

## Verslag 24uurs Race 2008 “Capolavoro” NED 6890



Na een 2e plaats in de ORC2 in 2006 was de 15<sup>e</sup> plaats van 2007 een aardige teleurstelling. Eén fout rakje maakte vorig jaar een groot verschil..... Dit jaar maar eens beter voorbereiden. En ook nog wat beter sturen en trimmen!

Dit jaar een nieuwe gever van de windset op de mast, omdat de oude wat begon te haperen.

Ook extra gecalibreerd voor de race. Dat is erg belangrijk, omdat het programma Tactitool aan boord continu de performance bepaalt, uit windsnelheid, windhoek en polair diagram. Een afwijking van de windaanwijzing zou dan steeds verkeerde performance-informatie opleveren.

De performance staat buiten op een display, als percentage van de theoretische performance uit het polair diagram. We hebben deze keer eigenlijk helemaal niet naar de snelheidsmeter gekeken, alleen maar naar het performance-percentage. 100% is goed, 107% is beter, en onder de 95% is er een flinke trim- of stuurfout. Zo precies werkte het deze keer! Over percentages onder de 85% hebben we het hier maar niet.....

De windvoorspellingen van Windguru en via U-Grib hebben we gevolgd vanaf 5 dagen van tevoren. Het leek wel erg weinig wind te worden, 4 tot 6 en misschien 8 knopen. De Guru en Ugrib waren het helemaal eens over de verwachte ruiming van 350 naar 110 graden, en ook over de knoepjes Knap hoe die weersmodellen dat 5 dagen van te voren al zien aankomen! Vooral het Meteogram in U-Grib is erg goed!

Het besluit was al gauw om maar onze eigen wind te gaan maken: alleen rakken varen die hoger dan 090gr RWA zijn en dus een paar knopen schijnbaar erbij maken. Om die reden viel het Wad al meteen af. Liever 3 knopen schijnbare wind erbij dan een beetje stroom mee. Ook was duidelijk dat teruggaan via Vischjagersgaatje of Pollendam op kruisen zou uitdraaien. Niet gokken dus.

Dan de startplaats. Iets meer wind in het Noorden leek de voorspelling (0,5 knoop). En met de geringe verwachte wind maak je niet zoveel mijlen dat het IJsselmeer op zou kunnen raken. Ergens op het IJsselmeer dus.

Een kort 1<sup>e</sup> rak is erg belangrijk, want het kan wel een ongunstig rak zijn! Lang leek Hindeloopen of Den Oever het beste. Het verschil met thuishaven Medemblik werd door RAK berekend op een half mijltje voor de hele 24uurs. Dus dan maar gemakkelijk in Medemblik beginnen. Daar kregen we spijt van.....

Twee uurtjes voor de start naar buiten om de trim en de instrumenten optimaal te krijgen. Tot onze verbazing staat er 10-12 knopen wind, 2 a 3 maal zoveel als voorspeld. Maar dat is nog steeds zo weinig dat zelf wind maken de juiste keus is.

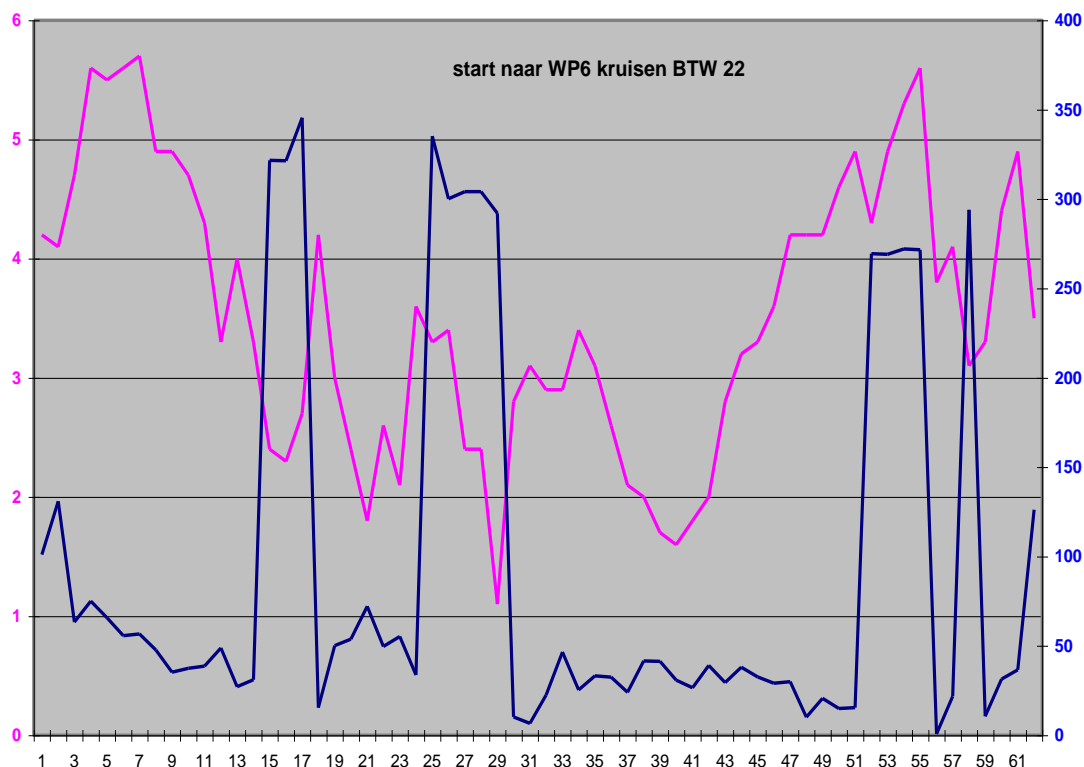
De start was precies op tijd, maar de startlijn lag er beroerd in. Niet alleen veel te smal, maar ook 40 graden op de wind met de stuurboordkant lager. Dat kan beter, NVvK!. Als iedereen dan gewoon over stuurboord netjes naast elkaar start dan is er niets aan de hand en varen we met zijn allen haaks over de lijn gewoon richting WP6. Maar er zijn altijd een paar idioten die over bakboord willen starten, ook als je dan niet over de lijn kan komen omdat die hoger ligt dan jouw aan-de-windse koers. Niet getreurd, gewoon over bakboord onder de lijn langs ervan af varen en de start voor alle verstandige mensen in ieder geval verpesten, dat doen die lieden dan. Gelukkig zitten ze dan allemaal onder de lijn en moeten ze ook nog overstag, dus ze komen vanzelf achteraan.

Bij de start nog steeds 10 knopen wind, uit NNW, dus dat was prima voor ons eerste rakje dat BTW 22 had. Een klein slagje zou genoeg zijn. Dachten we.

Binnen 10 minuten is de wind naar 3 a 4 knopen gezakt, soms zelfs maar 1 knoopje.... En hij draait van 330 naar 010 en terug etc. Kortom een erg vervelend 1<sup>e</sup> rakje.

**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**  
                                 **Vermeld zijn ook de BTW naar de volgende boei en de relatieve**  
                                 **windhoek RWA**

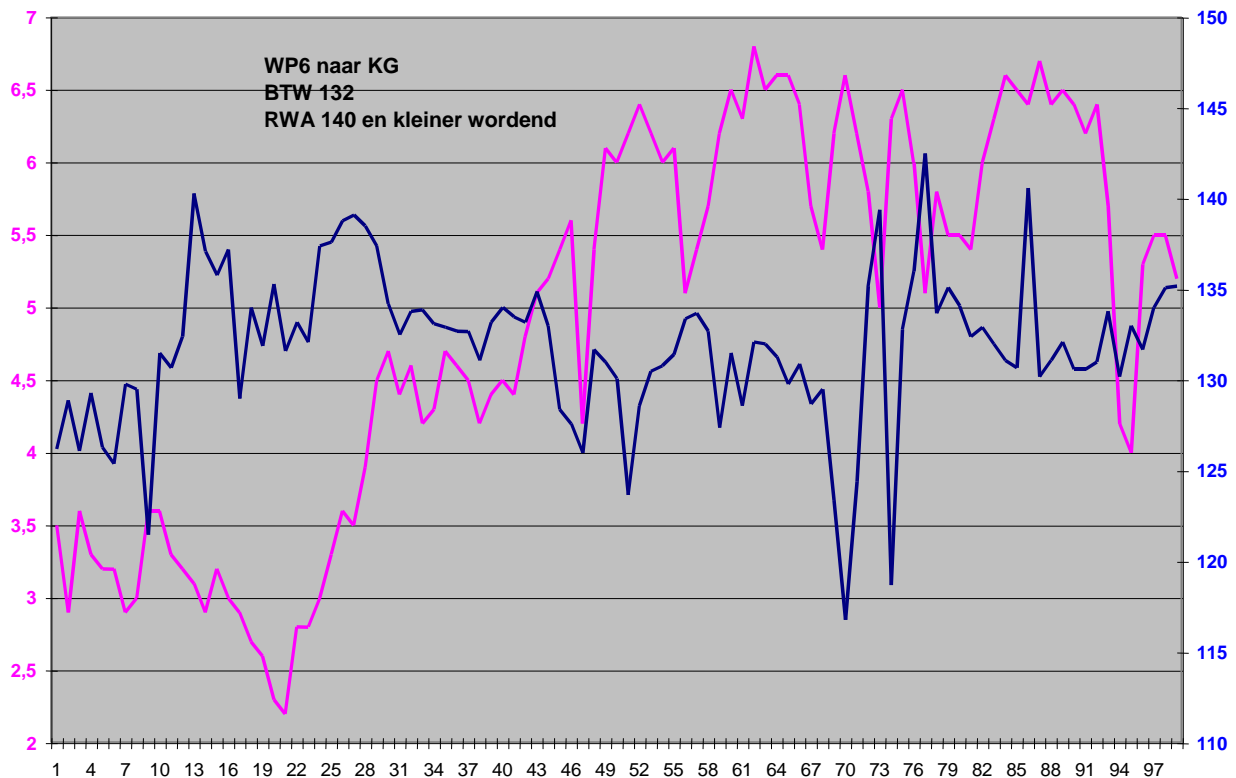
**1e rak:                      Start Medemblik naar WP6, gemiddelde snelheid 2,4 kts**



Van minuut 10 tot 50 vrijwel geen wind..... Een slecht begin. Gemiddelde snelheid 2,4 knopen voor dit rakje van 2,4 mijl.... Als dit zo blijft wordt het niet gezellig de volgende 23 uur.

