

De 24Uurs Race 2015: Stomme stickers.....



Vorig jaar, na lang wikken en wegen, hebben we besloten de ORC zonder spi te doen. Die klasse is een stuk kleiner dan de ORC3; dat verhoogt (opportunistisch als we zijn) de kans op een prijs. Maar zonder spi is ook lastiger; ruimere rakken zijn echt langzaam, en er zijn dus minder ideale ware-windhoeken. Voor het totaal aantal mijlen is er niet zoveel verschil; de ervaring heeft geleerd dat we maximaal iets tussen de 5 en 10 mijl met spi hebben gevaren in vorige edities. Als je bijvoorbeeld 7 mijl lang 7 kts met spi vaart ipv 6 kts zonder dan heb je met spi in totaal in 24 uur 1 mijl meer gevaren. Niet de moeite..... In 2014 de 2^e prijs, achter de J110 Jazara. Dus het doel voor 2015 is ook duidelijk: de Duitsers op de Jazara verslaan! En dan dus met een 1^e plaats, want veel andere concurrentie is er niet in deze kleine klasse. (ja, opportunistisch ;-)

Verder willen we te grote risico's uitsluiten. Liever de zekerheid van een goede klassering dan een wilde gok voor de 1^e plaats. 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 opkruisen en een voorzeil wisselen is al gauw een kwestie van een kwartier niet hard varen
- de boot móet voor voldoende snelheid 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 strategie van 'geen groot risico' en 'zonder spi' betekende deze editie van de 24uurs het volgende:

- Een heel rondje eilanden zit er niet in zonder spi; teveel rakken zouden te langzaam worden, en kruisen met 130% genua langs de Pollendam of in de Boontjes is ook niet onze hobby. Bovendien is het te langzaam.
- Wij gaan niet harder dan een ruime 7 kts. Om een compleet rondje te kunnen maken moesten we dan in Kornwerd of Hindeloopen starten, en vrijwel 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 zou het 'zo snel mogelijk na de start door de sluis' worden. Vanaf Hindeloopen is Den Oever ook een goed te bereiken sluis, overigens.
- Kornwerd heeft tijdelijk maar 1 brug (in de A7) in gebruik. Als het dan een beetje druk is gaat de brug dicht tussen uitgaande en inkomende schepen: kwartier extra wachttijd. In geen geval door Kornwerd dus, niet vrijdagavond en zeker niet zaterdag op HW midden op de dag tussen de Bruine Krotters en Wrakkers. Teveel risico.
- Met de windverwachting van ZW-achtig voor de nacht was een tochtje vanuit Den Oever naar de M15W2 of, als het meezit, de T6VH1 zeker een optie.

- Markermeer leek minder wind te hebben dan het noorden. IJsselmeer starten dus.

Daarmee is de strategie bijna compleet: IJsselmeer, mogelijk Den Oever eruit voor een heen- en weertje naar Texel, misschien zelfs de SGboei. Blijft 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 in het noorden Den Oever, Medemblik en Hindeloopen.
- Medemblik is tegenwoordig, na de verplaatsing van de Sport C, een aantrekkelijk kort 1^e rak van 1,54 mijl, ipv de vroegere 5,4 naar de KR9 en later 4,5 naar de KRA. Iets om te onthouden.
- Bij deze zuid tot zuidwestenwind leek starten aan de oostwal toch wel een optie. (Hindeloopen!) . Heeft het voordeel dat je met een goede timing via een paar rakken in Kornwerd (liever niet) en Den Oever kan zijn op de juiste tijden voor een zout uitstapje.

Dus wordt het Hindeloopen; iets minder ver varen vanaf Medemblik, en even lekker rustig liggen en eten voor de start, in Workum, buiten de drukte van Hindeloopen. Spaghetti!



De start was niet druk, en ook erg weinig bekende boten die normaal hoog in de uitslagen kunnen staan. Dat is dan weer even schrikken: waarom is hier niemand??

De start zelf was halve wind, en dan een 0,2 mijl naar de H2W1: dat is zo kort dat het ook met weinig starters meteen een gevecht is bij de boei, inclusief een aanvaring vlak voor ons in de eerste minuut van 1440 minuten. Beetje dom van die bootjes.



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, 2013 en 2014 een prima voorspelling, stukken beter dan de GFS- en WRF-modellen van de guru en de finder.....

Dit jaar een nieuwe grote verbetering en vernieuwing in de windvoorspellingen. Het KNMI gebruikt sinds enige tijd een nieuw model, Harmonie. De gribfiles daaruit waren alleen beschikbaar via WinGPS, maar in 2015 is dat opgehouden. Dankzij de EU geeft het KNMI tegenwoordig gratis toegang tot de 'basisgegevens', en daar vallen ook de gribfiles onder.

De meeste andere modellen werken voor ons gebied (west-europa) met een grid van 15 bij 15 mijl, 27 bij 27 km. Dan wordt het gehele gebied van de 24uurs 'gedekt' door een

stuk of 15 punten waarvoor de wind wordt voorspeld. Geen lokale effecten van land en water, gewoon een beetje een groffe benadering.

Harmonie rekent met $2,5 * 2,5$ km, dus wat oppervlakte betreft is het ruim 121 keer beter dekkend dan de andere modellen.

Komt bij dat Harmonie per uur voorspelt, ipv per 3 of 6 uur zoals de andere modellen.

Sommige andere sites geven wel voorspellingen voor 2 of 3 uren intervallen, maar dat is interpolatie tussen de wel voorspelde momenten. Harmonie voorspelt écht voor elk uur.

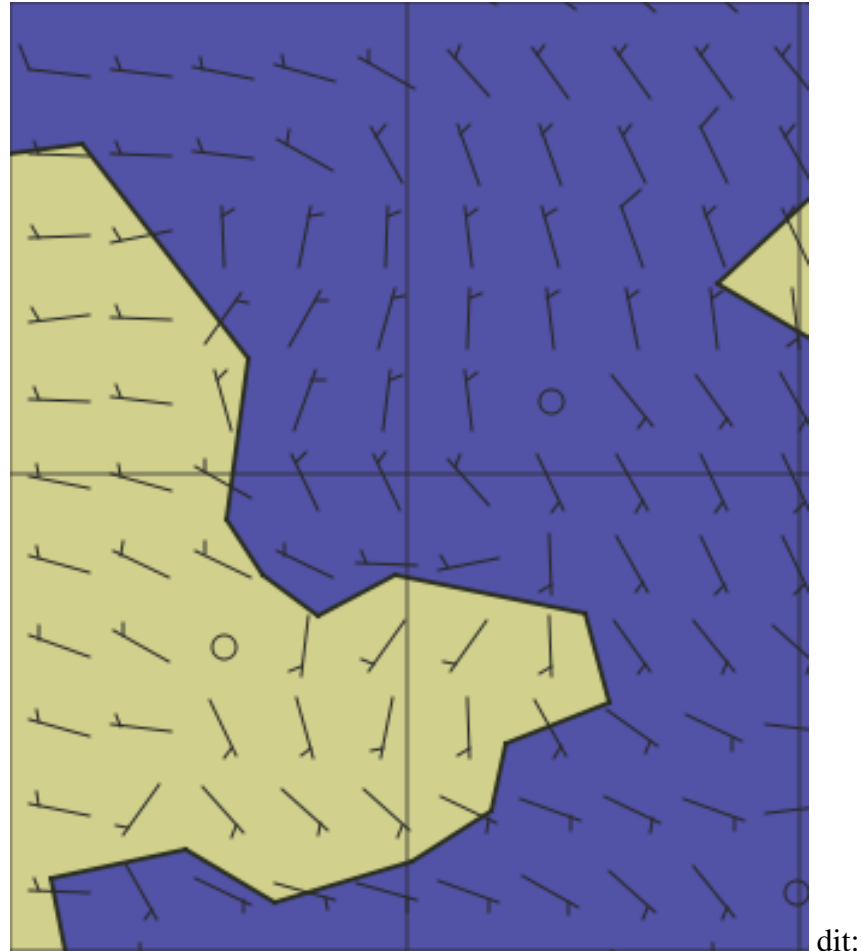
Met die extra uren en de factor 121 zit je dus zomaar aan 720 keer meer detail dan in andere modellen.

Een klein voorbeeldje: de wind op zaterdag 29 aug om 16:00u volgens de Harmonie-voorspelling van zaterdag 12u UTC:



Je ziet de ellende aankomen: wind uit west bij de Kop van NoordHolland, wind uit zuid tussen Enkhuizen en Staveren, wind uit noord bij de WV19, wind uit oost bovenin, net rechts van het midden. Dat kan niet goed gaan. Dit is dus de voorspelling van 12 UTC zaterdag, voor 16u in de middag.....

Een uurtje later ziet er zo uit:



Die windstilte oost van het Vogeleiland (Hop) zal veel deelnemers bekend voorkomen. Is dus precies voorspeld om 12:00u voor het eind van de middag. Er is wind uit West, Zuid, Noord en Oost..... en een stukje met niets....

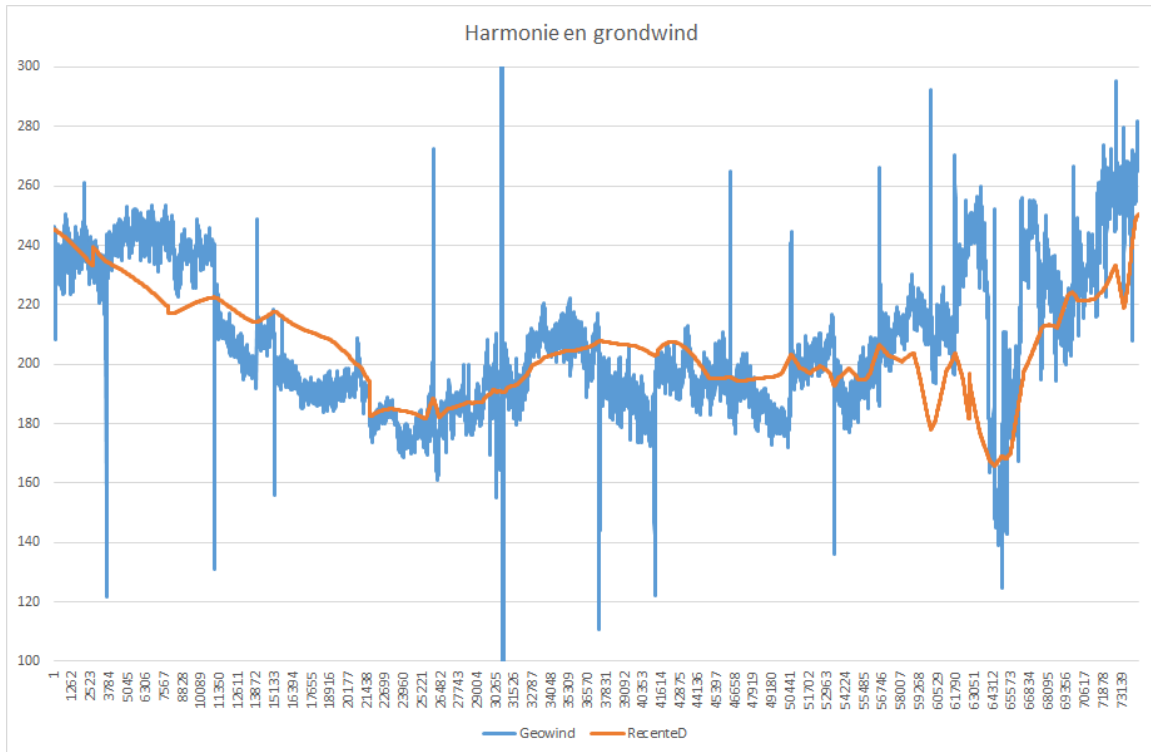
Met een XS4all-dongeltje met sim-kaart erin aan de PC konden we onderweg steeds verse Harmoniefile van 600 mb ophalen, alleen voor het 24uursgebied, dank zij wat handige hulp van de TU-Twente! Dat opnieuw ophalen helpt, hoewel de verschillen erg klein zijn: een half knoopje meer of minder, uit een 5 graden andere richting. Alleen de laatste, van zaterdag 12u, was echt anders (zie plaatje) dan eerdere voorspellingen. Op het KNMI rekenen ze 3 uur lang aan zo'n voorspelling; die van 12u UTC is dan na nog wat bewerkingen etc om ca 17u lokaal beschikbaar. Da's een beetje jammer, zo laat, maar erg mooi is het wel!

