

Verslag 24uurs Race 2007 “Capolavoro” NED 6890



Na een 2e plaats in de ORC2 in 2006 was de uitdaging groter dan ooit; er valt veel te verliezen en weinig te winnen.....

Dit jaar in de ORC3, en natuurlijk veel meer concurrentie omdat de ex-IMS nu in de ORC meevaart.

De Capolavoro is een Spirit 36 S, met eenvoudige Dacron zeilen van 6 jaar oud, maar wel voorzien van alle trimmogelijkheden. Ook was het bezit van 2 spi's (120 m² en 90 m²) weer erg nuttig. Alle zware zaken zoals vlot, ankers en ketting etc hebben we onderin de kajuit gedaan, de einden van de boot zo licht mogelijk gemaakt.

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

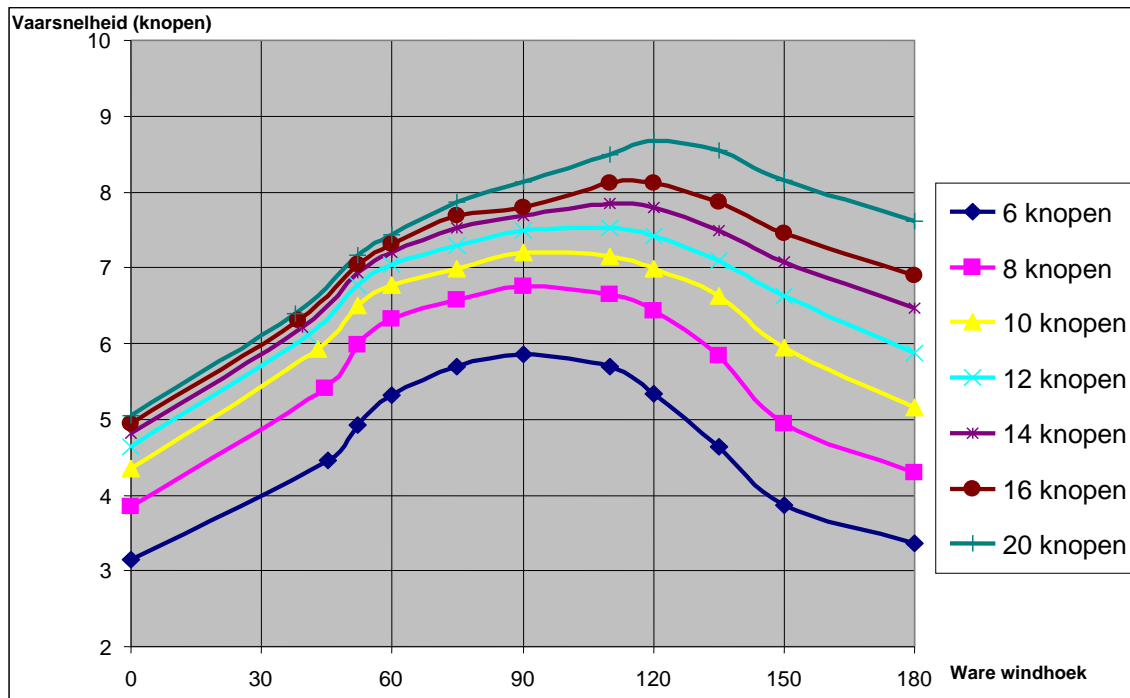
Op de laptop draait een hele oude versie van Wings (nog uit de shareware tijd, de vorige eeuw) voor de navigatie zoals het ontwijken van blinde tonnen. Ik heb wel even een 2006-kaart ingescand, de vorige was nog 2001 en dan is het lastig te weten waar de blinde tonnen echt liggen.....

Ook is er RAK voor ondersteuning met het kiezen van de rakken, en Tactictool. Dat programma krijgt alle data van snelheid (SOG uit GPS), koers (van kompas en GPS) en wind (uit Seataalk windmeter) binnen en heeft ook de prestatiekrommen (pooldiagram) van de Capolavoro tot z'n beschikking.

Met schijnbare windhoek (RWA), bootsnelheid en schijnbare wind snelheid (RWS) als input berekent Tactictool de ware windhoek (TWA) en ware windsnelheid (TWS). Tactictool zoekt 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!

WinGPS logt elke minuut koers, snelheid en positie, en Tactictool de windrichting en –snelheid. Met dat alles is achteraf een prima analyse te maken van wat er fout is gegaan.....

Hier de grafiek van snelheid bij verschillende windhoeken en snelheden van de Capolavoro. Duidelijk is dat bij 6 en 8 (en zelfs bij 10) knoop wind halve wind gevaren moet worden, niet ruimer.



De windvoorspellingen van Windguru en via U-Grib hebben we gevolgd vanaf 5 dagen van tevoren. Toen begon al duidelijk te worden dat er niet veel wind zou zijn in de nacht, met een draai van NW naar W tussen 24 en 02 uur. Ook was al vroeg duidelijk dat in het Noorden (Wad en IJsselmeer) 3 a 4 knoop meer wind zou zijn dan in het Zuiden. Knap hoe die weermodellen dat 5 dagen van te voren al zien aankomen! Vooral het Meteogram in U-Grib is erg goed!

Ons dilemma was eigenlijk: “is er op het Wad genoeg wind om niet voor nare verrassingen te komen door de stroom”.

Eerst nog even gedacht om in Den Helder te starten. Dan met heel weinig wind het Schulpengat uit, misschien even om de ZH en ook MR, en dan met de vloed weer terug, BO8 of misschien Harlingen. Het ene risico van dat plan was dat bij iets meer wind je veel te vroeg bij de SG bent en echt 2 uur moet kwijtmaken bij de Noorderhaaks om geen tegenstroom te hebben terug door het Schulpengat. Het andere risico was dat bij erg weinig wind je zo laat bij de T5MH boei bent dat je de T6VH niet kan halen omdat je 3 knopen dwarsstroom zou hebben bij misschien 3 knoop bootsnelheid. Dat zou einde race betekend hebben omdat je nooit bij de T6VH komt!

Niet Den Helder dus. Bleef over Den Over en Kornwerd. Dan valt Den Oever al snel af, want het Visjagersgaatje is vast niet bezeild. Kornwerd dus, zoals er meer gedacht hebben.

Had meteen het voordeel dat we op het laatst nog konden kiezen: Wad of toch alleen IJsselmeer. Die keuze hebben we laten afhangen van 2 dingen: wind (meer wind = Wad) en van de kans dat we in een keer in de eerste schutting mee zouden kunnen. Want als je die mist wacht je niet alleen langer maar mis je ook tenminste een half uur stroom mee, en dat twee keer, drie maal nadeel dus.

Erg veel schepen in Kornwerd. Ik denk dat er alleen al 35 schepen van de Race waren, en een half uur voor ons startten er ook enige tientallen van de Tocht. En die haal je in, op dat rak van start naar VF7

en terug naar de sluis. Dat gaf het vooruitzicht van 50+ boten tegelijk voor de sluis, met ons ergens in het midden want met onze snelheid (36 voet) zullen we niet helemaal vooraan komen!

Na lang en rijp beraad besloten voor het IJsselmeer te kiezen, ook al omdat je daar, met de lichte wind van de nacht, in ieder geval rakken kan kiezen waarop je je eigen wind maakt: halve wind en wat hoger. We dachten dat dat wel net zo goed zou uitpakken als stroomvoordeel, en alle risico's van volle sluis en te vroege tegenstroom waren zo uitgesloten.

De Start was precies op tijd, en voor de wind. Ondanks het flinke aantal schepen geen problemen; de meesten starten niet zo heel scherp op tijd. Zoals uit de Uitslagen blijkt starten vrijwel alle winnaars en hoog geklasseerde schepen in Kornwerd. Die zijn wel allemaal scherp op tijd bij de lijn (net als wij, toevallig...). De spi erop op 10 seconden voor de start, en gaan, over BB, bijna plat voor de wind. Dat geeft meteen een probleem: er zijn tegenwoordig twee soorten schepen: die met ouderwetse spinakers en die met boegspriet en genakers. De eerste soort wil die 1,6 mijl naar de VF7 voor de wind varen omdat afkruisen niet veel effect heeft; de tweede soort wil perse afkruisen en die vindt dan ook dat de boten met gewone spi maar moeten loeven....Veel geschreeuw direct na de start. Eigenlijk vind ik dat je, als je wilt afkruisen, je niet moet starten vlak onder een boot met gewone spi. Even erachter langs is voor iedereen beter; het is ten slotte geen eenheidsklasse.

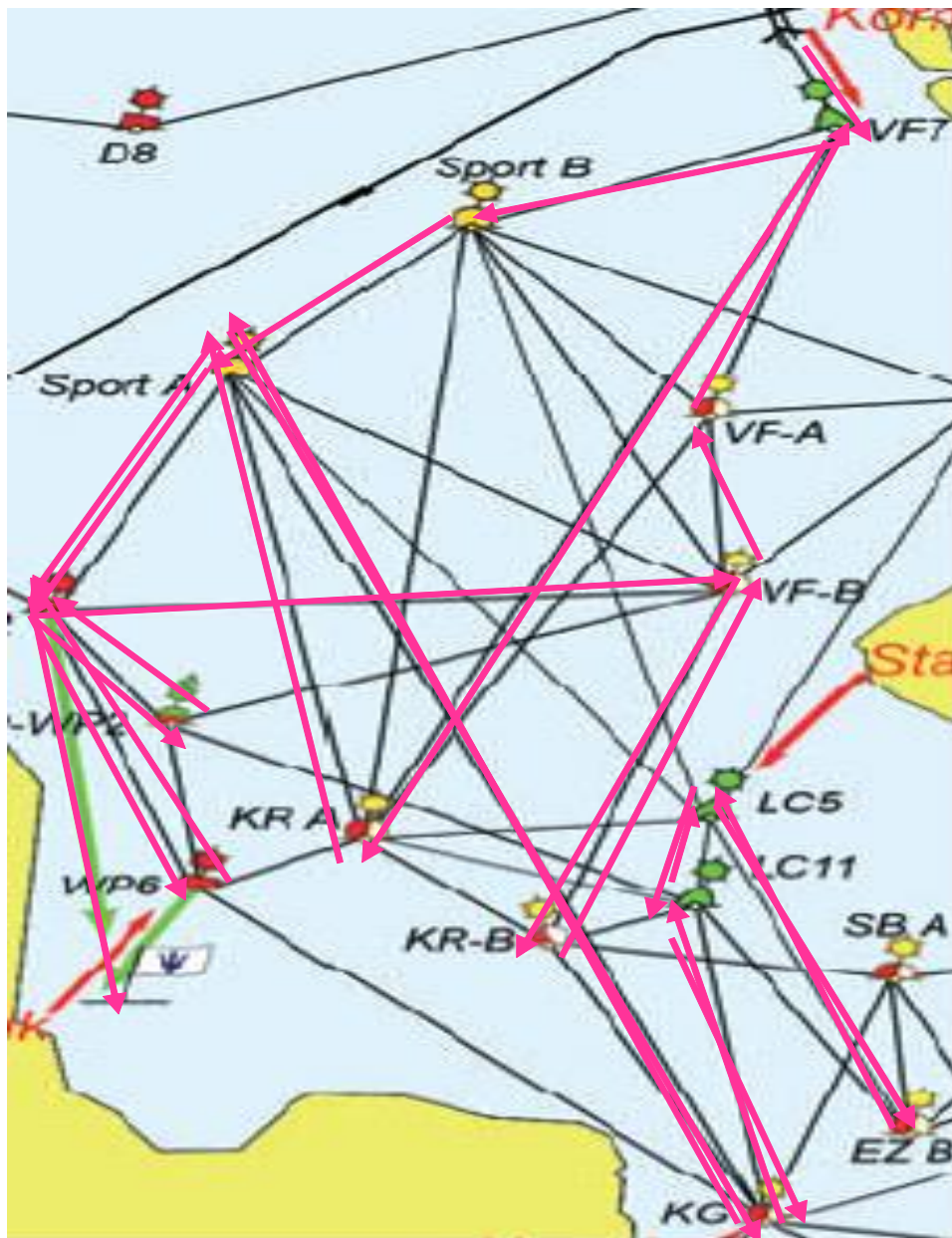
En dan de eerste boei, VF7. Voor degenen die op het IJsselmeer blijven moet die aan SB blijven omdat alle volgende rakken dat vereisen. .

