

## Voorstel voor een betere rating voor de 24Uursrace en het beter vergelijken van spi- en non-spi boten.

Er zijn eigenlijk twee problemen met de rating zoals die voor de 24Uurs wordt gebruikt:

1. De gebruikte APH is niet bedoeld als rating voor uitslagen (zo zegt de ORC). Hij past zeker niet bij het karakter van de race. De 24Uurs wordt voornamelijk gekenmerkt door het feit dat schepen vooral halvewindse rakken varen. Dat is het snelst en levert de meeste mijlen op. De APH (net als vroeger de GPH) is een rating die bepaald is door het varen van een cirkelvormige baan, met veel aan de wind en erg ruime wind. Dat past niet bij de 24Uurs.
2. Het andere probleem is dat momenteel boten met en zonder spinaker (en de bijbehorende rating, met of zonder spi) weer tegen elkaar in dezelfde wedstrijd mogen varen. Het voordeel voor non-spi is dusdanig groot dat dat niet goed te maken is met een spinaker. Met spi ben je kansloos tegen een goed gevaren Non-Spi boot. De ORC adviseert in de Race Management Guidelines 2024, art. 2.5, om spi en non-spi niet in 1 wedstrijd tegen elkaar te laten varen.

In het vervolg van dit document nemen we eerst de APH onder de loep en later het non-spi probleem.

Tenslotte worden mogelijke oplossingen voor beide uitdagingen geschetst.

## Uitdaging nr 1, de APH en de 24Uursrace.

De 24uursrace, de wedstrijd in de ORC-klassen, voer lang met de General Purpose Handicap (GPH) als rating. Per 1 januari 2022 is de GPH geen officiële rating meer, de APH (All Purpose Handicap) is ervoor in de plaats gekomen. De APH wordt berekend door een boot theoretisch een cirkel te laten varen en dan te berekenen hoeveel seconden de boot over één mijl doet. APH is seconden per mijl.

De definitie van de APH, uit ORC Rating Systems 2024 luidt:

401.4 All-Purpose Handicap (APH) is an average representation of all time allowances in all wind speeds and wind directions. It is also used as single number Time on Distance Rating as defined in 403.2. It may be used for simple comparisons between boats and possible class divisions.

Bedoeld voor eenvoudige vergelijkingen tussen boten, voor klasse-indeling maar niet voor het scoren van wedstrijden. Dat zegt de ORC documentatie op diverse plaatsen.

Hierr heeft de Noordzeeclub in het verleden over geadviseerd. Twee e-mails over die adviezen, naar aanleiding van de uitslag 24uurs in 2017:

RE: ToD LD in 24uurs



Technische Commissie NZC <tc@noordzeecl...>  
Aan 'Thomas ten Kortenaar'  
CC big.time@upcmail.nl

Beantwoorden Allen beantwoorden Doorsturen

do 28-9-2017 15:07

U hebt dit bericht doorgestuurd op 3-12-2022 14:19.



Thomas,

Voor de zekerheid heb ik nog even ruggespraak met de wedstrijdcommissaris van de Noordzee Club gehouden. Hij is het met me eens dat (single number) scoren onder ToD Long Distance de enige juiste scoringsmethode is voor een race als de 24 uurs. Zie ook de bijlage. Je hebt dus de formele steun van de NZC, de klassenorganisatie voor rating kajuitjachten.

Vriendelijke groet, Leo van Raam, voorzitter TC van de NZC.

## De genoemde bijlage:

RE: ToD LD in 24uurs



Erik | Van Vuuren Performance Sailing <erik@vanvuurensailing.com>  
Aan Technische Commissie NZC; 'Erik van Vuuren | NZC'

Beantwoorden Allen beantwoorden Doorsturen

di 26-9-2017 19:23

Hallo Leo, onderstaand mijn reactie. Misschien nog even samen te bespreken maar ik vind het ook prima als je mijn reactie 1:1 deelt met de betrokkenen. Die staan niet in de CC.

### De feiten

1. Je hebt gelijk Leo: GPH is zeker geen rekenfactor om wedstrijden mee te scoren; dus onjuist gebruik dus van het ORC systeem.
2. Jouw voorstel om de 'Offshore Time on Distance handicap' te hanteren is de enige juiste methodiek.
3. De voorgenoemde handicap bestaat uit één handicapfactor en geen drie, zoals door meneer de Ridder aangegeven; de 24-uurs kan zeker niet conform Triple Number Offshore worden gescoord. Dat moet je misschien nog even uitleggen.

### Argumenten

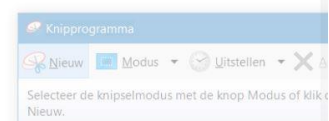
1. Dat iets al 25 jaar wordt toegepast is, met alle respect, geen argument.
2. Iedere deelnemer zal het beamen dat een zo'n eerlijk mogelijke berekening recht doet aan zijn/haar geleverde prestatie en zal dan ook de verbetering kunnen waarderen.
3. De Offshore Time on Distance handicap (OSN) is een getal, net als bij de GPH  
Bijvoorbeeld: GPH: 645.2 OSN: 623.2  
Geen enkel probleem dus om dat aan te passen in het softwaresysteem.

### Conclusie

- Er ligt de organisatie niets in de weg om de OSN te gebruiken en ik zie geen enkele reden om daar niet per 2018 op over te gaan.