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.

En we hebben de Harmonie-voorspellingen, steeds de meest recente.

Samen levert dat het volgende, schokkende plaatje op:

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

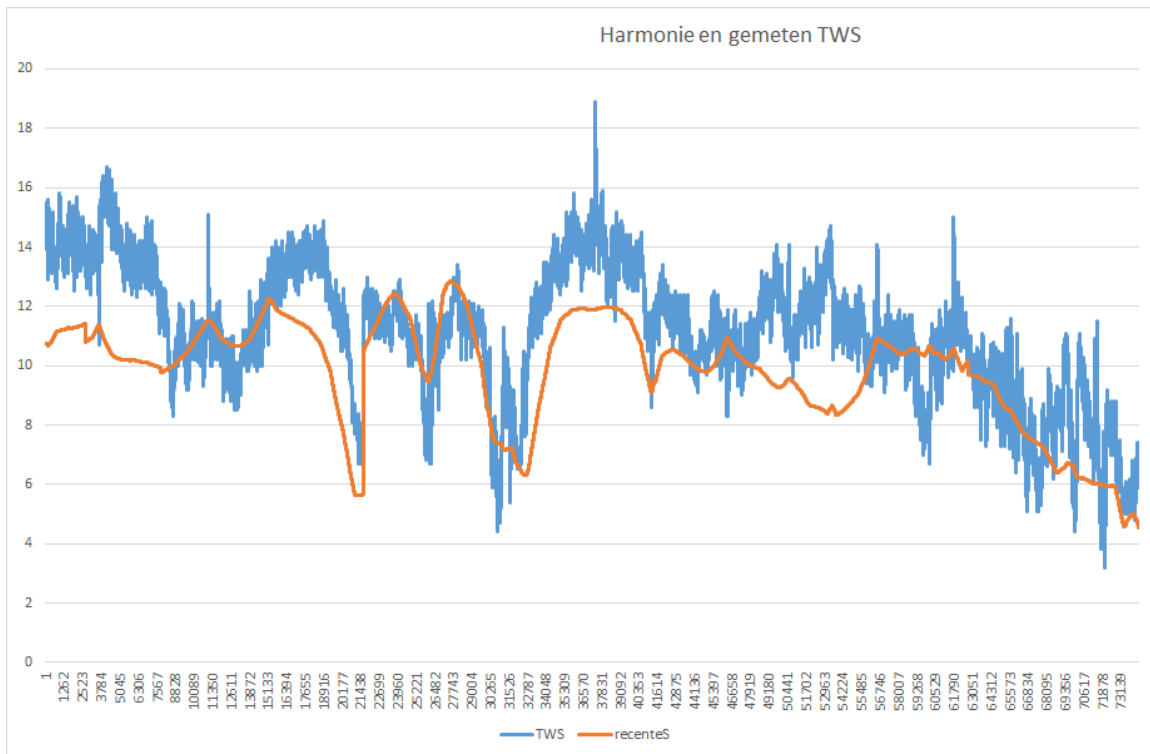


Dus: de rode lijn is de KNMI-voorspelling voor de positie waar wij op dat moment zijn (in dat 2,5 * 2,5 km grid), de blauwe lijn is de aan boord door windset en GPS (voor de COG en de vaststelling van richting over de grond) gemeten windrichting.

De pieken zijn boeirondingen; dan loopt de COG (van de GPS) wat achter en is de meting voor een 10tal seconden onnauwkeurig. Door bootbewegingen, vlagjes, golfjes, is de blauwe lijn (1 meting per seconde) een beetje breed: de windvaan beweegt de hele tijd.

Het past opvallend goed, de voorspelling en de werkelijkheid! Alleen bij seconde 65.000 (rechts) gaat de werkelijkheid wat meer op en neer dan de voorspelling: beide gaan ZW-ZO-Z-ZW-W (binnen 3 uur), maar de echte wind gaat wat meer en sneller door dat gedraai dan de voorspelling zei. Ik vind het van een ongelooflijke precisie!

Ook de windsnelheid is interessant. Eenzelfde plaatje: voorspelde windsnelheid voor onze actuele positie in die hokjes van 2,5 * 2,5 km en de feitelijk gemeten en gelogde windspeed.



Ook hier een enorme nauwkeurigheid. Soms 2 kts ernaast, meestal maar 1 of minder, die voorspelling.

De drie pieken naar beneden in de linkerhelft van de grafiek: achtereenvolgens de luwte tussen WV12 en de sluis Den Oever, de luwte bij de Texelse Veerhaven (T6VH1), veroorzaakt door NoordHolland, Den Helder en Texel, en weer de luwte na de sluis tot de WV12.

Die drie worden dus niet alleen gemeten, ze zijn ook heel precies voorspeld! Mooi model, dat Harmonie!

Begonnen met varen, start in Hindeloopen. Het pooldiagram in RAK was met de hand op de gok aangepast aan het varen zonder spi. De rakken ruimer dan 110 True Wind Angle (TWA) hebben we expres erg langzaam gemaakt in de polar, zodat RAK die niet toch zou kiezen.

Met 2 a 3 kts meer wind dan voorspeld, gelijk goed de snelheid erin, naar de Sport B.

De optie om naar het Wad te gaan lag nog steeds open. Besluit om dat Wad wel te doen viel ergens bij de LC11, rond 23u in de avond. Daar hebben we gekozen voor een kort stukje voor de wind naar de VZ Zuid, vanwaar WV12 en Den Oever keurig op tijd binnen bereik lagen.

En dit is het geworden:

Rak - [Traject - traject2015.trpx]

Bereken

| | | | | | | | | |
|---------|----------|----------|-------------|-----------|---------|---------|-------------|---------|
| Afstand | Tijd | Snelheid | Strafmijlen | Subtotaal | Sluizen | Totaal | Performance | WWH<60° |
| 141,760 | 23:07:18 | 6,131 | 0,000 | 141,760 | 4 | 147,430 | 83,119 | 4/23 |

Instellingen 147,430

| Naar | LogBoekTijd | Wind | WWH | Koers | Boeg | Afstand | Snelheid | Stroming | LogSnelheid | Sluis | Tijd | Cum_Afstand | Cum_Tijd |
|------------------|-------------|------------|--------|-------|------|---------|----------|----------|-------------|-------|---------|-------------|------------|
| start Hindelopen | | | | | --- | | | | | | | 0,000 | 19:15:00 |
| h2w1 | 19:17:00 | 13,00/240° | 88°BB | 327.7 | BB | 0,213 | 6,71 | 0,00 | 6,39 | 0,0 | 0:01:54 | 0,213 | 19:16:54 |
| sportb | 20:16:00 | 13,00/240° | 58°BB | 297.7 | BB | 6,443 | 6,45 | 0,00 | 6,55 | 0,0 | 0:59:56 | 6,656 | 20:16:56 |
| lc1 | 21:39:00 | 14,00/240° | 76°SB | 164,0 | BB | 9,528 | 6,73 | 0,00 | 6,89 | 0,0 | 1:24:58 | 16,184 | 21:40:58 |
| ezb | 22:46:00 | 12,00/240° | 79°SB | 161,0 | SB | 7,198 | 6,54 | 0,00 | 6,45 | 0,0 | 1:06:04 | 23,382 | 22:45:04 |
| lc11 | 23:35:00 | 10,00/205° | 124°BB | 329,0 | SB | 4,761 | 5,36 | 0,00 | 5,83 | 0,0 | 0:53:16 | 28,143 | 23:39:16 |
| vzzuid | 23:56:00 | 10,00/200° | 131°SB | 69,4 | BB | 1,902 | 5,07 | 0,00 | 5,43 | 0,0 | 0:22:30 | 30,045 | 23:57:30 |
| wv12 | 1:20:00/1 | 10,00/200° | 97°BB | 296,7 | SB | 9,915 | 6,31 | 0,00 | 7,08 | 0,0 | 1:34:19 | 39,960 | 1:30:19/1 |
| m15w2 | 2:52:00/1 | 10,00/196° | 115°BB | 310,7 | BB | 9,250 | 5,82 | 1,07 | 6,03 | 2,0 | 1:50:31 | 49,210 | 3:10:31/1 |
| t6vh1 | 3:39:00/1 | 12,00/196° | 79°BB | 274,7 | ∅BB | 4,804 | 6,54 | 0,43 | 6,13 | 0,0 | 0:41:23 | 54,013 | 3:33:23/1 |
| m15w2 | 4:14:00/1 | 13,00/190° | 95°SB | 94,7 | SB | 4,804 | 6,80 | -0,43 | 8,23 | 0,0 | 0:45:16 | 58,817 | 4:24:16/1 |
| wv12 | 5:47:00/1 | 12,00/190° | 59°SB | 130,7 | BB | 9,250 | 6,36 | 1,07 | 5,97 | 2,0 | 1:44:42 | 68,067 | 5:58:42/1 |
| lc1 | 6:51:00/1 | 11,00/210° | 102°SB | 108,3 | ∅BB | 7,570 | 6,63 | 0,00 | 7,10 | 0,0 | 1:08:30 | 75,637 | 6:55:30/1 |
| wv12 | 7:52:00/1 | 13,00/200° | 88°BB | 288,3 | BB | 7,570 | 6,71 | 0,00 | 7,45 | 0,0 | 1:07:40 | 83,208 | 7:58:40/1 |
| vzzuid | 9:24:00/1 | 13,00/195° | 78°SB | 116,7 | SB | 9,915 | 6,73 | 0,00 | 6,47 | 0,0 | 1:28:27 | 93,123 | 9:20:27/1 |
| wv19 | 10:34:00/1 | 11,00/205° | 85°BB | 290,3 | SB | 7,870 | 6,55 | 0,00 | 6,65 | 0,0 | 1:12:05 | 100,992 | 10:35:05/1 |
| lc1 | 11:23:00/1 | 11,00/200° | 103°SB | 96,9 | ∅SB | 5,736 | 6,64 | 0,00 | 7,02 | 0,0 | 0:51:50 | 106,728 | 11:25:50/1 |
| wv19 | 12:15:00/1 | 12,00/190° | 87°BB | 276,9 | BB | 5,736 | 6,55 | 0,00 | 6,62 | 0,0 | 0:52:31 | 112,464 | 12:15:31/1 |
| lc11 | 13:16:00/1 | 11,00/210° | 89°SB | 121,5 | SB | 6,556 | 6,56 | 0,00 | 6,45 | 0,0 | 1:00:60 | 119,020 | 13:15:60/1 |
| ► kra | 13:44:00/1 | 10,00/240° | 48°BB | 288,2 | BB | 2,963 | 5,48 | 0,00 | 6,35 | 0,0 | 0:32:26 | 121,983 | 13:48:26/1 |
| sportd | 14:36:00/1 | 10,00/240° | 94°SB | 146,3 | SB | 4,861 | 6,30 | 0,00 | 5,61 | 0,0 | 0:46:18 | 126,844 | 14:30:18/1 |
| sportc | 15:54:00/1 | 9,00/240° | 55°BB | 294,7 | SB | 5,991 | 5,83 | 0,00 | 5,06 | 0,0 | 1:01:40 | 132,834 | 15:44:40/1 |
| wv19 | 16:49:00/1 | 8,00/240° | 119°BB | 359,4 | BB | 4,035 | 4,98 | 0,00 | 4,40 | 0,0 | 0:48:36 | 136,869 | 16:42:36/1 |
| Fin ORC | 18:17:00/1 | 7,00/260° | 69°SB | 190,8 | --- | 4,891 | 5,71 | 0,00 | 3,33 | 0,0 | 0:51:26 | 141,760 | 17:40:26/1 |

Inclusief de sluiscompensatie een totaal van 147,43 mijl, en dat met een finishtijd van 18:17 u, een uur te vroeg!! Maar ja, met die wegvallende wind op het eind was daar niets meer aan te doen. Liever te vroeg dan, zoals de helft van alle deelnemers, meer dan 1 uur te laat.