### **2° rak: WP6 naar KG gemiddelde snelheid 4,8 kts.**

Gekozen als investering onderweg naar veel betere rakken, maar eigenlijk iets te ruim met deze geringe wind. Alle andere ORC starters gaan bij de WP6 naar het oosten, wij zijn de enige boot van 20 of zo die naar de KG gaat. Eigenlijk iets te ruim hoewel dat onderweg door de ruimende wind iets beter wordt, zie de toenemende snelheid vanaf 20 minuten. De grote spi staat erop.



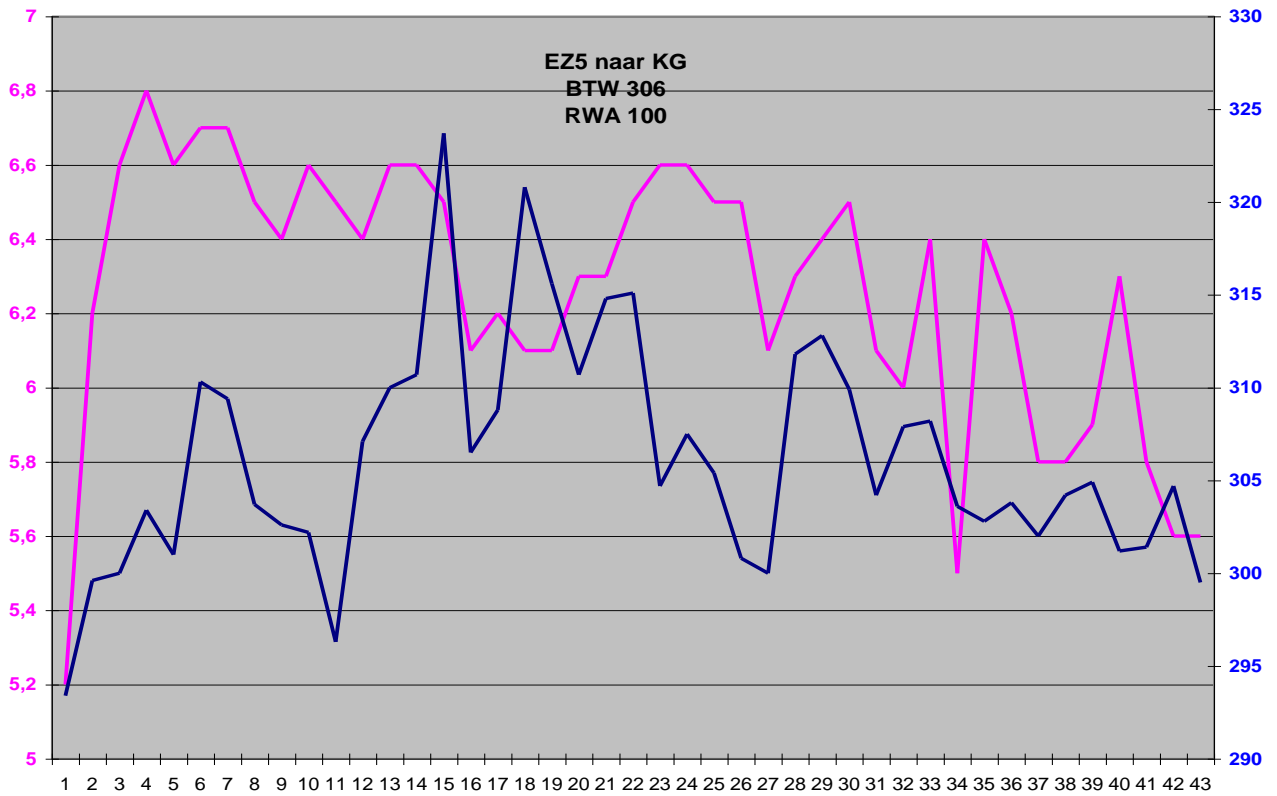
Gemiddelde snelheid is 4,8 knoop.

### **3° 4° en 5° rak: KG naar EZ-C naar EZ-D naar EZ5, gemiddelde snelheid 6,2 kts**

Prima rakjes van elk een half uurtje, we hebben besloten tijdens het snel ruimen van de wind in deze uren niet te lange rakken te nemen, dan kunne we goed meeruimen.. RWS op 80 tot 100 graden. Lekker veel wind erbij maken! Gemiddelde snelheid 6,2 knoop voor alle drie.

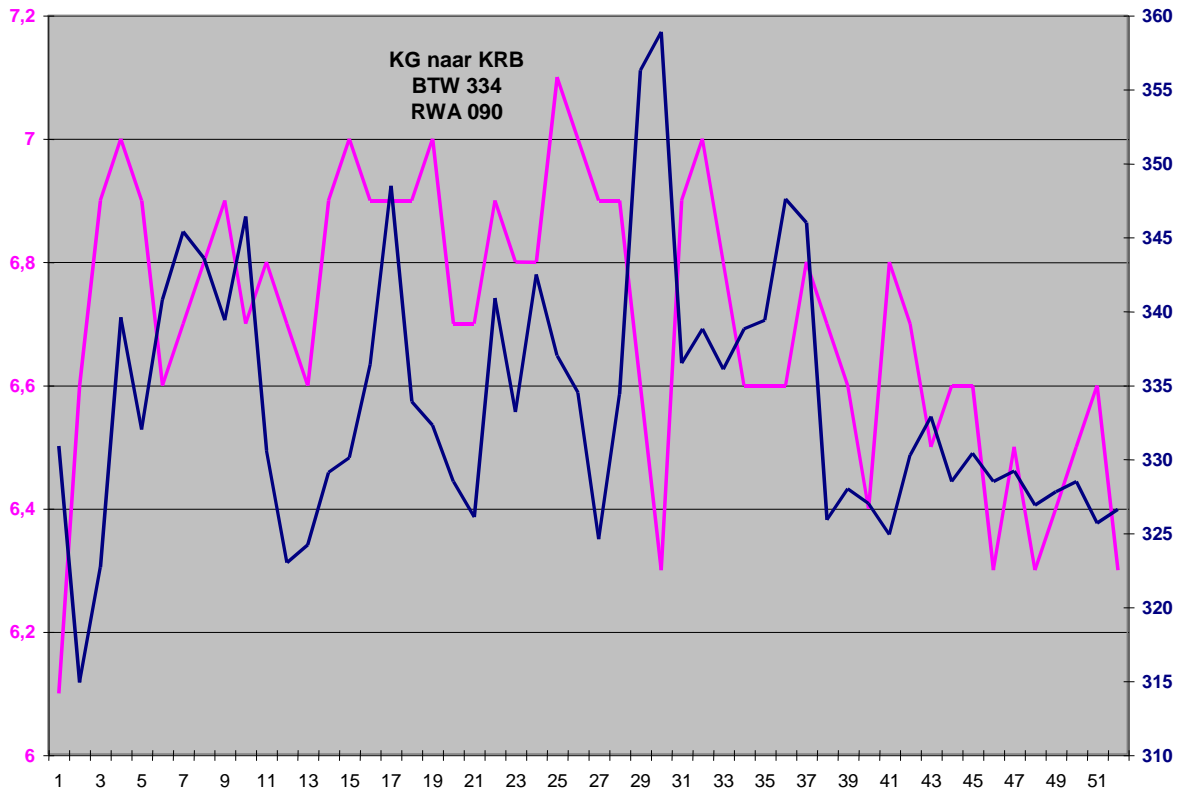
### **6° rak: EZ5 naar KG, gemiddelde snelheid 6,2 kts**

Typisch halve wind zoals halve wind bedoeld is. In de 2° helft worden de koersslingers kleiner omdat de KG in zicht is.

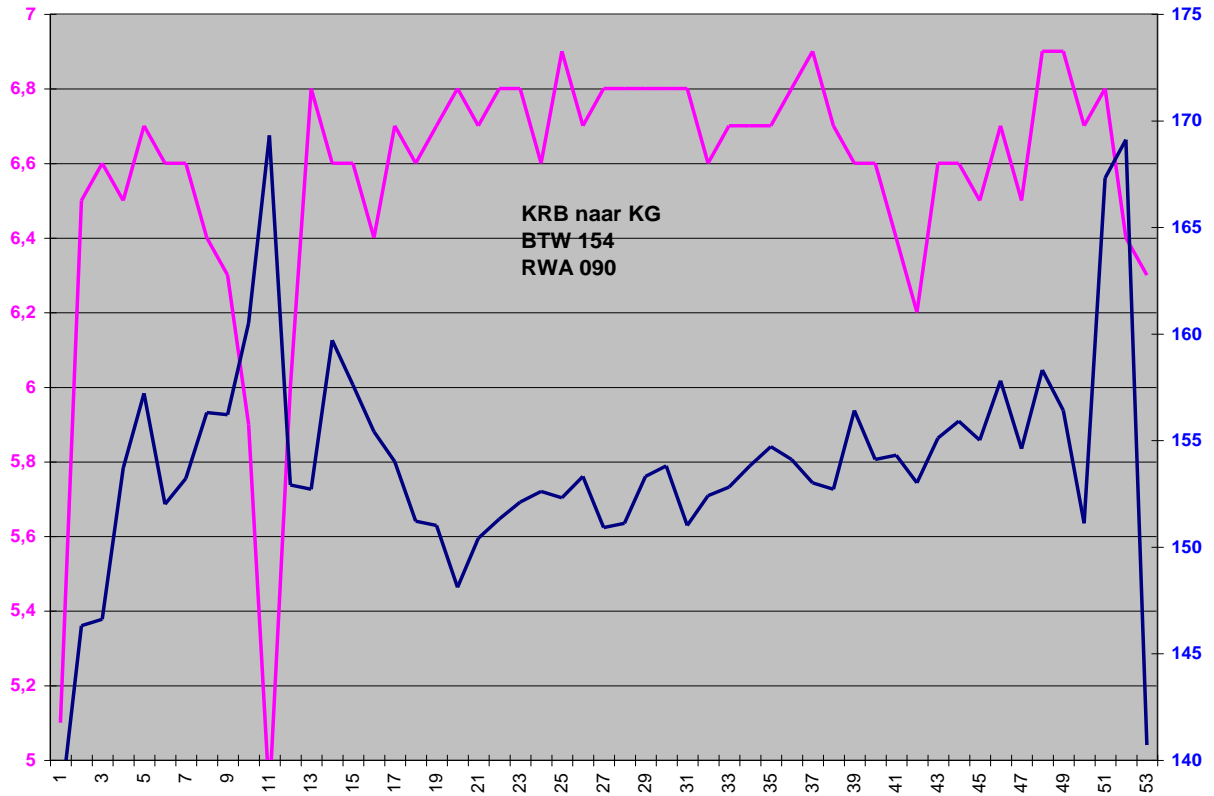


**7<sup>e</sup> en 8<sup>e</sup> rak: KG naar KR B en terug naar KG, gemiddelde snelheid 6,6 kts**

Even halve wind op en neer naar de KR B. Op minuut 30 ff de snelheid kwijt door een stuurfoutje.

