

1.

Årets möte var förlagt till Puerto Vallarta i Mexico vilket gjorde att en del valt att inte åka, för oss Svenskar som var på plats var resan lång ca 24 timmar varje väg. ORC har alltid sitt möte ihop med World Sailing pga. av att många medlemmar sitter i kommittéer i båda organisationerna, men frågan togs upp om vi i fortsättningen när mötena är förlagda långt från Europa ska dela på oss.

Mina egna reflektioner om mötet.

Mycket tid och energi läggs på samarbetet med RORC där nu större delen av ORC är för ett samarbete men det känns som om RORC har problem med de äldre i sin club som är emot ett samarbete, riktigt varför är svårt att förstå.

Vi kommer ju att ha ett gemensamt VM nästa år som vi alla ser fram emot, men efter det vill RORC inte lova något fortsatt samarbete.

Vi fick EM 2019 och det var ett enhetligt beslut, så roligt att höra alla lovord från våra grannländer också kul att samarbetet med länderna här i norr fungerar så bra, man skall veta att vi bara har ca 55 mätbrev och är en av de små nationerna och ändå lyckas vi knipa EMet. Roligt att fler länder ansluter sig till ORC Syd Afrika och USA är de snabbast växande och att vi snabbt har hjälpt dem bygga upp en fungerande organisation.

Det kommer att bli svårare i framtiden att få arrangera VM då andra kontinenter kommer att vilja ha sin del av kakan och redan nu har USA ansökt om VM 2020, platsen för eventet är New Port anrikt och ett fantastiskt ställe att segla på. USA har ställt som krav att det ska vara ett gemensamt VM IRC och ORCI så vi får hoppas att vi lyckas övertyga RORC som i dag är tveksamma. Jag känner att det nordiska samarbetet bara blir bättre för varje år och att vi håller ihop i de frågor som är viktiga för oss, i Mars kommer vi att ha ett möte i Norge där samarbetet runt regattor, mätreger m.m. kommer att vara på agendan. Finland och Danmark har visat intresse för att göra sitt eget NORlys som bygger på ORC vpp och egentligen ett ORC club mätbrev.

VM och EM de närmaste åren.

VM 2108 Hauge Holland

VM 2019 Kroatien Sibinik

VM 2020 USA New port

EM 2018 Cypern Limassol

EM 2019 Sverige Oxeläsund

2. Justering av ORCI VPP

De viktigaste justeringarna för 2018 berör.

VPP.

- *Hydrodynamik*

- Inducerad drag uppdaterad

- Besättningens tvärgående rörelse korrigerades något

▪ *Aerodynamik*

- Effektiv höjd på segelplanen ökade med 20%

- Aero-koefficienten C_{d0} (vindskrov och besättning) ökade med 20%

- PHIUP-koefficient halverad

- Effektfunktionen uppdaterad

IMS - International Measurement System

▪ Regler B2.2 (a) ändras genom att införa tätare stationsavstånd (2,5% av LOA) i bakre 15% av LOA förutom redan existerande föröver 15% av LOA.

▪ Regler B4.1 (e), B4.2 (l) och B4.4 (c) modifieras för att klargöra utombordsmotorns position för trimmätning. Om utombordsmotorn är ombord under tävling, ska den vara ordentligt fastsatt på konsolen eller stuvad ombord med tyngdpunkten bakom masten. Dess vikt och position ska registreras i mätbrevet.

▪ Regel B7.1 är modifierad för att klargöra användningen av kolfiber i strukturella element.

▪ Regler E2.8 är modifierad för att klargöra att PD-gränser för bommens höjning ska delas med 2 när formler i E2.8 (a), (b) eller (c) används.

▪ Regel F10.2 överensstämmer med ERS och andra IMS-regler.