Die prachtige hoeveelheid mijlen zou goed geweest zijn voor een zeer ruime 1^e plaats in de ORC zonder spi, met een PF van 1.1800, 11% beter dan de huidige winnaar.

Of, met de rating met spi berekend, een prima 2^e plek in de ORC3 met een PF van 1.1293 En dat nog steeds met 1 heel uur over. Goed voor de 5^e plek overall, na 4 ORC-winnaars.

Helaas, bij het plakken van de stickers en het invullen van het formulier heb ik een LC11 geplakt en geschreven waar een LC1 had moeten staan: vergelijk de RAK-log hierboven met het formulier en zoek de fout.....dom, dom en nog eens dom. Ook niet door een tweede persoon even nagekeken.... Dom.

103, 098, 020 gefinisht met: 024 075 (Uurs)

(2 nummers invullen)

| code | Boei/wijze/tijd ronden | Plak hieronder uw barcode stickers van 11 - 21 |
|------|---|--|
| | Boei: WV12 Wijze: BB Tijd: 5:47 | WV12 1 |
| | Boei: LC1 Wijze: BB Tijd: 6:51 | LC1 |
| | Boei: WV12 Wijze: BB Tijd: 7:52 | WV12 |
| | Boei: VZ Zuid Wijze: SB Tijd: 9:24 | VZ-ZUID |
| | Boei: WV19 Wijze: SB Tijd: 10:34 | WV19 |
| | Boei: <u>LC11</u> Wijze: SB Tijd: 11:23 | LC11 |
| | Boei: WV19 Wijze: BB Tijd: 12:15 | WV19 |
| | Boei: LC11 Wijze: SB Tijd: 13:16 | LC11 |
| | Boei: KR-A Wijze: BB Tijd: 13:44 | KR-A |
| | Boei: SPORT D Wijze: SB Tijd: 14:36 | SPORT-D |
| | Boei: SPORT C Wijze: SB Tijd: 15:54 | SPORT-C |

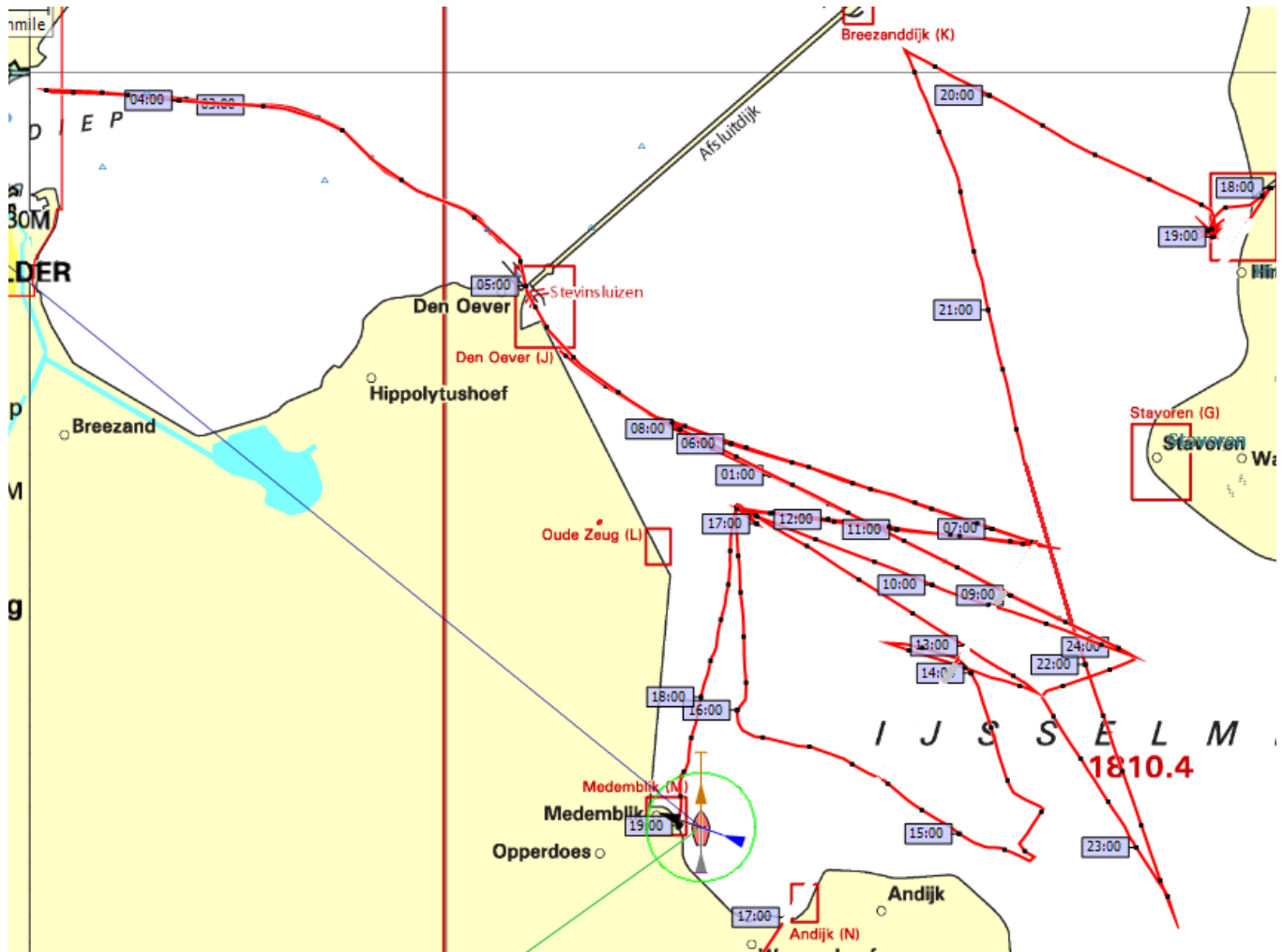
kaart de Delta Lloyd 24 Uurs Zeilrace 2015 als wedstrijd of tocht op en achterzijde van dit formulier naar waarheid en correct te hebben ingevuld.

Totaal aantal ingeleverde formulieren: 1

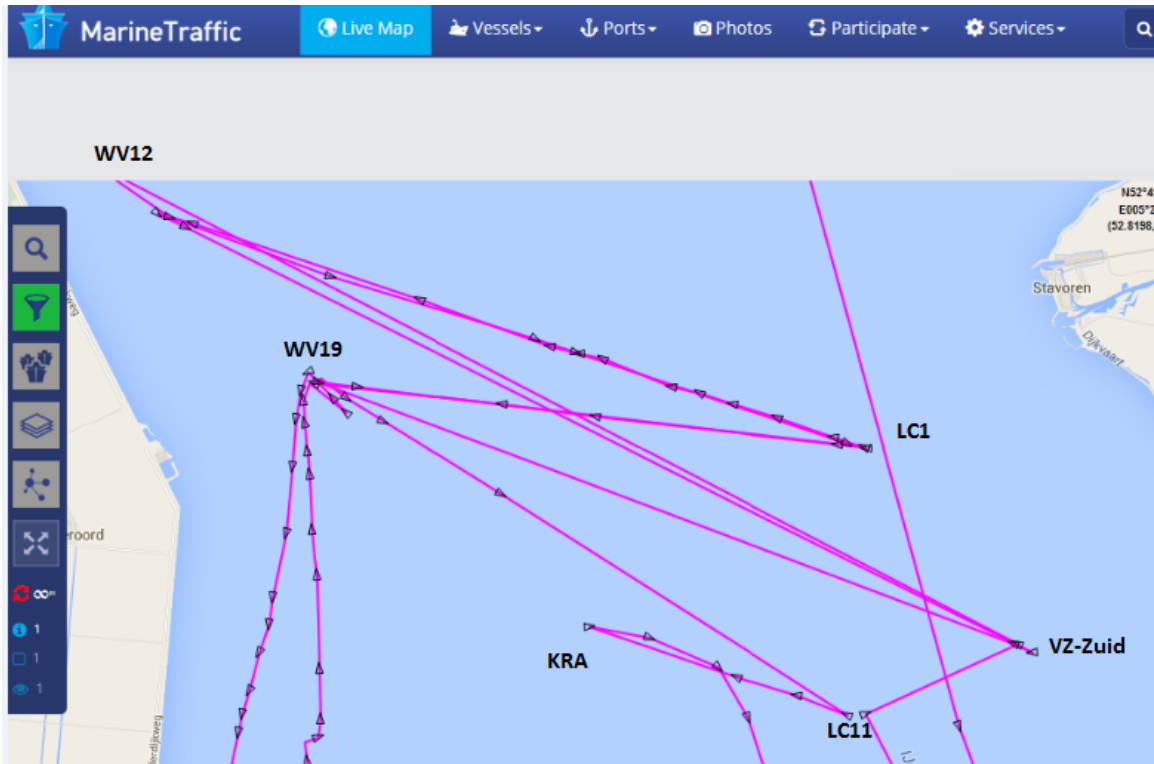
En dan krijg je een DSQR aan de broek wegens het 3 maal varen van een rak, (WV19-LC11 in dit geval) en daar valt verder niet over te praten, ook niet als je het binnen 4 minuten na inleveren van het formulier meldt aan de Balie in de Vischafslag.

De track in WinGPS bewijst dat we wel goed gevaren hebben, en ook kregen we van iemand aan de wal een AIStrack die ook toont dat we niets driemaal gevaren hebben.

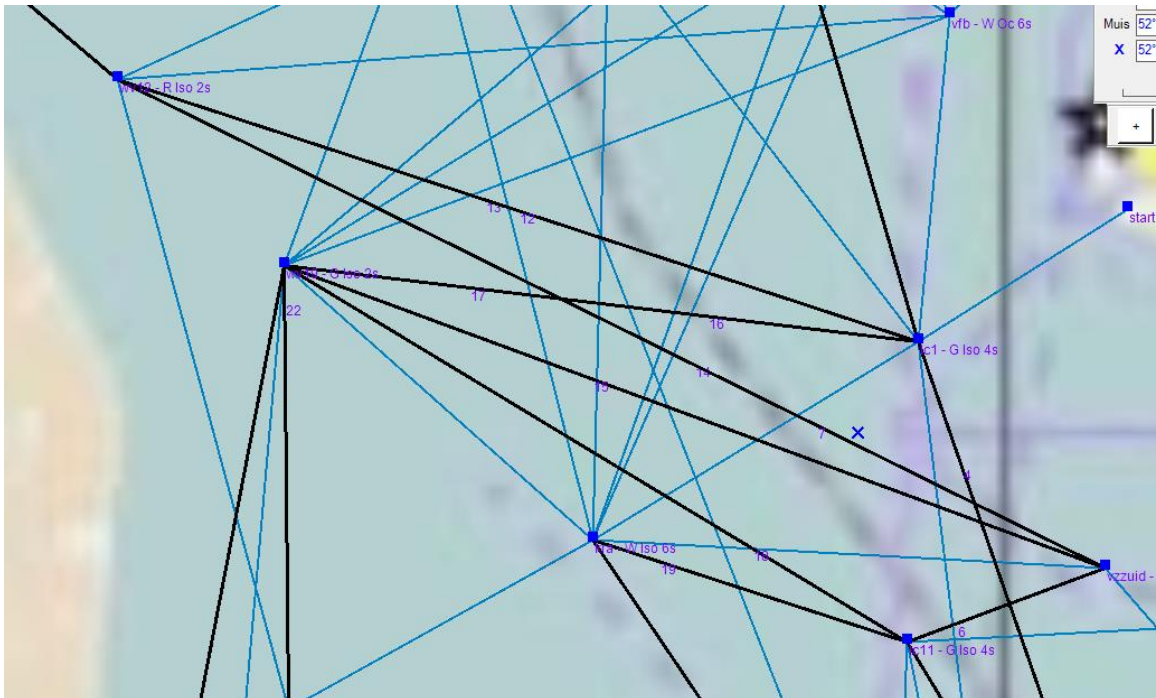
De track uit WinGPS:



En de AIS-track (deel van de route bij de LC1 en LC11): (dank aan een oplettende volger aan de wal).