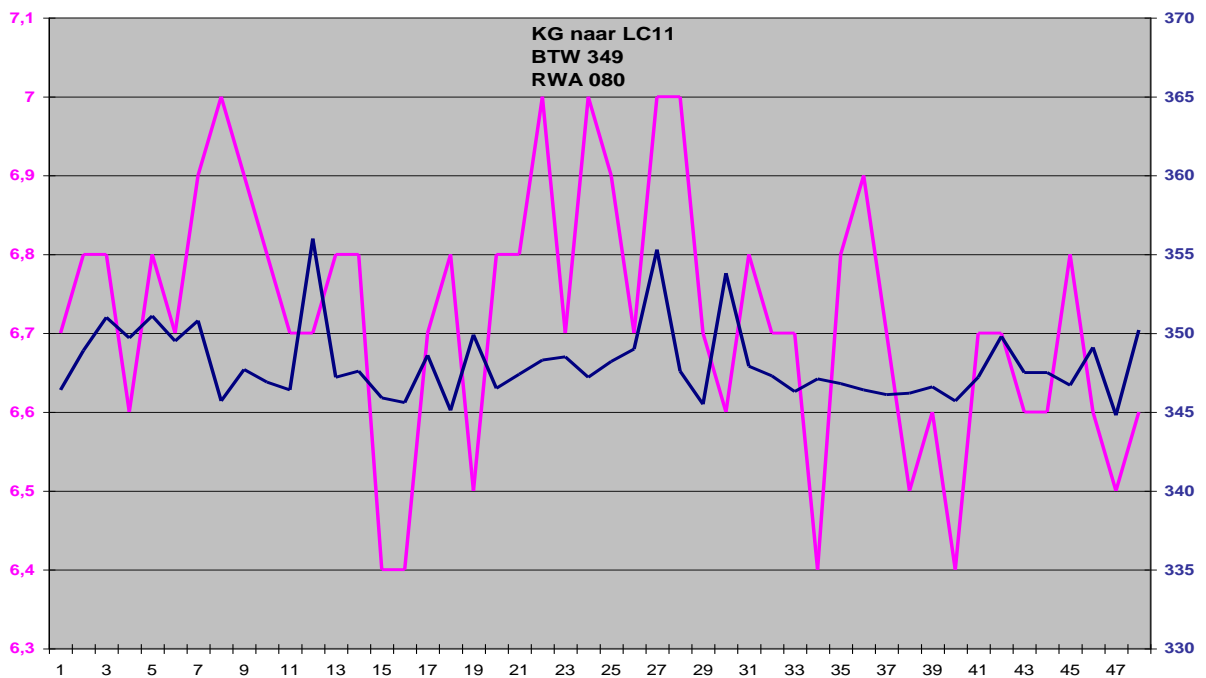


De terugweg met stuurfoutje op minuut 10-12: dat kost weer 1,5 knoop.....



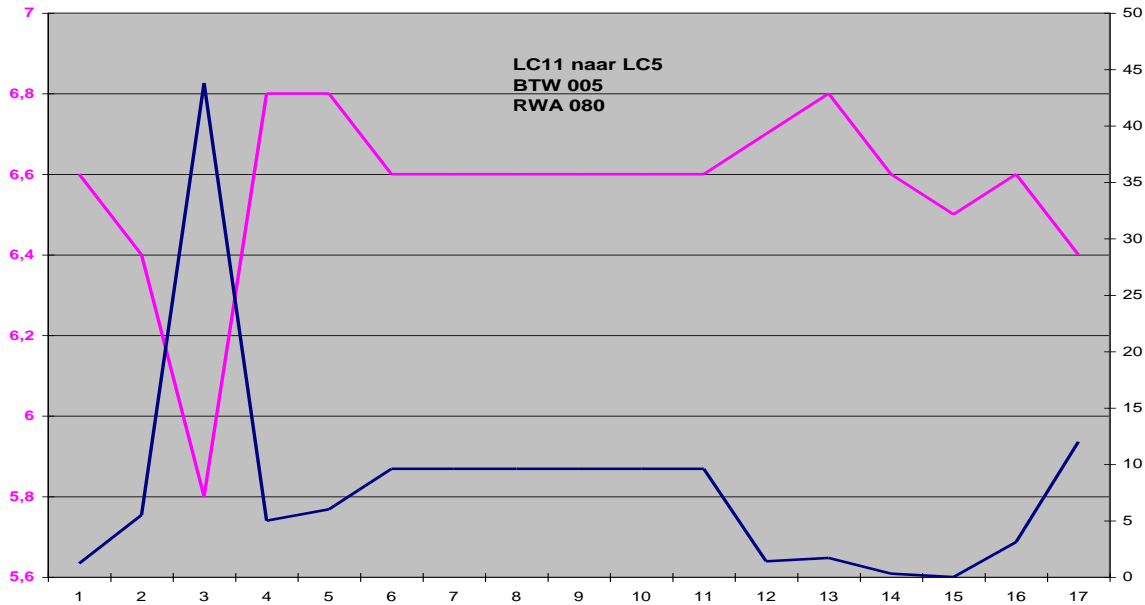
**9<sup>e</sup> rak KG naar LC11, gemiddelde snelheid 6,6 kts**

Prima boei die LC11, zo'n felle groene zie je al op 5 mijl afstand! En dus een rechte lijn ernaartoe met minimale snelheidsfluctuaties.



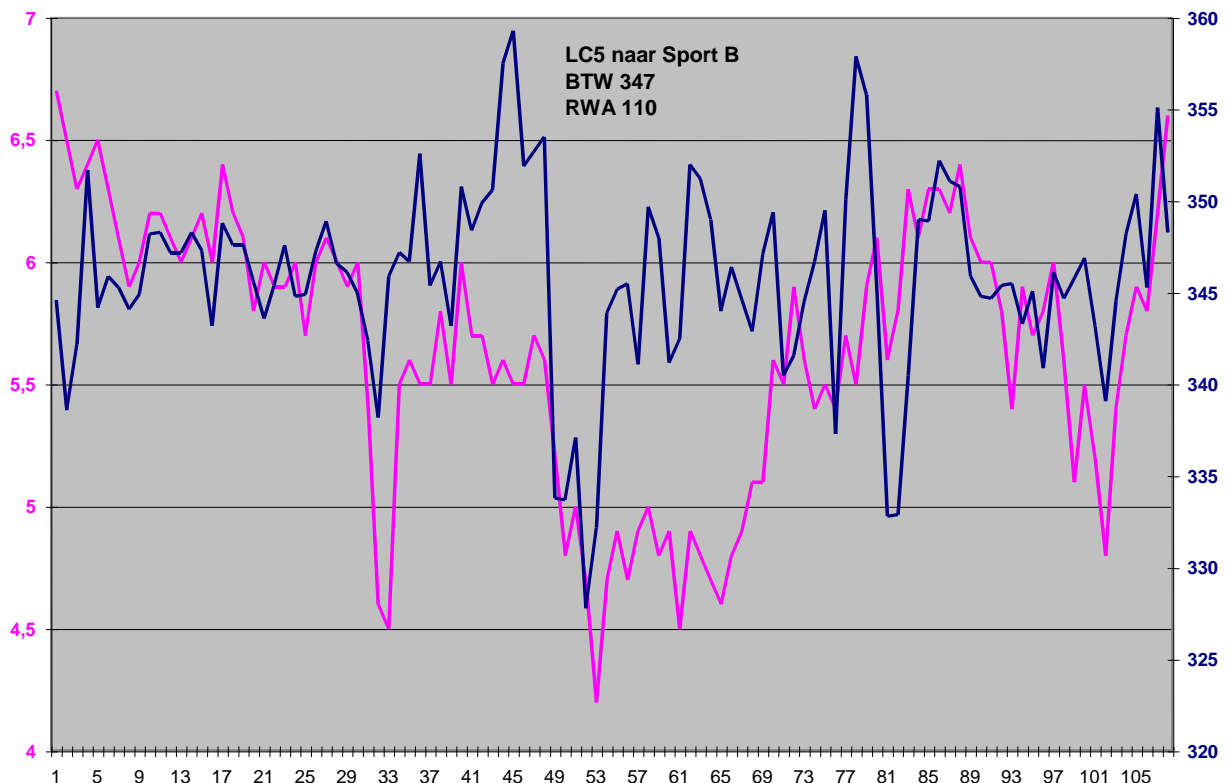
### 10 e rak: LC11 naar LC5, gemiddelde snelheid 6,4 kts

Kort rakje, met grote koersslinger wegens het zoeken naar het juiste groene knipperlicht. Er ligt nl ook nog de LC1 .....



### 11e rak: LC5 naar Sport B, gemiddelde snelheid 5,6 kts.

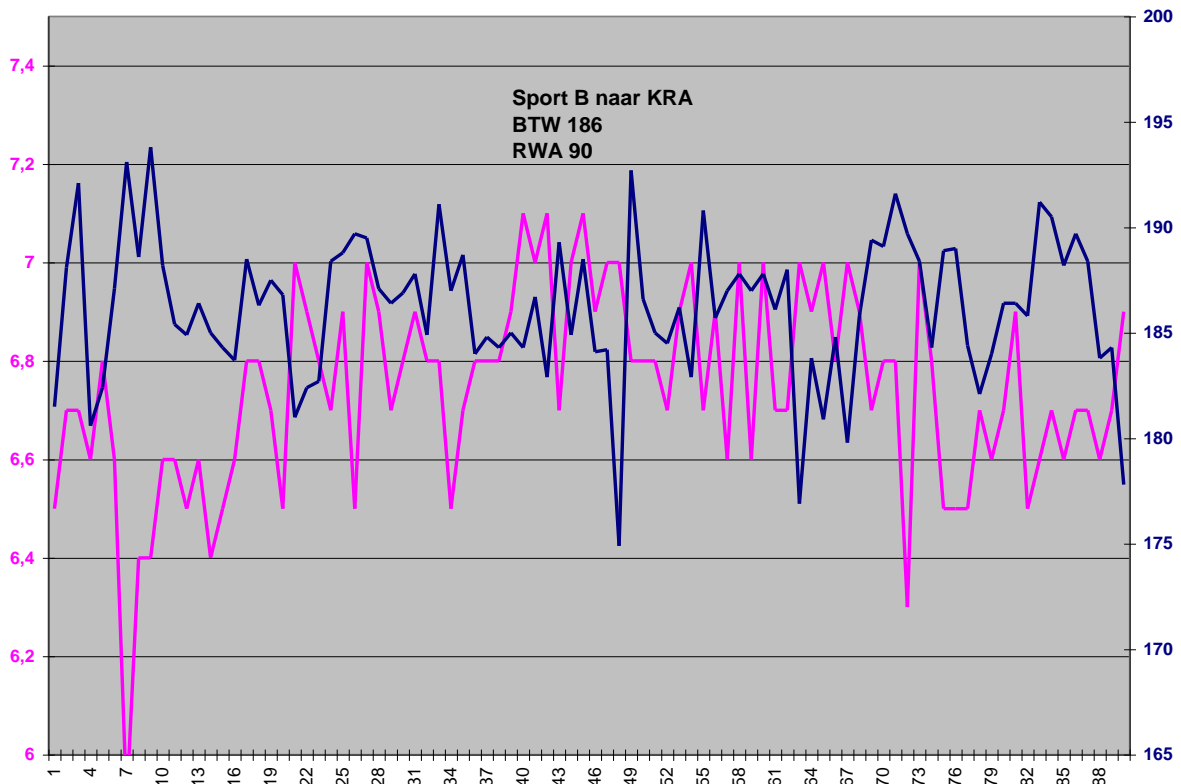
Tijd voor een lekker lang rak, want de wind heeft inmiddels het grootste stuk van de geplande ruiming al achter de kiezen; hij zit rond de 90 a 100 graden en veel zal er niet meer gebeuren. Eigenlijk is het rak iets te ruim, maar er is geen goed alternatief. Enige zou zijn de H2W1 maar van daar kun je alleen nog ruimere rakken kiezen. De Sport B dus. We hebben de marifoon per ongeluk uit en weten dus nog niet dat het gehele licht eraf is.....



