

De 24Uurs Race 2014: Life is what happens to you while you are busy making other plans.....!

Zoals meestal zijn wij niet van de risico's en grote gokken, maar we kiezen voor een degelijke strategie die tot een prijs kan leiden, al zal het, door het niet nemen van risico, niet zomaar de 1^e plek zijn.

Er zijn namelijk 2 soorten risiconemende deelnemers in de 24uurs:

- Degenen die risico's nemen en geluk hebben; die winnen de 1^e prijzen
- Degenen die risico's nemen en pech hebben..... daarvan zijn er meer dan van de eerste soort, en je hoort er nooit meer wat van!

Die keuze voor een zekere strategie wordt ingegeven door een paar zaken:

- de bemanning vaart nauwelijks samen en heeft niet heel veel wedstrijdervaring
- het wisselen van voorzeilen is niet zo simpel, dus 'even' op het Wad een voorzeil wisselen is al gauw een kwestie van een kwartier niet hard varen
- de boot moet de 130% genua erop hebben op halvewindse raken tot circa 20 kts wind, maar aan de wind is dat veel te veel. En wisselen... zie boven
- de 112m2 masttopspi is met weinig wind prima, maar vanaf 12 kts wind slechts te gebruiken op echt ruime koersen, vanaf 130 TWA. Met nog wat meer wind, zeg 20 kts, alleen recht voor de wind. Daar hebben we dus niet zoveel aan bij de 24uurs, een goed geschootte genua is sneller en levert veel minder helling.
- ORC3 was dit jaar een heel groot veld, 46 deelnemers. In 2013 maar 33, dus bijna 50% meer. Dat maakt de kans op een prijs een stuk kleiner.....

Eerst ingeschreven in de ORC3, met hetzelfde mooie nummer als vorig jaar: 111

En toen werd die ORC3 alsmaar voller, 46 boten, en begon het erop te lijken dat het weer, compleet onstabiel sinds Bertha, gewoon onstabiel zou blijven met westelijke wind van pakweg 15 kts, met veel vlagen en buien.

En 15++ kts is voor ons geen spi-weer: teveel helling, te weinig snelheid. Misschien een enkel rakje van 5 mijl spi-lol, maar de rest (23,5 uur) niet.

Dus op de laatste dag de inschrijving teruggetrokken en opnieuw ingeschreven in de ORC Zonder Spi. Wel dubbel betalen natuurlijk, plus boete voor laat inschrijven.

Dan is het commentaar niet van de lucht, dat wordt gezien als een soort klasse voor mensen die geen spi durven varen, een instapklasse voor beginners, van alles en nog wat hoor je dan. Maar voor ons is het varen er niet anders door: die spi staat er toch bijna nooit op, en eigenlijk wordt het nog lastiger: je kan zonder spi alleen echt halfwindse rakkens varen, want vanaf TWA 110 ga je echt een stuk te langzaam, en daar is zonder spi niets aan te doen.

De strategie van 'geen risico' en 'zonder spi' betekende op de eerste plaats dat we niet het zoute water op zouden gaan.

Daar krijg je onvermijdelijk rakkens die erg ruim zijn, je hebt dan wel 2 knoopjes stroom mee maar verliest er ook 2 a 3 omdat er geen spi op mag.

En daar komen nog een paar dingen bij:

- Wij gaan niet harder dan een ruime 7 kts. Om een compleet rondje te kunnen maken moesten we dan in Kornwerd starten, VFboei om, en meteen naar de sluis. De echte snelle boten (planeerders) kunnen een stuk later het Wad op, ze gaan soms 14 a 15 kts en hebben hun rondje haast te snel erop zitten, ze varen zich 'uit de stroom' als het ware. Wij niet, dus voor ons was het 'zo snel mogelijk na de start door de sluis'.
- En dat is geen goed idee als je verwacht dat er veel schepen in Kornwerd zullen starten, zeker niet als je in de ORC3 zit: dan is de sluis gevuld met alle snellere boten (ORC1 en 2, deels ORC3 en de Tocht die voor je start. Je ziet het al voor je: een half uur wachten op de 2^e schutting. We hebben nog gebeld met de sluis, hoeveel bootjes hij tegelijk kon hebben. De sluismeester dacht wel een stuk of 60, in beide sluisen tegelijk. Misschien had het gekund, misschien niet..... een paar krotters en schroters van de bruine vloot en het gaat mis.....
- Laatste risico: met onze snelheid zou het volledig benutten van eb, vloed en nog een eb betekenen dat de route naar de finish de kortste moest zijn: WV12, Sport-C, WV19, Finish. Er zou geen enkele reserve in zitten: te laat komen dreigt dan. Natuurlijk kun je eerder het Wad af, maar dan mis je ook het voordeel....

Niet het Wad op betekende meteen dat er op het IJsselmeer te weinig goede rakken zijn; we varen de hele tijd 7 kts (behalve bij windstilte) en dan zijn er 168 mijlen (7*24) op lekkere rakken nodig. Met de westenwind die voorspeld was zijn die er niet, en is dus een stuk Markermeer nodig om geen rottige rakken te hoeven varen.

Daarmee is de strategie bijna compleet: alleen de keuze van de startplaats nog.

Een paar dingen zijn dan belangrijk:

- Een korte afstand naar de verplichte eerste boei. Als de wind dan toch tegen zit duurt dat tenminste niet lang! Kort zijn Enk-Z, Volendam en Hindeloopen.
- Bij deze westenwind leek starten aan de oostwal (Lelystad, Urk, Lemmer, Staveren, Hindeloopen) niet zo gunstig: lagerwal, aan de wind...
- Één of twee maal door de Naviductsluis..... dus starten op Markermeer of IJsselmeer. De sluis (het Naviduct) is altijd goed voor een snelle schutting, maar die levert geen extra mijlen meer op met de nieuwe 1% vergoeding. Dat kan maar nét uit... . Die keuze (IJssel of Markermeer starten, dus 2 of 1 sluis) wilden we zo lang mogelijk uitstellen.
- De nieuwe startplaats Hoek van het IJ is interessant: je hebt dan een ruim 9 mijl lang rak dat je op een andere manier niet kan varen; het kan alleen na de start. Die 9 mijl is een flink eind, goed voor ruim 5% van onze maximale afstand. Als je dat stuk snel kan varen is dat heel mooi meegenomen! Maar het risico is ook dat het een langzaam rak wordt (ZW-wind zonder spi... 9 mijl lang... slecht idee). Niet doen dus.

Eigenlijk zijn er maar 2 startplaatsen die aan alle criteria voldoet: Enkhuizen (en dan Noord of Zuid), en Volendam.

Het eerste rak bij Noord-starten is dan naar de KG, iets meer dan 1,3 mijl lang. Aan de zuidkant gaat het naar de KG29-BR2, 0,5 mijl lang. Volendam is 0,6 mijl, ook prima.

Wij dus vrijdagmiddag uit Medemblik richting Enkhuizen, veel wind, veel regen, maar niet de beloofde WZW wind. Wel veel zuidelijker, soms wat ZO zelfs.

Even rustig eten in de Compagnieshaven, en de laatste Noorse Gribfiles ophalen. Daar bleek uit dat de voorspelling voor Marken flink naar beneden was bijgesteld: 4 a 5 kts minder dan op het IJsselmeer. Een lelijk dilemma..... die rakken niet doen op Marken kon leiden tot te weinig goede rakken op IJsselmeer, maar aan de andere kant, weinig wind, ook niet goed.

Besloten Enk-N te starten, want eventueel naar Marken gaan zou later altijd nog kunnen, als zou blijken dat we die rakken nodig hadden. Toen wisten we nog niet dat we ruim een uur zouden gaan stilliggen op zaterdag.....

De start was niet druk, maar wel een flink wat bekende boten die normaal hoog in de uitslagen kunnen staan. Dat geeft vertrouwen.