En volgens mij (en volgens RAK en volgens de kaart) zou je hem ook aan SB moeten houden als je door de sluis naar de BO8 gaat. Het feit dat je dan ook terug gaat naar de startlijn (en je dus zelf de ronding zou mogen kiezen) heeft er niets mee te maken, want je gaat immers naar de BO8! Echter, de helft van het veld heeft bedacht dat ze de VF7 aan BB willen hebben. Als je al over SB vaart vanwege het afkruisen dan is oploeven met de bpoei aan BB natuurlijk makkelijker dan twee keer gijpen....

Voor de boei wil de helft van het veld nog even naar de andere kant, en wel een kwart van SB naar BB en een kwart andersom. En dat met genakers en spi's

Met 35 boten tegelijk de VF7 ronden van 2 kanten tegelijk en ook nog voorzeilen strijken is enerverend; iedereen is er tegelijk omdat het maar 15 minuten na de start is; het veld is nog nauwelijks uitgerekt.

Het is een wonder dat er voor zover ik weet niets is gebeurd. Dat heeft vast ook te maken met het feit dat de meeste zeilers in dit veld zeer ervaren wedstrijdvaarders zijn (op het bepalen van hun rondingsrichting na dan ;-))



Een kaartje van onze route. Voor een beschrijving van elk van de rakken (snelheid, wind, foutjes en fouten) zie verderop

We zijn uiteindelijk met 4 strafminuten over de finish gegaan, om 19:18:30, met volgens ons 147,8 mijl op de klok en natuurlijk een beetje (0.79 mijl) straf.

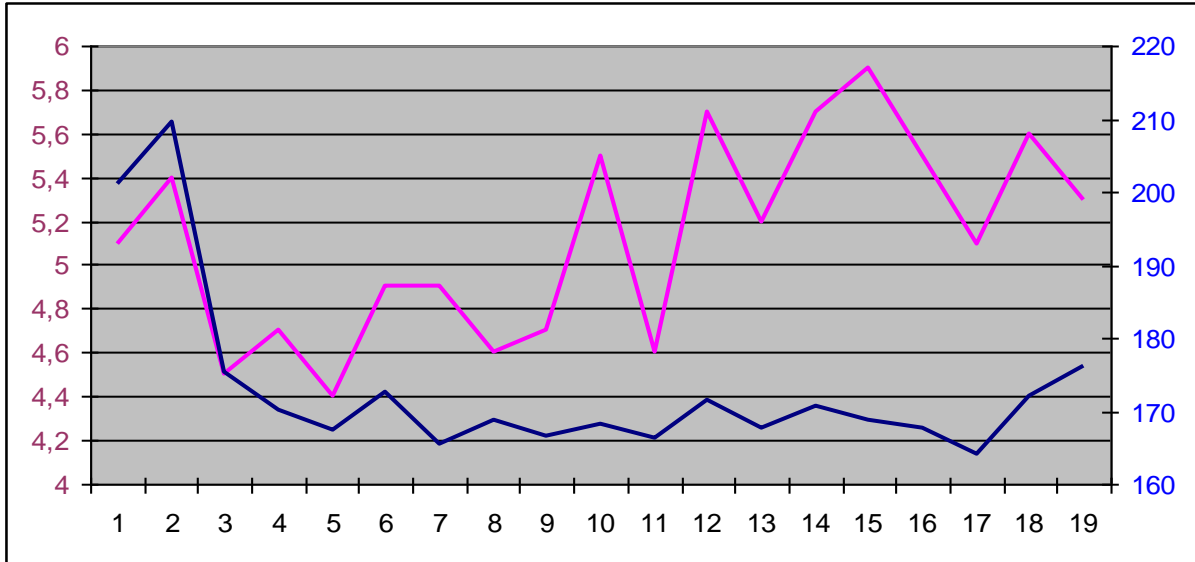
Achteraf blijkt het een 15^e plaats te zijn, toch wel 10 slechter dan we hadden moeten en kunnen doen, misschien wel zelfs zonder het Wad op te gaan. De verklaring is deels dat het Wad toch prima te doen bleek; even snelle schepen hebben het gehaald tot aan de T5MH2 op de eb. Maar ook een fout gekozen rak, en niet optimale sturen, waarover later meer droeg bij aan dit iets teleurstellende resultaat.

Dank aan de NVvK voor het organiseren van de 24uurs, aan de bemanning, aan Koos de Ridder voor het ontwerpen van een fantastische boot, en aan de schrijvers van alle software. Een boot zonder computer, dat kan ik me niet meer voorstellen.....

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

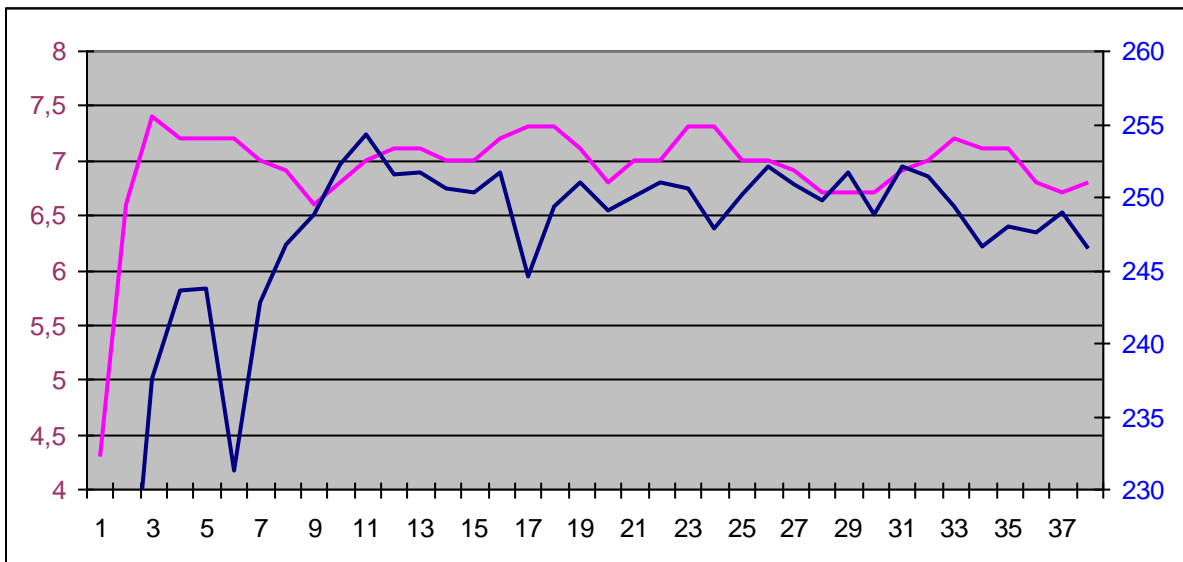
1e rak: Start Kornwerd naar VF7. Tijdstip 19:15 tot 19:33 u. Koers 170.

Bijna voor de wind over BB; spinaker staat vlak voor de start . Het rak begint met iets te hoog sturen, 200 gr, omdat iedereen dat doet in zo'n ruimewinds rak...De snelheidsvariaties zijn door afdekken. De wind is vrijwel N, ca 350 gr. En zo'n 11 knopen.



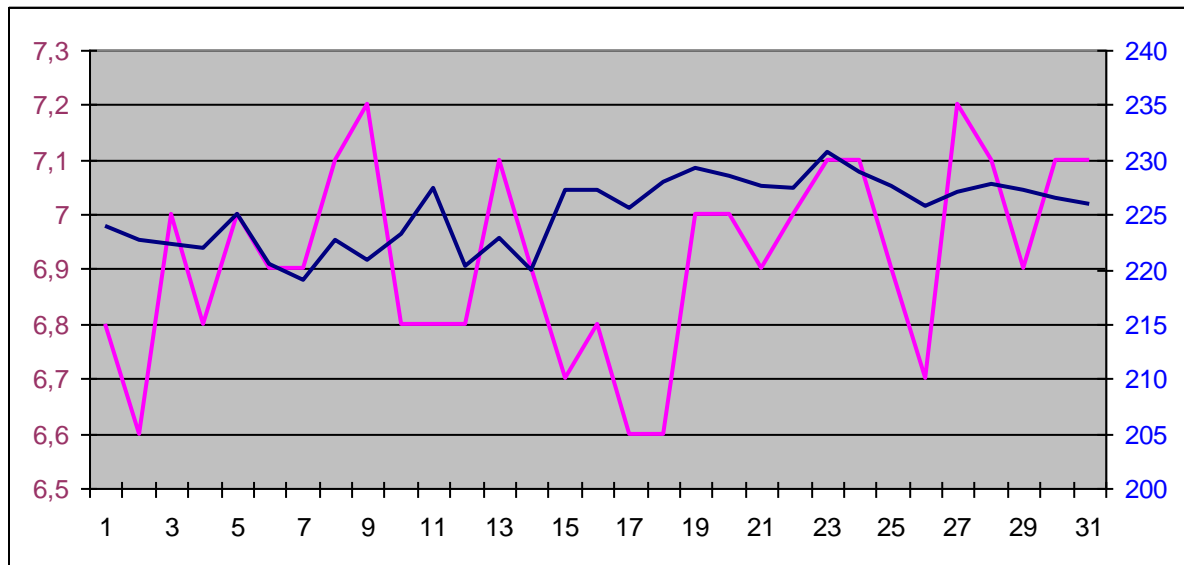
2° rak: VF7 naar Sport B. Tijdstip 19:33 tot 20:11 u

Spinaker kan blijven staan, de wind is nog 350 . Dit rak is net te doen op de grote spinaker, die tot een schijnbare windhoek van circa 80gr te varen is (bij deze 11 knoop wind dan). Goed is te zien hoe ruim we om de VF7 gaan aan het begin tot minuut 3: tegenliggers die andersom (verkeerd om!) ronden ontwijkend. Hoewel wij over BB voeren toch maar ruim eromheen. Vanaf minuut 6 is de koers goed; de snelheid is er al na 3 minuten.... Niet goed genoeg, 3 minuten lang 2 knoop te langzaam, is 0,1 mijl misgelopen.