Het is toch een lastig rak. Te donker voor de telltales (wel met de lamp kijken als de performance-meter onder de 100% komt, maar dan heb je al wat fout gedaan.....) en ook geen lichtje van de boei. Iets langzamer dan had gemoeten. Met het allereerste ochtendlicht vinden we de blinde Sport-B toch gemakkelijk.

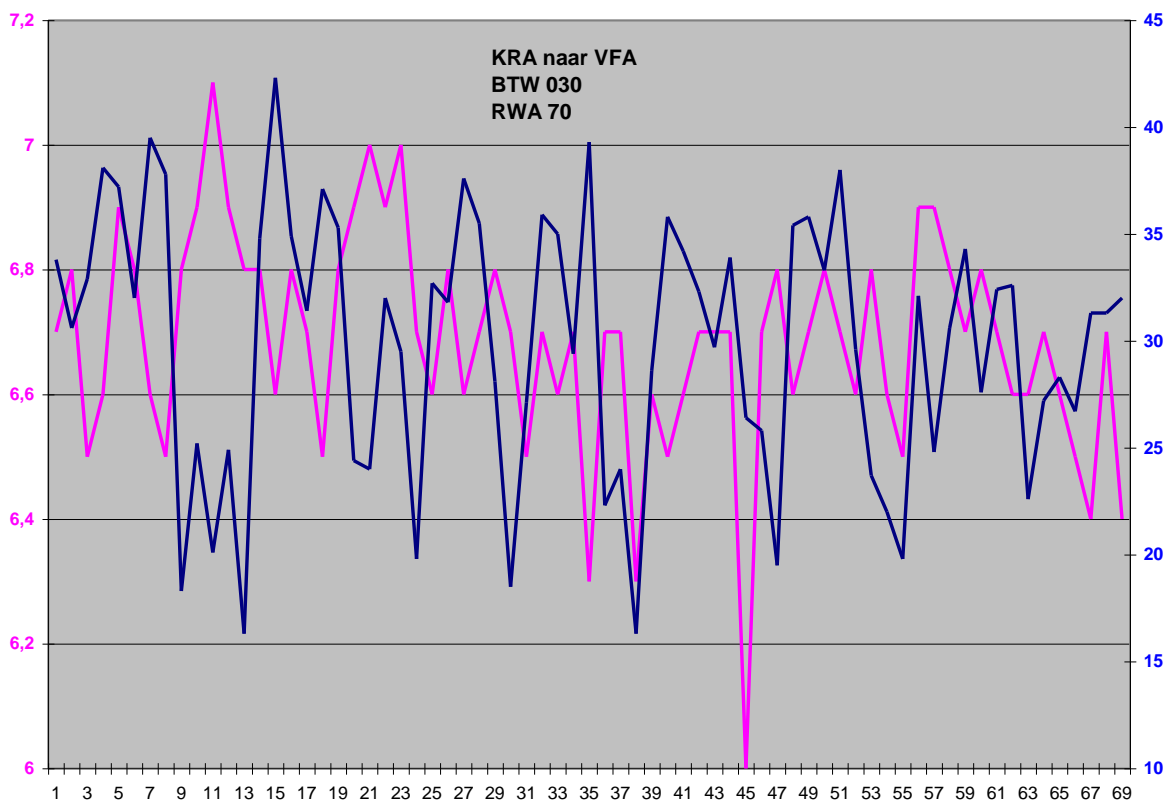
**12e rak: Sport B naar KR-A, gemiddelde snelheid 6,7 kts.**

Met licht gaat het toch beter: telltales te zien, iedereen weer een beetje wakkerder, een prima en snel rak van 90 minuten. In het begin ietsje weggegeven door een koersfoutje.



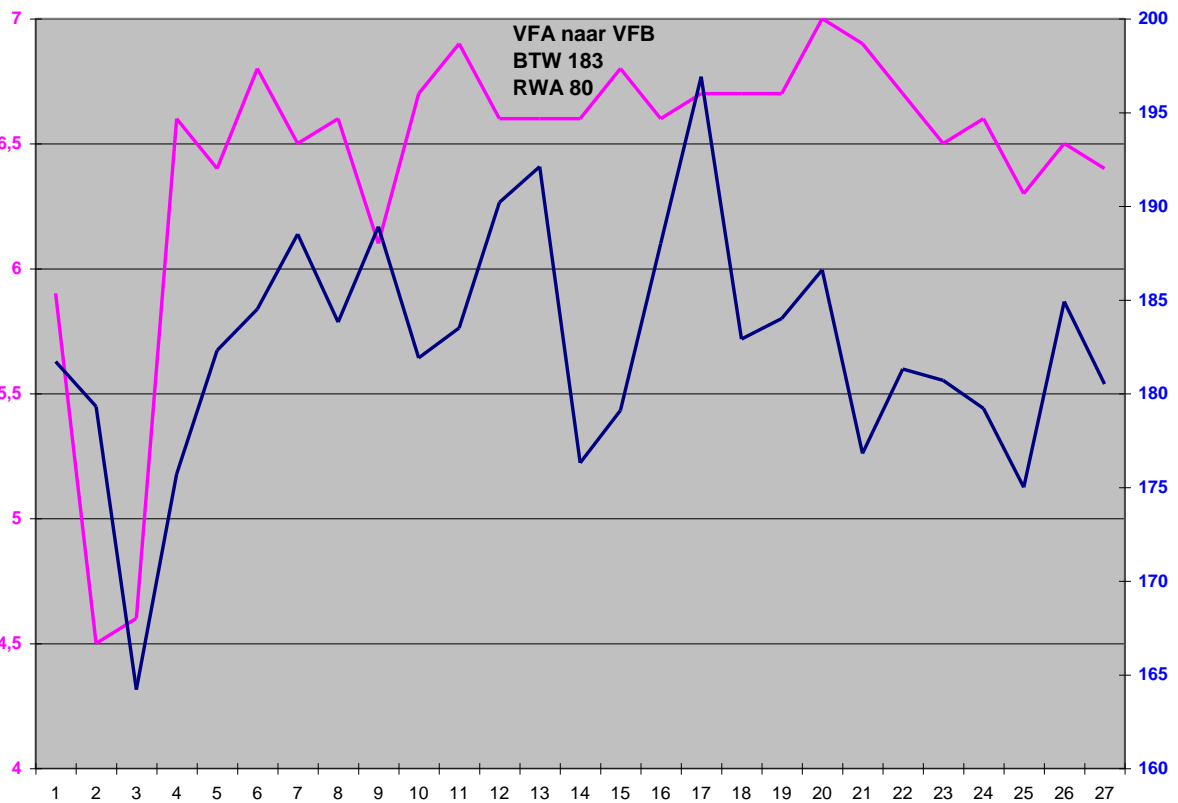
**13e rak: KR-A naar VF-A, gemiddelde snelheid 6,8 kts**

Iets hoger dan halve wind, maar de wind zou nu weer iets verder moeten ruimer naar pakweg 110 a 120 graden. En dan willen wij in de NO zitten. De snelheid is goed, ook door onze eigengemaakte wind, en er zitten duidelijk veel slingers in de koers. Dat komt omdat bij deze RWA van 70 en onze snelheid van 6,6 Kts de schijnbare wind op 50 a 55 graden invalt. Dan kan je goed sturen op je telltales (moet ook wel, want schijnbaar is het wel aan de wind en voor je het weet is de snelheid eruit).



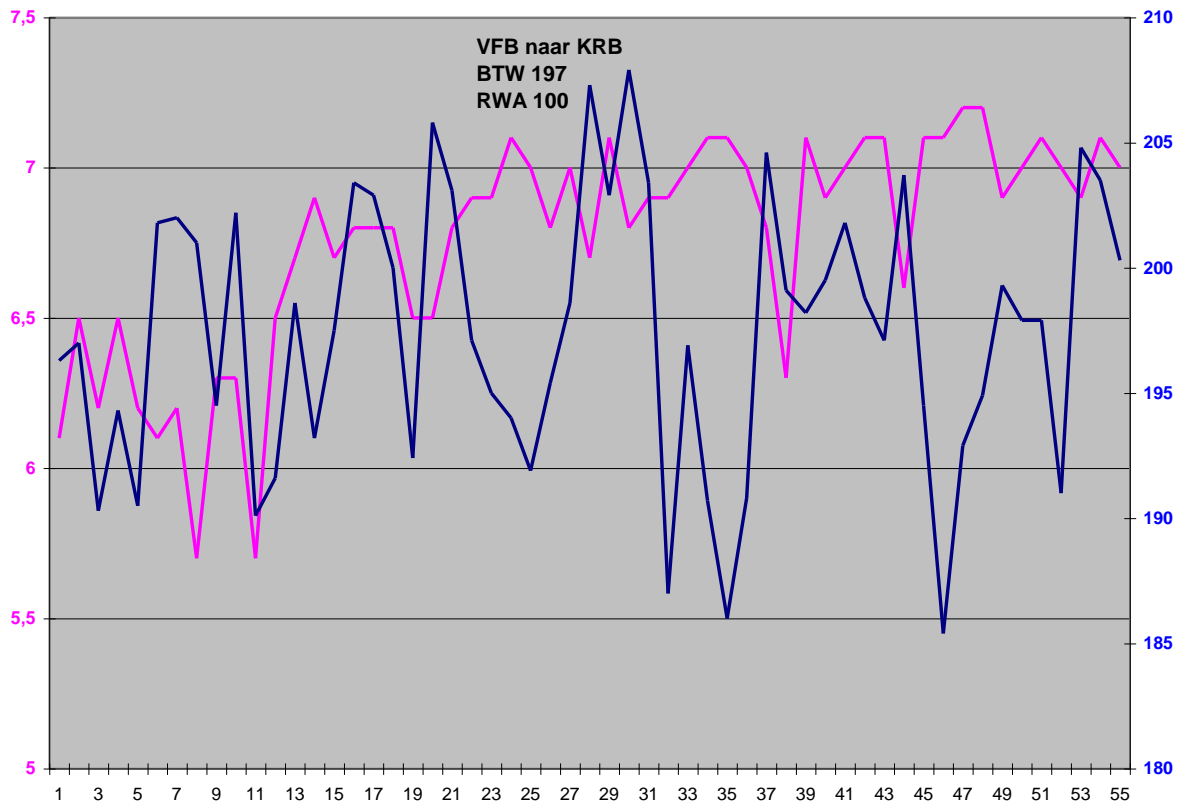
**14e rak: VF-A naar VF-B, gemiddelde snelheid 6,2 kts**

Half-winds rakje dus, er komt vandaag geen eind aan!