Ook de track op de kaart in RAK laat het zien, met genummerde rakken en boeien....



Met al dat bewijs hebben we toch maar een Verzoek tot Verhaal ingediend; weliswaar zelf een fout gemaakt met de sticker, maar met zoveel bewijs hoop je toch op enige clementie bij de Protestcommissie. Tevergeefs dus: die Commissie houdt vol dat we een rak driemaal gevaren hebben, want dat zegt de sticker. De rest wordt eenvoudig genegeerd, met als argument dat goed een logboek bijhouden net zo belangrijk is als goed varen. Nu hebben we een partij logging waar je U tegen zegt: in tracks in de 2 GPSen, in de kaart van RAK, in de kaart van WinGPS, in de Log van WinGPS, in de tabel van RAK, en zelfs van buitenstaanders die ons op AIS volgden. Dus de logging zit wel goed, we weten zelfs van elke seconde hoe hard we voeren, hoe hard we wind was, en waar die vandaan kwam. Vermoedelijk hebben de meest uitgebreide logging van alle deelnemers.....Telt allemaal niet, de sticker is fout..... En regels zijn regels.....

Genoeg gezeurd, het was onze fout, maar de regels zijn wel erg rigide... het wordt tijd voor moderne middelen als trackers; lost gelijk wat problemen op met bootjes die boeien afsnijden, op het Wad buiten het vaarwater zeilen en andere onregelmatigheden.

Ons doel, in de ORC zonder spi de enige serieuze concurrent, Jazara, verslaan en 1^e worden, hebben we zeilend wel bereikt maar op papier dus niet. Jazara is 15 minuten na de sluiting van de finish aangekomen en heeft een DSQF. Navraag bij de schipper (gezellig samen mopperend bij de prijsuitreiking ;-) leerde dat Jazara 145 mijl had gevaren en met hun rating (10% sneller dan wij) zouden we ze ruim te pakken hebben gehad. Doel bereikt dus, zij het zonder prijs en zonder vermelding in de Uitslag (op de gevaren plaats...)

Met of zonder spi maakt voor de mijlen niet veel uit, voor de Capolavoro. Die grote mastopspi is alleen te gebruiken op echt ruime rakken (150 TWA), en die wil je niet varen, want je moet ook weer terug, tenslotte.

Met RAK achteraf, met de echt gemeten wind, hebben we nog uitgerekend wat de spi zou hebben opgeleverd. De polar met spi in RAK gezet, en rekenen maar. Het levert 1,5 mijl meer op, 1% van het totaal. Erg klein verschil.

Dan nog voor wat interessante stukken van de race wat verdere analyse en toelichting.

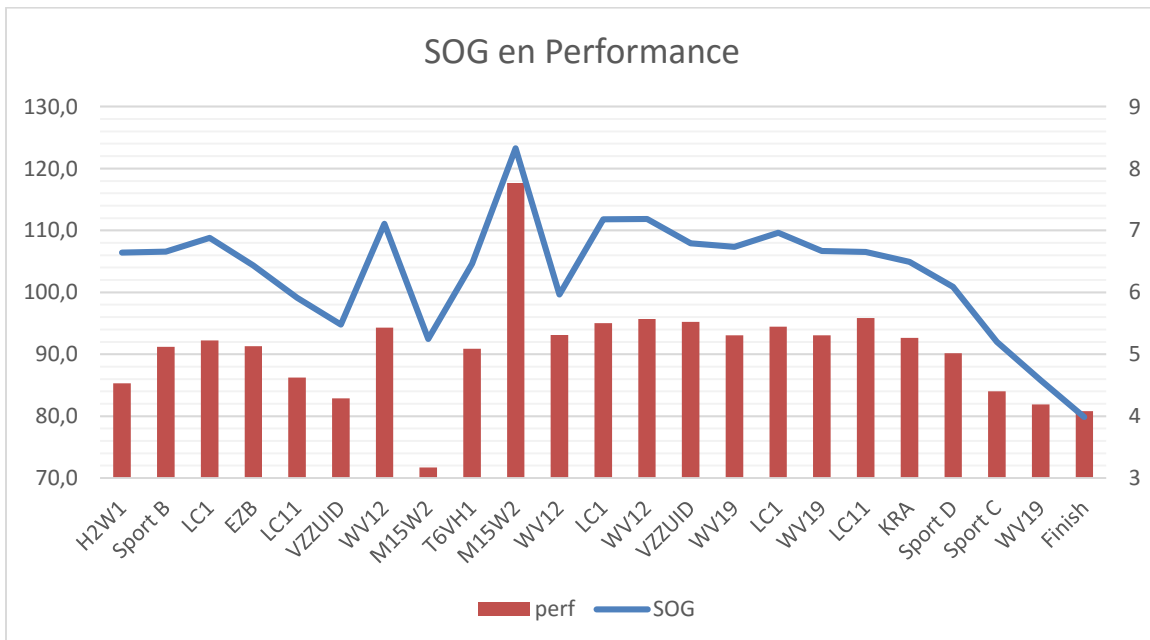
Eerst nog even wat data en grafiekjes over de performance en de snelheden.

We meten elke seconde de performance van de boot ten opzichte van het pooldiagram uit de meetbrief. De TWA wordt gemeten, de TWS wordt gemeten, en daarmee kun je in het pooldiagram opzoeken hoe hard we moeten varen, de Target Speed. De SOG heeft de actuele snelheid, en als je dan de SOG deelt door de Target Speed krijg je het Performance percentage. Dat moet in de buurt van de 100% blijven.

Het staat in de kuip op een display, de linker, hier met forse stroom mee ruim boven de 100% . Het display houdt de bemanning goed alert en wakker. Onder de 90% is verboden. Er staat COG boven, niet op letten, de performance is in een NMEAbericht gestopt op de plek waar normaal een COG staat. COG heeft 3 cijfers, is handig voor procenten.



Als er weinig wind is kun je heel langzaam varen met toch 100% performance. Ook kun je voor de wind 100% varen en toch niet opschieten. Het gaat op de eerste plaats om de snelheid, door het kiezen van de juiste rakken (halve wind dus). En als je het juiste rak gevonden hebt moet je het met 100% performance varen. Trim dus. En trim, en trim.



In deze grafiek per rak de SOG (blauw, schaal rechts, kts) en de performance, bruin, schaal links, procenten).

Interessant:

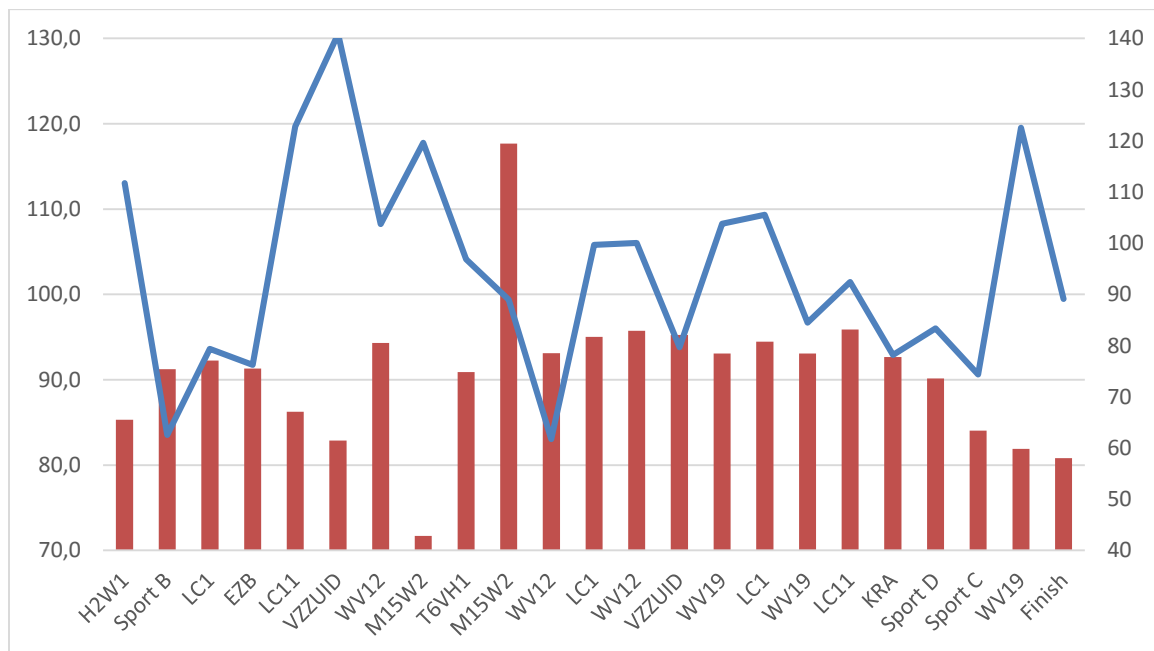
- Naar LC11 en VZZuid is zowel langzaam (6 kts) als performance onder de 90%. Rakken waren te ruim, maar een investering voor de volgende: WV12, den Oever.
- Rak door de sluis (naar M15W2) is natuurlijk erg langzaam: weinig wind bij Den Oever, de sluis, en een restje eb mee op het Wad: vlak voor de kentering.
- Terug naar M15W2 gaat beter: vloed mee, 8,5 kts SOG, performance 118%
- Door de vloed is ook het Wad naar de sluis (Vischjager) snel, en valt het hele rak terug naar WV12 mee met 93% performance maar toch maar 6 kts, is eigenlijk niet snel genoeg. NB dit is allemaal zonder de sluiscompensatie.
- Daarna heel lang mooie rakken van 7 kts, pas als de wind gaat afnemen en vooral draaien (Sport D en later) zakken snelheid en performance in. Dat laatste mag eigenlijk niet, inzakkende performance, die moet 100% blijven, ook bij een paar kts wind. Twee redenen: de polar op de meetbrief gaat vanaf 6 kts, het deel voor 1 tot 5 kts is zelf verzonnen en niet zo nauwkeurig. En de wind draaide nogal, dus het was 'zoeken'.

Dezelfde grafiek van performance per rak (bruine kolommen, linker as, procenten) maar nu met in blauwe lijn (rechter as) de TWA van elk rak.

Goed te zien is dat als de TWA toeneemt (blauwe punten omhoog), de performance minder wordt. Geen spi, langzamer op ruime rakken, kennelijk is de polar nog te optimistisch. Vooral de al genoemde LC11 en VZZuid vallen op (die zijn zowel in absolute zin langzaam, SOG, en bovendien maar net boven de 80% gevaren. Dubbel niet goed, maar nodig om naar Den Oever te komen. Bovendien: het zijn maar korte rakjes (VZZuid maar 1,9 mijl) dus het is niet zo erg als het lijkt.

Laatste 2 rakjes zijn ook niet best, draaiwind, vuile wind, vanalles. Maar we wisten al dat we een uur over hadden, meer zelfs, dus we moesten afremmen om niet te vroeg (voor 18:15u) te finishen.....

