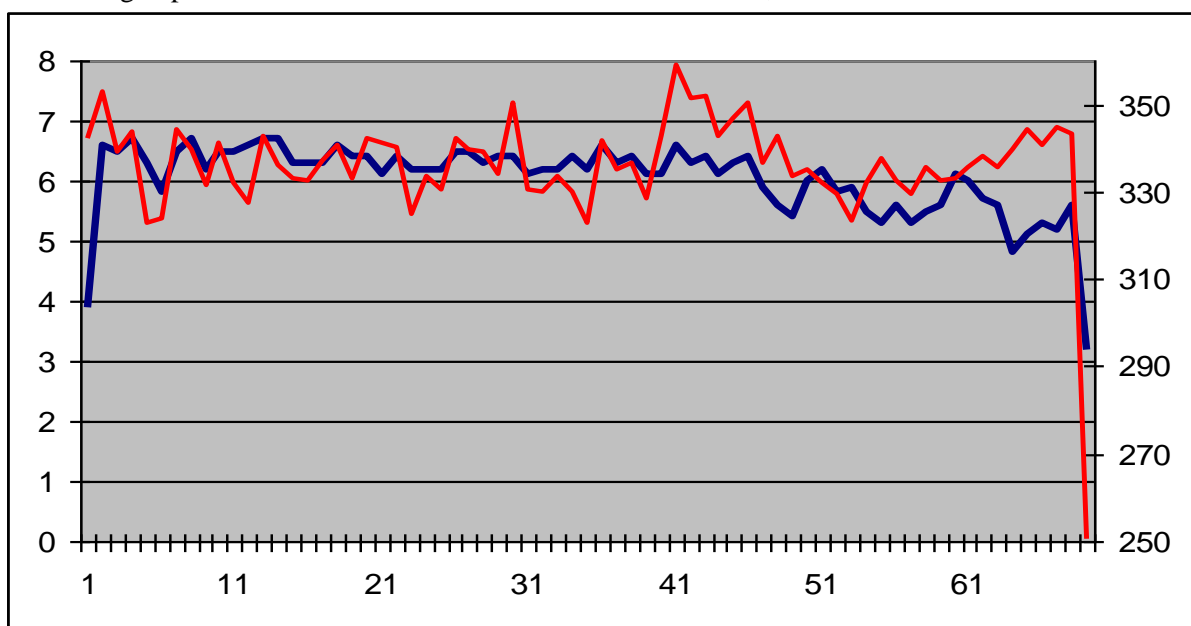
Als we dit hadden kunnen vermijden (de winddraai wisten we immers al....) hadden we minder kwijtgemaakt:

20 minuten 1 knoop te weinig

0,33 NM

Totaal misgelopen

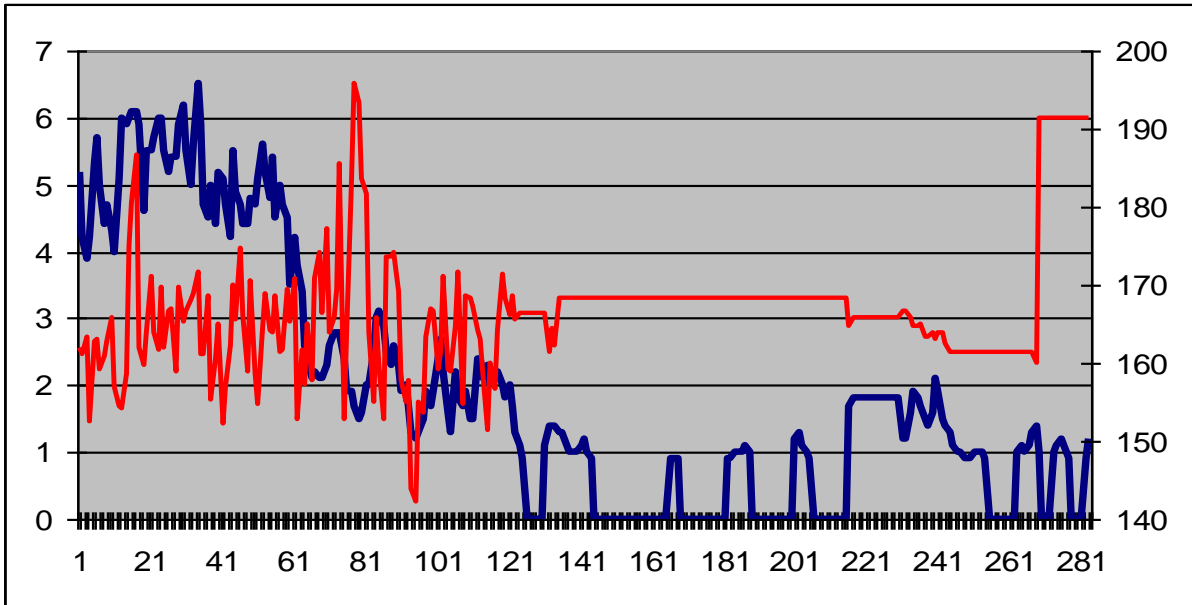
3,56 NM



17e rak: Sport B naar LC1. Tijdstip 08:49 tot 13:35 u

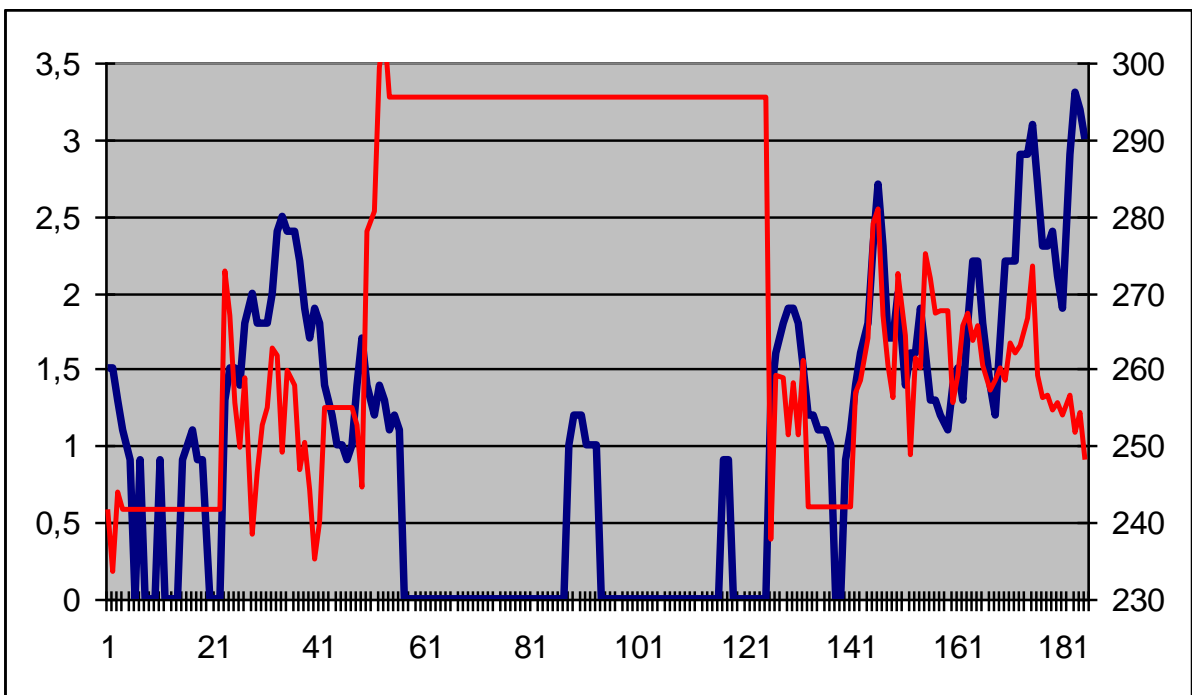
Jawel, bijna 5 uur over dit rak gedaan.....Gemiddelde snelheid 1,9 knoop. We gingen naar de LC1 omdat daarvandaan nog veel opties open waren voor nog heel veel meer mijlen. Achteraf bleek dat het de kortste weg naar de finish was....

In een periode van ca 1 uur, halverwege het rak, zakt de wind er compleet uit, helemaal weg. De GPS gelooft er ook niet meer in en houdt het een hele tijd op een koers van 170 T.



18e rak: LC1 naar KRA. Tijdstip 13:35 tot 16:42u

Nog iets erger dan het vorige rak. Gemiddelde snelheid 0,96 knoop. De wind, soms wel 1 knoop, uit alle richtingen van Z via O tot N. Bij de KRA iets meer wind, 2 a 3 knoopjes...