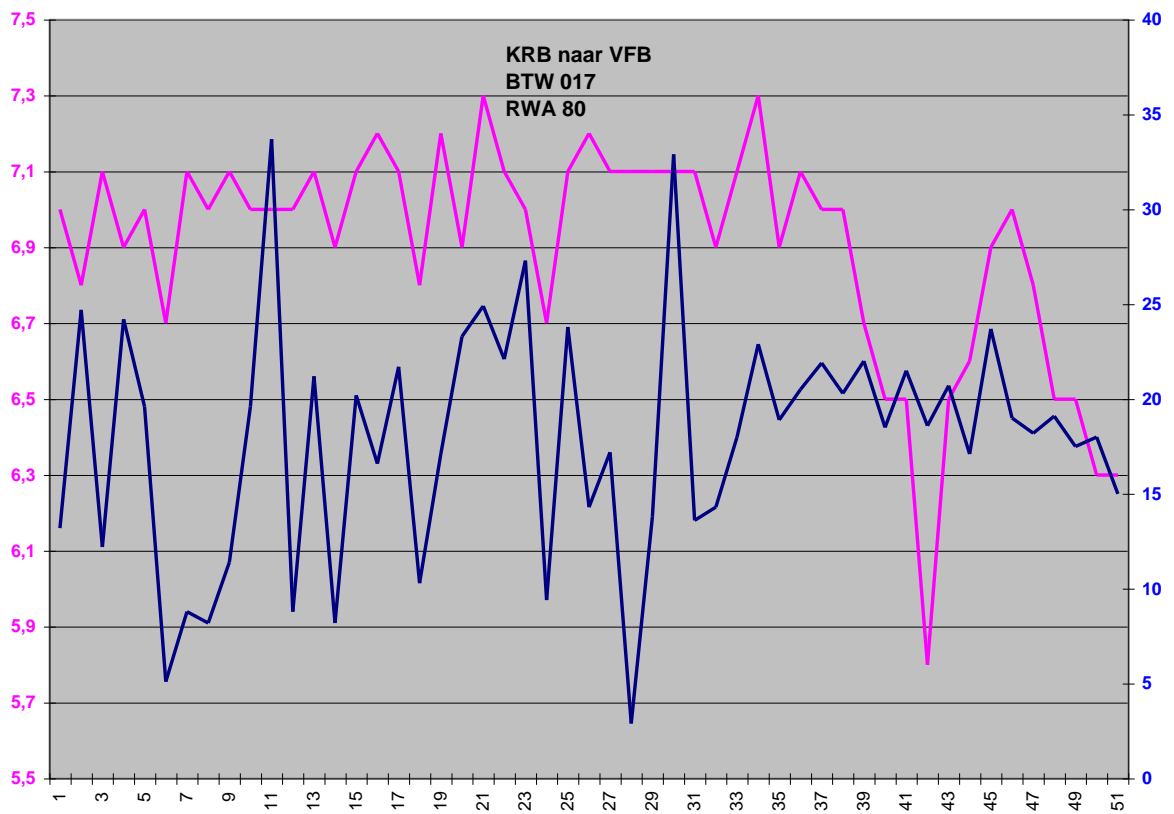


**15e en 16e rak: VF-B naar KR-B en terug VF-B, gemiddelde snelheid 6,7 kts**

Meer van hetzelfde.

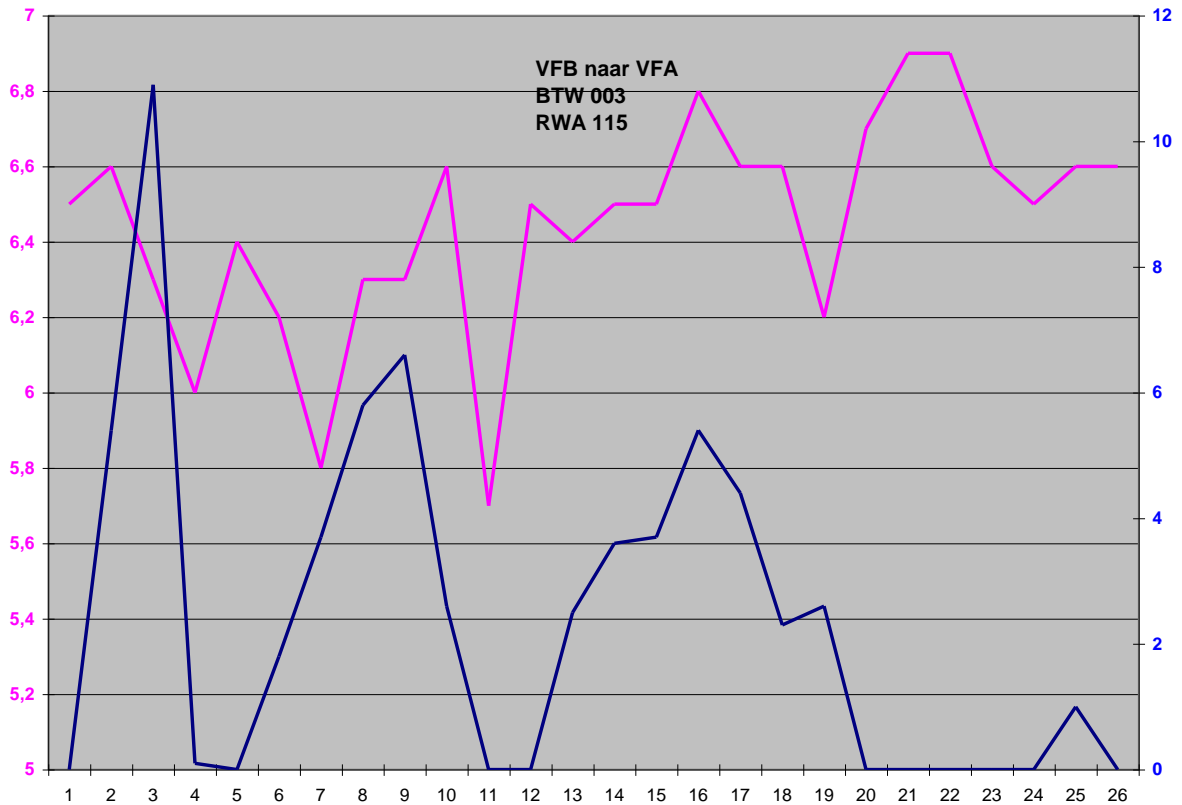


En terug hetzelfde beeld::



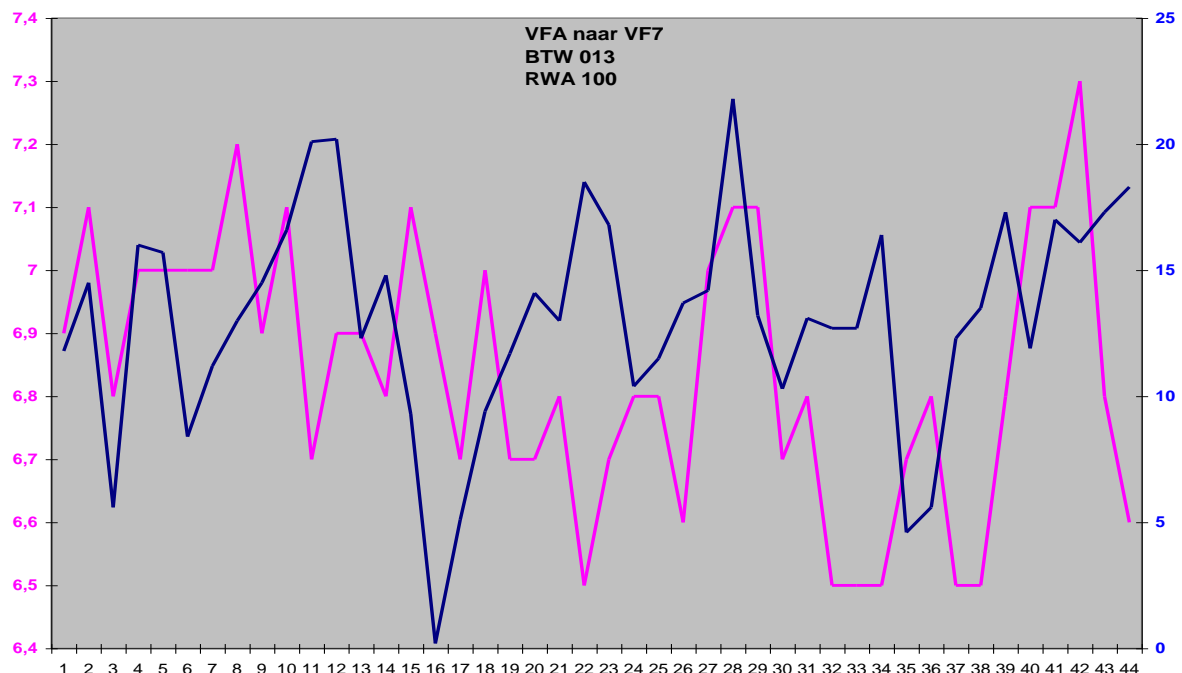
**17e rak: VF-B naar VF-A, gemiddelde snelheid 5,9 kts**

Ietsje te ruim, 115 a 120 graden RWA. En dus een ruime halve knoop langzamer dan de vorige twee. Toch kan de spi er niet op, want de schijnbare wind komt in op 70 a 75 graden RWA. En dan is de genua toch beter! Daarvoor zijn genakers uitgevonden, maar die hebben we niet. Gelukkig, niet per ongeluk, een kort rakje.