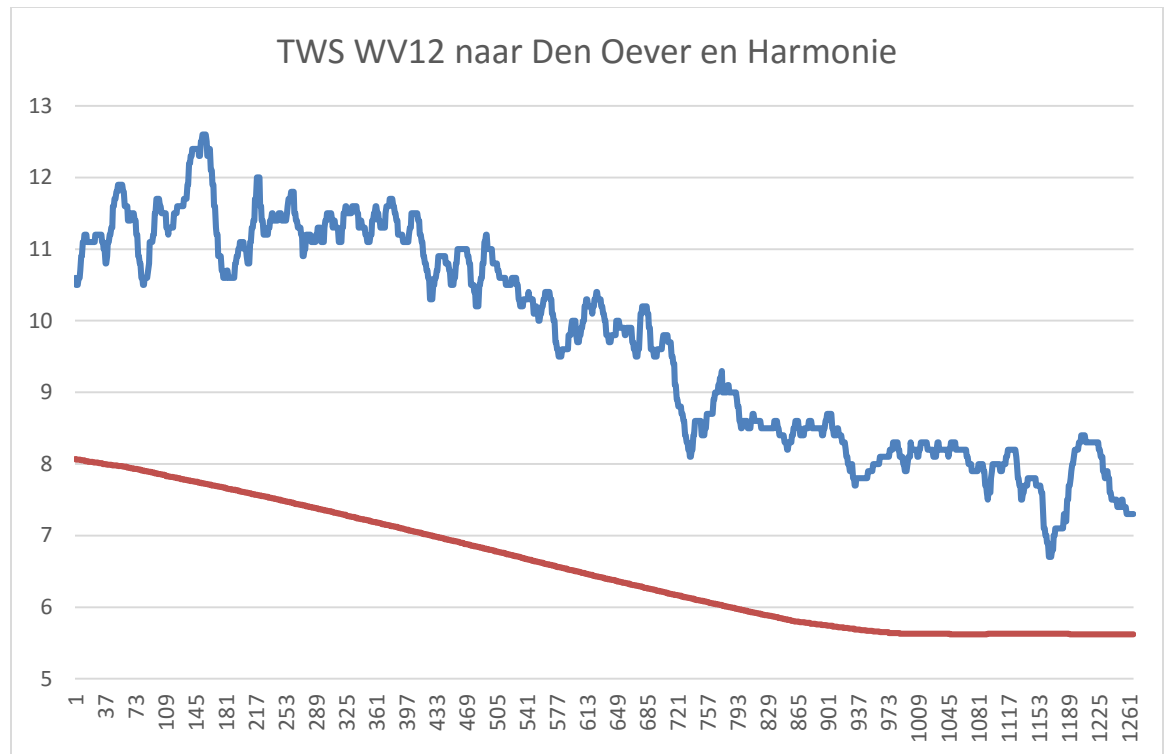
TWA en Performance



Dan even over de sluis en het Wad.....

Bij de WV12 neemt de wind flink af, door Noord-Holland flink afgeremd. Ook dat zit keurig in de Harmonievoorspelling, het stuk WV12 naar Den Oever:

De TWS, voorspelling is 2 kts te laag, maar de afname zit er keurig in: (blauw gemeten TWS, bruin de Harmonievoorspelling)



Onze timing was om op de kentering bij de T6VH2 te zijn, Veerhaven Texel. Daar was dan de optie om terug te gaan naar Den Oever (stevige voorkeur) of op de vloed mee naar Kornwerd (te langzaam zonder spi, en Kornwerd, ach, onbetrouwbaar qua timing).

Als alles wat tegenviel konden we bij de 1^e boei, M15W2, weer omkeren en terug naar Den Oever. We kwamen van de VZZuid immers, waar we twee uur eerder besloten naar Den Oever te gaan en naar de T6VH1. Om dan op 5 minuten nauwkeurig bij de T6VH1 aan te komen is toch een beetje een gok, zeker met een sluis ertussen.

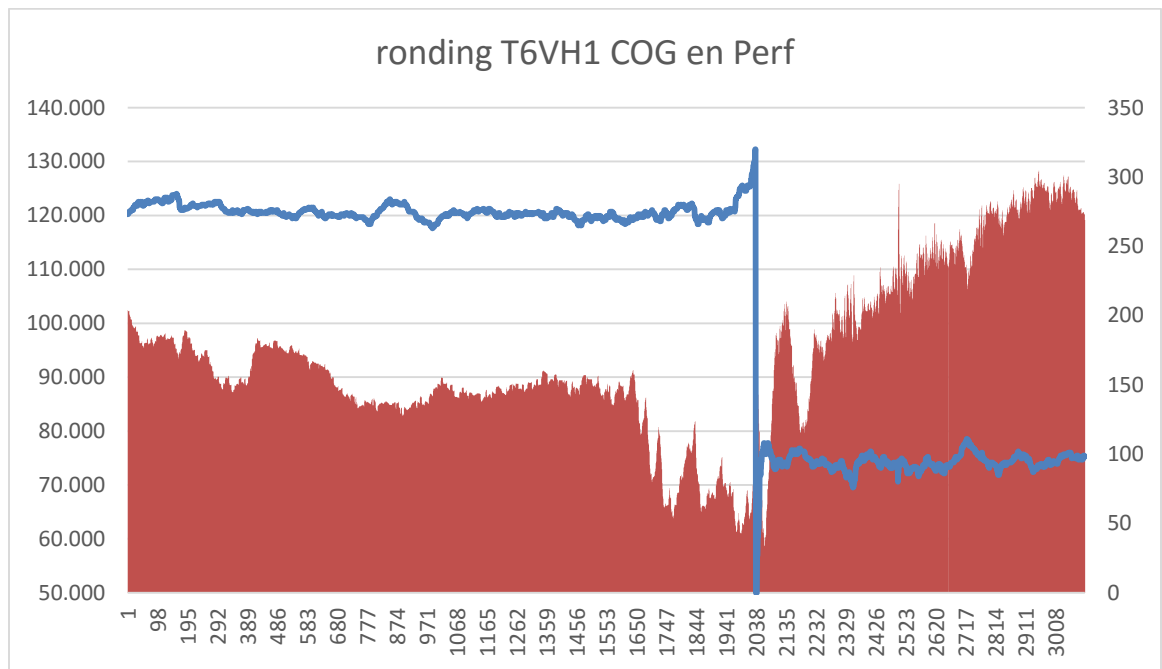
De tijd van kentering bij de T6VH1 hebben we bepaald met WinGPS Voyager, met daarin geladen de Kustfijn voorspellingen van RWS voor waterstand en stroom. In die Kustfijnvoorspelling zitten niet alleen alle astronomische effecten (zon en maan) maar ook de op- of afwaai en de invloed daarvan op stroom en waterstand. Een aanrader! In WinGPS kun je dan op een paar minuten precies zien wanneer de kentering ergens is. Of hoe diep het is, als je buiten het vaarwater wil afsteken. Oh nee, dat mag niet. Gebeurt wel. Te zien op AIS! Wordt tijd voor trackers!

Daar boven de Kop van NoordHolland en bij de bergen op Texel gebeuren rare dingen met de wind.....

De boeironding, in COG en performance:

In blauw de COG, (rechter as, graden) , de gijp bij seconde 2000 van West naar Oost door Noord.

In rood (bruin?) de performance, linker as.



In het begin, 2000 seconden voor de boei (ruim kwartier, 2 mijl) nog 100%.

Maar dan begint de vloed erin te komen. Even weer naar 95% (seconde 500) als we uit de vloed in het Malzwin weer even in de eb van de Texelstroom komen bij de GvS4 (die grote diepe Texelstroom 'ebt' langer door), maar dan snel afnemende performance: de vloed!.

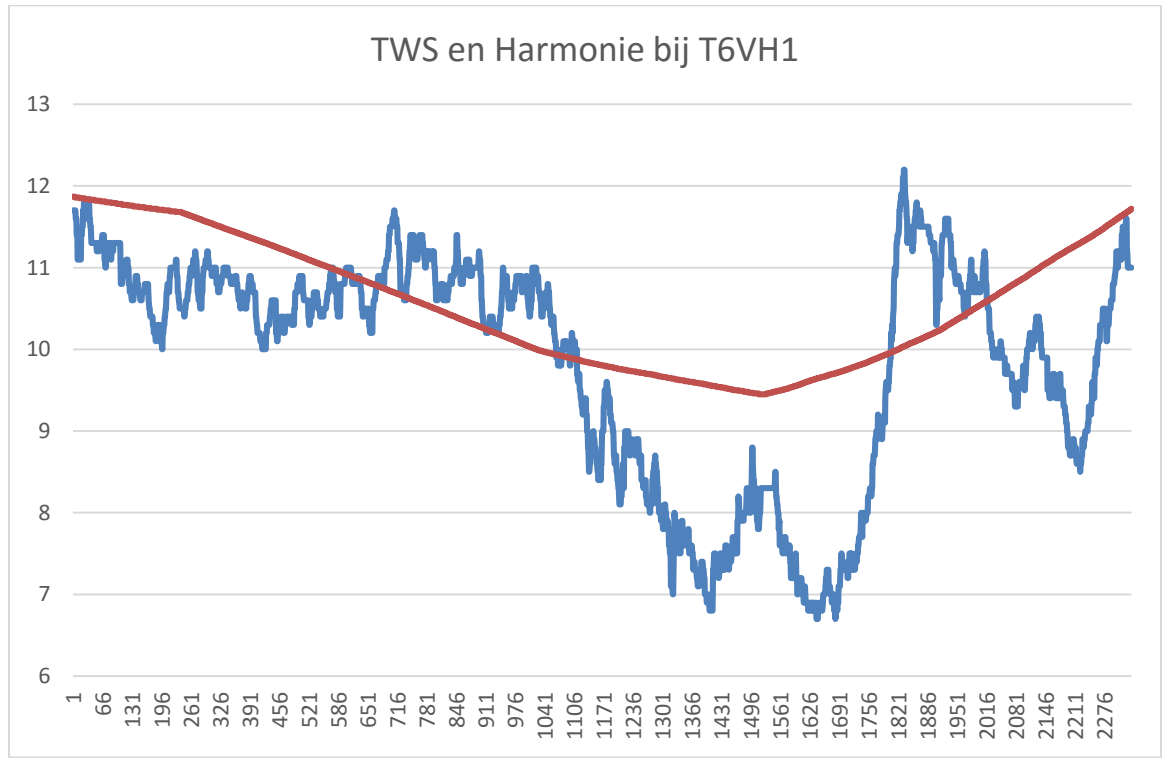
Op seconde 1650 wordt het echt vervelend, maar op 2038 mogen we al gijpen om de boei.

Dat is dus 6 minuten te laat bij de boei. Niet heel erg fout.

En meteen na de ronding op naar 120% performance. Helemaal naar Den Oever.