De start zelf was halve wind, en dan een flinke mijl ruime wind naar de KG: precies op het startschot weg, zonder spi. Vrijwel alle andere boten gingen met spi, en die konden hun start dus minder makkelijk timen dan wij, en we lagen dus meteen vooraan. In zo'n veldje met elkaar afdekkende schepen ga je zonder spi net zo hard als de rest, en we kwamen dus voor menig schip mét spi aan bij de KG. Leuk wel, zo zonder spi. Je kan ook veel sneller oploeven bij de boei!

En dus vaar je gewoon zonder spi vooraan, en achter je zie je dit:



In 2012 hebben we voor het eerst de windvoorspelling van de Noorse weerdienst gebruikt. Die gebruiken hetzelfde model (Hirlam) als het KNMI, maar ze zijn ook zo vriendelijk die data aan te bieden voor download. Het bleek in 2012 en 2013 een prima voorspelling, stukken beter dan de GFS- en WRF-modellen van de guru en de finder.....

Dus ook dit jaar weer de Noorse Hirlam-gegevens gebruikt, af en toe aangevuld met de KNMI-voorspellingen. Die laatste, de KNMI Grib-files hebben 2 nadelen:

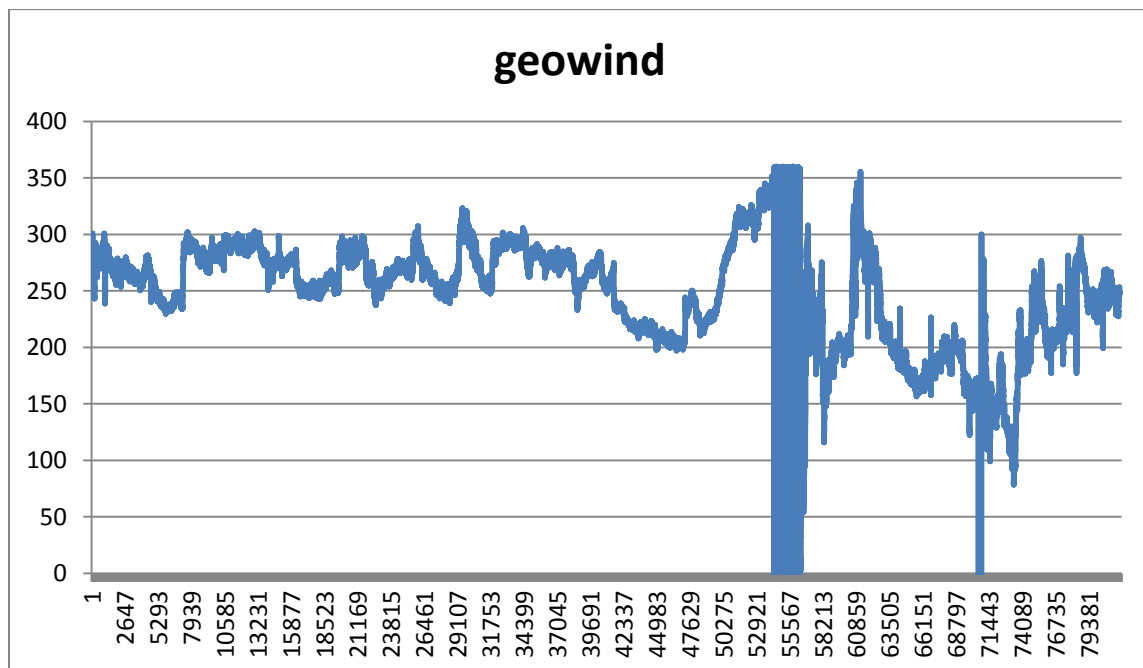
- Ze zijn alleen te bekijken met WinGPS Voyager, en dan alleen voor de positie waar je (toevallig) bent
- De updates zijn minder frequent (om de 6 uur) dan de Noorse, die om de 3 uur beschikbaar komen.

Met een XS4all-dongeltje met sim-kaart erin aan de PC konden we onderweg steeds verse Noorse files van 13 Mb ophalen. Dat helpt, hoewel de verschillen erg klein zijn: een half knoopje meer of minder, uit een 5 graden andere richting.

Onderweg heeft de PC (Tactictool) de hele reis de wind gemeten, elke seconde een logrecord, en achteraf weten we dus precies hoe hard het uit welke richting heeft gewaaid.

Dat ziet er zo uit:

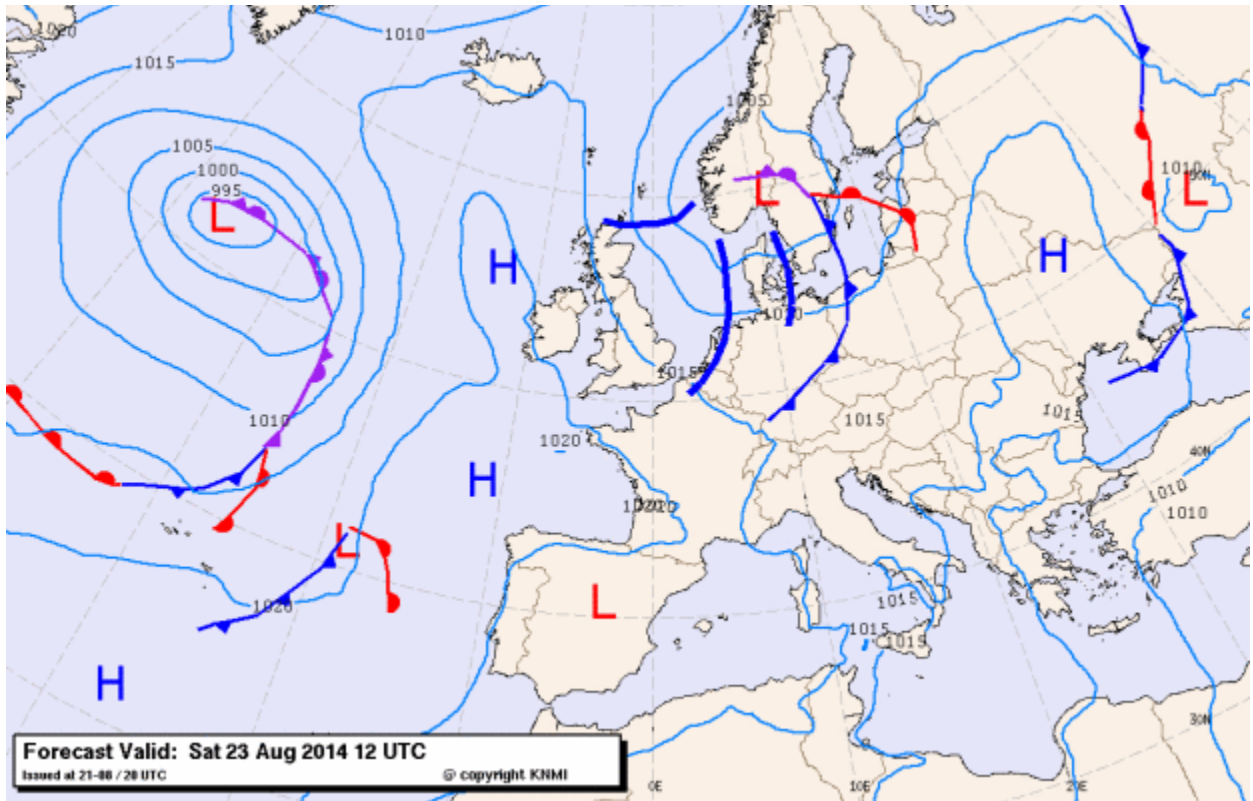
De windrichting: op de Y-as de windrichting, op de X-as seconden na de start (24 uur dus)