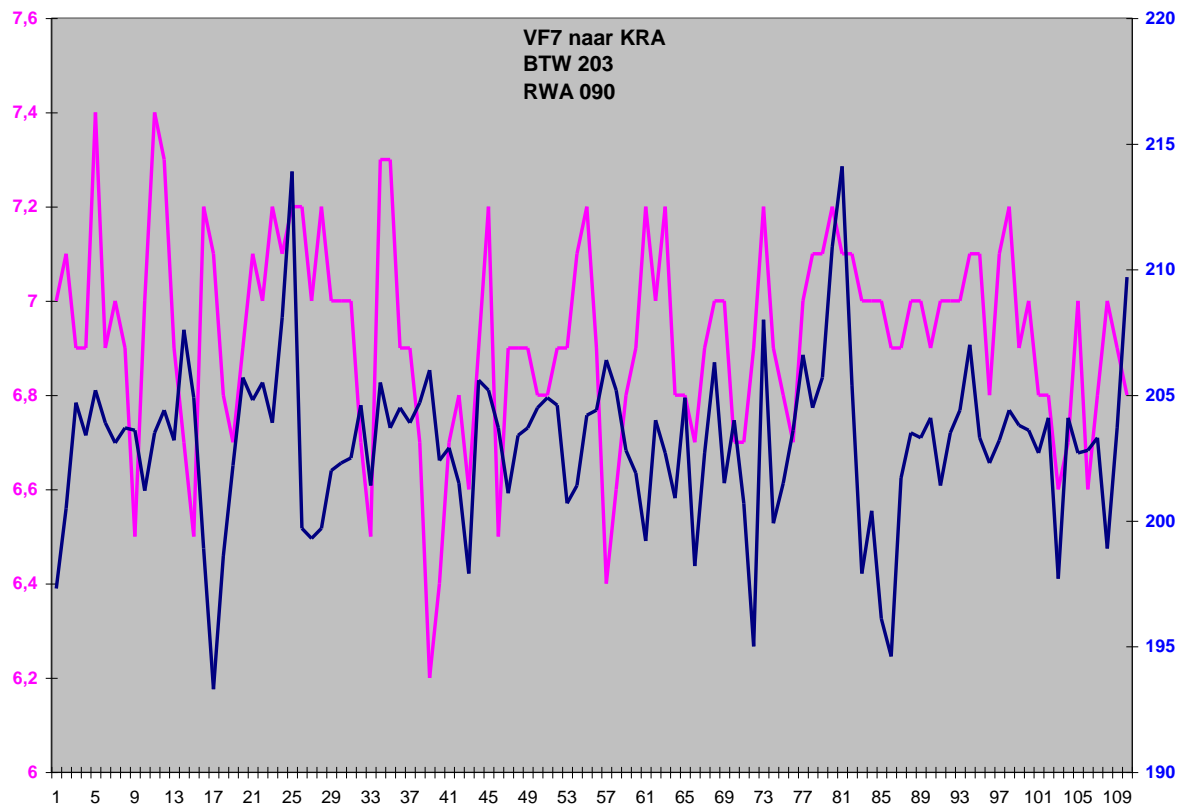
**18e rak: VF-A naar VF-7, gemiddelde snelheid 6,7 kts**

En verder maar weer naar het noorden. Snelheid weer iets hoger door de 15 graden betere RWA.



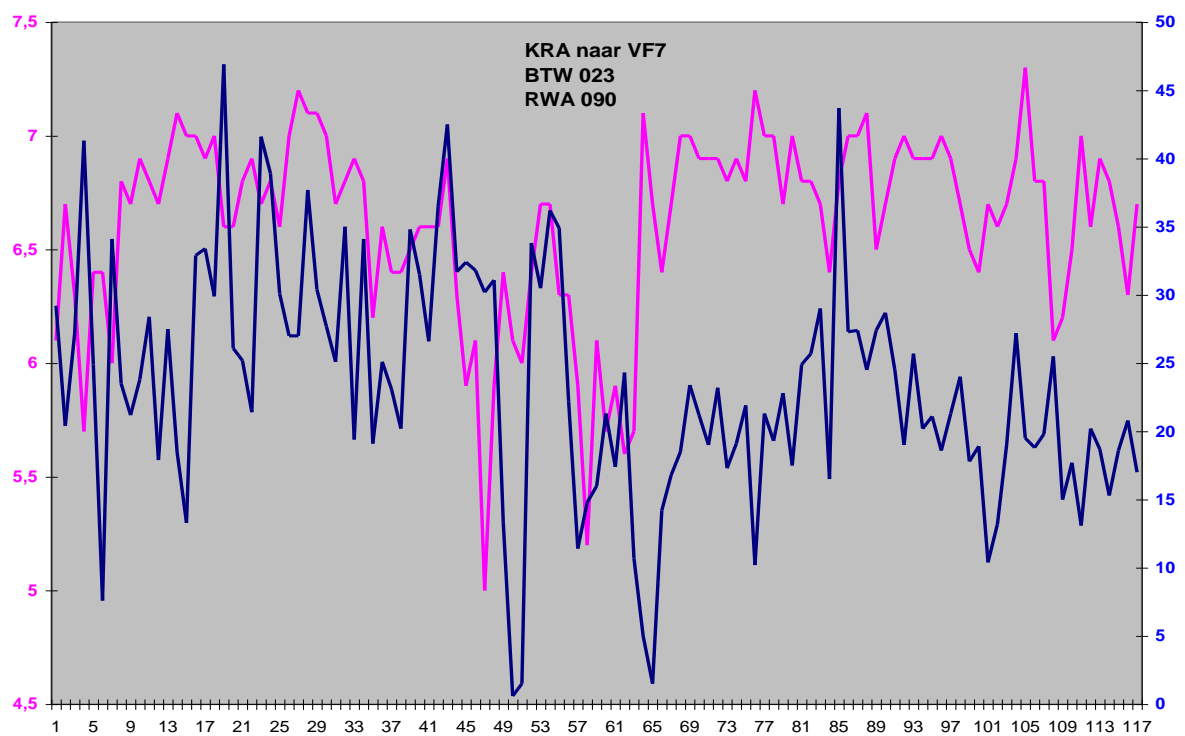
**19e rak: VF 7 naar KR-A, gemiddelde snelheid 6,9 kts**

Bijna 2 uur lang echte halve wind. Optimaal.



**20e rak: KR-A naar VF-7, gemiddelde snelheid 6,5 kts**

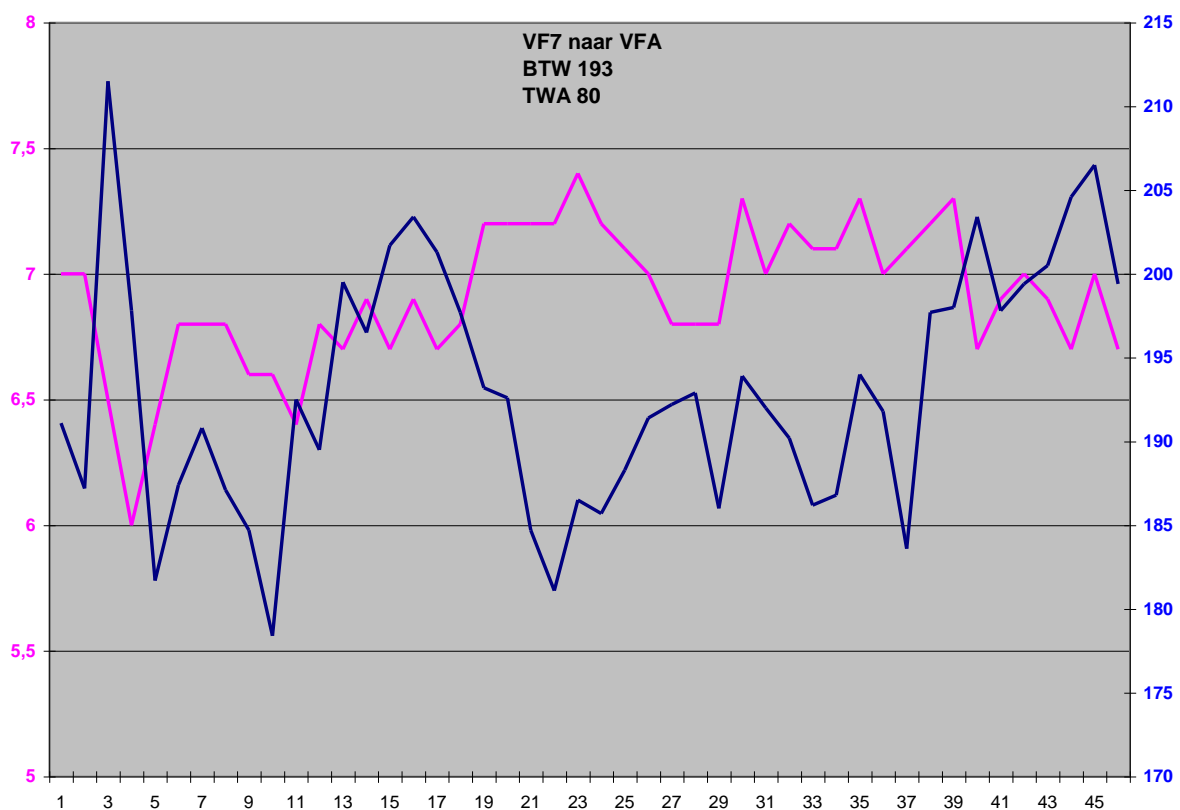
De vorige beviel zo goed, terug dan maar.



Als je goed kijkt naar de grafiek is er wel iets erg interessants te zien: na ongeveer 60 minuten is de snelheid ineens aanzienlijk hoger. De gemiddelde snelheid is in de eerste helft 6,4 knoop, in de 2<sup>e</sup> helft 6,8. Dat is ruim 6% hoger. Het verschil? In de eerste helft stuurden we een rechte lijn naar de boei met een XTE van rond de 0. En dan moet je dus met de winddraaiinkjes steeds je schoten bijstellen als de performance daartoe reden geeft. In het tweede deel stuurden we op de telltales met alle kleine draaitjes mee. Dan loopt de XTE op tot 0,2 mijl of zo en na 10 minuten stel je dan de schoten wat bij om dat weer weg te werken. Ook dat is goed te zien: de koers loopt van 20 naar ruim 30 graden van minuut 75 tot 85, en dan gaan we weer terug van minuut 85 tot 105. Dit blijkt dus 6% sneller te zijn, en het omvaren is te verwaarlozen. Het is meer dan ik had gedacht, en het was een interessante ervaring. Het kan natuurlijk alleen op een echte halvewindse of iets hogere koers, want als je om terug op koers te komen te ver moet afvallen (ruimer dan 100 RWA) dan gaat het ten koste van de snelheid.