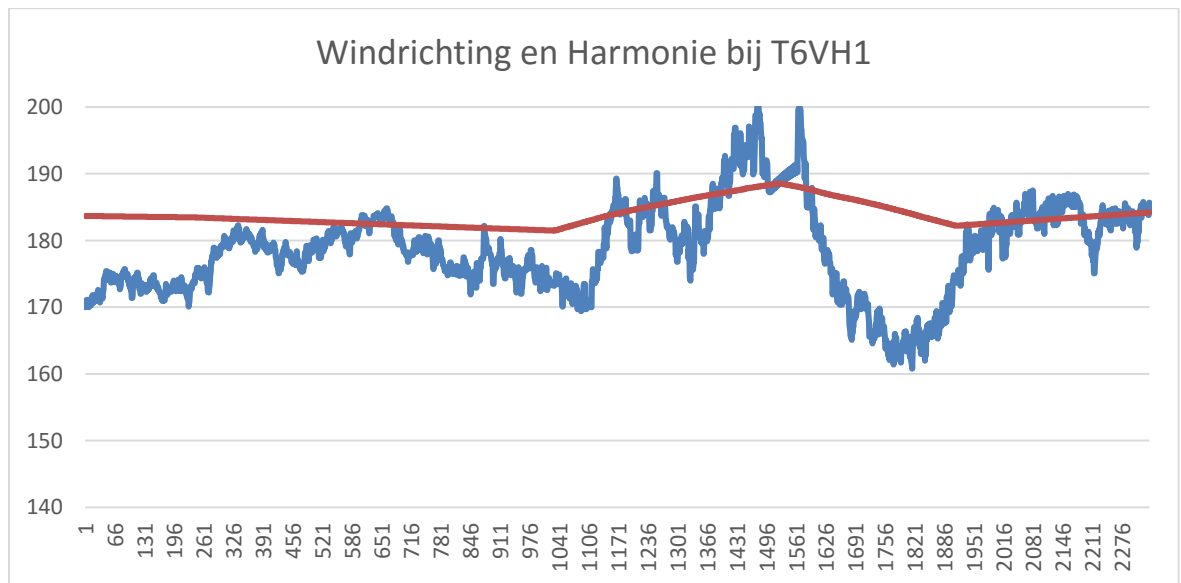
Tijdens dat laatste stukje naar de T6VH1 toe (tegen stroom) neemt de wind ook flink af; de SOG loopt terug naar 4 kts!

Ook daar is een Harmonievoorspelling voor:



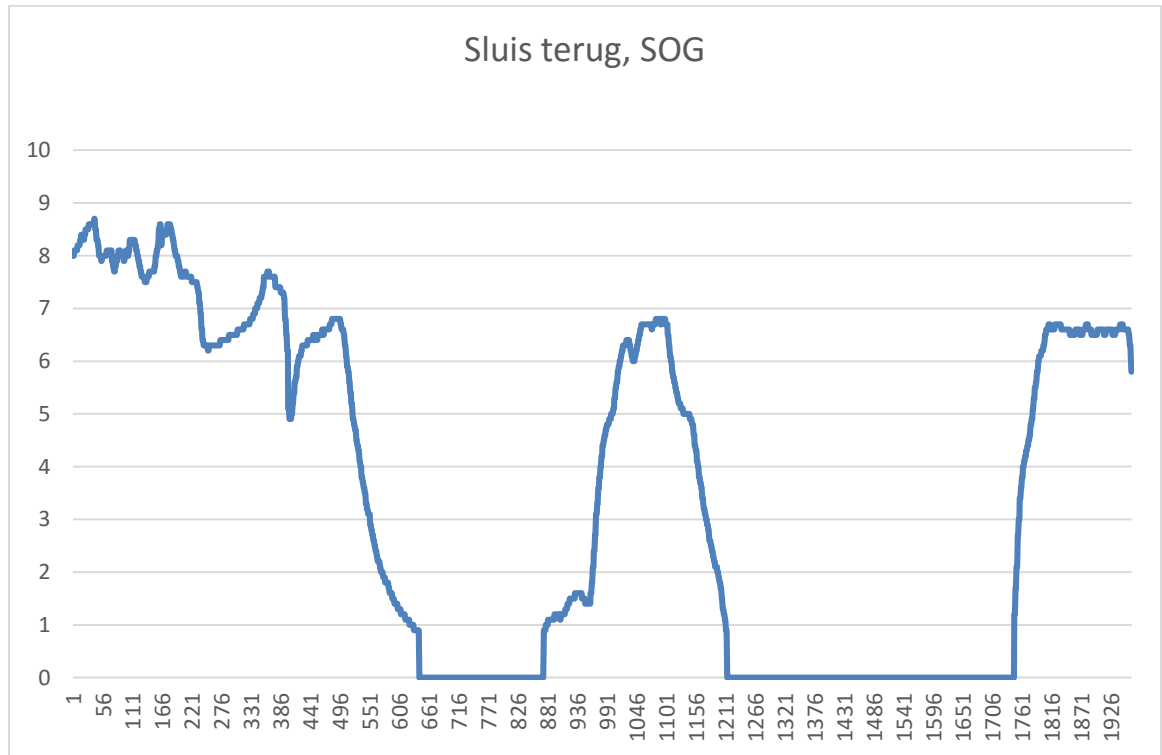
Afname was 2 kts meer dan voorspeld, maar het blijft knap werk!

Ook de richting is voorspeld en gemeten, max 20 graden mis bij de wal bij Texel.:

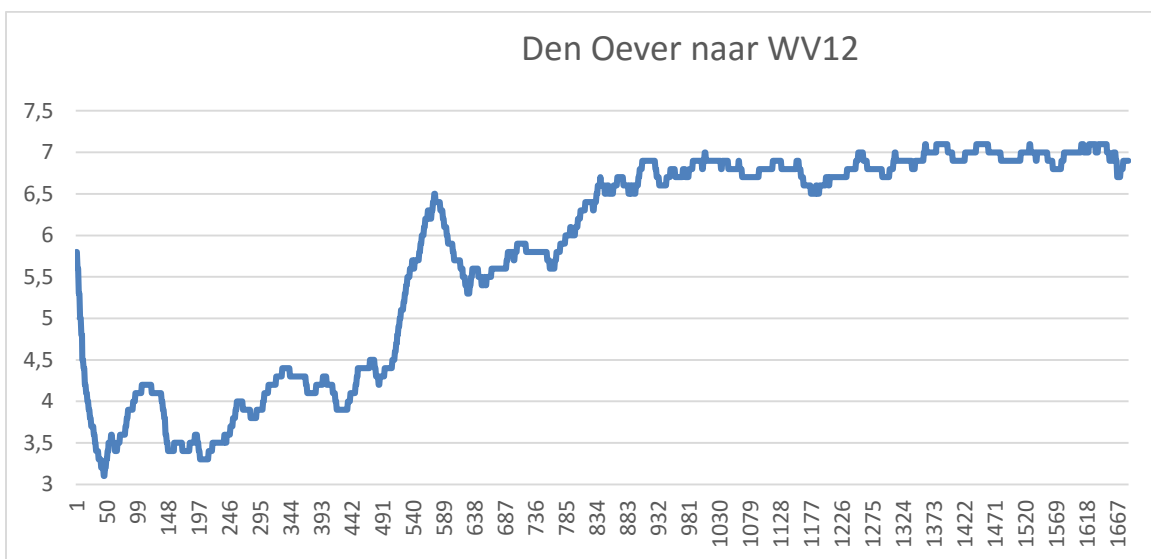


Dan vol met de vloed mee terug naar de sluis, niets afsnijden, keurig binnen de lijntjes.

Sluis ging redelijk vlot, ca 8 minuten wachten voor de brug (eerste 0 kts) en dan ca 700 seconden in de sluis, 12 minuten. Al met al 10 minuten (1 mijl) verdiend in de sluis, met de 29 minuten (2% van 24 uur) compensatie.



Na de sluis weer de luwte van NoordHolland. Even de SOG van motor uit tot WV12:



Toch 1000 seconden (ruim kwartier) voordat de wind er weer is..... Ook dat moet je meerekenen met de 'kosten' van het Wad op gaan.

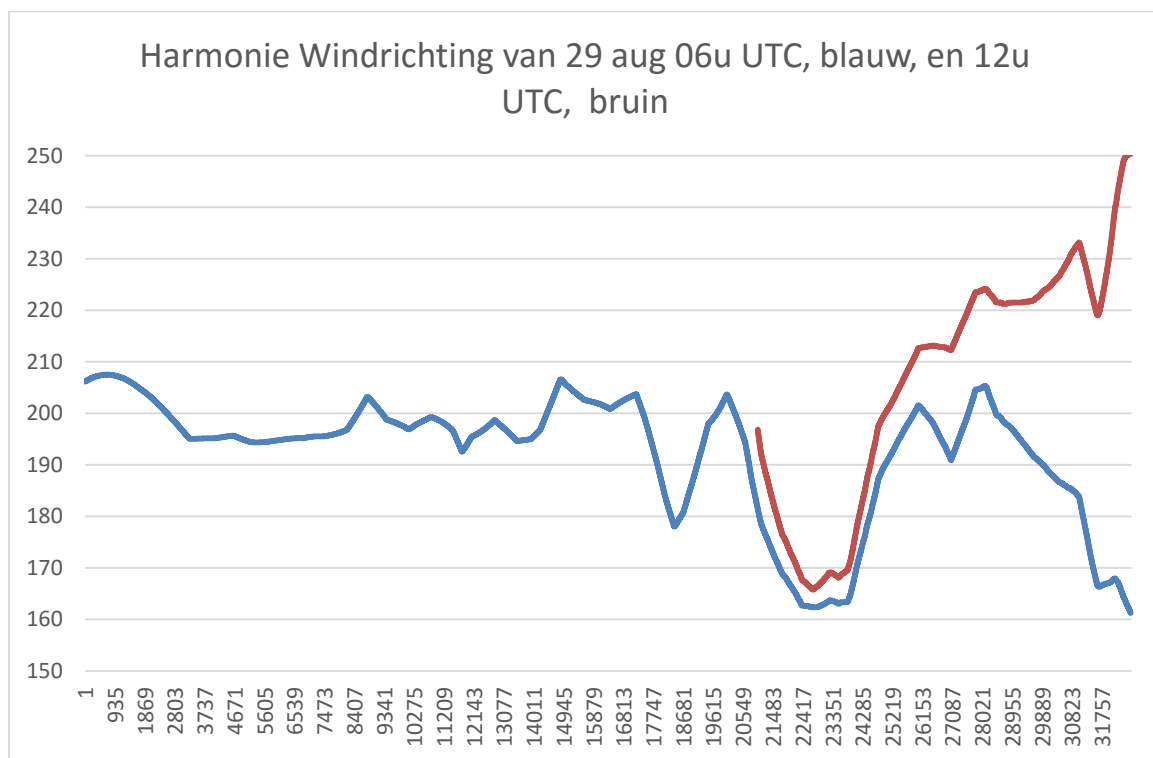
Het totale resultaat van het heen-en-weertje naar de TV6H1 kunnen we nu vaststellen:

Daarvoor nemen we WV12-Wad-WV12, want bij de WV12 is het kiezen: ja of nee!
De passages van de WV12 zijn heen om 01:20u en terug om 05:47u, duur is dus 04u 27m.

De gevaren afstand is volgens de tabel 28,11 mijl
We krijgen 5,67 mijl Sluiscompensatie.
Maakt een totaal van 33,78 mijl in die 4u 27m.

Dat is gemiddeld 7,59 kts van WV12 tot WV12, inclusief sluis en compensatie.
Gemiddeld 0,87 kts sneller dan de snellere rakken (met wind) op het IJsselmeer! En dat 4u:27m lang, dus zo'n 4 mijl hebben we op het Wad door de stroom verdiend. De compensatie was 5,67 mijl, voor ongeveer 45 minuten stilliggen (heen plus terug). We varen normaal 5,25 mijl in die tijd, dus een half mijltje winst aan de compensatie.

Na het zoute uitstapje bij volle maan hebben we een uur of 8 halvewindse rakjes op het IJsselmeer gevaren. En toen, rond een uur of 2 in de middag, ging de wind doen wat er voorspeld was: afnemen en draaien. Alleen, waarheen draaien.....?



Bovenstaand plaatje is de voorspelde windrichting van Harmonie: in blauw de voorspelling van de run van 06u UTC zaterdagochtend, beschikbaar vanaf ca 11u, en bij ons in gebruik.

In roodbruin de run van 12u UTC zaterdag, beschikbaar ca 17u.

Het verschil is duidelijk: we gingen er met zijn allen van uit dat de wind zou krimpen van 200 naar 160 graden, van zuid naar zuidoost, mooie wind om nog even richting Staveren of verder oost te gaan.