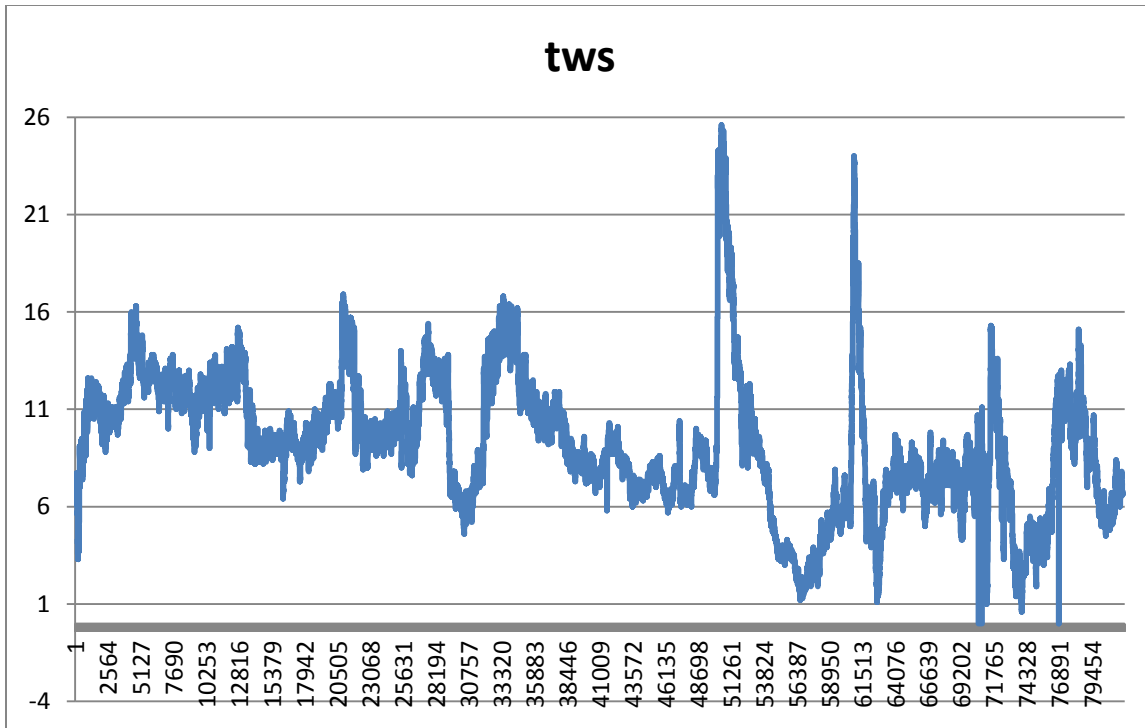
De avond en nacht houdt de wind zich keurig aan de Noorse voorspelling, en ook de draai naar zuid in de ochtend was ongeveer voorspeld.

Maar vanaf seconde 50.000 (rond 0900u in de ochtend) gebeuren er niet-voorspelde dingen. De wind ruimt helemaal naar Noord, gaat dan via Zuid naar Oost, weer even Noord, dan Zuidoost, Noord, Oost en aan het eind weer Zuidwest tot zelfs Noordwest. Allemaal het gevolg van de trog met later de buien.

Die was wel op de weerkaart te zien; dit is de kaart van 12UTC op zaterdag, dus 1400u lokaal. Te zien is dat de trog (dikke blauwe lijn) dan al oostelijk van het IJsselmeer ligt, dus tussen 1000 en 1300u is hij zo ongeveer overgekomen. Dat is de periode dat de wind van Zuid naar Noord gaat (seconde 48.000 tot 57.000).



Ook de windsnelheid is interessant. Ook hier goed volgens de voorspelling, totdat de eerste bui losbarst, rond half 10 in de ochtend. Wij deden toen Sport-C naar Sport-D, officieel halve wind, maar door de bui werd dat heel ruim, bijna voor de wind, en een boel kts. De bootjes die dachten halve wind de andere kant op te gaan (Sport D naar C) hadden het slecht, net niet bezeild en veel kts!



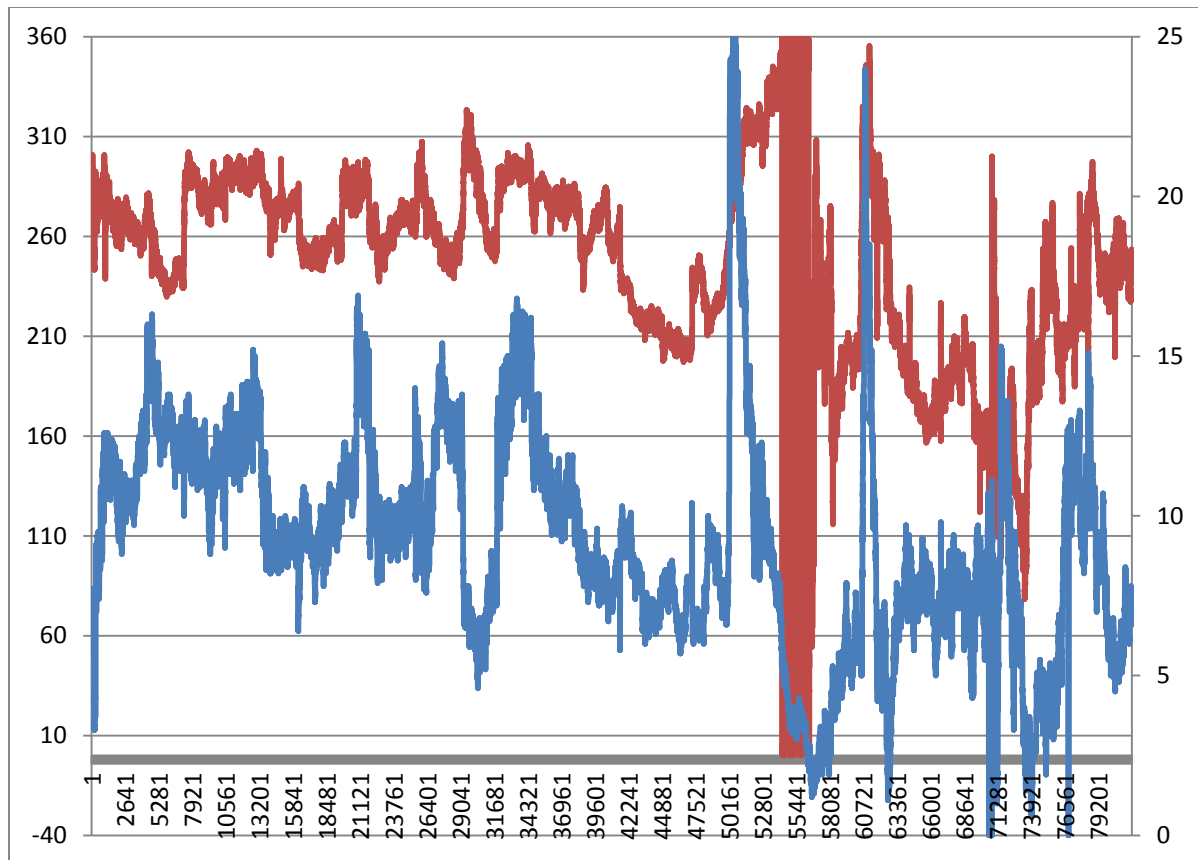
De toename van 6 naar 26 kts (sec 50.000, dus vlak voor 09u) vindt plaats over een periode van 350 seconden, dus een minuut of 6. Niet een hele snelle felle bui, maar een doorgaande toename. Het duurt ook veel langer dan een normale bui, namelijk 3000 seconden, ofwel zo'n 50 minuten, totdat de wind weer op het nivo van voor de bui terug is.

Het is ook tijdens deze periode van 50 minuten dat de wind ruimt van ZZW naar Noord.