Vriendelijke groet,

Erik van Vuuren / wedstrijdcommissaris



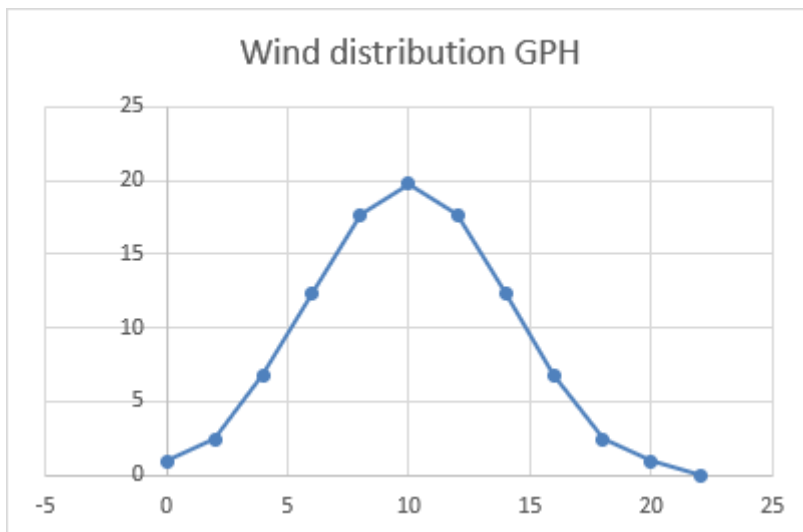
Gaan we nu in detail in op de kenmerken van de APH en van de 24Uurs.

Bij het bepalen van de APH spelen, naast kenmerken van de boot, twee belangrijke zaken een rol:

- de bij de berekening van de rating gehanteerde windsnelheidsverdeling
- de bij de berekening veronderstelde baan

**Eerst nemen we de windsnelheidsverdeling en de gemiddelde windsnelheid onder de loep.**

Bij de GPH was de volgende verdeling van windsnelheden gebruikt, met percentage van voorkomen op de Y-as en kts windsnelheid op de X-as (grafiek met dank aan NZC-TC):



Er wordt een gemiddelde wind van 9 kts verondersteld bij het berekenen van de GPH.

Belangrijke kenmerken van de nu geldende APH voor windsnelheden zijn :

- 'all wind speeds' worden erin meegenomen, dus van 6 t/m 20 kts, (sinds recent ook 24 kts) , het bereik van de meetbrief
- Dat gaat met een wegingsfactor voor de windsnelheden van 6 t/m 20 kts. Die is als volgt: (uit ORC Rating Systems 2024):

ToD coefficients are calculated for the respective course model (Windward/Leeward or All-purpose) with the following wind strength distribution:

<i>TWS (kt)</i>	<i>6</i>	<i>8</i>	<i>10</i>	<i>12</i>	<i>14</i>	<i>16</i>	<i>20</i>
<i>Time Allowance percentage</i>	5%	10%	20%	30%	20%	10%	5%

Dus de wind van 12 kts (30%) heeft een 6 keer zo grote invloed op de APH-rating als de wind bij 6 of 20 kts (elk 5%). De vraag is of dat terecht is bij de 24uursrace. Daarover later meer.

Er wordt bij de APH een gemiddelde windsnelheid van 11 kts verondersteld.

Andere uitdaging is dat wind onder 6 kts niet is meegeteld in deze weging, en, belangrijker, dat wind boven de 20 kts buiten beschouwing wordt gelaten. Dat zal iets verbeterd zijn met de 24 kts op de meetbrieven van 2024 maar niet voldoende.

De 24uurs vaart wél met windsnelheden onder 6 en boven 24 kts. Dat zou in de rating moeten worden meegenomen. Met de 5% voor 20 kts in de APH wordt niet goed in de rating verwerkt dat planerende boten bij 20 kts wind erg snel kunnen worden. Hun hoge snelheden bij 20kts hebben maar 5% invloed

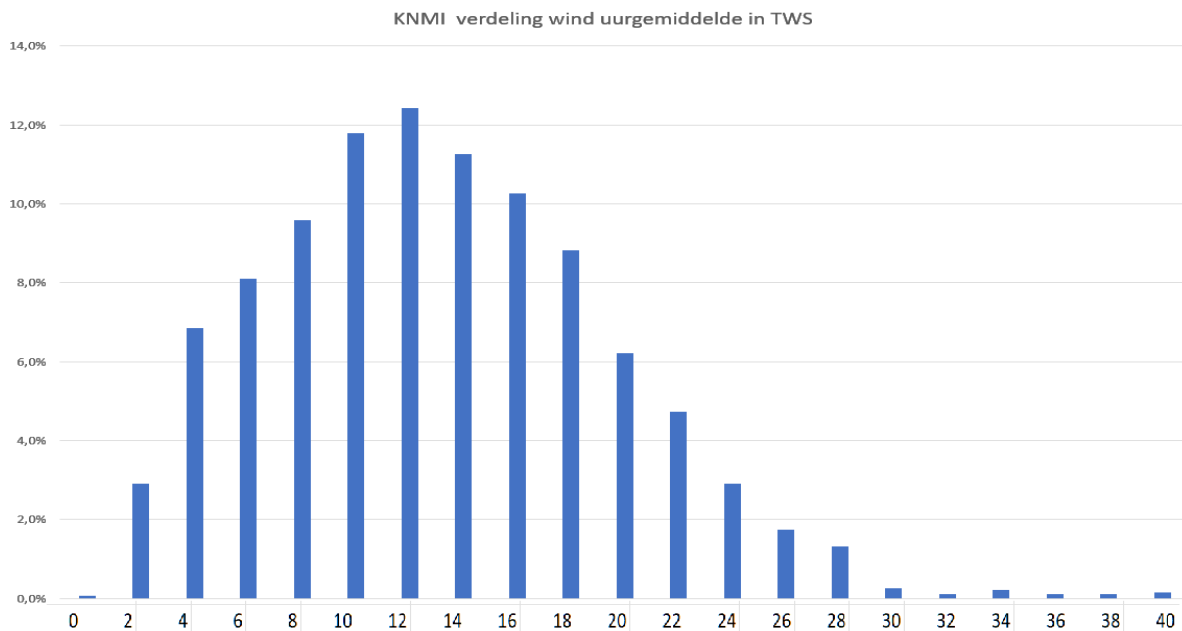
op de rating. Hetzelfde geldt voor boten die erg snel zijn bij minder dan 6 kts. Beide soorten boten worden door deze lichte weging (5% in beide gevallen) bevoordeeld in voor hun gunstige omstandigheden: hun snelheid in voor hen voordelige omstandigheden wordt hen niet aangerekend.