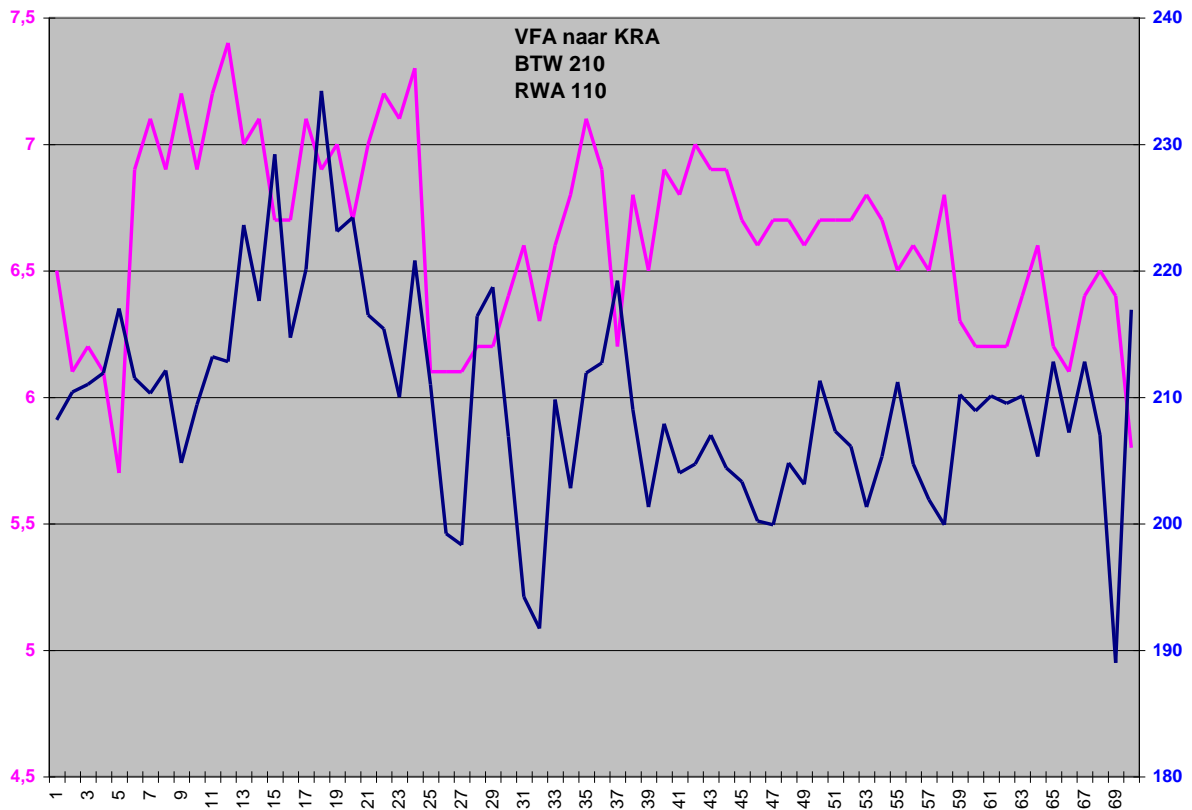
### **21e rak: VF-7 naar VF-A, gemiddelde snelheid 6,7 kts**

Op dezelfde manier gevaren als het vorige rak, dus ook prima snelheid en een langzame koersvariatie.

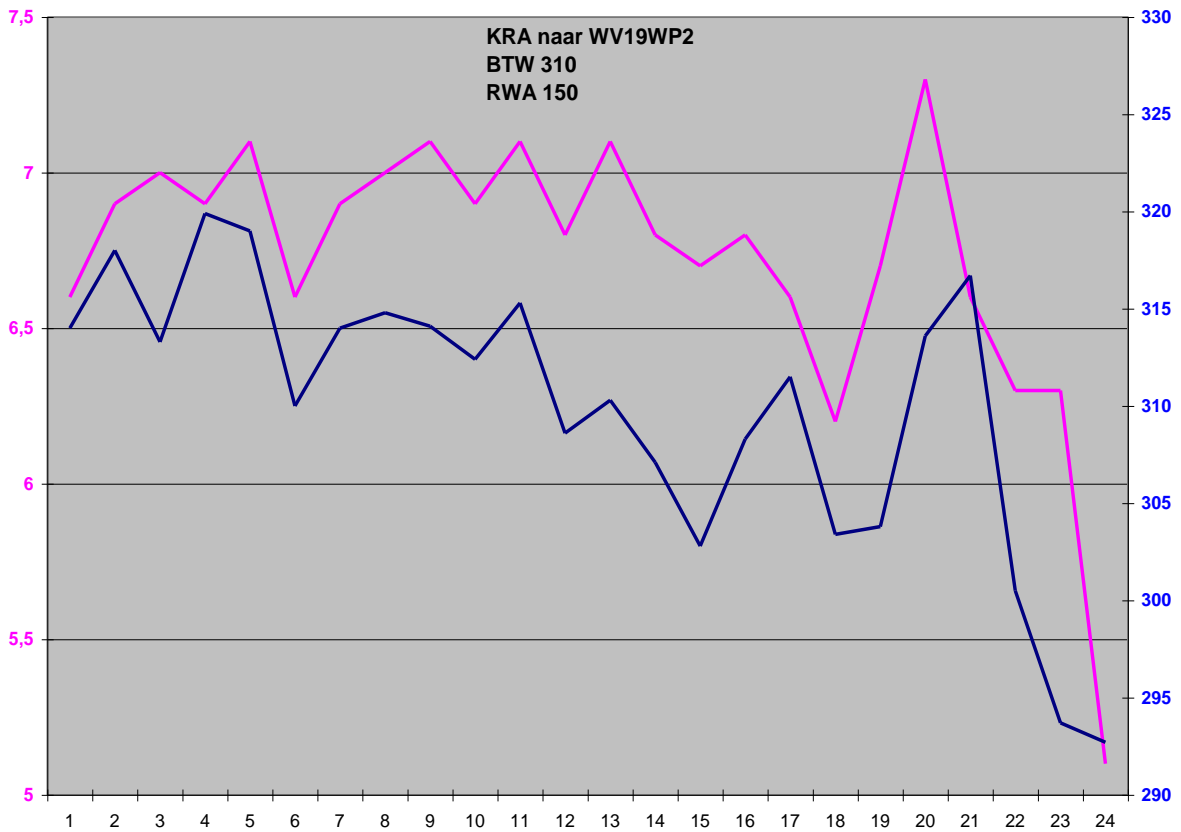


### **22e rak: VF- A naar KR-A, gemiddelde snelheid 6,3 kts**

Te ruim voor de genua, te hoog voor de spi, die RWA van zo'n 110 graden. Maar we hebben haast, de berekening zegt dat we 1 minuut na 19:15u gaan finishen. En het laatste rak is altijd te langzaam met al die vuile wind en golven. Dus de kleine 90m2 spi ervoor (die doet het beter op zo'n hoge koers) en iets omlaag sturen (tot minuut 25 of zo) op 230, ook met goeie snelheid. Zo maken we van dit iets te ruime rak toch wat moois. De laatste 30 minuten is de spi er weer af en dat zie je ook aan de snelheid.....



**23e rak: KR-A naar WV19WP2, gemiddelde snelheid 7,2 kts**



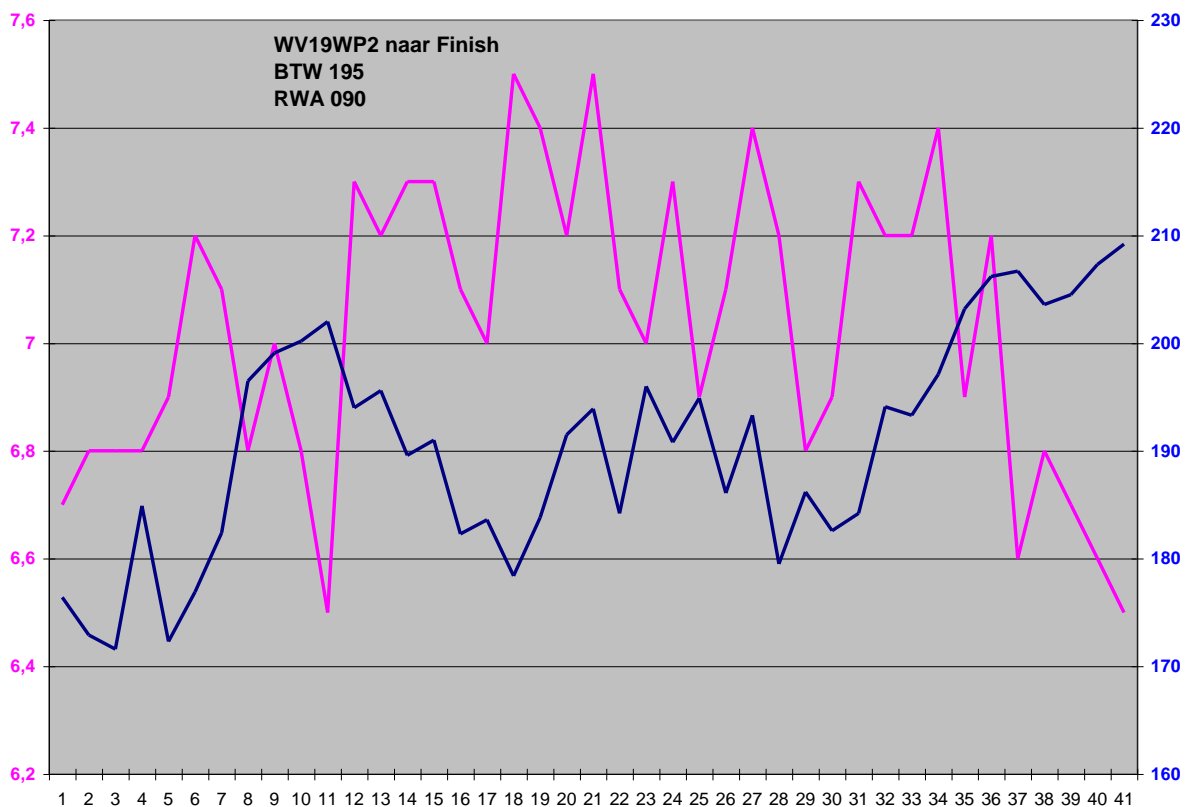
Met nu de grote 120m2 spi ervoor het 2<sup>e</sup> echt ruime rak, beetje druk hier, maar verder alles onder controle. Het is goed dat de WV19WP2 de laatste boei is: nu komen alle rakken daar zo aan dat iedereen deze boei aan BB moet houden; geen rondingen in tegengestelde richting meer zoals bij de WP6 en vroeger WP8. We halen de boom alvast uit de spi op een paar minuten voor de boei, zodat we sneller kunnen strijken en gijpen. We vinden een gaatje tussen de rij boten die vanaf de 4 rakken aan SB van ons komen, strijken en gijpen snel en sturen dan ruim onder de altijd veel te hoog naar de finish varende schepen.