Wij hadden het op dat rak Sport C naar Sport D lekker ruim, met 26 kts is dat wel lekker:



Met beide gegevens, TWS en Geowind, in 1 grafiek is het nog beter te zien: blauw de TWS, rechter as, roodbruin de Geowind, linker as:



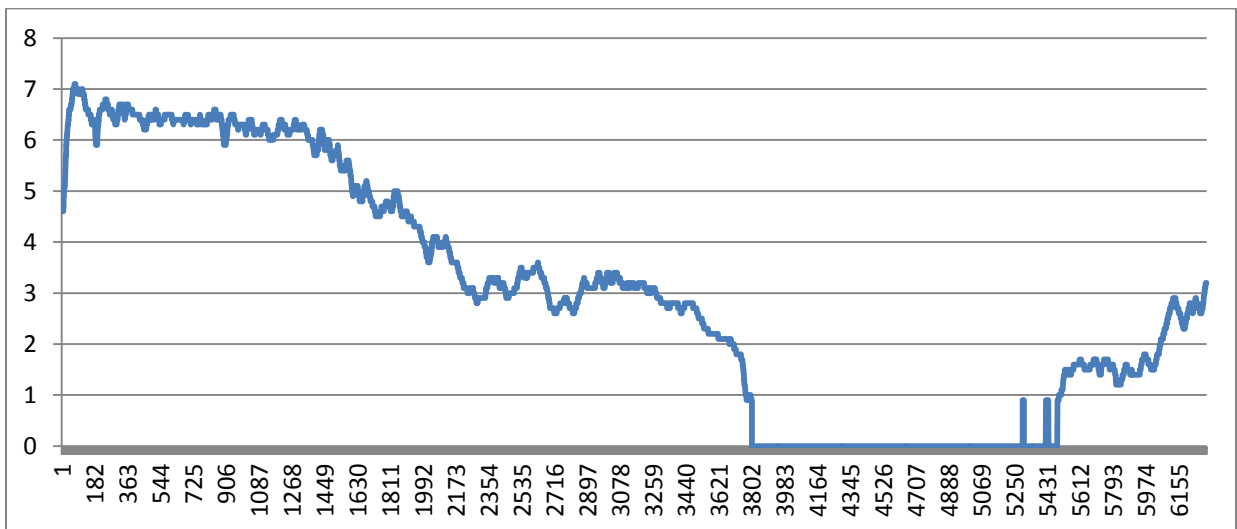
In dit plaatje valt ook ineens op dat de wind vanaf sec 35.000 (dus 05 u in de ochtend) ruimt van WNW naar Z en tegelijk afneemt van 16 kts naar 6 kts..... tijdens de wedstrijd merk je beide (draai en afname) wel op, maar in zo'n plaatje is het wel erg duidelijk. Een ramp was het niet, 6 kts is ook nog lekker varen, en de richting, ach, daar kies je de goede rakken bij.

Na de eerste bui, seconde 51.000 en verder, houdt de wind het helemaal voor gezien na sec 56.000. Het was 0 kts, 1 kts, 2 kts van de andere kant, 0 kts. Met wat wrikken konden we de boeg naar de boei laten wijzen (die lag al vlakbij) maar voortgang was er niet. Wij probeerden toen van de KG naar de SBA te zeilen.... We hebben hem een half uur voor ons zien liggen, en eindelijk, eindelijk kwam hij dichterbij! Gemiddelde snelheid over het rakje KG-SBA was 2,6 kts, vooral door dat ruim een half uur stilliggen....

De SB A vlakbij maar onbereikbaar:



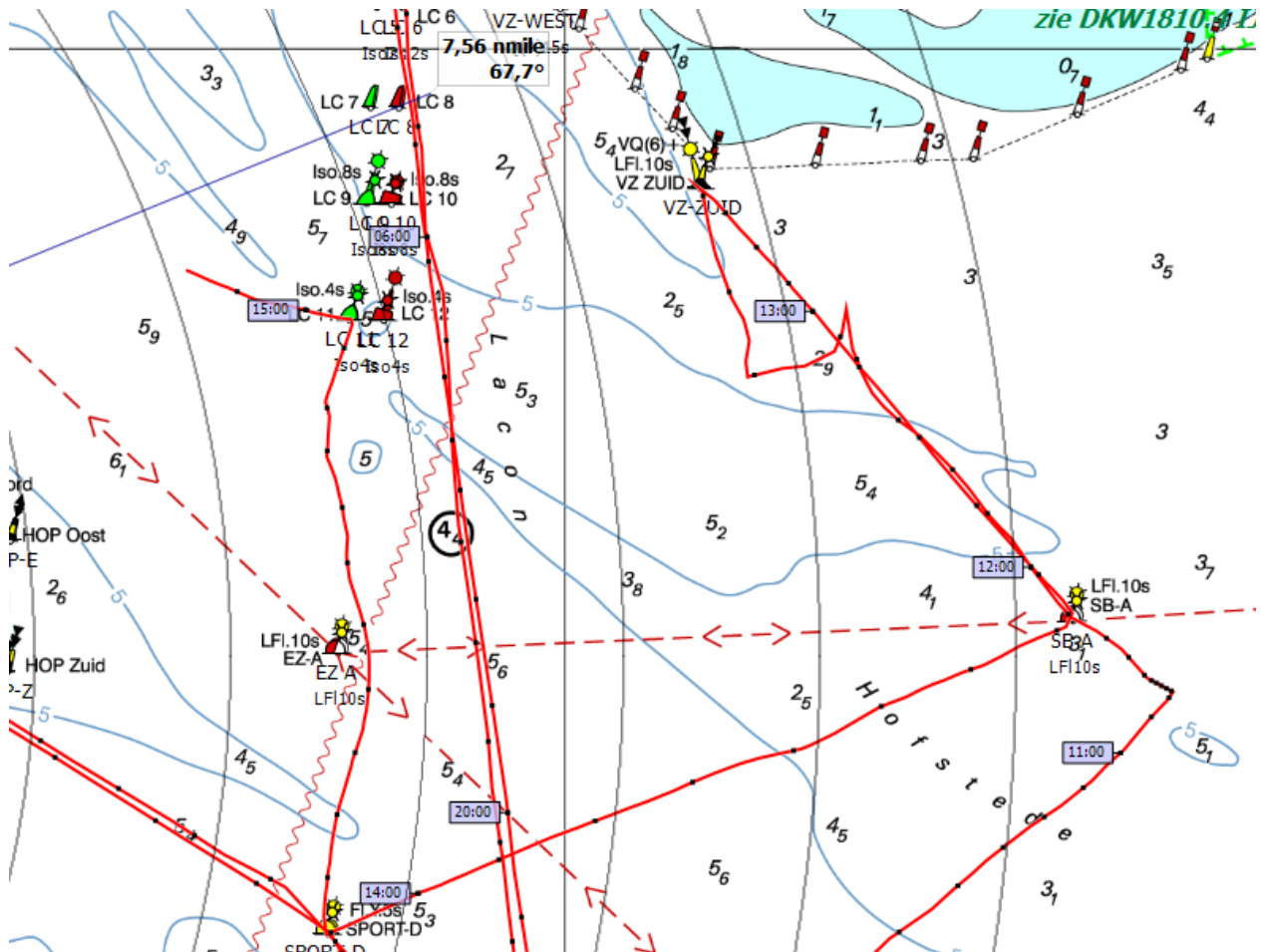
De snelheid over dat rakje:



Een tweede bui waarbij de wind toeneemt naar 24 kts en ruimt naar Noord is er om 61.000 sec, dat is 17 uur na de start, dus om een uur of half 1 op zaterdag. Duurt een stuk korter dan de vorige, maar wel hetzelfde patroon. Ineens was het aan de wind van de

SBA naar de VZ-Zuid. Reven dus en de grote genua een eind inrollen.... Ook na deze bui volgt een stukje van (vrijwel) windstilte: wind zakt in tot ca 1 kts op sec 62.500 En wij gingen weer naar de doomed SBA, met 3 kts speed gemiddeld.....

De track van deze rakjes is wel grappig...