19e rak: KRA naar WP6. Tijdstip 16:42 tot 17:59u

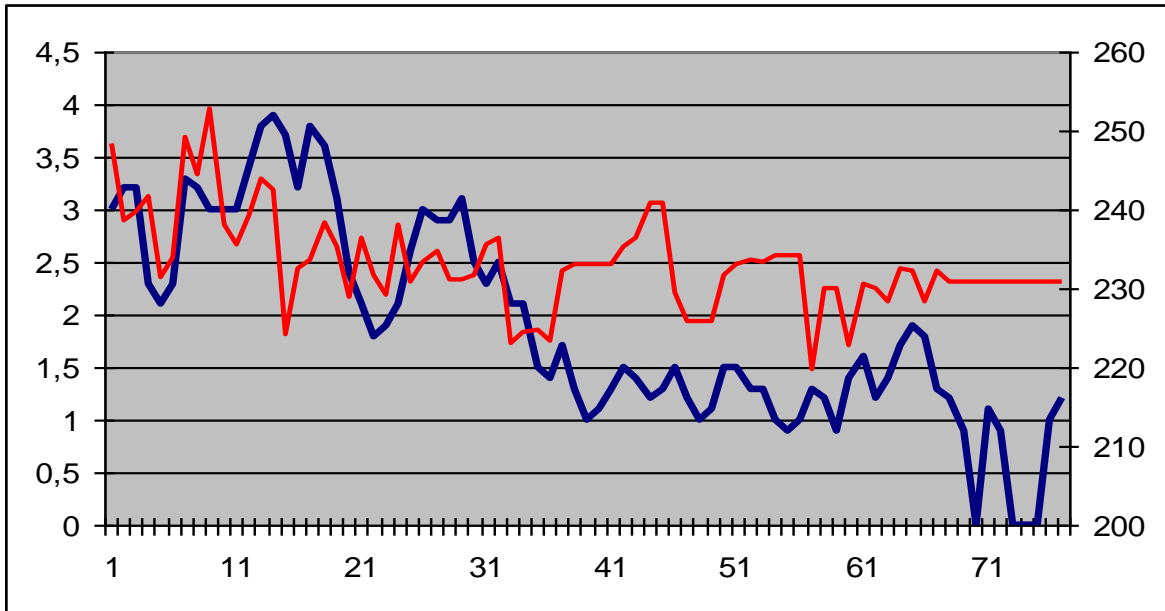
Het begint iets beter, maar zakt al gauw af tot een verontrustende 1 knoop snelheid, of zelfs 0 knoop tegen het eind.

Of we de finish halen wordt erg betwijfeld aan boord, vooral aan het eind van dit rak.

In totaal zitten er in de laatste 3 rakken 155 minuten waarin de snelheid volgens de GPS 0 knoop is.

Dat betekent dat we meer dan 2 ½ uur echt stilliggen!

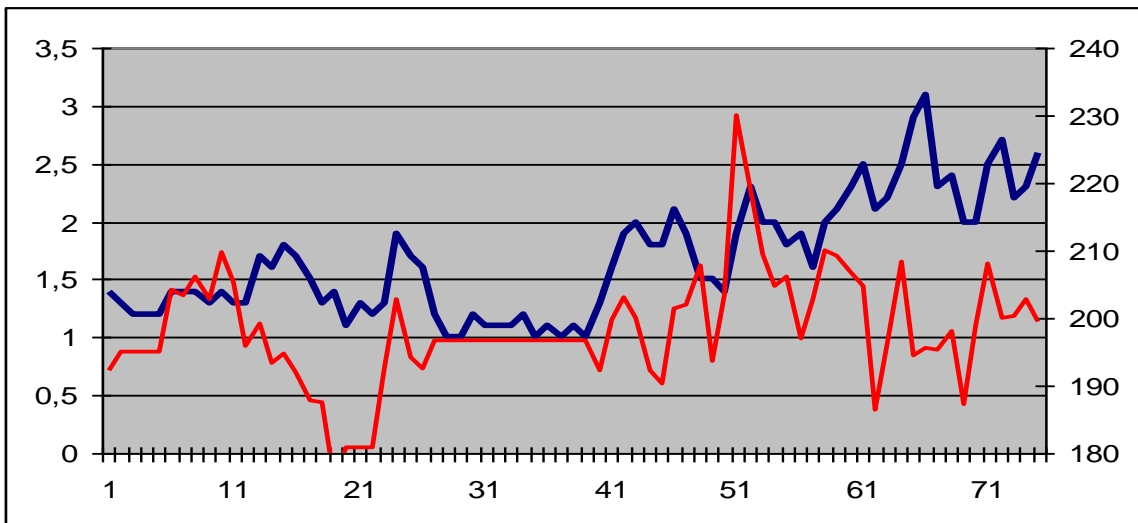
Weinig slingers, ondanks de zeer geringe wind.