3^e rak: Sport B naar Sport A. Tijdstip 20:11 tot 20:43 u

Halve wind, met spi. De snelheid is ok maar wat variabel, de slingertjes in de koers vallen mee: het volhouden van de spi op de half-windse koers.



4^e rak: Sport A naar WV12. Tijdstip 20:43 tot 21:36 u

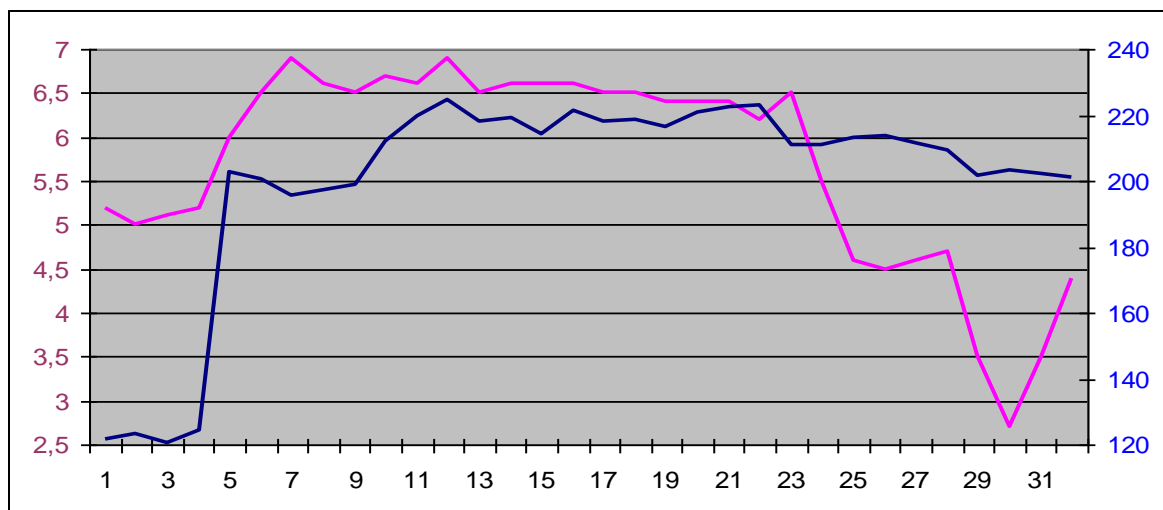
Eigenlijk hadden we besloten naar de VF B te varen. Dus om de Sport heen een gijp gemaakt, en toen bleek het toch wel erg langzaam te zijn, een te ruime koers die 120 gr. Na 4 minuten dus weer terug gegijpt, en op naar de WV12. Goed te zien in de grafiek. Nog steeds staat de spi erbij.

Tussen de ondieptes (Nieuwe Zeug) door varen vereist een preciese navigatie. Met onze 2.05m diepgang hebben we maar 15 tot 20 cm over. Is toch altijd een aparte sensatie, met 6 knopen snelheid en volgens de meter maar 20 cm onder de kiel..... heel even zelfs maar 10 cm. Een aantal schepen loopt vast, met name zuidelijk van de rechte lijn tussen de boeien.

De koers-verandering de laatste 10 minuten is wegens het afvallen naar de WV12. We hebben, om dat ondiepte ten Z van ons goed vrij te varen, het middendeel iets hoger gestuurd dan nodig.

De WV12 is niet te vinden in het donker, de groene WV11 gelukkig wel. Het licht van de WV12 blijkt uit te zijn, dit hebben we even gemeld aan de Centrale Post IJsselmeer. Het wordt later omgeroepen in het uurbericht.

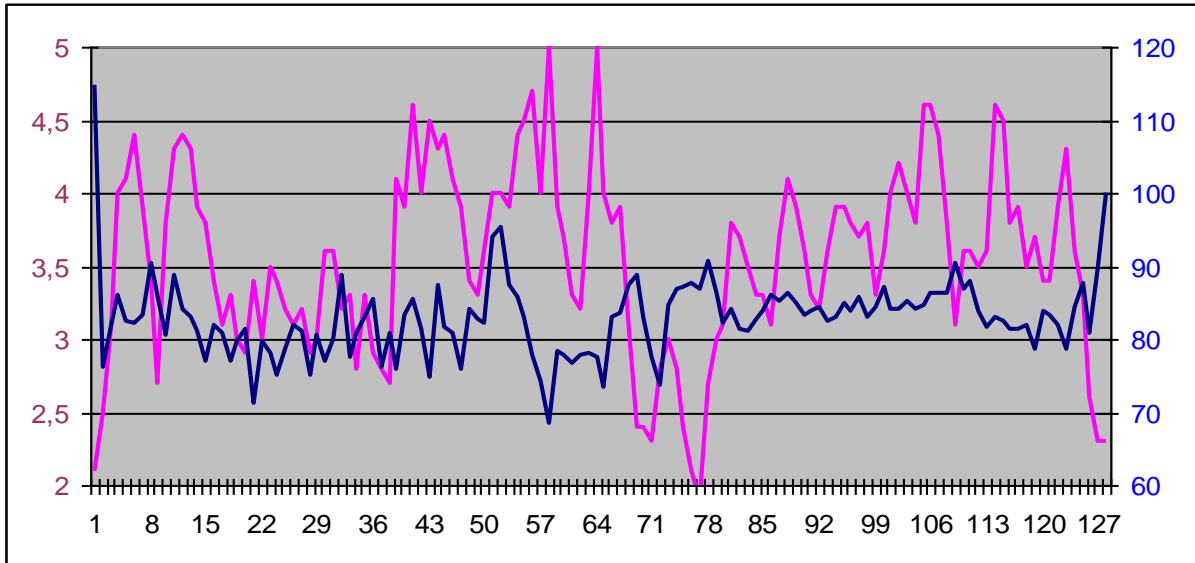
Om het eind van het rak wordt de wind al wat minder minder en zakt de snelheid onder de 3 knoop. 5 minuten langs 2 knopen te langzaam, is weer 0,15 mijl verloren. Dat maakt 0,25 mijl totaal.



5^e rak: WV12 naar VF B. Tijdstip 20:28 tot 23:46 u

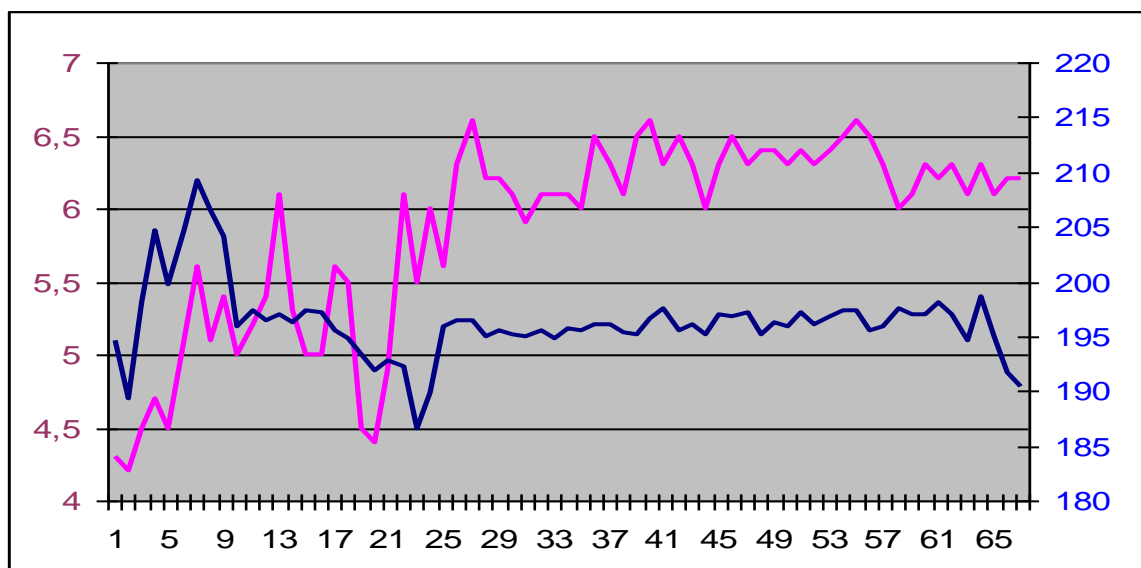
Met spi een gijp om de WV12, en toen begon het fout te gaan, te langzaam..... de wind is al flink meer westelijk geworden, eerder dan voorspeld, en dit rak loopt vrijwel Oost. We doen 91 minuten een gemiddelde snelheid van 3.3 knoop.... Niet best . We varen een TWA van 150-160% over SB, wat betekent dat de wind al ongeveer op 280gr (west) zat. Windsnelheid ca 6-8 knoop.

Op dit rak hebben we gigantisch verloren. Een foute gok. Hadden we een aan de winds rak gekozen dan was de snelheid altijd nog wel ruim 5 knoop geweest. Anderhalf uur lang 2 knoop te langzaam kost ons hier dus 3 hele mijlen! Totaal verlies nu 3,25 mijl.