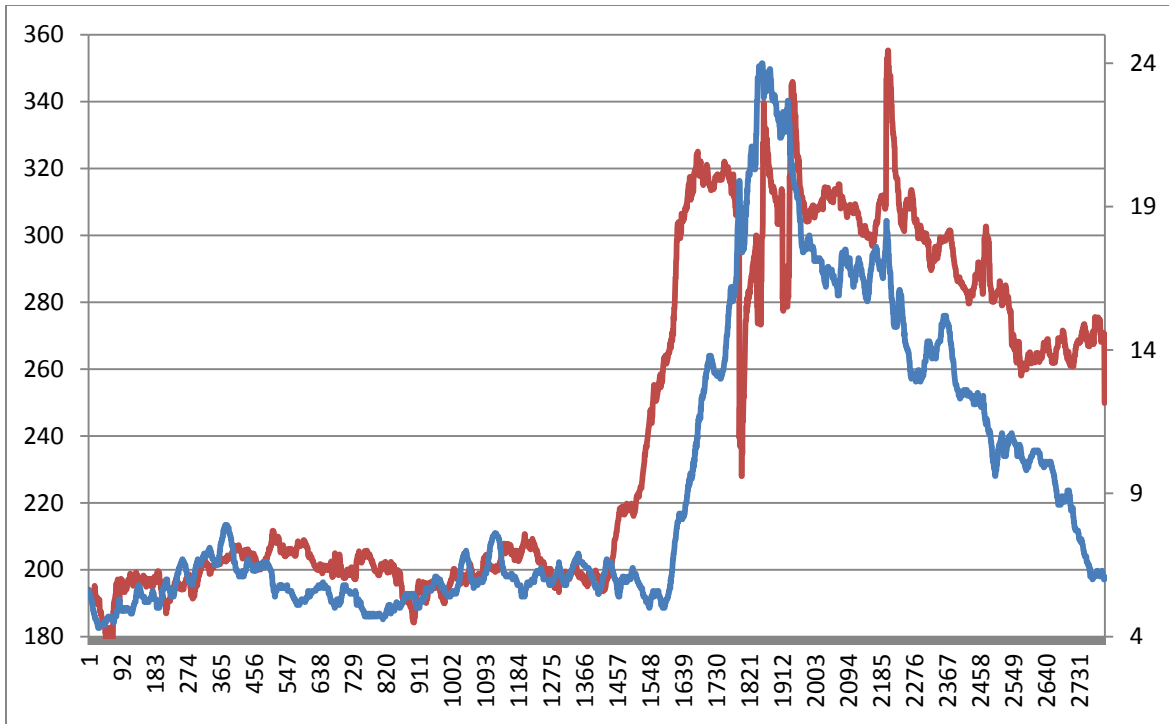


Rechts-onder de windstilte voor de SB A. De zwarte puntjes zijn 5-minuten intervallen, dus de snelheid was er echt wel uit. Ook dat slagje naar de boei was niet gepland....

Onderweg van de SB A naar de VZ Zuid ook een paar interessante slingers in de koers, ZO van de VZ-Zuid.

De wind ging van Zuid naar Noord en van 4 naar 24 kts: (blauw de windsnelheid, rechter as, roodbruin de geowind, linker as, draaiend van Z naar N in 10 minuten).

Zoiets vraagt op het deels oprollen van de genua, en een rijfe in het grootzeil.....



Niet veel later, onderweg van Sport-D naar LC11, kwam de inmiddels bekende shelf cloud ook bij ons op bezoek. Het was ongeveer om half 3.



En op het volgende rak, LC11 naar de KR A, kwam er van alles uit de lucht. Er lag een pak hagel op de boot, het onweer was heel dichtbij, binnen 1 seconde tussen flits en boem, dus 300 meter.

Erger was dat door al die veldsterkte in de lucht de computer ermee ophield, (geen navigatie, geen performance, geen RAK meer!) en alle instrumenten niet meer links of rechtsaf wilden. De relais-schakelaars (zekeringen) op het schakelpaneel wilden ook niets meer aan of uit schakelen. Moet een imposant aantal Volts per meter geweest zijn, in de lucht. Je haren gingen er nog net niet van overeind staan. Het heeft een half uurtje geduurd om alles weer werkend te krijgen. Gelukkig geen blijvende schade.

Op de track is het linksboven te zien, waar na 15:00 de track uitvalt, de rode lijn stopt ermee.... Links van de LC11.

Ook op dit rak winddraai van 120 graden, en 12 kts toe- en afnames...

Op dat moment, zo'n beetje bij de KR-A, leek de veiligste route om naar de WV19 te gaan en dan naar de finish. Dan zouden we weliswaar een half uur te vroeg zijn, maar het de totaal onvoorspelbare wind van deze middag leek dat niet onverstandig.

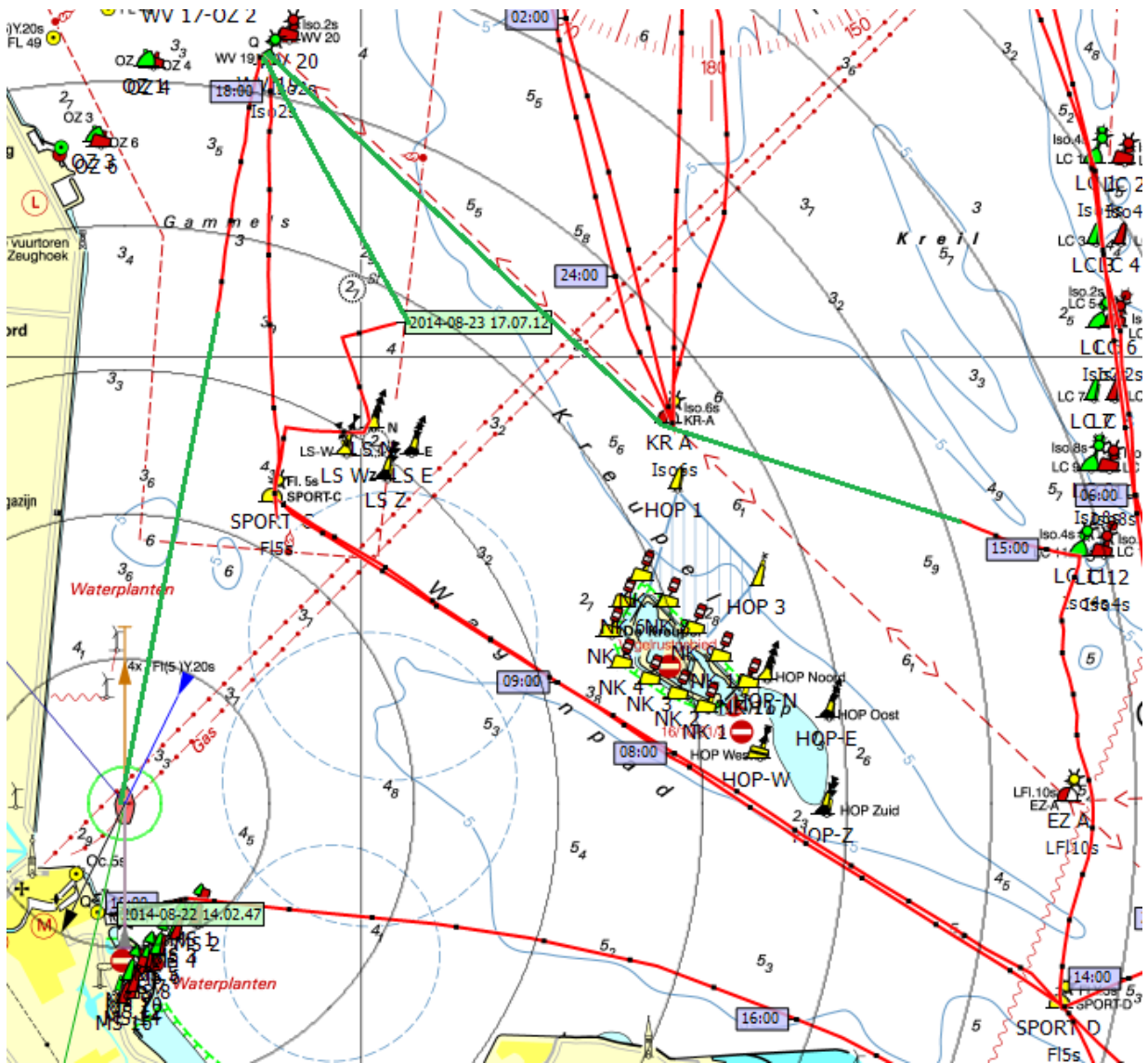
Op naar de WV19 dus. Met achter de hand een uitstapje op-en-neer WV19-Sport C-WV19.