Als we kijken wat de werkelijke wind was in de periode van de 24uurs (data van de Daggegevens van het KNMI) kunnen we zien wat de echte verdeling van de wind over de 7 klassen TWS van de meetbrief is.

Dat is als volgt gedaan:

- De jaren 2013-2022 (10 jaar)
- De dagen 21-31 augustus van elk jaar (11 dagen rond de 24uursdatum)
- Van elke dag 24 uur
- Uurgemiddelde windsnelheid van KNMI (in 0,1 m/s) genomen

Dat levert 2640 datapunten (10 jaar \* 11 dagen \* 24 uur): uurgemiddelde wind met de onderstaande verdeling. Y-as is procenten van de tijd. X-as is kts wind.



Een verdeling met een flinke staart rechts, t/m 40 kts (in 2018 tot 48 kts).

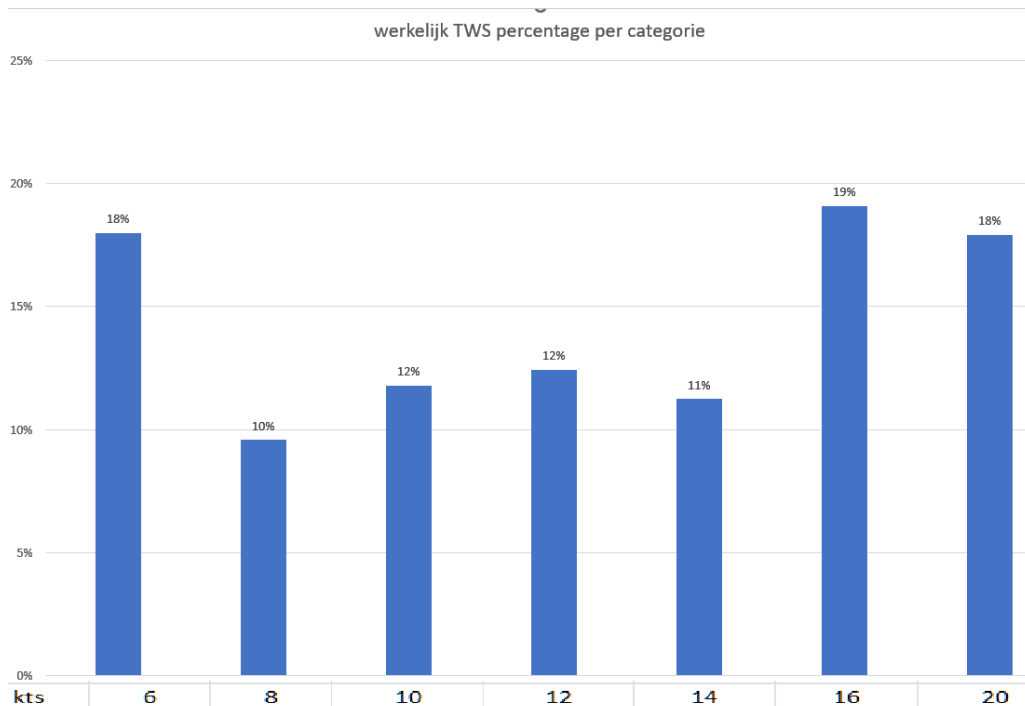
Gemiddeld ongeveer 13 kts, 2 kts meer dan de APH aanneemt. Daarom komen PF's vaak boven de 1.

Duidelijk is dat wind onder de 6 kts ook voorkomt, samen (1-5 kts) circa 10 % van de tijd.

Ook wind boven 20 kts is er in ruime mate, zo ongeveer 12 % van de tijd bij elkaar.

In de rating moet dat meegenomen worden, omdat de 24uurs ook vaart bij die lage en hoge windsnelheden. Die percentages moeten worden meegenomen bij de 6 kts weging en bij de 20kts (en 24 kts) weging. Bij de APH blijven ze echter buiten beschouwing en tellen niet voor de rating.

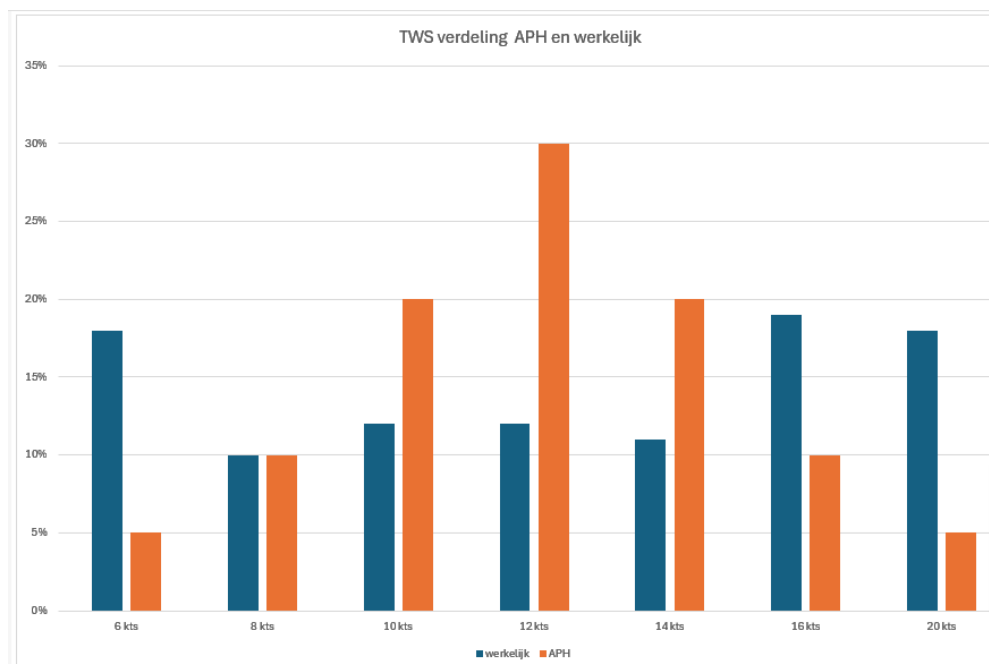
Het zo transformeren van de echte windsnelheden van 10 jaar 11 dagen in augustus naar de 7 categorieën van de meetbrief ziet er dan zo uit:



Natuurlijk verschillen de 10 afzonderlijke jaren wat van elkaar, maar het gemiddelde lijkt een goede indicatie te zijn; het wordt niet teveel bepaald door een paar uitbijters (jaren met veel of weinig wind).