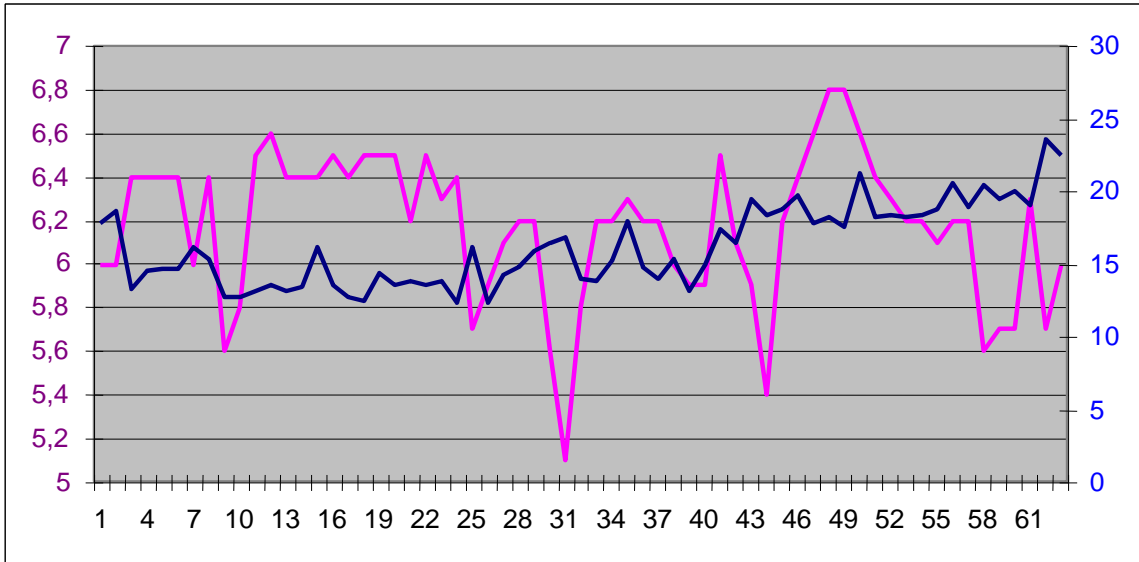
6^e rak: VF B naar KR B. Tijdstip 23:46 tot 00:55 u

Typisch halve wind, naar het zuiden met de wind iets N van W. Nog steeds maar 8 knoop, maar toch een snelheid tussen 5 en 6 knoopjes.



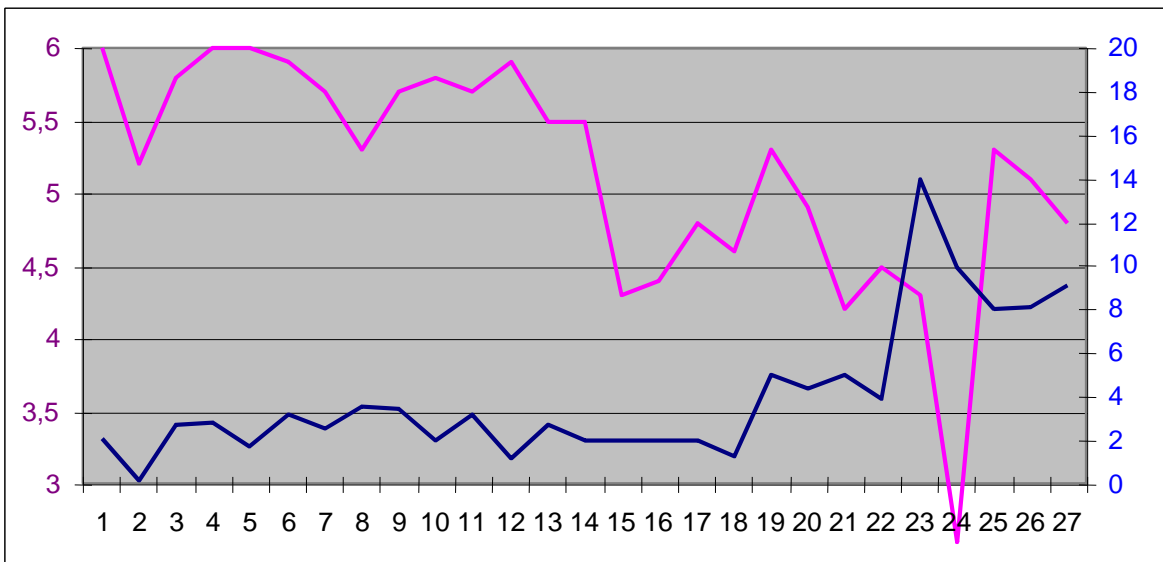
7^e rak: KR B naar VF B. Tijdstip 00:55 tot 02:00 u

Terug naar de VF B. Halve wind, iets meer nu weer, 8-9 knoop. In de snelheid zitten een paar rare dipjes (van 6 naar 5 knoop) bij minuut 31 en 45. Wind is W.



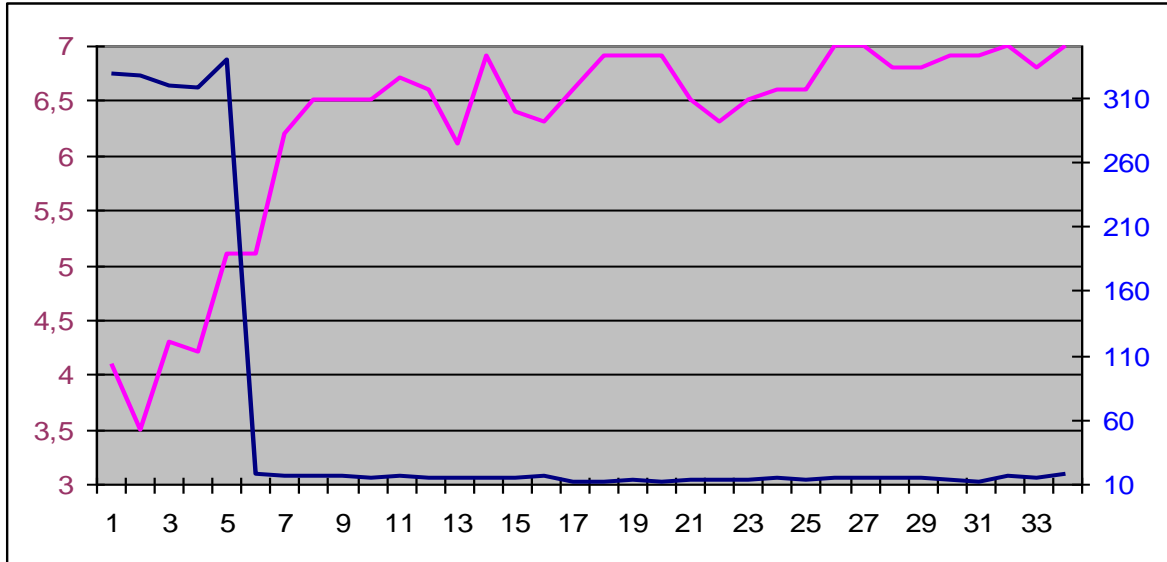
8^e rak VF B naar VF A. Tijdstip 02:00 tot 02:31 u

Door naar het Noorden met de westenwind..., de VF A.. Vreemd dat de snelheid terugloopt in de 2^e helft, en de koersfout op minuut 23 heeft onmiddellijk tot gevolg dat we 2 knopen speed verliezen. Zal het nachtelijke uur wel zijn....



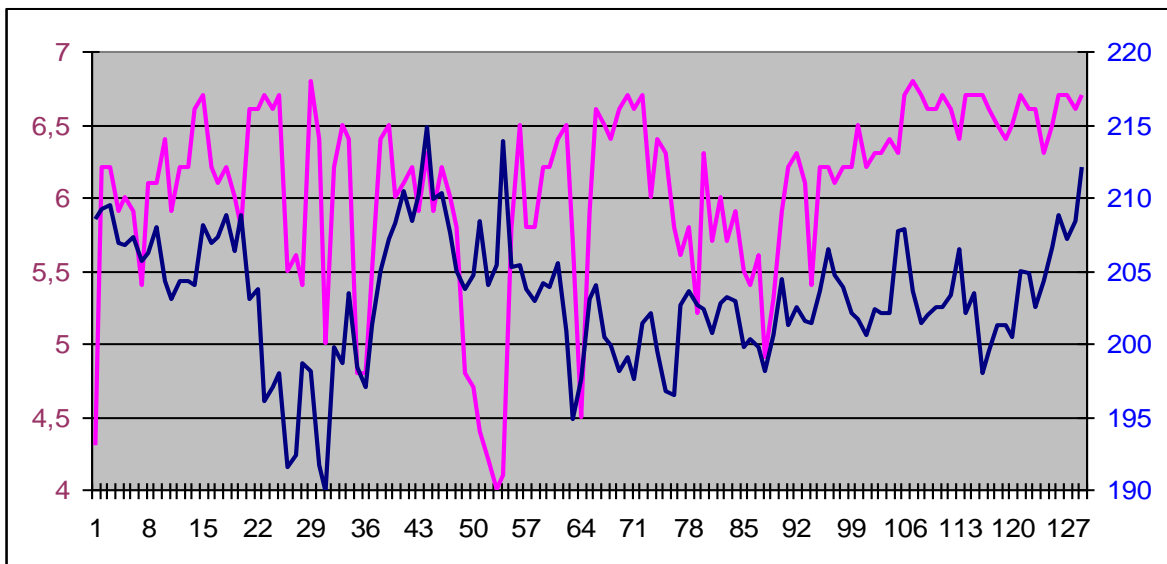
9 e rak: VF A naar VF7. Tijdstip 02:32 tot 03:21 u

Het begin is een stuurfout van 5 minuten en 40 graden.... De snelheid lijdt er zichtbaar onder. Verder wel ok. We verliezen hier 6 minuten lang 2 knoop, dat is 0,2 mijl. Totaal nu opgelopen tot 3,45 mijl.