Bij de WV19 woei het inmiddels erg gunstig: NW, met 14 kts.

Daardoor zouden we wel erg vroeg bij de finish komen, ca 1 uur te weinig varen.

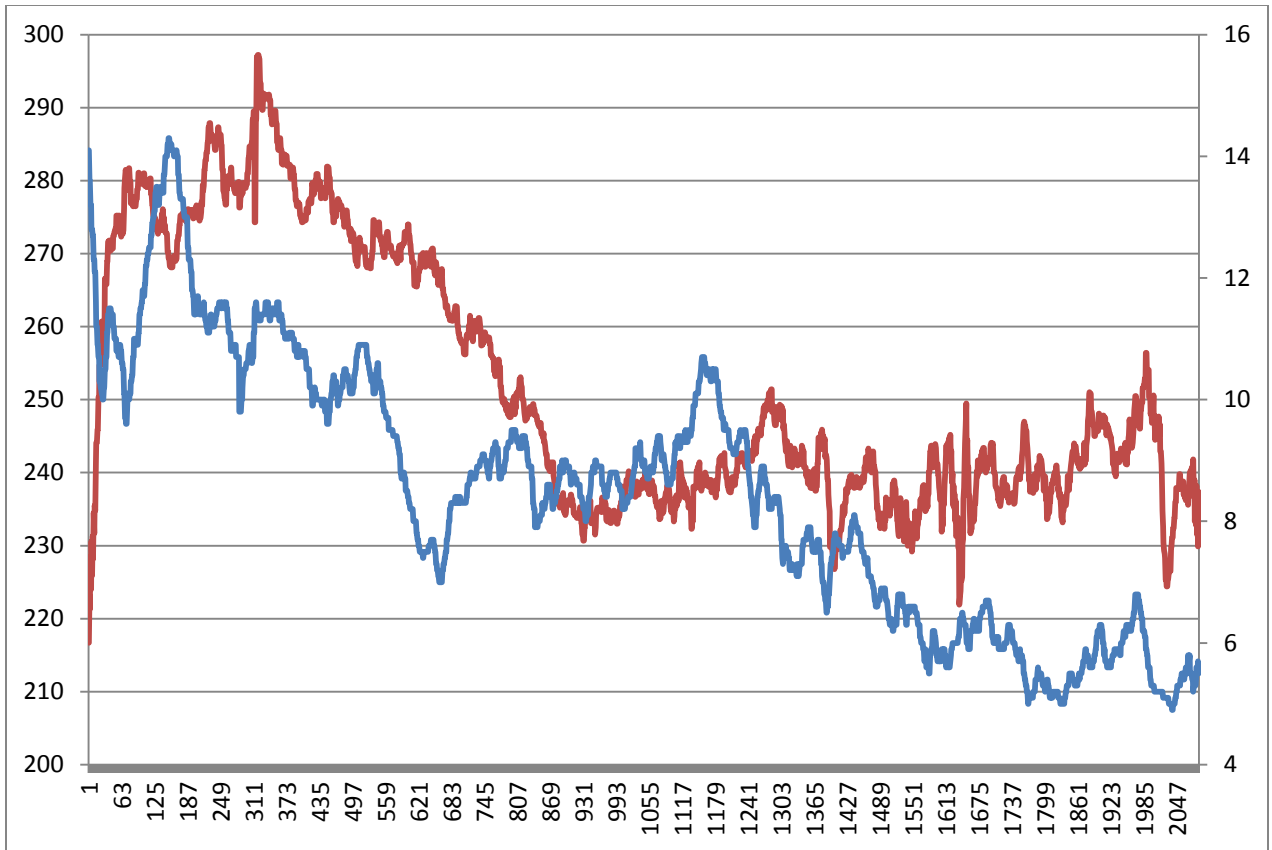
Het uitstapje Sport C werd interessant, met dien verstande dat als het tegenviel de die Sport C gewoon zouden kunnen overslaan en alsnog direct WV19-Finish zouden varen.

Het werd kruisen naar de Sport C, maar wel met voldoende wind. De track die door de electriciteit in de lucht niet meer werd vastgelegd is hier in groen ingevuld waar hij ontbrak: LC11 –WV19 – KR A, en dan kruisen naar de Sport C. Je ziet (in rood) de slagen van richting veranderen door de weer van ZW naar W draaiende wind:



De finishtijd leek 19:06 te worden op dat moment, keurig eigenlijk.

Maar eenmaal bij de Sport C begin de wind weer af te nemen (en te draaien natuurlijk). De grafiek laat zien (roodbruin) dat de wind van NW naar ZW gaat (290 naar 235) en afneemt naar (in blauw) 5 a 6 kts, in een periode van ca 20 minuten. Toch leek op tijd de finish halen (19:09 op dat moment de voorspelling) nog haalbaar.

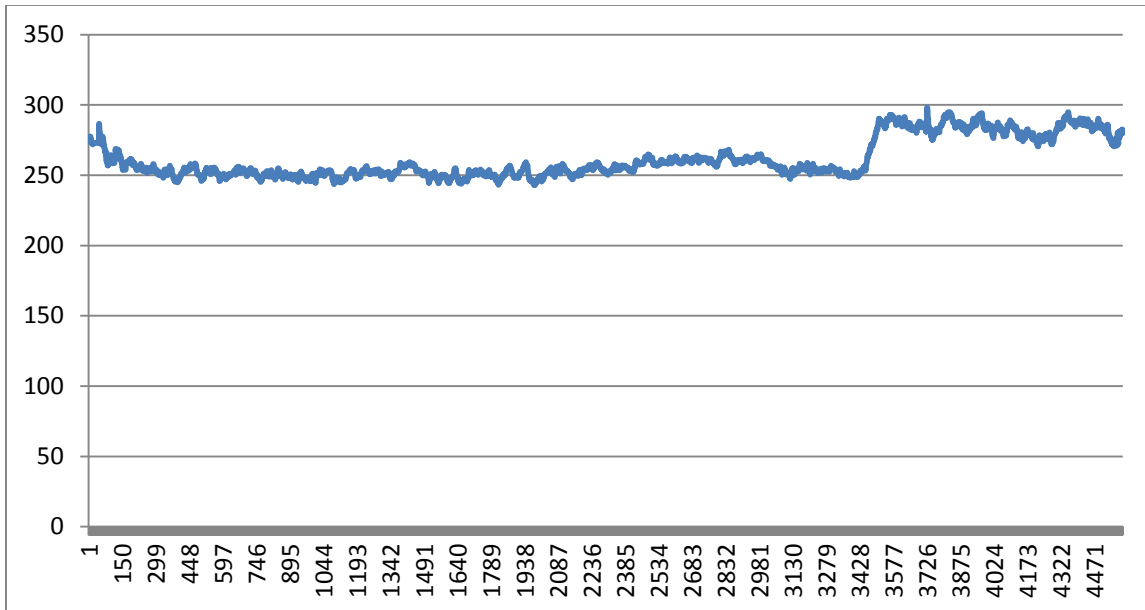


Vanaf de WV19 naar de finish was aan de wind, soms hoog, soms iets ruimer, met wind tussen 3 en 6 kts. Vlak bij de finish nog een klein slagje (50 meter) en om 19:25 over de lijn, 10 minuten te laat, 1,73 strafmijl, blijkt later. De wind was toch weer een paar kts minder dan verwacht....