Dan moet nog de werkelijke verdeling van de TWSen vergeleken worden met die van de APH.

In blauw hieronder de werkelijke verdeling, in roodbruin die van de APH. Meteen valt op dat de APH niet erg lijkt op de werkelijke wind van 10 jaar, 11 dagen per jaar, 24uur per dag, rond de 24uurs. De APH heeft 3 pieken in het midden die er in werkelijkheid niet zijn. Vervelend, omdat de 24uurs wél vaart met wind boven 20 kts.



Met deze werkelijke verdeling van windsnelheden is waarschijnlijk een eerlijke rating te maken voor de 24uurs. Boten die snel zijn met heel weinig of heel veel wind worden dan niet meer bevoordeeld.

De APH is overigens ten opzichte van de GPH een verslechtering; de verdeling van de APH wijkt bij de uitersten (6 en 20 kts) nog meer af van de werkelijke windverdeling dan de GPH vroeger deed.

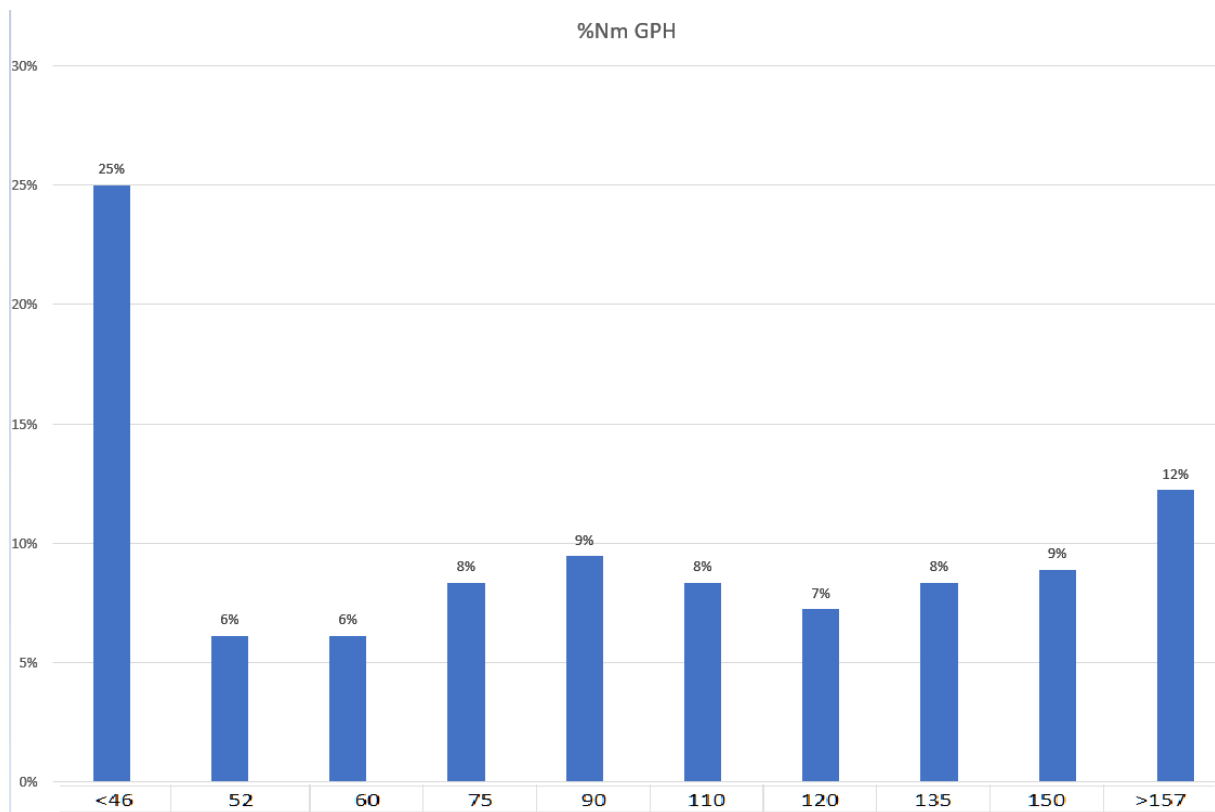
### **Dan het andere aspect van de rating: de veronderstelde baan.**

De APH is berekend voor het varen van een cirkelvormige baan (om een denkbeeldig eiland, bijvoorbeeld). De GPH was dat ook. Daaruit volgen dan windhoeken (TWA's) die elk voor een bepaald deel van de cirkel (in afstand) van toepassing zijn.

Op de meetbrief staan naast de Upwind en Downwind Angles nog 8 TWA's vermeld, te weten 52, 60, 75, 90, 110, 120, 135 en 150 graden .

Bij het varen van een cirkel is per definitie ongeveer een kwart van de afstand al aan de wind. Dat is een beetje afhankelijk van de hoek die een schip hoog aan de wind kan varen. Van de tijd is het nog wat meer, want aan de wind is niet de snelste koers. Als we van de andere windhoeken op de meetbrief bepalen welk percentage van de afstand van een cirkel ze afdekken zien we het volgende:

Y-as procenten van de afstand, X-as TWA's



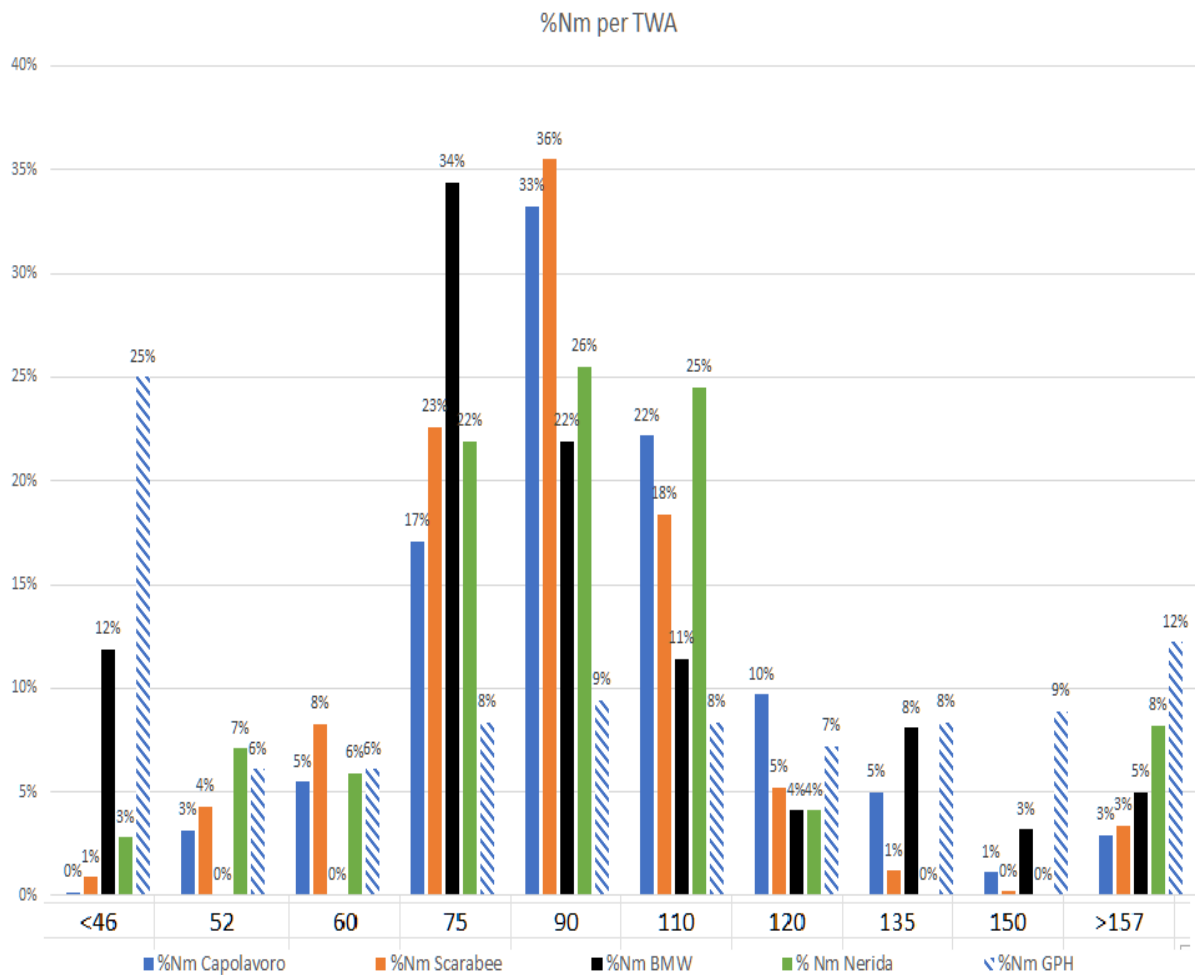
Du de APH heeft een zware weging voor aan de wind, de rest min of meer evenredig verdeeld, met een klein piekje bij 157 TWA en ruimer voor de wind: dat is een groot gebied van 23 graden. Meer dan de andere TWA-categorieën van de meetbrief.

De 24uurs wordt niet aan de wind gevaren; de beste manier om veel mijlen te maken is om de snelste TWA's te kiezen. Voor heel veel boten is dat halve wind of wat ruimer, zeker niet aan de wind.

Als we van een viertal boten eens kijken hoe hun percentage afstand per windhoek eruit ziet krijgen we dit, meteen vergeleken met de verdeling volgens APH:

- In gestreept blauw de verdeling volgens APH en GPH, beide dezelfde cirkelroute.
- In groen de Nerida, 34 voeter, waterverplaatser, met een stuk op de Waddenzee, 2022

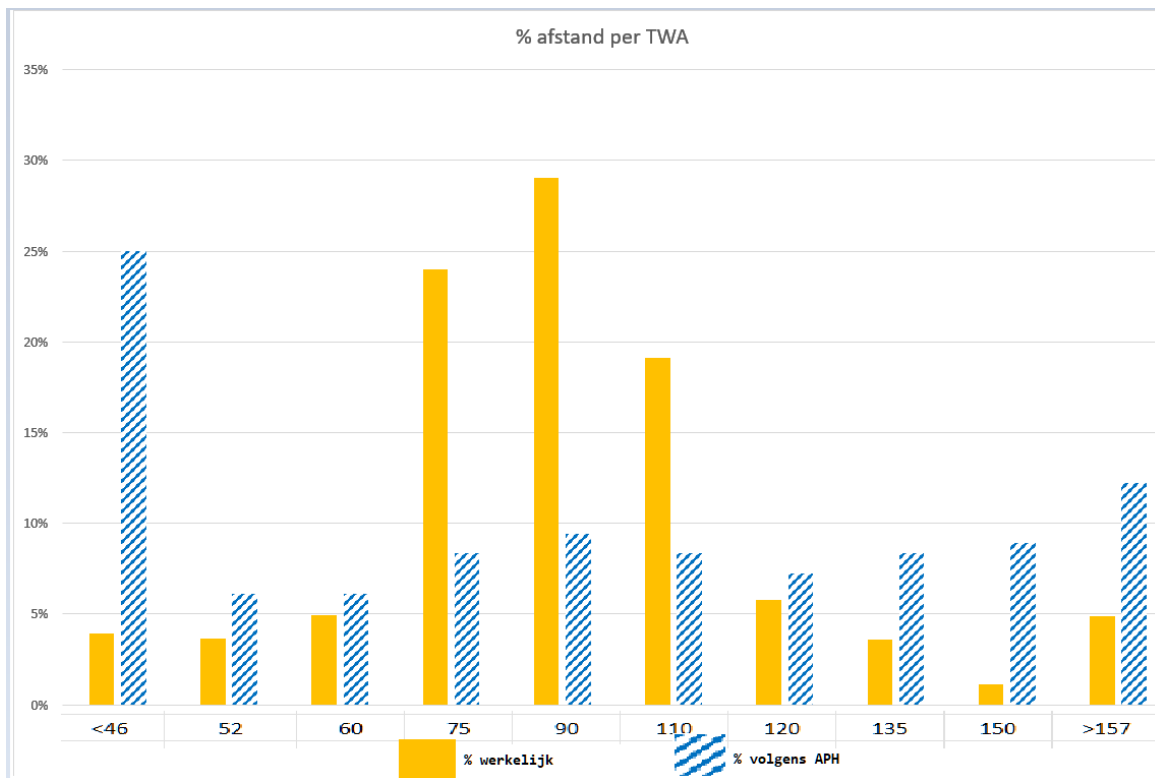
- In zwart de Black Magic Woman, Waarschip 1010, halfglijder, groot stuk Waddenzee en Noordzee, 2022
- In oranje de Scarabee, First325, waterverplaatser, IJsselmeer in 2021
- In blauw de Capolavoro, Spirit 35, waterverplaatser, IJsselmeer, 2022