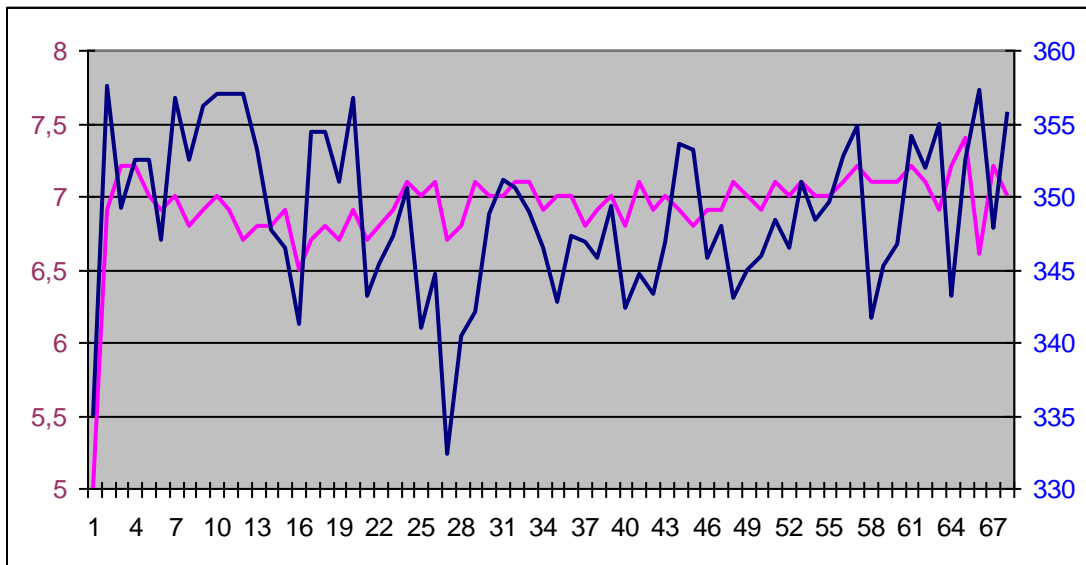
10e rak: VF7 naar KRA. Tijdstip 03:21 tot 05:31 u

Een lekker lang rak zodat ook ik even 2 uur kan slapen. Rond het eerste half uur een forse koersfout, 10-15 gr. En erg veel variatie in de snelheid, met een dieptepunt rond minuut 54. De wind was inmiddels echt W, af en toe een beetje WZW. Daarmee was dit rak tussen half en aan de wind, en dan luistert de genuatrim erg nauw. Dat blijkt....Alles bij elkaar denk ik zo dat we van de 130 minuten er toch wel 15 te langzaam gevaren hebben, pakweg 1 knoop. Dat kost 0,25 mijl, met nu een totaal van 3,7 mijl weggegeven.....



11e rak: KRA naar Sport A. Tijdstip 05:31 tot 06:39 u

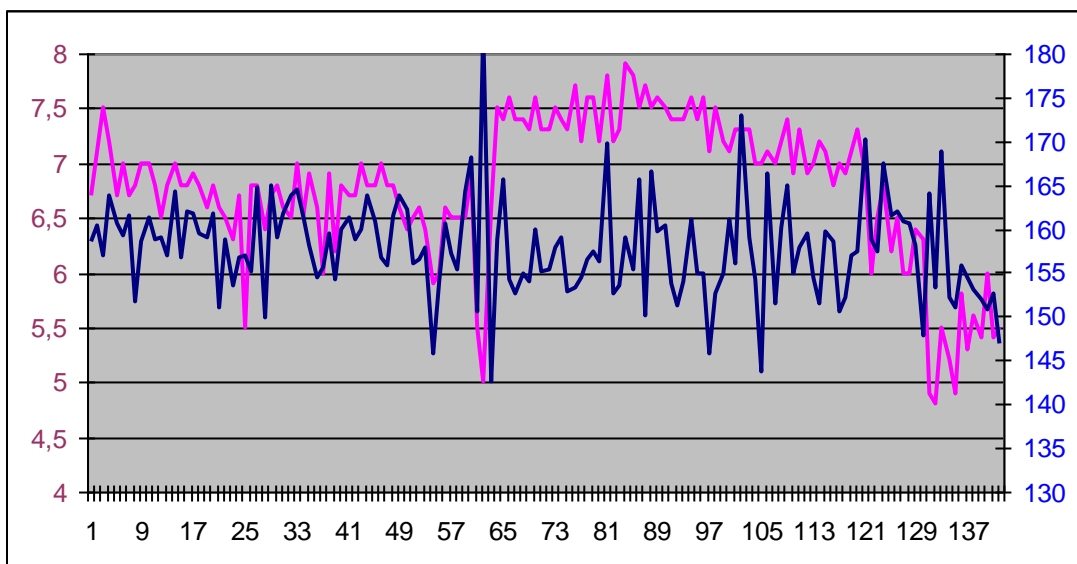
Dit rak sliep ik ook nog; als het niet snel genoeg was is het niet mijn schuld.
Het ziet er als volgt uit:



Niet slecht, denk ik. Snelheid netjes rond de 7 knoop en konstant. Het voordeel van een ruim halfwinds rak.

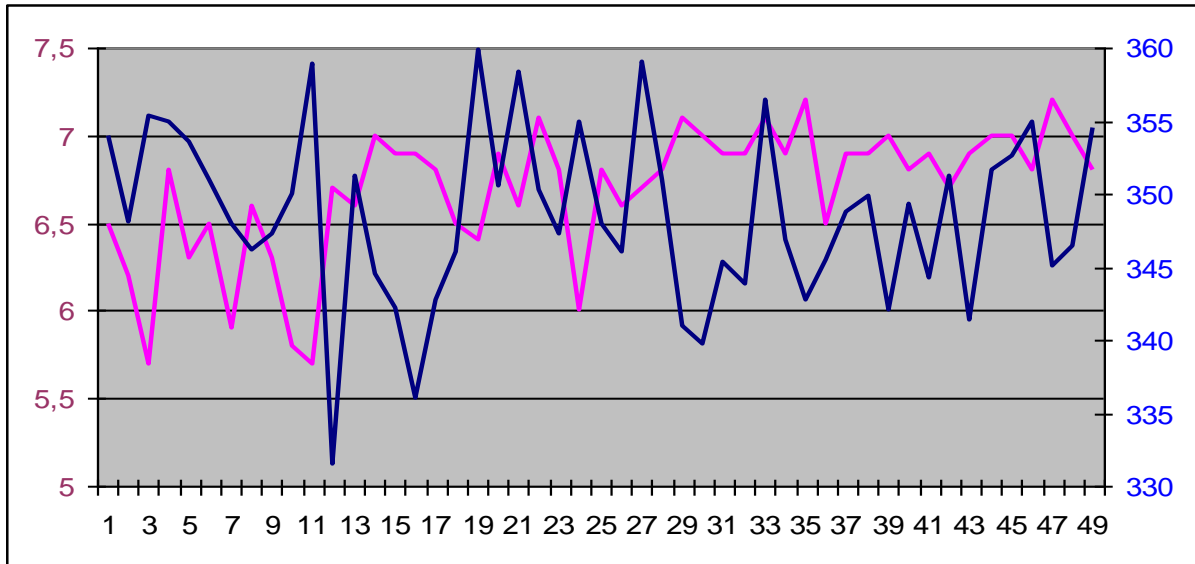
12e rak: Sport A naar KG. Tijdstip 06:39 tot 09:02 u

Halve wind, af en toe iets hoger, 10-11 knoopjes. Na een uur even 30 graden de kluts kwijt, en de snelheid 1,5 omlaag.... Maar daarna ging het meteen beter! Misschien wel een winddraai op die 60^{ste} minuut. Vanaf minuut 121 loopt de snelheid duidelijk terug: de wind is minder onder het land bij Enkhuizen.



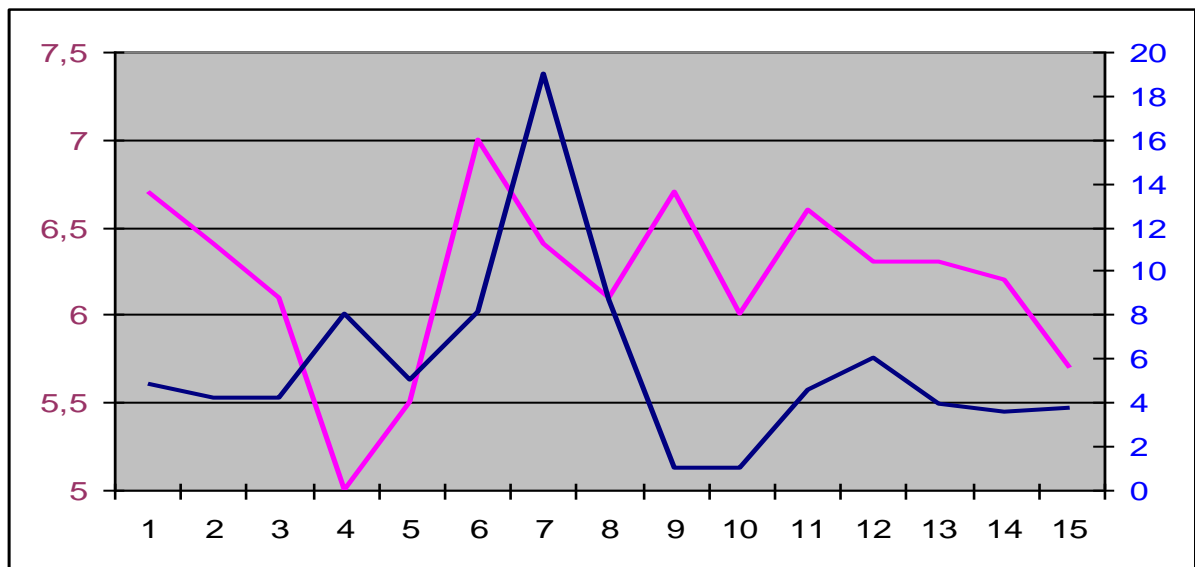
13e rak: KG naar LC11. Tijdstip 09:02 tot 09:54 u

Gebakken eieren met spek! En verse espresso uit het italiaanse potje!
De wind ietsje Z van W, zo'n beetje 250 gr. 10-12 knoop. Half-winds rakje dus.



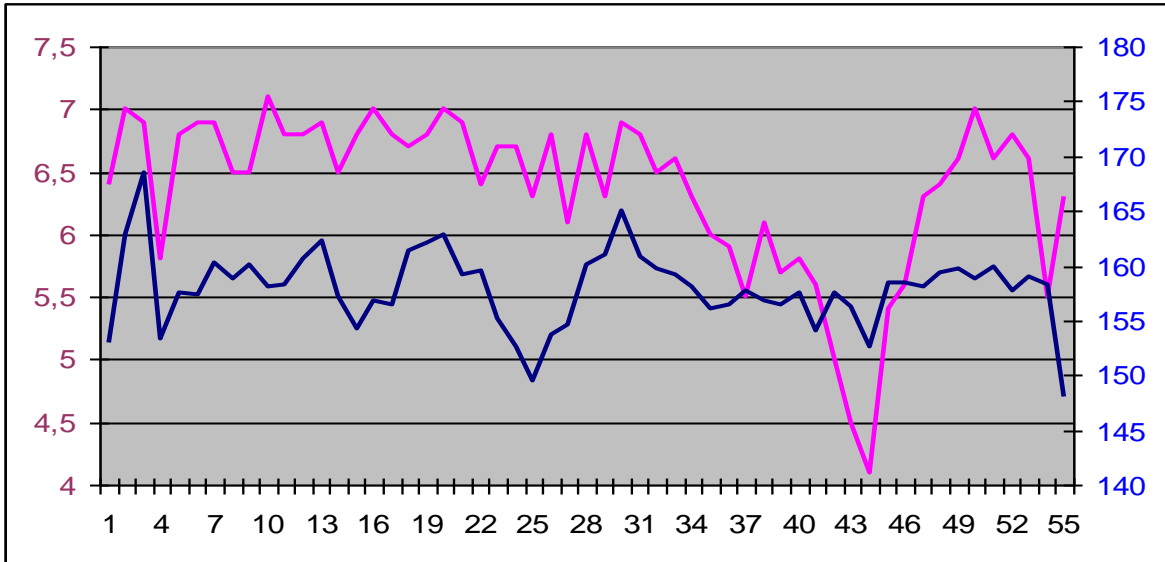
14e rak: LC11 naar LC5. Tijdstip 09:54 tot 10:09 u

Meer van hetzelfde, ietsje oost van N dit stukje.