En dan komt om 17u lokaal de voorspelling beschikbaar waarin staat dat de wind dat helemaal niet gaat doen, maar dat hij naar zuidwest en west gaat, vanaf 15u al! Leuk om te weten om 12u UTC, minder leuk als je het pas om 17u te horen krijgt.....

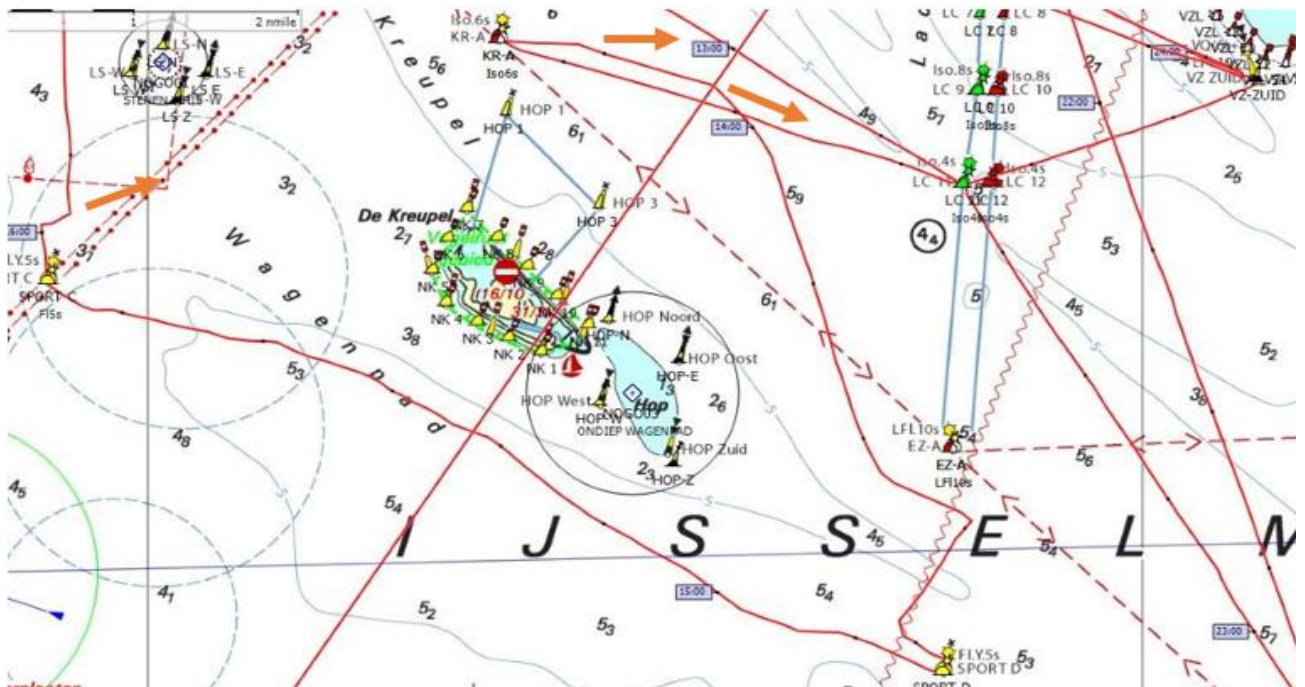
Let wel, dit is de voorspelling VOOR ONZE POSITIE, ergens bij de KR-A boei.

Als je ergens anders zat had je een andere voorspelling..... maar iedereen moet naar het finishgebied, en daar is het west, geen zuidoost..... en onderweg is een flink stuk zonder wind waar je uren in kan drijven, als je in dezelfde richting meedrijft.....

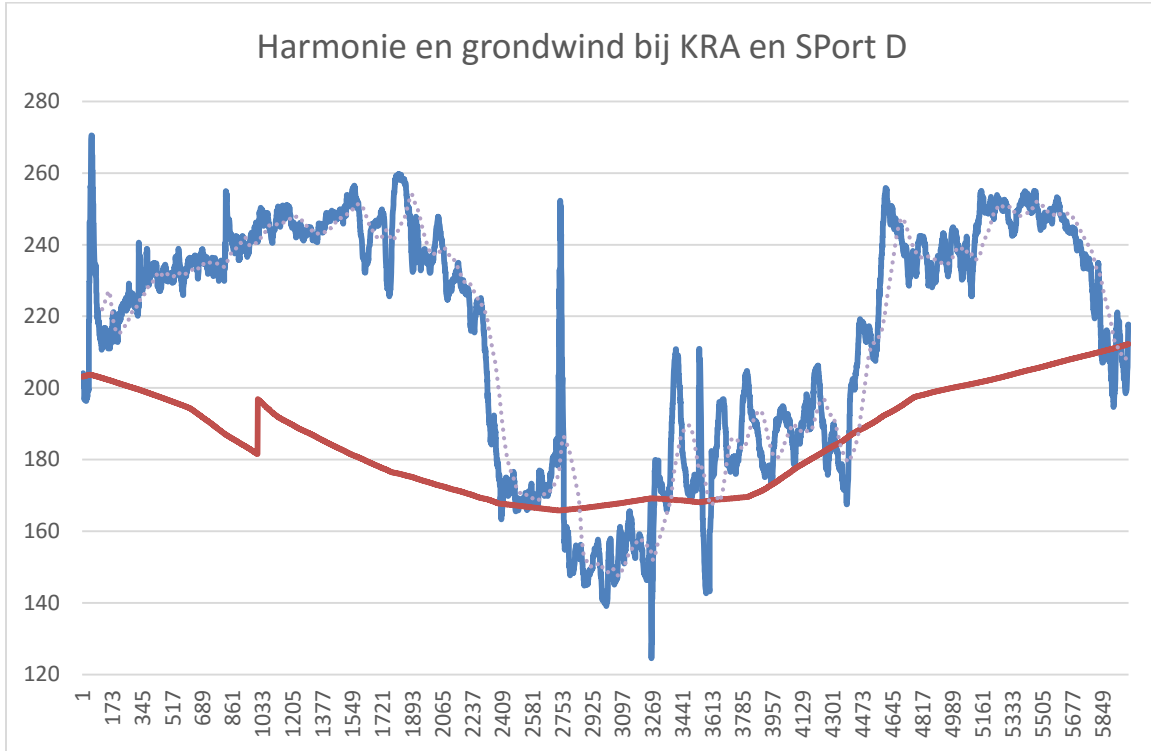
Wij kenden deze veranderde voorspelling ook niet, maar bij de KR-A werden we rond een uur of 2 in de middag verrast door wind die af en toe iets westerigs had, en niet iets oosterigs. Dat voel je aan je water, als je daar vaak rondvaart, met of zonder Harmonie....

Goed te zien aan onze wijzigende plannen:

Vanaf de KR-A was halve wind naar de VZ-Zuid de bedoeling.. (zie 1^e rode pijl na KR-A). Dat voelde niet verstandig, dus koers verlegd naar de LC11 (die vermaledijde LC11 van die sticker.....), 2^e rode pijl. Ook dat klopte niet voor het gevoel, dus verder zuid, naar de Sport D.



De wind (en de voorspelling van 06u UTC nog steeds):



De piek aan het begin is de ronding van de KR-A. Vrijwel direct erna ruimt de wind naar WZW, dus fout voor VZZuid en LC11 (ja, die): beide bijna voor de wind. Dus naar de Sport D. En halverwege gaat de wind naar zuid....en zuidoost. Hij krimpt van 260 naar 170 in 300 seconden: 5 minuten voor 90 graden draaien!

Kruisen naar de Sport D dus (zie de track hierboven). En zie de piek in de windrichting bij sec 2700 en 3200: de tacks naar de Sport D.

Toch was dat de juiste keuze, met de wind die daarna naar ZW, W en NW zou ruimen. Dat was op het KNMI om 12u UTC al uitgerekend (om 15u UTC eigenlijk, einde van de modelrun), maar het was nog niet gepubliceerd.....

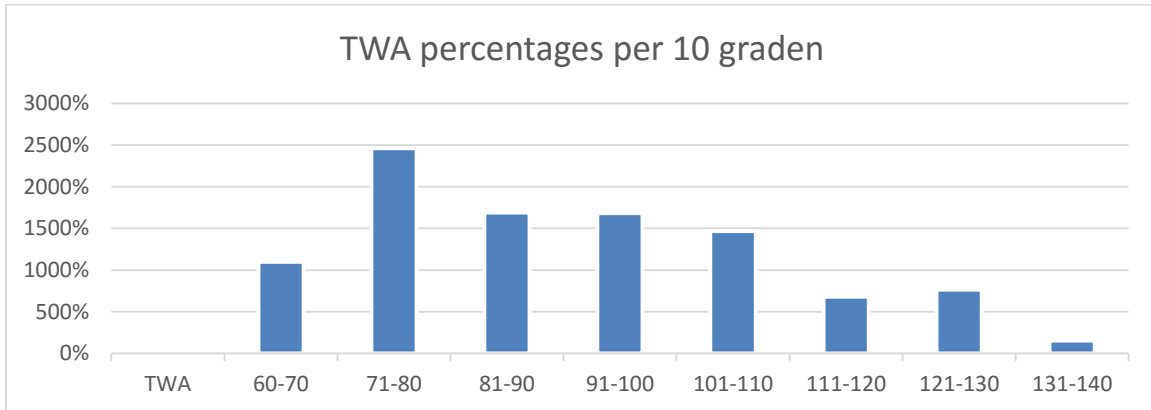
In dit proces van veranderende volgende boeien hebben we een 'lusje' om de KR-A gevaren. Dat mag niet, maar in de hectiek van wijzigende boeien vergeet je dat. Je ziet het pas weer als je naar de track kijkt. In RAK staat het ook niet, daar staat de juiste ronding voor KR-A na de Sport-D vanzelf in. Dus bij het achteraf invullen van het formulier zie je het ook niet.....

Een lusje benadeelt verder niemand; we varen alleen zelf een paar meter meer, dus het is goed voor de anderen!

In bovenstaande track nog een rode pijl bij de Sport C: plan was de KR-A, maar al gauw was dat voor de wind en zijn we richting WV19 gegaan. Ook daar weer getwijfeld over de KR-A, niet gedaan, keurig terug gevaren naar de WV19 (geen lusje!) en om 18:17u over de finish. Helemaal vooraan! Geen twee schepen in de buurt om te noteren...