ORC Rating Systems

▪ Regel 101.2 har ändrats genom att revidera byggmaterialets gränser för att överensstämja med befintlig båtbyggnadsteknik. Maximal kolfibermodul ökar till 320 GPa och maximal temperatur som kan appliceras vid tillverkning av skrov och däckskalstrukturen ökas till 90 °. Denna nya regel gäller för skrovskalet och däckstruktur (ingen begränsning på sekundära konstruktionselement som skott som stöder skrovskalet och däckskalet).

▪ Ballast Leeward Recovery (BLR) Index för en båt med vattenballast eller svängköl återinförs i regel 106.2. Det representerar en sådan båts relativa förmåga att komma tillbaka från en knock-down /

broach med seglen nedslagna, och med all vattenballast eller svängkölen i lovart. BLR Index är endast beräknad på ORCs VPP, medan dess tillämpning för att begränsa startande som baseras på tävlingens kategori föreskrivs i WS Offshore Special Regulation eller Notice of Race.

- Minsta besättningsvikt (CW) införs i ny regel 102.3 och modifierad Regel 200 och ska beräknas som: $\text{Minsta CW} = \text{Max CW} - (\text{det största av } 25\% \text{ Max CW eller } 85 \text{ kg})$. Minsta CW gäller endast när det anges i Notice of Race och Seglingsinstruktioner.

- Ändring av RRS 49.2 i nya regeln 200.2 tar bort tvetydigheten i definitionen av "sittande" och "däcket" i RRS 49.2, medan livlinor fortfarande måste följa Offshore Special Regulations att de ska vara spända.

- Regel 207 modifieras för att klargöra att storseglet ska revas från sin nedre del men att den också kan revas med furlingsystemet i masten.

- Regler 305.1 (a), 305.1 (b) och 305.2 (b) är modifierade för att följa införandet av en teknisk kommitté som avses i Racingreglerna för segling.

- Regel 305.2 (c) är modifierad för att klargöra tillämpningen av ett poängstraff när en båt upptäcks vara i strid med sitt certifikat inom intervallet 0,1 - 0,25% av GPH. Den nya formuleringen följer bättre RRS-formuleringen om poängstraff.

- Ny regel 401.3 anger att kursens längd när den används i korrigerade tidsberäkningar ska registreras med en lägsta precision på 0,01 NM.

- Förklaringar med formuleringar av hur enkla poängalternativ beräknas läggs till i Regler 403.2, 403.3 och 403.4.

Green Book

- ORCs evenemangslednings webbsida och programvaran för ORC Scoring rekommenderas för användning år 2018, med planen att få det obligatoriskt med början 2019.

- Ett krav på användning av ett spårningssystem införs i ORC Championship Rules. Under 2019 rekommenderas TracTrac-systemet, med en plan att göra det obligatoriskt med början 2020.

- Nya CDL-gränser för klassdefinition i ORC-mästerskap baserade på VPP 2018 är följande:

Klass A: 16,5 >= CDL > 11,6

Klass B: 11,6 >= CDL > 9,8

Klass C: 9,8 >= CDL > 8,6

- Tillämpning av minsta besättningsvikt i ORC Championships läggs till i Standard Notice of Race and Standard Sailing Instructions.

- Övriga delar av Standard Notice of Race och Standard Sailing Instructions och ORC Championship Checklist uppdateras som en del av regelbundna genomgångar som baseras på erfarenheter frånevenemang som hölls 2017.

ORC International och ORC Club Certifikat

- Minsta besättningsvikt läggs till i rutan Besättningsvikter.

- Förbestämd kurs "Ocean for PCS" ändras till "Coastal / Long Distance".

- HHW-mätning läggs till på båtritningen.

Zoran vår chefs mätman har sammanställt årets submissions.

1. GER 1 – HULL MEASUREMENT COSTS

No changes.

2. GER 2 – CERTIFICATE DEADLINE TO ENTER THE CHAMPIONSHIP

Standard Notice of Race

4.5 (b) Delete “Current certificate” and replace with “Latest valid, if any”.

3. GER 3 – SWITCH BETWEEN CLASSES

No changes.