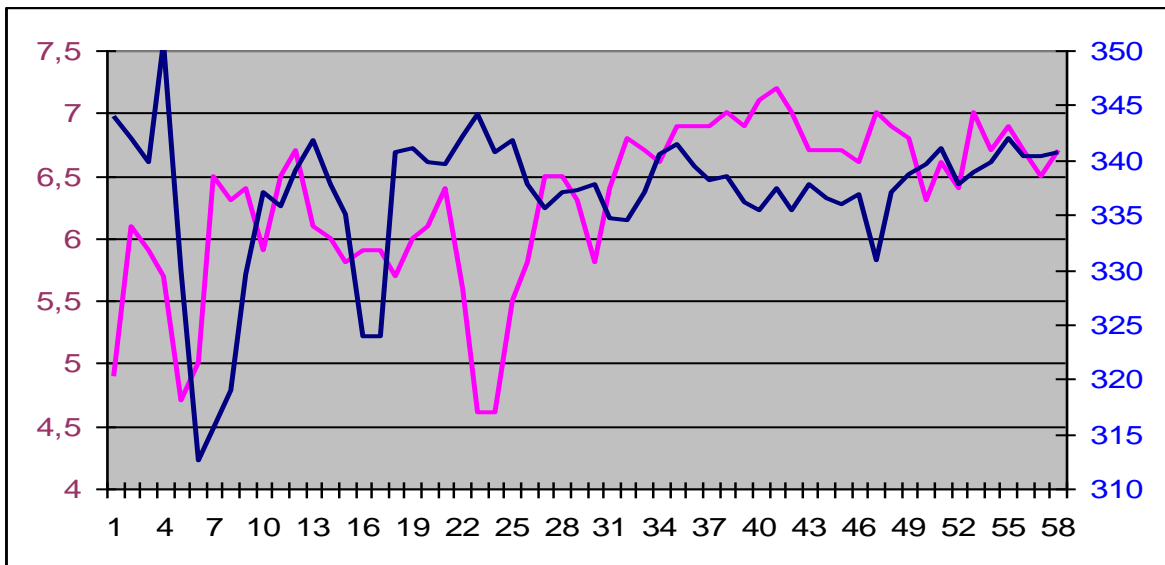
15e rak: LC5 naar EZ B. Tijdstip 10:09 tot 11:08 u

Alweer halve wind, met de wind op 250 en 10 knopen.
Vreemd snelheidsverlies gedurende 10 minuten, knoop te langzaam. Dat kost alweer, helaas, want we hebben al genoeg fouten gemaakt. Weer 0,15 mijl weggegeven, de stand is nu 3,85 mijl onszelf tekort gedaan....



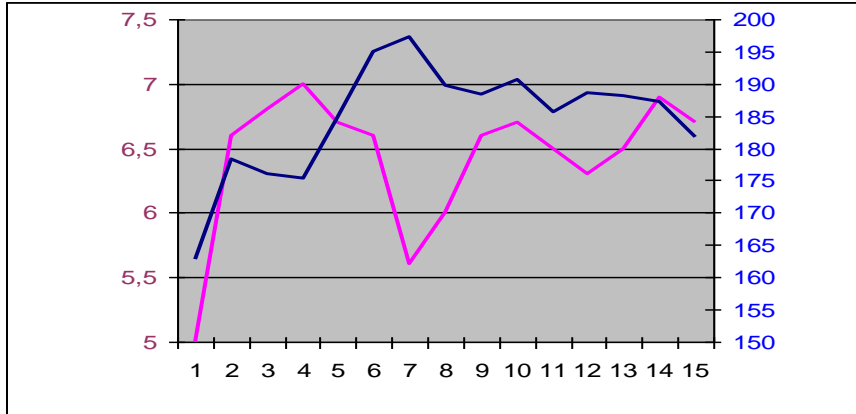
16e rak: EZ B naar LC5. Tijdstip 11:08 tot 12:08 u

En terug maar weer naar het noorden, goeie ouwe LC5. Een uur geleden lag hij er nog, dus die vinden we wel. Ziet er een beetje rommelig uit, zeker het begin, even onenigheid over de koers. Het is hier ook best druk, veel tegenliggend om te ontwijken. De eerste 25 minuten gaan toch echt te langzaam, bij een knoop minder dan in de 2^e helft. Dat kost dus weer mijlen, deze keer 0,4, wat een totaal verlies maakt van 4,25 mijl.



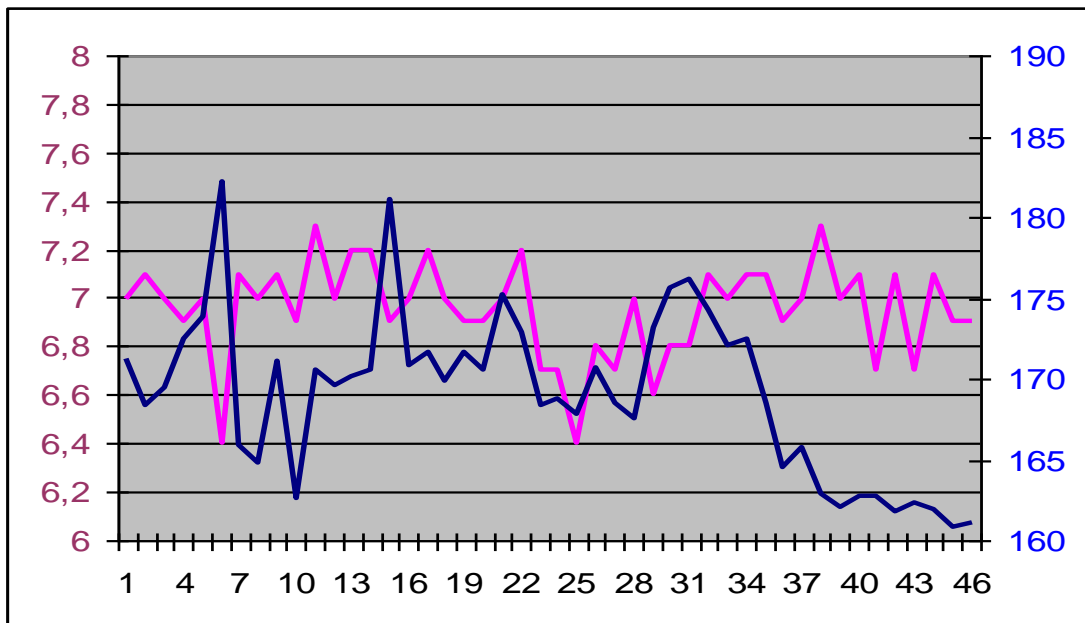
17e rak: LC5 naar LC11. Tijdstip 12:08 tot 12:23u

15 minuutjes naar het zuiden, nog steeds met zo ongeveer halve wind. Koersfoutje naar 200 graden op minuut 6 kost een half knoopje snelheid.



18e rak: LC11 naar KG. Tijdstip 12:23 tot 13:11u

Ook hier weer iets foute koersen met meteen een afstraffing in de snelheid: minuut 6. Aan het eind is het ff zoeken naar de KG; die zit verstopt in een hele grote kluit boten, ook van het Markermeer af komend. Ook hebben de ietsje hoger aangehouden het eerste stuk, omdat we vreesden dat de wind meer naar ZW zou gaan waardoor dit rak echt aan de wind kom worden. De laatste 10 minuten wordt de extra hoogte weer ingeleverd. Snelheid best redelijk, loopt wat op bij de iets ruimere koers op het einde.

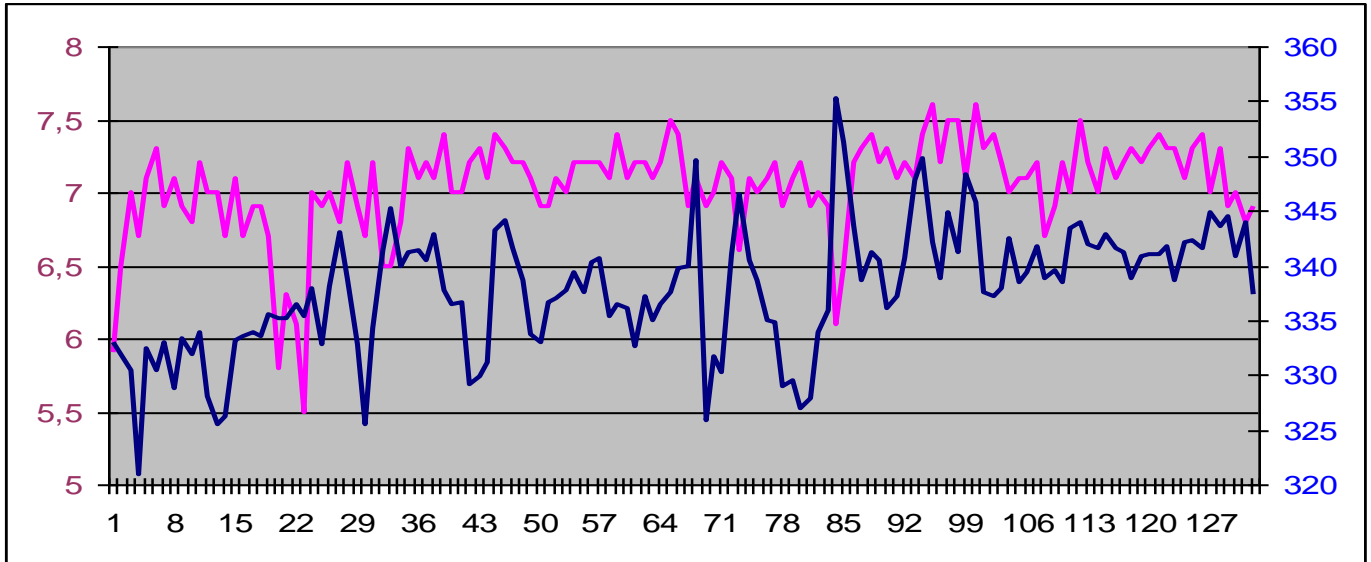


19e rak: KG naar Sport A: Tijdstip 13:11 tot 15:30u

Een lekker lang eind. Eigenlijk iets te hoog, 70 graden TWA, maar ja, je moet wat!