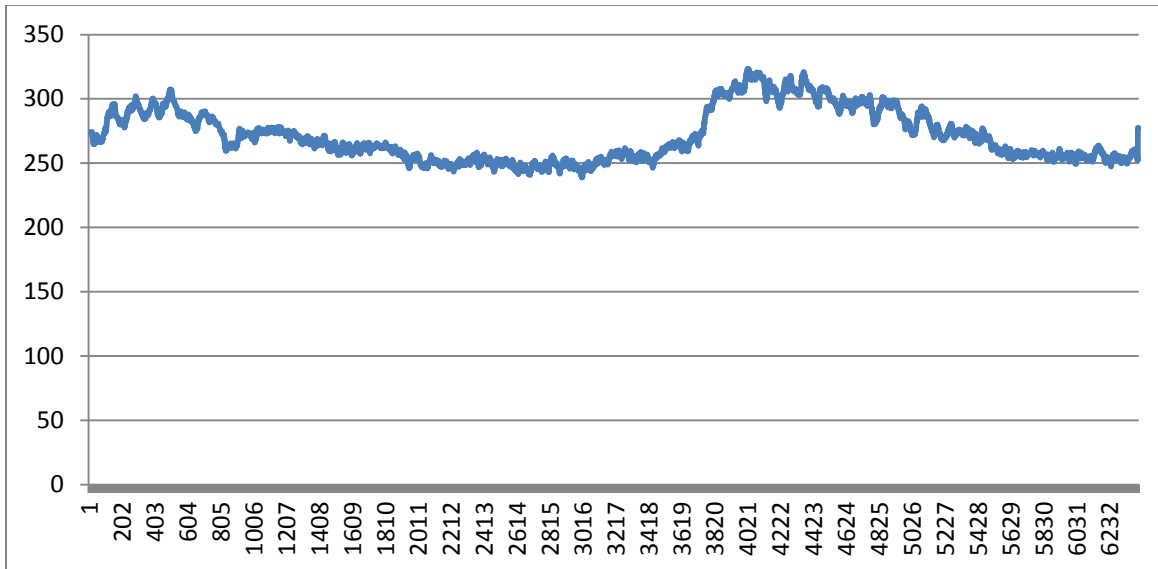
Even terug naar de periode dat de wind nog ‘normaal’ was: de avond en nacht. Toen zijn we 3 maal naar de Afsluitdijk gezeild, 2 maal naar de Sport B (vanaf de KR A en vanaf de LC 1) en eenmaal naar de Sport A, vanaf de KR A. Evenals voorgaande jaren viel steeds weer op dat de wind in het noorden (pal Oost van Den Oever) een stuk ruimde, dus noordelijker werd. Dat is eigenlijk iets waar je, met westenwind, de klok wel op gelijk kan zetten, het verschijnsel is er altijd weer. Zal wel een invloed van het land van de Kop van NH zijn.

Deze keer is het goed gelogd, van elk van de 3 rakken een plaatje:

KR A naar Sport A: de wind ruimt 40 graden na 1 uur, dus ruim 6 mijl noord van de KR A

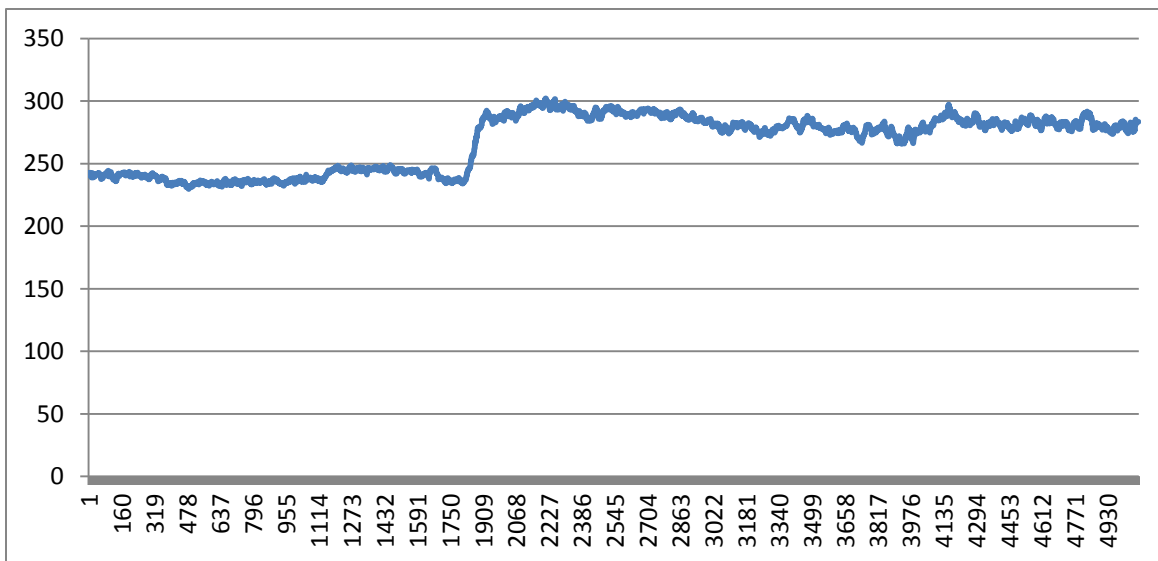


KR A naar Sport B: de wind ruimt alweer na 1 uur. 260 naar 310, dus 50 graden. De Sport B ligt een paar mijl noordelijker dan de Sport A; verderop in het rak draait de wind weer terug naar 260, kennelijk is de verstoring door Noord-Holland daar alweer voorbij.



Als laatste de LC 1 naar Sport B: ook hier de ruiming, al na een half uurtje varen naar het noorden, van 250 naar 310 graden.

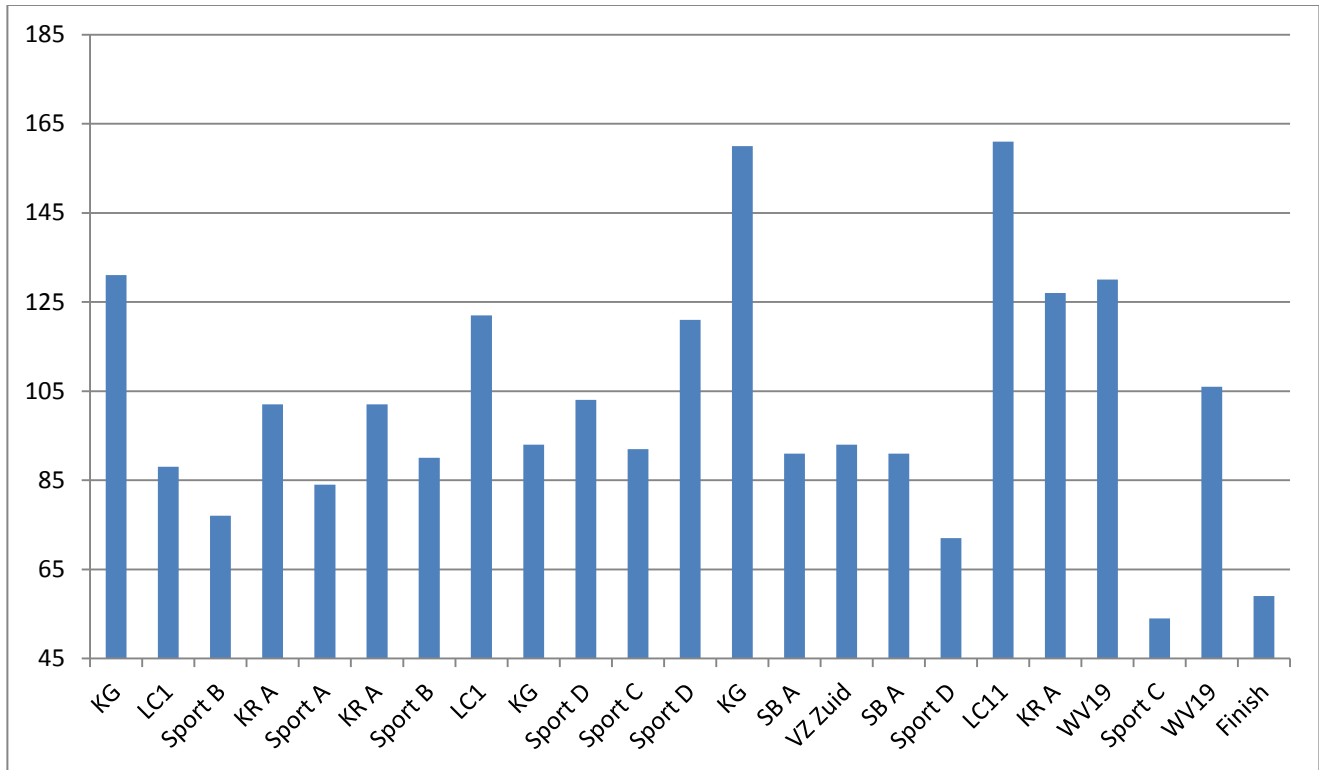
De ruiming begint eerder omdat de LC 1 noordelijker ligt dan de KR A.