Duidelijk te zien dat de zwarte (BMW) ook wel aan de wind gevaren heeft (om op het Wad te komen en terug), de anderen doen dat nauwelijks of niet.

Maar ook de zwarte (BMW) doet veel minder aan de wind dan wat de APH veronderstelt. En die BMW was in 2022 een van de zeer weinigen die flink aan de wind gevaren heeft.

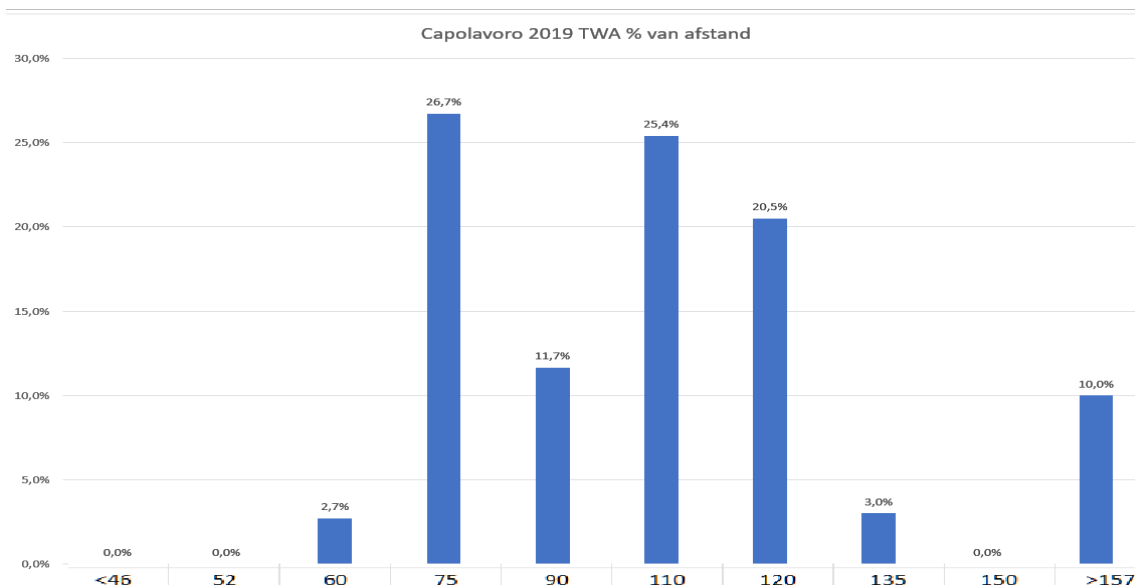
Als we van deze 4 het gemiddelde nemen, het percentage afgelegde mijlen per TWA, krijgen we dit:



Het zal duidelijk zijn dat de APH niet in de buurt komt van de werkelijke verdeling van gekozen rakken per TWA. De 24uurs is een halvewindse wedstrijd, met hier en daar een kleine uitzondering. De windhoeken 75, 90, 110 en 120 nemen maar liefst 78% voor hun rekening, terwijl de APH daar maar een gewicht van 33% aan toekent. En de 25% aan de wind van de APH is zeker een keer of 6 te zwaar gewogen, vergeleken met de werkelijkheid.

Daarbij dient bedacht te worden dat de wind in 2021 en 2022 (deze metingen) vrijwel pal noord was en bleef; geen winddraai van enige betekenis. In een 24uurs waarin de wind wel ruimt of krimpt zijn de mogelijkheden om halve wind te blijven varen nog een stuk groter, en is het verschil met de verdeling volgens APH nog groter.

Als voorbeeld daarvan de 24uurs van 2019, van de Capolavoro, 2<sup>e</sup> in ORC3 2019. Meer dan 86% van de afstand met windhoeken van 75 tot 135 TWA. De APH heeft voor die hoeken maar 40% .



Daar komt vrijwel niets kleiner dan 75 TWA in voor, en wel 10% voor de wind (afkruisend naar de finish, een verplicht rak) . Dat jaar, 2019, was een windruiming van meer dan 110 graden. Dan is aan de wind helemaal nergens voor nodig.

De zware weging van aan de wind in APH geeft voor boten met mindere eigenschappen bij aan de wind (ondiepe kiel, bijvoorbeeld, of heel brede achterkant) een compensatie daarvoor in de vorm van een hogere APH. Maar omdat er niet of nauwelijks aan de wind gevaren wordt is die compensatie niet terecht. Gevolg is dat een ondiepe kiel een voordeel betekent, via de rating.

Een rating die rekening houdt met de werkelijk voorkomende TWSen en werkelijk gevaren windhoeken (TWAs) in plaats van de theoretische cirkel van de APH zou de 24Uurs een stuk eerlijker kunnen maken.

Met de empirische gegevens hierboven (TWS-verdeling en TWA-verdeling) is er al flink wat informatie voor het samenstellen van zo'n rating.