Wind pakweg 260 graden, 12/14 knoop af en toe zelfs 17 a 18.

Teveel slingers gestuurd, een breedte van 325 tot 355 is echt te veel. De snelheid valt ervan terug bij minuut 85, verder valt dat wel mee. Met deze windsnelheid wordt het allemaal wat minder kritisch.



Hierna gaan we op zoek naar kortere rakken om de tijd tot de finish vol te maken.

We hebben nog volop keuze. Eerst maar naar iets het westen!

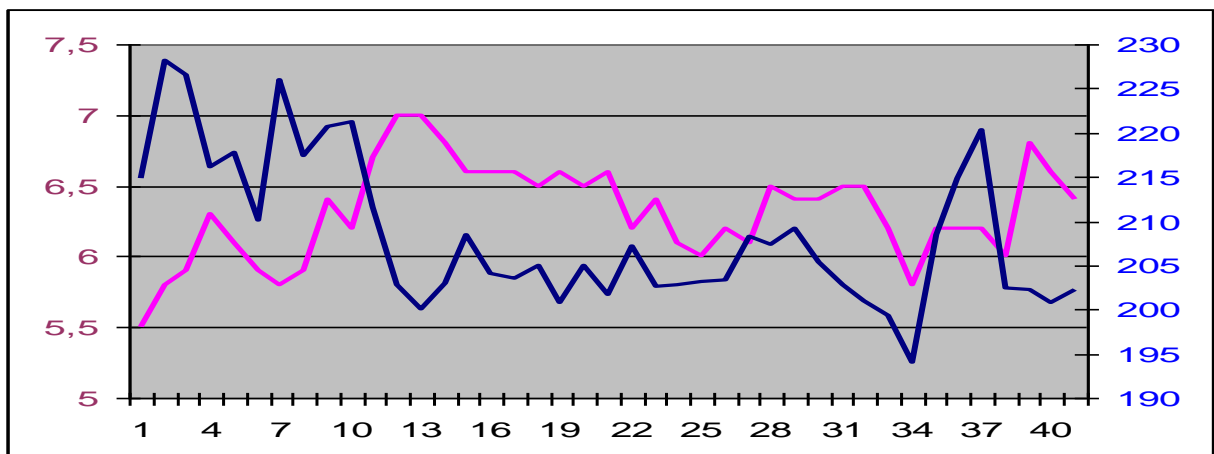
20e rak: Sport A naar WV12: Tijdstip 15:30 tot 16:16u

Dat is gemakkelijker gezegd dan gedaan, naar het westen.....

Naar de WV12 is hoog aan de wind ...we varen de genua dit rak op de normale schoot terwijl op alle ruimere rakken de genua op een extra schoot op de voetreling staat om de twist in bedwang te houden.

De eerste tien minuten zo hoog mogelijk, de wind is 260 a 270, 12 knopen plus. Na deze 10 minuten is er genoeg zekerheid dat we het smalle geultje tussen de 2 ondiepten aan de wind door kunnen komen, een slagje maken precies daar is het laatste wat we willen, en we vallen naar de 205 die ons naar de boei brengt. De snelheid loopt wat op daarvan.

Weer met ruim 6 knopen boatspeed en 10 cm water onder de kiel..... Dat is niet iets wat je voor je plezier elke dag zou doen.

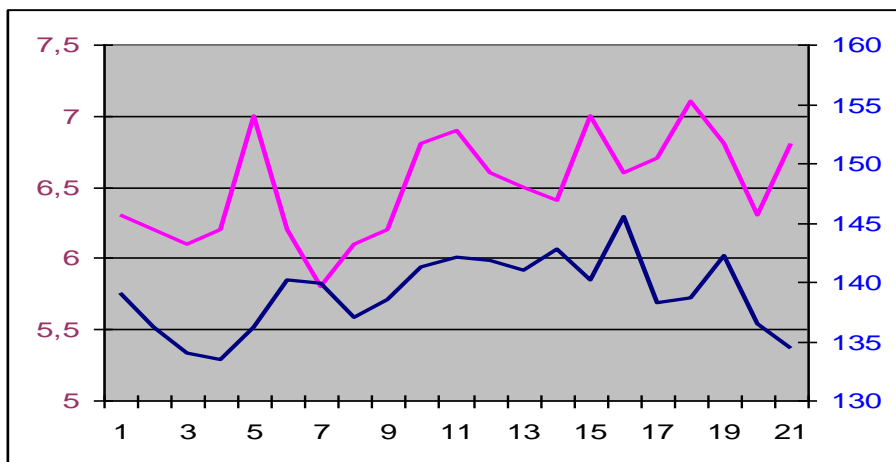


Vanaf de WV12 hebben we nog heel wat opties om bij de finish te komen.

We kiezen hier voor op-en-neer naar de WV19WP1, dan op-en-neer naar de WP6, en dan vanaf de WV12 naar de finish. De schatting is, 3 uur voor de finish, dat we dan met pakweg 7 of 8 strafminuten eindigen. Een voordeel van wat later eindigen, en ook vanaf de WV12, is dat het wat rustiger is, en je op het laatste stuk niet zoveel last van afdekking door anderen hebt. De aanname is wel dat de wind door blijft staan. Als dat niet zo blijkt te zijn kunnen we het op-en-neertje WV12-WP6-WV12 vervangen door WP6-WV19WP1 en terug, en dan finish. Het lijkt een veilig plan.

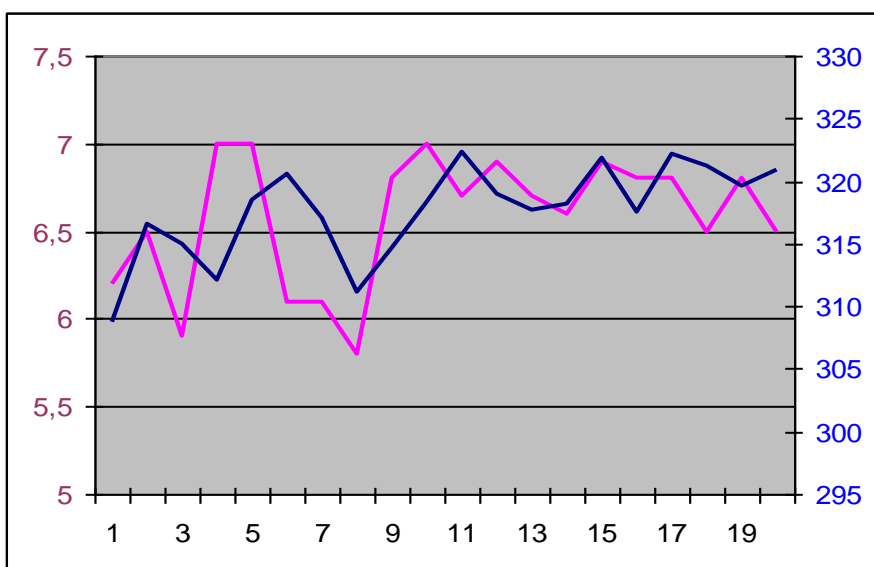
21e rak: WV12 naar WV19WP2: Tijdstip 16:16 tot 16:38u

Beetje druk hier, maar verder alles onder controle. Verbazend hoeveel schippers je vragen om hen bovenlangs te passeren.... Wij willen dat al te graag, is goed voor onze wind. Die is overigens 12-14 kts, uit ietsje N van W. Dit is dan ook eigenlijk een spi-rakje, maar zo druk en zo kort dat we het maar niet doen.



22e rak: WV19WP2 naar WV12: Tijdstip 16:38 tot 16:58u

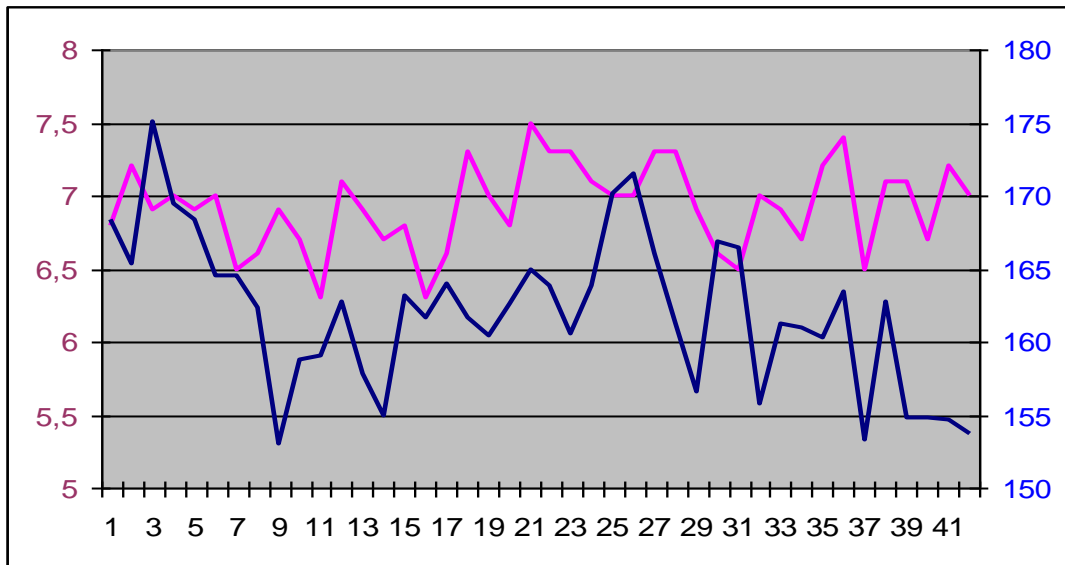
En terug is dan beetje aan de wind....iets sneller, dat bewijst dat het vorige rak de spi erop had ontmoeten.....



Zijn we alweer bij de WV12, de 3^e keer inmiddels!