### **24<sup>e</sup> en laatste rak: WV19WP2 naar Finish, gemiddelde snelheid 6,7 kts**

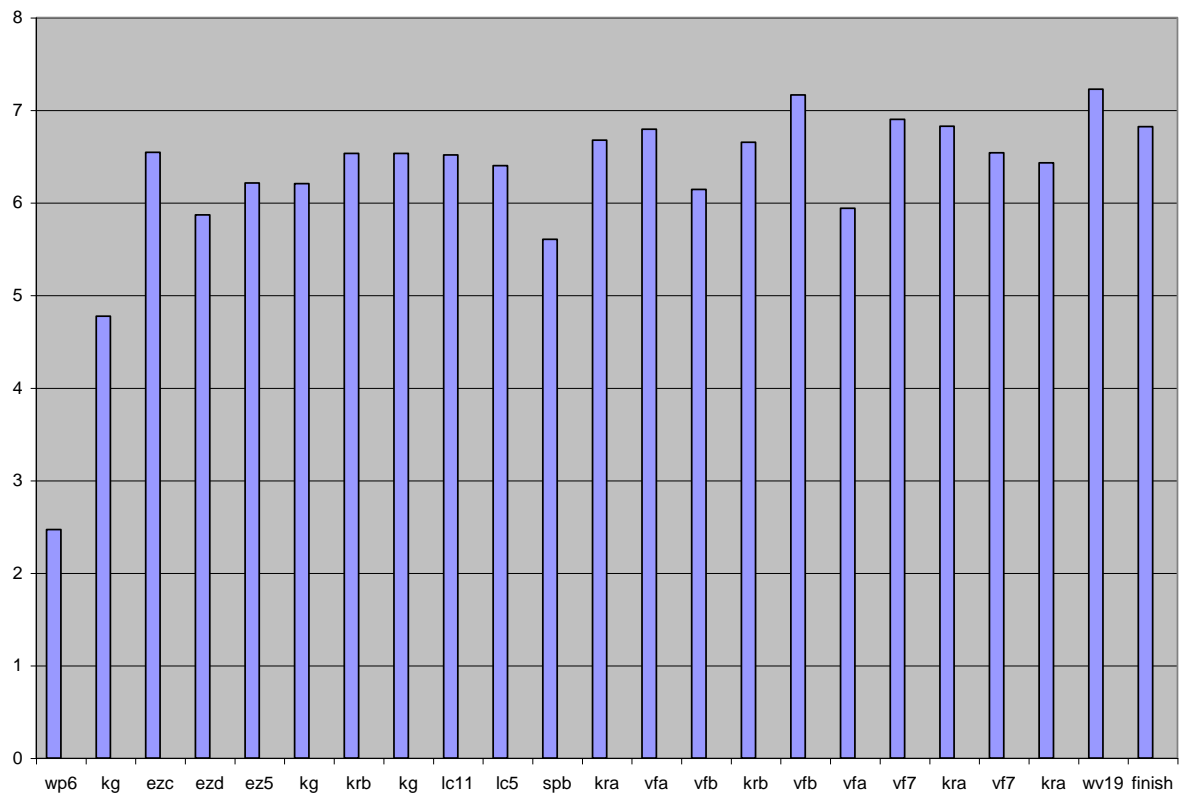
We liggen nog prima op schema qua finishtijd en we sturen heel ruim onder de lange rij schepen door. In goed gezelschap: de Jazz is er ook, en die krijgt later alle prijzen.....

Goed te zien in de grafiek: we sturen 180 ipv 195 in het begin om ruimte te krijgen onder alle schepen, na 10 minuten weer de juiste koers, dan toch maar weer omlaag (minuut 14-20) en vanaf minuut 31 dan toch maar naar de finish, ten koste van de snelheid met die schepen aan loef vanaf minuut 37

Finishtijd wordt 19:15:33, da's niet slecht.

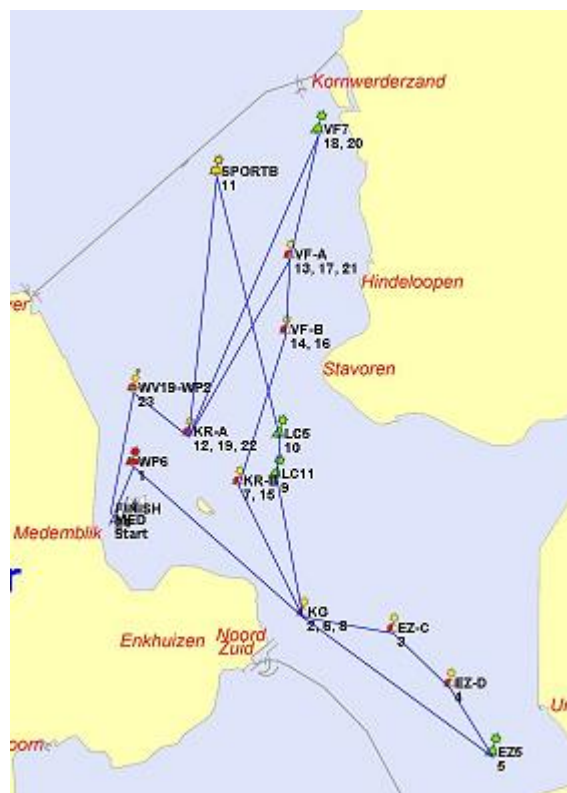


De gemiddelde snelheid gedurende elk van de rakken ziet er als volgt uit:

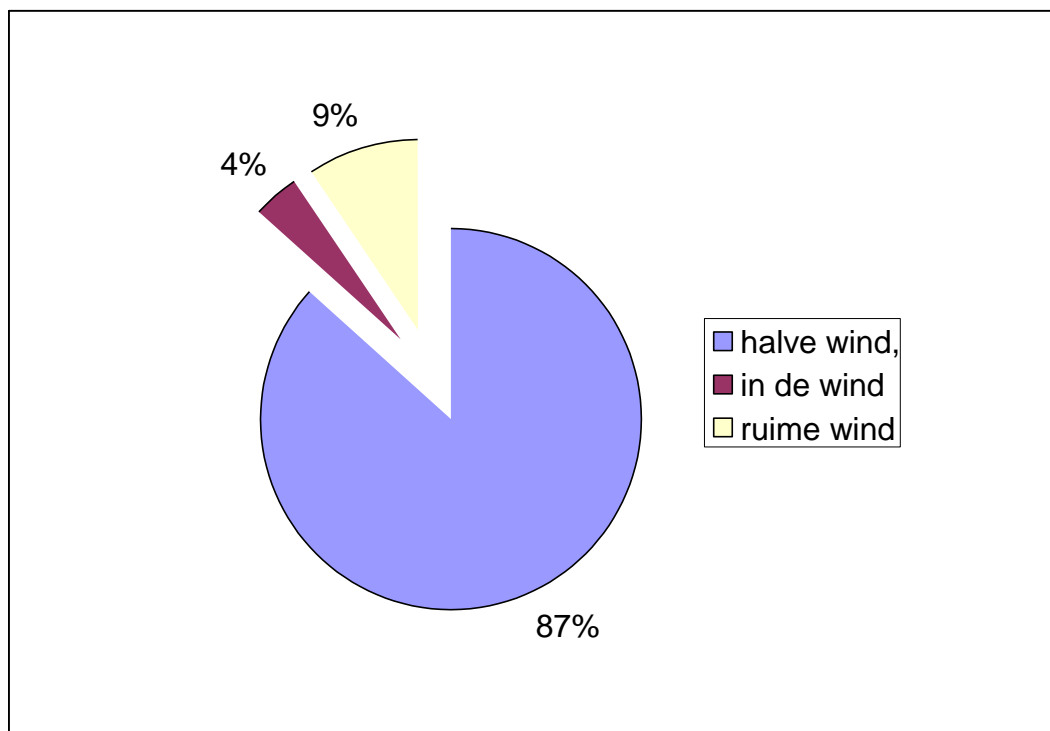


De windstijte bij de start in Medemblik is goed te zien....  
En het rak naar de Sport B was eigenlijk ietsje te ruim.

Een kaartje van onze route:



Tenslotte nog even de verdeling van de tijd over de verschillende koersen:



Je kan dus, als de wind draait en je goed plant, bijna 90% van de tijd rakken kiezen die de snelste vaart mogelijk maken. Dat is wel een verrassend groot percentage!

In totaal 148,47 mijl, goed voor een 4<sup>e</sup> plaats (later blijkt een 5<sup>e</sup> maar ik heb hier toch echt de 4<sup>e</sup> prijs staan) in de ORC3.

In de ORC2 eindigen de beste Medemblikkers als 14, 16 en 17<sup>e</sup>, in onze ORC3 is de volgende Medemblikker 25<sup>e</sup>, en in ORC4 is er een 20<sup>e</sup>.

De enige ORC1 starter in Medemblik heeft een *DSQB DSQO DSQR* aan zijn broek, ook een prestatie!

Geen goede startplaats dus, dat Medemblik deze keer. Maakt ons extra trots op onze 4<sup>e</sup> of 5<sup>e</sup> plaats, met een heel gewone boot, vol eten en drinken, 7 zware man/vrouw bemanning, en 7 jaar oude dacron zeilen.....

Thomas ten Kortenaar, Capolavoro

Email: [Thomas@capolavoro.nl](mailto:Thomas@capolavoro.nl)

Tactictool: [www.tactictool.com](http://www.tactictool.com)

Wingps: [www.stentec.nl](http://www.stentec.nl)

Rak: [home.hetnet.nl/~woudstra/](http://home.hetnet.nl/~woudstra/)

Spirit: [www.spirit-yacht.com](http://www.spirit-yacht.com)

Sailspeed: [www.watersportverbond.nl/](http://www.watersportverbond.nl/)

UGrib: [www.grib.us](http://www.grib.us)

Windguru: [www.windguru.cz](http://www.windguru.cz)