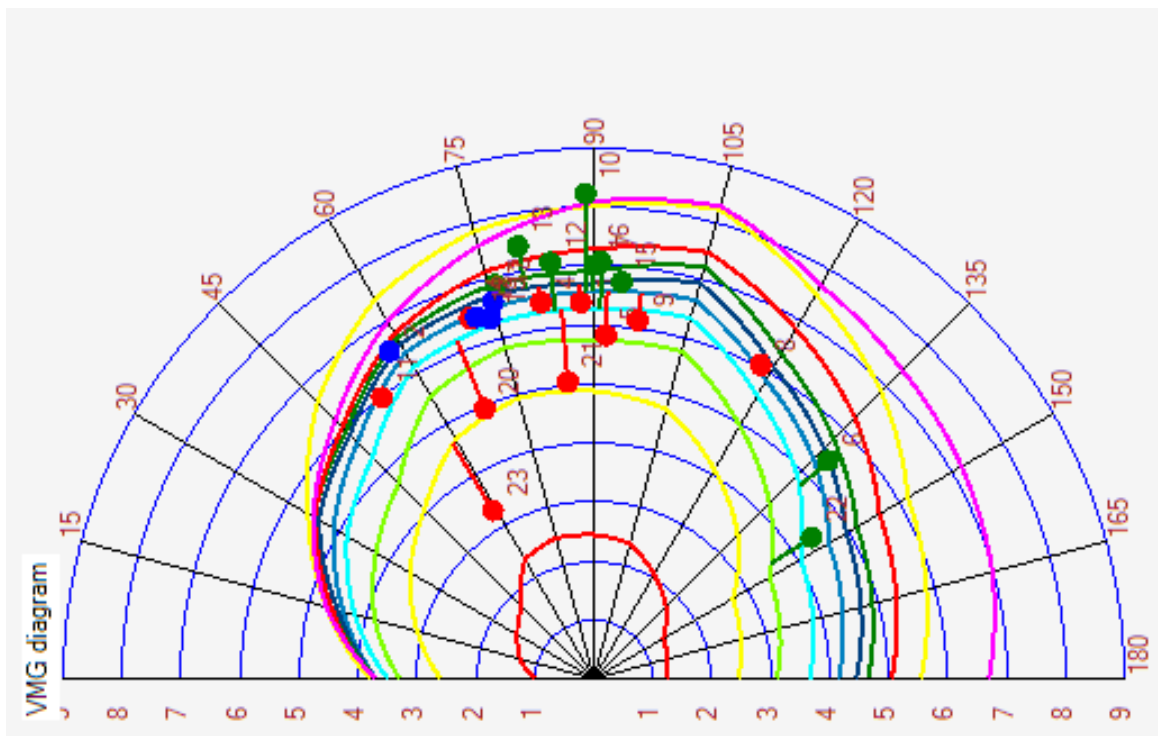
Laatste plaatjes:

De percentages van de verschillende TWA's. Doel is alles tussen 70 en 110 TWA te varen. Dat is 75% van de tijd gelukt. Goed, maar niet goed genoeg. Als de wind leuk draait moet je boven de 90% kunnen komen.....



De score in RAK ten opzichte van de polar, met rode (te langzaam), groene (te snel) en blauwe (spot-on) balletjes per rak.

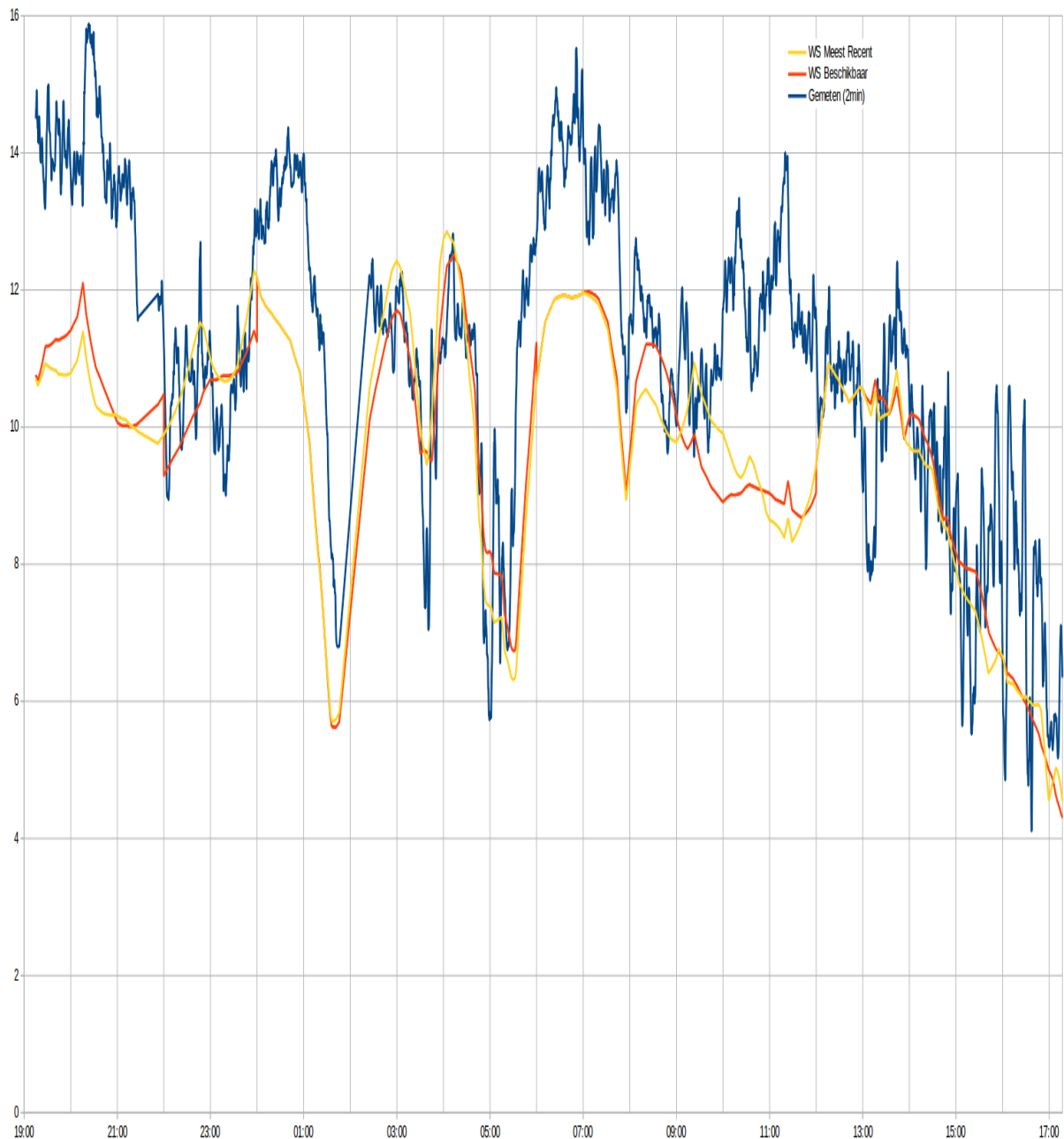
De Z-spi polar is aan de voorzichtige kant, maar dat moet ook. Vooral de laatste rakken (vanaf 20) zijn langzaam.... 4 kts draaiende wind....



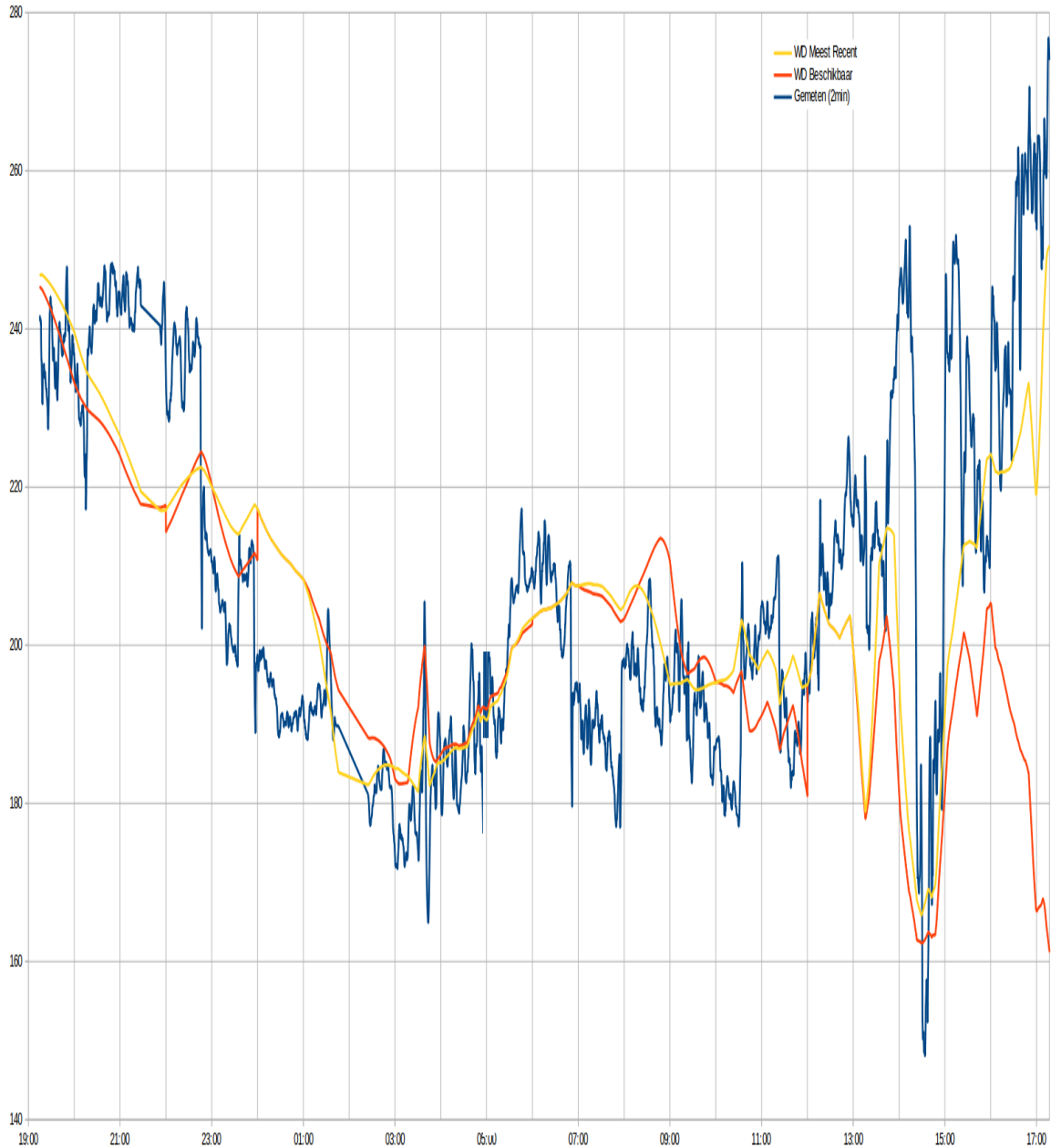
Om het af te leren nog 2 prenten van de Harmonie-voorspelling (voor onze positie, het is even wennen, maar deze is van toepassing op 'onze' 2,5 * 2,5 km!

De gemeten wind in blauw, per 2 minuten gemiddeld om de ruis van de meting weg te krijgen, de beschikbare en ook de wel gemaakte maar NIET beschikbare Harmonieruns, de beschikbare run in rood, de meest recente (en zaterdag pas om 17u lokaal beschikbare) run in geel.

Windspeed:



Windrichting, let op de gele (die werd het maar we hadden hem niet!) helemaal rechts!



Knap als je zulke modellen kan bouwen en draaien! Guru, Finder, uGrib, kunnen allemaal in de prullenbak, behalve voor de langere termijn (meer dan 2 dagen).....

Dank aan de bemanning Michel, Alfred, Erik, Vernon, en Hendri voor hun inspanningen! Sorry nog voor mijn foute sticker.... maar we hebben vrijwel perfect gekozen, gevaren, getrimd!

Toch wordt het tijd voor modernisering in de wedstrijd. Alle ORC-boten een tracker mee, en dan geen stickerfouten meer, geen boeienafsnijders meer, geen boten die buiten de boeien op het Wad de boel afsnijden, geen loterij bij de sluis meer maar eerlijke compensatie voor de tijd aldaar. Met computers aan boord, logging van zo'n 10 parameters elke seconde, windvoorspellingen die vrijwel perfect zijn, uitgekende polairdiagrammen, is het 'gokken of je goed door de sluis komt' en het plakken van stickers naast boeienamen als enig geaccepteerd bewijsmateriaal toch wel uit de tijd. Trackers in de ORC dus, of, als dat om een of andere reden niet snel kan, voor de ORC de mogelijkheid beroep aan te tekenen in geval van een overduidelijke en aantoonbare plakfout. Het spelletje '24Uurs' is tegenwoordig high-tech. Dan moet de registratie dat ook zijn.

Kom op mijn NVvK, ga met de tijd mee! Wordt het nog leuker, beter en vooral eerlijker van!.



Capalavoro@xs4all.nl

Boot: Spirit 36 S NED 6890

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

Software: WinGPS Voyager, RAK2013, Tactictool, ZyGrib