23e rak: WV12 naar WP6: Tijdstip 16:58 tot 17:40u

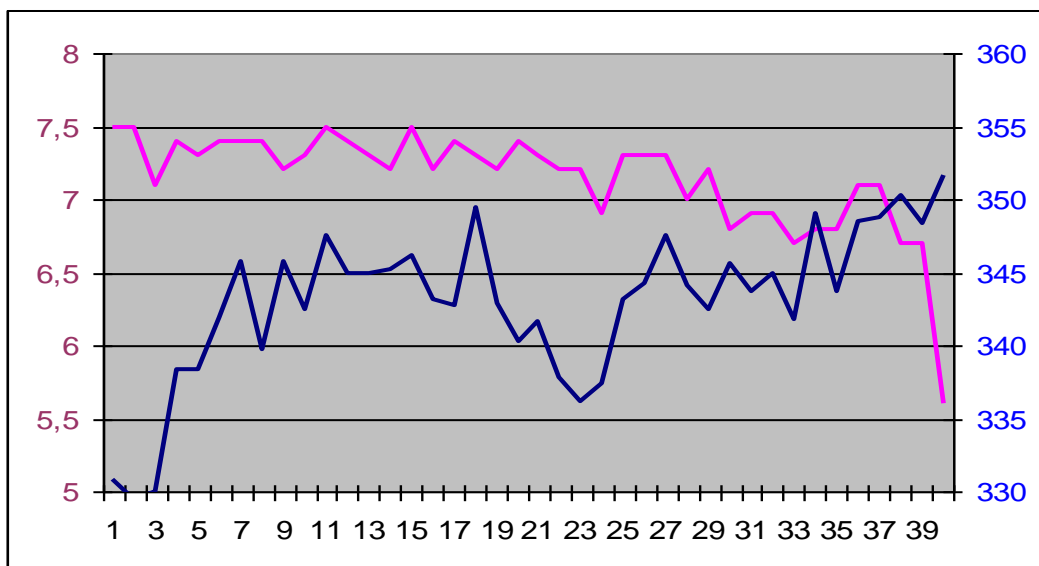
Alles loopt volgens plan, de wind is nog steeds 12-14 knopen en prettig-vlagerig zo onder de kust van de Wieringermeer. We houden vast aan het eerste plan, en dus nu de WP6. Prima halve winds rak Het is daar behoorlijk druk bij die WP6, maar we ronden met een overstag in een gaatje tussen alle schepen door.



24e rak: WP6 naar WV12: Tijdstip 17:40 tot 18:22u

En jawel, voor de 4^e keer naar de WV12. Normaal zie ik dat ding nooit (lig in Medemblik, en dan heb je nooit een reden om de WV12 te gaan bekijken).

Aan de koers is te zien dat we in het begin even wat omhoog gaan, dit om alle mee- en tegenliggers kwijt te zijn en schone wind te hebben. Bij de WV12 is het ook behoorlijk druk, en wij komen over stuurboord in op de rij BB-boten vanaf de Sport A en aan loef van de rij vanaf de WV19WP1. even iets langzamer dus.....



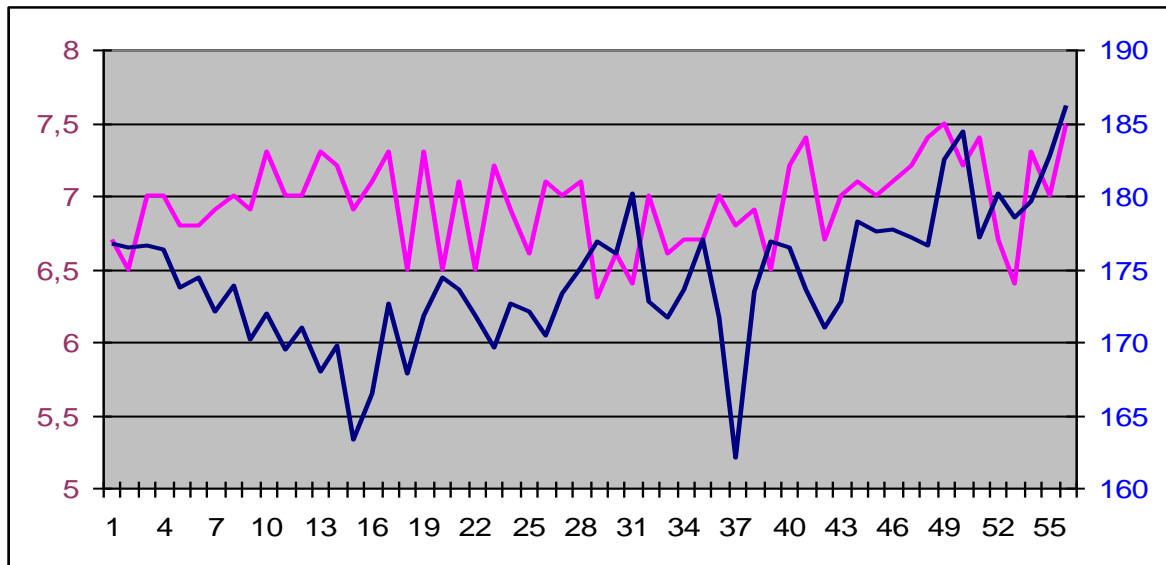
25^e en laatste rak: WV12 naar Finish: Tijdstip 18:22 tot 19:19u

We liggen nog prima op schema: gaat iets van 5 tot 7 minuten te laat worden lijkt het.

In dit rak moet je een beetje ruim om alle hoge loodsen van Jongert bij Oude Zeug varen, vandaar de koers van 175 naar 165 graden in het eerste kwartier. Vanaf de Zeughoek dan weer voorzichtig omhoog naar de finish. De grote koersdeuk bij minuut 37 was het ontwijken van een grote platbodem; erboven langs kon niet wegens andere schepen, dan maar diep eronderdoor.

Opvallend is dat de snelheid er goed in blijft; normaal loopt die echt wel terug op het laatste stuk, met name vanwege de wal (met W-wind) en zeker ook vanwege de grote hoeveelheid vuile wind.

Wat later finishen heeft in ieder geval het voordeel dat je veel minder last van ander schepen hebt.



Uiteindelijk ruim 3 minuten te laat, dus 4 strafminuten a 0,79 mijl. We hebben gevaren 147,57 mijl, minus de straf levert dat een PF op van 1,1216.

Dat viel ons niet mee, toen we zagen dat het een 15^e plaats is geworden, zeker niet na de 2^e van 2006.....

Maar de verklaring is hierboven al gegeven denk ik: een (1) echt verkeerd rak van de WV12 naar de VF B, en niet precies genoeg gestuurd op een aantal andere rakken. Zoals gezegd, we hebben 4,25 mijl weggegeven, of weggegooid, maar in ieder geval niet gevaren.....

Dat maakt toch een heel groot verschil: ALS, ja als de die kwijtgemaakte mijlen wel gevaren hadden dan was de PF 1,1541 geweest, wat een vijfde plaats zou hebben betekend, als.....

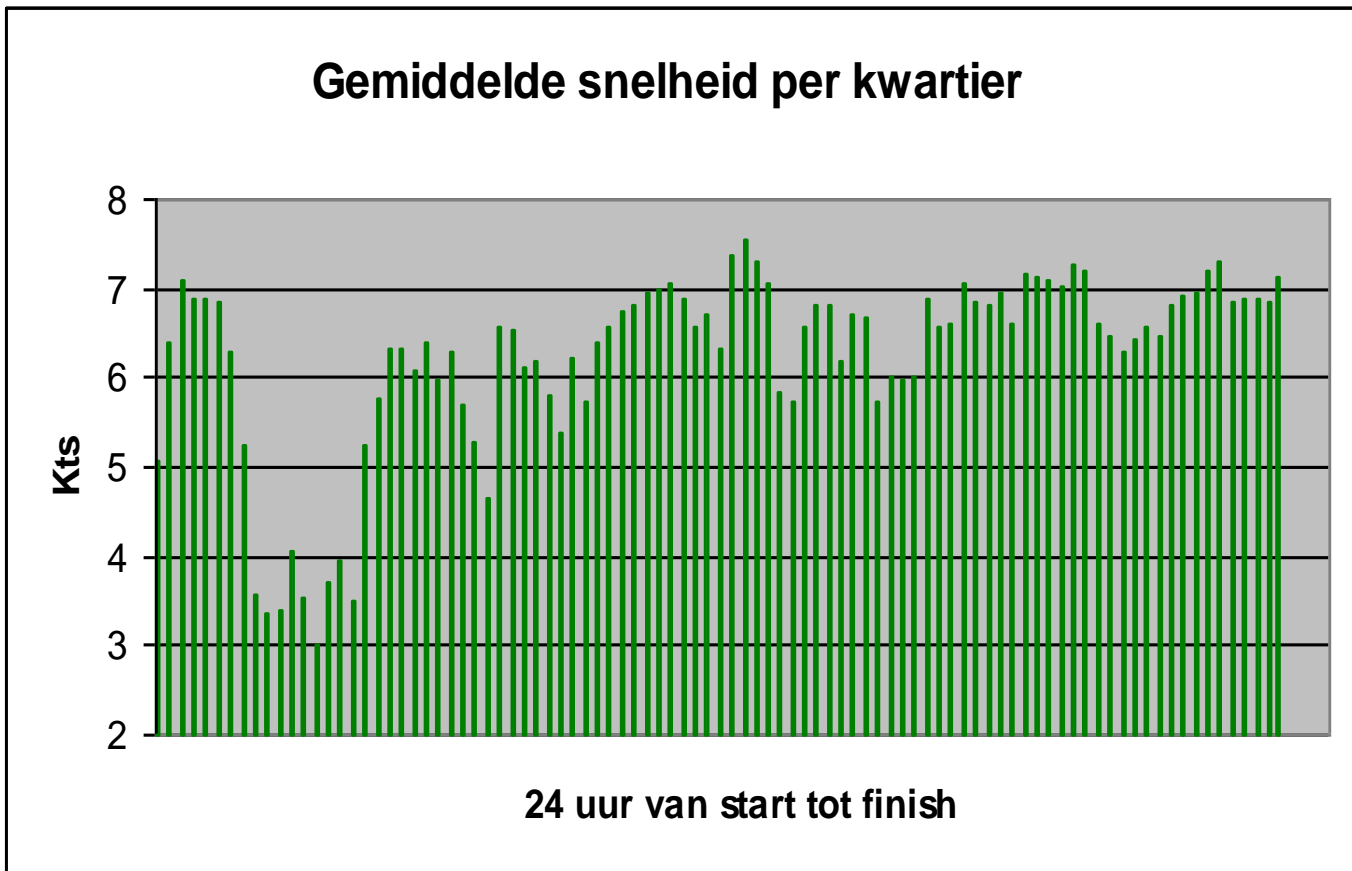
Dus 10 plaatsen kwijt eigenlijk door 1 fout rak, zo competitief is die 24uurs!

Achteraf blijkt natuurlijk ook dat het Wad toch had gekund. Schepen met een zeer vergelijkbare snelheid hebben Texel of zelfs Den Helder gehaald, en zo vele uren stroom meegepakt. Onze afweging van de risico's is te voorzichtig geweest, ook dat leren we hiervan.

Voor volgend jaar hebben we in ieder geval weer een uitdaging!

En misschien gaan we wel trainen met sturen ;-))

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



ons foutje is goed te zien.....

Thomas ten Kortenaar, 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/

UGrib: www.grib.us

Windguru: www.windguru.cz

Tenslotte nog even de laatste meters de box in.....