Dit fenomeen is vaak waar te nemen. Het is lastig omdat het rak naar het noorden een kleinere TWA vraagt dan je eigenlijk wil, en dan is de terugweg ook nog eens ruimer dan je zou willen. Dat kost heen en terug snelheid.

Tenslotte nog wat cijfers per rak.

Eerst maar even de gemiddelde TWA per rak:



Opvallend: we kiezen natuurlijk alleen rakken tussen de 80 en 100 TWA. Na afloop blijken ze toch regelmatig anders te zijn geweest: naar de Sport B, Sport A en Sport B zijn TWA 70 a 80: het resultaat van de net genoemde ruiming van de wind in het noorden.

De erop volgende rakken terug (naar KR A, KR A en LC 1) zijn te ruim, gevolg van hetzelfde fenomeen.

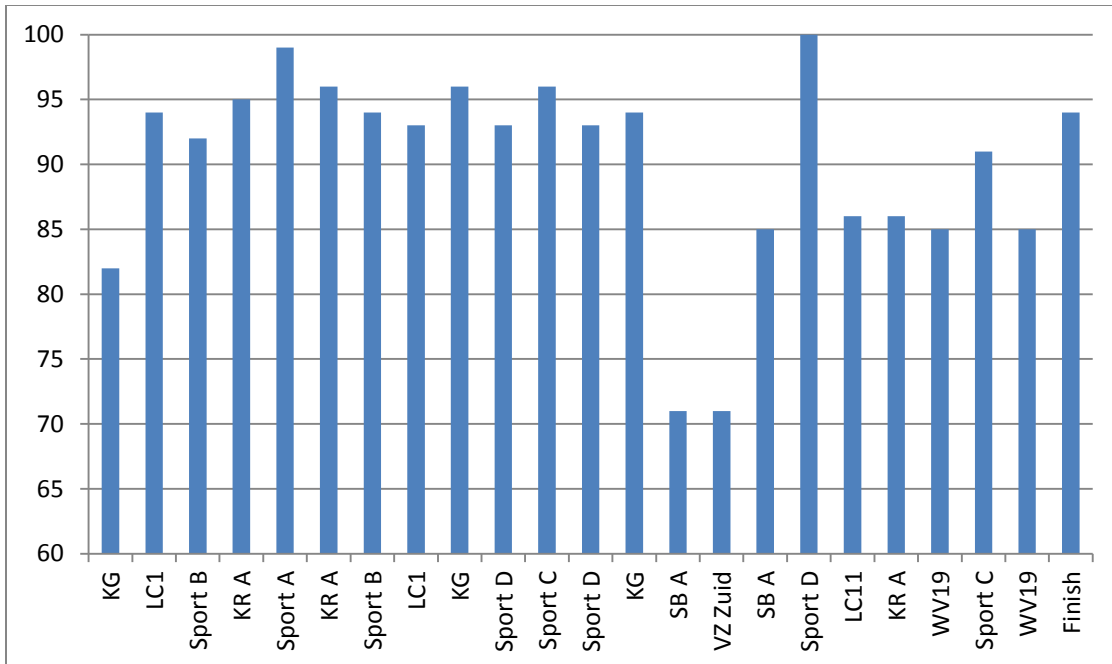
Dan het rak naar de KG, net rechts van het midden: TWA 160. Helemaal het gevolg van de wind die ineens naar NW ging, bij de eerste bui, 09u.

Sport D naar LC 11 is bewust heel ruim gekozen, om daarna weer meer mogelijkheden te hebben. Zonder spi is dat afzien, maar het moest even...

Dan kruisen van WV19 naar de Sport C (alternatief was om veel te vroeg binnen te komen) en tenslotte aan de wind naar de finish, onvermijdelijk.

Al met al geen optimaal patroon met alles TWA 90, maar het is niet anders.

Tenslotte de performance tegen de polar. Voor het varen zonder spi was de polar op het gevoel aangepast, maar helemaal goed was hij vast niet.

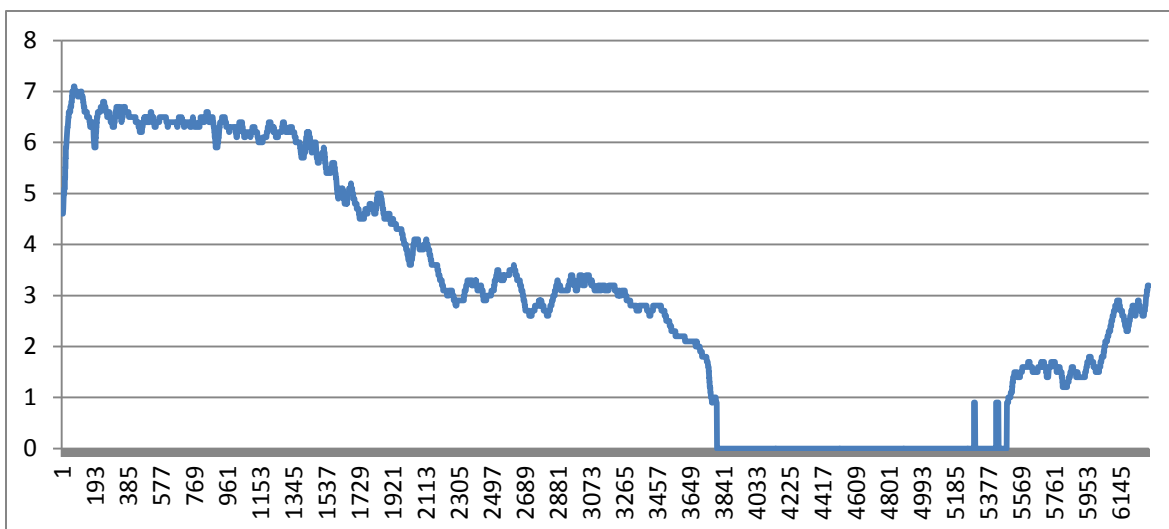


Startrak naar de KG is vuile wind en afdekking, dus dat is niet zo erg, bovendien maar 1 mijl lang.

Dan gaat het een hele tijd goed, totdat van de KG naar de SB A de wind wegvalt en draait en wegvalt en....

Dat gebeurt dan ook nog een keer naar de VZ Zuid, en daarna is het pakweg 85%. Valt nog mee gezien de uiterst variabele wind, met alle bijbehorende shifts.

Nog even de snelheid op het meest dramatische rakje, van KG naar SB A, gewoon omdat het kan:



Alles bij elkaar toch een wonder dat we om 19:25 over de finish gingen, met de 2^e prijs in de ORC zonder spi.

Dat varen zonder spi is eigenlijk lastiger dan met, want er waren deze race veel momenten met uiterst weinig wind waar een spi flink wat meer snelheid had kunnen opleveren. Ook de keuze van de rakken is lastiger, want er is gewoon een kleinere keus uit snelle rakken. Aan de andere kant, met spi overvallen worden door 26 kts buien is ook geen lolletje, en 46 concurrenten in de ORC3 is ook een uitdaging. Volgende keer met of zonder, dat zien we dan wel weer!

Dank aan Michel, Alfred, Erik, Vernon, en Arent voor hun inspanningen!

Capolavoro@xs4all.nl

Boot: Spirit 36 S

Zeilen: North 2013, Soft Norlam, 130% genua, grootzeil. Geen spi!

Software: WinGPS Voyager, RAK24U, Tactictool, ZyGrib