## Uitdaging nr 2, de spi, non-spi en de 24Uursrace.

Vroeger was de standaard om non-spi boten 2,5 % vergoeding (extra mijlen) te geven. Niet alleen in de 24uurs, dat werd ook gebruikt bij andere wedstrijden. Weinig problemen, een redelijke vergoeding.

Daarna kwam er op elke meetbrief ook een non-spi GPH. Die was gemiddeld zo'n 5% voordeliger dan de gewone GPH.

En natuurlijk gingen deelnemers toen massaal non-spi varen, sommige jaren 20% van de deelnemers in de ORC3 en 16% in de ORC2. In de uitslag van 2011 zitten heel veel non-spi boten ver vooraan in de uitslagen, zelfs zijn ze winnaars. Het gevolg van de te ruime vergoeding.

Om die oneerlijkheid te corrigeren was er van 2012 t/m 2016 de aparte ORC-non-spi klassen, met 10 tot 20 deelnemers. Probleem opgelost.

In 2017 is die non-spi klasse afgeschaft. Deelnemers schreven voortaan vrijwel allemaal in met hun gewone GPH, met spi. Kiezen voor non-spi kon alleen in de VSKJ-klasse, volgens de NoR van de 24Uurs.

En toen kwam er recent de non-spi meetbrief beschikbaar. Elke schipper kan die voor zijn boot aanvragen, naast een gewone meetbrief. In Nederland zijn er in 2024 nu 31 schepen met een NS-meetbrief, vaak naast hun gewone. Er is een misverstand of dat wel kan; soms hoort men zeggen dat een schip maar 1 meetbrief kan hebben. Dat is onjuist. Uit het 2024 ORC Rating Systems document:

- 301.4 An ORC Non-Spinnaker certificate may be issued from the data needed for an ORC International or ORC Club certificate and shall apply for boats not using any spinnaker nor headsail set flying:
- a) an ORC Non-Spinnaker certificate may co-exist at the same time with an ORC International or ORC Club certificate that includes a spinnaker or headsail set flying.
  - b) an ORC Non-Spinnaker certificate shall have clear notification if it is generated from ORC International or ORC Club measurements

Bij het inschrijven voor de 24Uurs wordt een week voor de start volgens de NoR de meest recente meetbrief genomen. Dit is geen afdoende oplossing voor de situatie met meerdere (full-crew) meetbrieven, spi en non-spi.

Hoe 'oneerlijk' is het eigenlijk om spi en non-spi tegen elkaar te laten varen?

Dat de non-spi rating teveel voordeel geeft bleek al in de eerder genoemde uitslag van 2011.

Om te zien hoe het nu is zijn van vijf ORC-Club schepen de meetbrieven spi en NS vergeleken. Deze:

Dehler 36 DB Rowdy Dow, Winner 9 Shutter Speed, J109 Captain Jack, Sunshine 38 Dutchdiva, Elan 33 TRI-EAU. De eerste 2 hebben de 24uurs dit jaar gevaren. Van de andere 3 is op basis van hun APH berekend hoeveel mijl ze met en zonder spi gevaren zouden moeten hebben voor een plaats 4 of 5 in de uitslag,

Gemiddeld is de gewone meetbrief 4,8% nadeliger (percentage van APH). Het loopt van 4% tot 5,9%. Dat is in ieder geval twee keer zo veel als de oude 2,5 % vergoeding.

Van die 5 boten met dubbele meetbrieven (Spi en NS) is doorgerekend hoeveel sneller ze met spi (moeten) zijn op ruime koersen vergeleken met hun eigen NS meetbrief. Dat is gedaan door te kijken in de spi-meetbrief hoeveel sneller de boot is op koersen van 90 TWA en ruimer: de koersen waarop volgens de meetbrief de spi erop kan. Gemiddeld over TWA 90 t/m 150 en gemiddeld over alle windsnelheden 6-20 kts.

Dit is een voorbeeld van een van de vijf boten: de Elan 33. Met spi op ruime rakken (90 TWA en ruimer) moet hij gemiddeld 0,48 kts sneller varen dan zonder spi. Hoger dan 90 graden windhoek is er geen verschil. Iets meer nog dan 0,48 kts bij wind van 6 en 8 kts, iets minder bij 12 kts en meer.

	6	8	10	12	14	16	20
90°	0,06	0,12	0,13	0,10	0	0	0
110°	0,67	0,68	0,49	0,40	0,39	0,37	0,16
120°	0,77	0,81	0,63	0,48	0,48	0,51	0,55
135°	0,79	0,83	0,8	0,60	0,52	0,55	0,71
150°	0,62	0,69	0,74	0,71	0,55	0,47	0,57
Gemiddeld	0,58	0,63	0,56	0,46	0,39	0,38	0,40
				cts			
		avg 90-150		0,48	7,49%		

Voor de genoemde 5 boten is het gemiddelde 0,55 kts harder kunnen/moeten met spi. De range 'harder varen' voor deze 5 loopt van 0,46 tot 0,71 kts.

Nu we van deze 5 boten weten hoeveel harder ze met spi moeten varen (ten opzicht van dezelfde boot zonder spi) kunnen we ook uitrekenen hoeveel uur ze die extra snelheid moeten varen om te eindigen met een PF in de uitslag die gelijk is aan de PF van de NS-versie van deze boot. Dan zouden ze gelijk eindigen. Let wel, het gaat steeds om dezelfde boot (5 maal) met en zonder spi.

Dat moeten varen met spi om dezelfde uitslag te scoren als zonder spi is gemiddeld ruim 15 uur! De range loopt van 13,5 uur tot 16,2 uur.

Nu weet elke 24uurszeiler dat zoveel uur de spi erop echt nooit voorkomt. Zelfs niet als er een flinke krimp of ruiming van de wind is. In 22 jaar 24uurs varen (19 met huidige boot) heb ik nooit meer dan 4, misschien 5 uur de spi erop kunnen hebben. 15 uur is geheel en al onmogelijk.