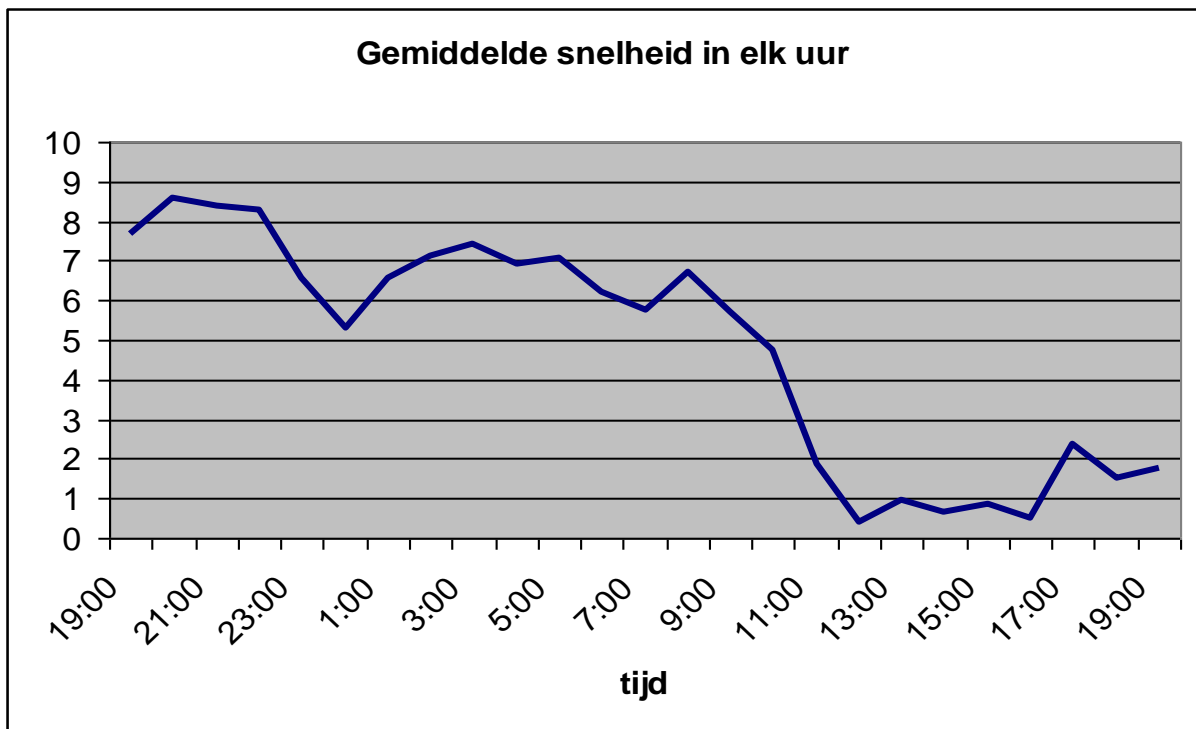
20e rak: WP6 naar de finish. Tijdstip 16:42 tot 19:15u

Heel hard gewerkt dit rak: 2mm draadjes als spi-schoten, 5 man op het voordek om de kont uit het water te houden, alle vlagjes meegepakt, vrijgebleven van afdekkers, van helemaal de BB kant naar de SB kant van het rak gezeild om wind te vinden. De koers 180 met snelheids-dip van minuut 11 tot 21 is om alle afdekkers na de WP6 kwijt te raken. Zie de koers en snelheid in de laatste 25 minuten: vlagjes zoeken en met ze meevaren.!

Uiteindelijk om 19:15 (de ideale tijd!) over de finish. Ongelooflijk!



De gemiddelde snelheid gedurende elk van de 24 uren ziet er als volgt uit:



Thomas ten Kortenaar, schipper Capolavoro

Capolavoro@zeepost.nl

Tactictool: www.tactictool.com

Wingps: www.stentec.nl

Rak: home.hetnet.nl/~woudstra/

Spirit: www.spirit-yacht.com

Sailspeed: www.watersportverbond.nl/