Dit toont toch wel duidelijk aan dat het gebruik van de NON-SPI meetbrief met NS-APH (het varen van een cirkel) leidt tot een rating die het varen zonder spi ernstig bevoordeelt. Er valt voor boten met spi niet tegen te varen. Onmogelijk.

## **Conclusie en aanbevelingen.**

Er zijn zoals gezegd 2 uitdagingen:

- Een rating die beter dan de APH rekening houdt met de windsnelheden en gevaren koersen (windhoeken) bij de 24Uurs
- Het oplossen van het onterecht grote voordeel voor deelnemers zonder spi.

Nu de GPH is vervallen als rating en het erop lijkt dat de APH nog minder passend is dan de GPH (de verdeling van windsnelheden klopt nog minder voor de 24uurs) betekent het vervangen van de GPH door de APH eigenlijk een verslechtering: veel te weinig nadruk op 20 kts (en meer) TWS en idem op minder dan 6 kts.

Het nadeel van het gebruik van een cirkelroute is identiek bij GPH en APH. Een cirkel is geen goede basis om een halvewindse wedstrijd te scoren.

Daar komt bij dat het tegenwoordig mogelijk is dat het nationale Rating Office een specifieke scoring option kan bepalen voor een wedstrijd,

De ORC Rating Systems 2024 zegt daarover het volgende:

### 403.4 National Rating Office scoring options

National Rating Offices may publish on their certificates other scoring options. This may include ToD and/or ToT coefficients using different course models as well as multiple ToD and/or ToT coefficients for different wind ranges. The course type used to calculate these ratings and the methods of how they will be applied shall be specified in the Notice of Race and/or Sailing Instructions of the races and events that use them.

Alle ingrediënten voor zo'n eigen rating voor de 24uurs zijn aanwezig!

- Het is een officiële mogelijkheid van de ORC
- De Noordzeeclub TC was/is bereid zo'n rating samen te stellen (zie eerdere mails van de heren van Raam en van Vuuren)
- De verdeling van windsnelheden over de TWS-waarden van de meetbrief is nu bekend aan de hand van 10 jaar KNMI-data
- De verdeling van gevaren afstanden over TWA-waarden van een aantal boten is ook bekend

Een goed passende rating (voor de historisch geldende TWSen en de gevaren TWA's) in de vorm van een Time on Distance (seconden per mijl) zal de aantrekkelijkheid en eerlijkheid van de 24uurs verbeteren.

Het is prima uit te leggen aan alle ORC-24uurs-deelnemers, en een Time on Distance rating kan zonder meer zo gebruikt worden in het uitslagensysteem van de 24uurs, geen enkele wijziging nodig, want de nu gebruikte APH is ook een Time on Distance rating.

Als die 24uurs rating goed wordt samengesteld zal deze ook het probleem van het te grote voordeel van en non-spi-meetbrief adresseren. Vermoedelijk kunnen dan spi- en nonspi-boten dezelfde race varen zonder al te veel oneigenlijke verschillen, het verschil tussen spi en non-spi zal ongeveer gehalveerd moeten worden in deze 24uurs rating. Dat zou te zien moeten zijn aan meetbrieven met de nieuwe 24Uurs-rating.

Alternatieve oplossingen voor het non-spi probleem:

- Weer een aparte non-spi klasse instellen. Alle ORC1,2,3 en 4 samen in die klasse. Nadeel is wel een mix van niet erg vergelijkbare boten qua grootte. Voordeel is dat het wellicht deelnemers trekt die niet zo goed zijn met de spi en zo toch serieus kunnen meedoen. Het zal wel een kleine klasse worden (minder dan 10 schepen, vermoedelijk)
- Een verplichting om met een gewone (met spi) meetbrief in te schrijven. Niet aantrekkelijk, want dan verliest de 24Uurs deelnemers: degenen met alleen een meetbrief zonder spi kunnen dan niet meevaren.
- Een 'eigen' vergoeding voor non-spi varen gaan gebruiken, zoals (bijvoorbeeld) een APH midden tussen de gewone en de non-spi in. Dat halveert het verschil, maar het zal veel veel uitleg vragen en is een ongewenste ingreep in het ORC-systeem. Minder fraai dan een eigen 24Uurs rating.
- Niets doen, spi en non-spi door elkaar laten varen zoals in 2024 (en voor 2012). Dat zal leiden tot het aanvragen van veel non-spi meetbrieven door deelnemers (het zetten van een vinkje bij de jaarlijkse meetbriefaanvraag is voldoende). Het voordeel is immers zo groot, dat wil men niet missen. Als voorbeeld de winnaar van ORC3 (non-spi gevaren). Als hij met zijn gewone meetbrief had gevaren en een uur of 5 tot 7 (dat is veel) de spi had gevoerd was hij 6, 7 of 8<sup>e</sup> geworden in de ORC2. Nu wint hij zonder spi de ORC3. Zo groot is het voordeel van een non-spi meetbrief. De 24uurs zal er niet aantrekkelijker van worden: veel bemanningen en schippers willen graag raken met spi varen. Maar als dat leidt tot kansloosheid voor de prijzen zullen velen dan toch maar non-spi gaan varen. Dat zouden we niet moeten willen.

Tenslotte:

Ik denk dat de Noordzeeclub nog steeds bereid is mee te denken en een rating te genereren speciaal voor de 24Uurs. In ieder geval heeft men dat in het (recente) verleden duidelijk aangegeven. Er moet wel een vraag van de 24Uurs komen, uit zichzelf doet de NZC dit niet.

Het kan gewoon een Time on Distance rating zijn (seconden per mijl) en zal dan geen enkele wijziging in de uitslagverwerking tot gevolg hebben.

En hoogstwaarschijnlijk zullen de zeilers van de 24Uurs het verwelkomen als een verbetering: een meer eerlijke rating zal niemand tegen zijn.

Altijd bereid tot verdere uitleg en meedenken,  
Met vriendelijke groet,

Thomas ten Kortenaar

NED 6890 Capolavoro

Meedenkend NVvK-lid 😊

22 keer de 24Uurs in ORC gevaren, waarvan 8 keer in de prijzen gevallen.