4. GER 4 – IMS FREEBOARD MEASUREMENTS ON WIDE AFT BOATS

No changes.

5. GER 5 – ORC MANAGER MODIFICATIONS

ORC Manager

Modifications according submission, where possible.

6. GER 6 – POSITION OF CREW ON RAIL (HIKING)

ORC Rating Systems

200 Crew Weight and Position

200.4 RRS 49.2 is modified by deleting “sitting on the deck” in the second sentence.

7. ITA 1 – IMPLIED WIND

ORC Rating Systems

402.10 An alternative to the method described in 409.9 is that results can be determined by the order from the highest to the lowest “Implied wind”. In such a case corrected times are calculated from the performance curve of each boat by converting her “Implied wind” to a time allowance that is multiplied by the length of the course. Use of this method shall be specified in the Notice of Race and Sailing Instructions.

8. ITA 2 – WAVE RESISTANCE

No changes.

9. ITA 3 – DETERMINING SUBDIVISION OF CLASSES BY CDL

No changes.

10. NED 1 – HEADSAIL DIMENSIONS

ORC Club and ORC International Certificates

Add HHW on boat drawing if space allows.

11. NED 2 – SAIL DIMENSIONS IN SAILOR SERVICES

ORC Sailor Service

Add individual sail drawings.

12. NED 3 – VALIDITY OF FLOTATION MEASUREMENT FOR CHAMPIONSHIPS

Standard Notice of Race

- 4.2 Add: “The flotation date on an ORC International Certificate shall not be earlier than (**insert date which shall be 5 years prior the start of the championship**).
-

13. RUS 1 – STATION SPACING

IMS

- B2.2 a) A minimum of 20 stations and a maximum of 180 shall be taken from each side spaced with a maximum distance of 5% **LOA**. Within the forward and aft 15% of **LOA** the spacing between stations shall not be greater than 2.5% of **LOA**.
-

14. RUS 2 – SYMMETRY OF APPENDAGES

Hull measurement manual

Update.

15. RUS 3 – TOP POINTS

No changes.

16. RUS 4 - PERFORMANCE CURVE SCORING – SELECTED COURSES

No changes.

17. SUI 1 - DETERMINATION OF WEIGHT OF ORC SPORTBOATS

No changes.

18. USA 1 – MITIGATING THE EFFECTS OF CREW WEIGHT VARIANCE

ORC Rating Systems

102.3 Minimum crew weight may be applied by the Notice of Race and Sailing Instructions and shall be calculated as follows:

Minimum crew weight = Maximum crew weight – (the greater of: 25% of maximum crew weight or 85 kg).

200 The weight of all crew members on board while racing weighed in light street clothes shall not be:

- a) greater than the maximum crew weight as defined in 102.1 and 102.2
- b) smaller than the minimum crew weight as defined in 102.3, when applied by the Notice of Race and Sailing Instructions.

ORC Certificates

Add maximum and minimum crew weight with note for minimum crew weight * when applied by NoR and SI.

Standard Notice of Race

Add:

- 2.5 Minimum crew weight as defined in ORC Rule 102.3 shall apply.

Standard Sailing Instructions

- 14.1 Add the sentence: "The weight of all crew members on board weighed in light street clothes after all crew changes shall not be greater than the maximum crew weight and smaller than the minimum crew weight as defined in ORC Rule 102."

CHANGES FROM ITC DECISIONS AND RECOMMENDATIONS

1. CONSTRUCTION MATERIALS AND PROCESSES

IMS

- B7.1 d) CARBON: Where carbon fiber has been incorporated anywhere in the construction of the hull and/or deck shells.

Carbon fiber edge-capping of bona fide hull structural frames, girders and stringers, and as localized reinforcement of chain plate attachments are allowed in each hull construction category provided it is used below decks between 0.3 * **LOA** and 0.7 * **LOA** aft of the stem.

For hull and deck construction, a declaration from the owner may be substituted for examination of

one or more elements, but all elements are subject to examination at any time in case of doubt.

ORC Rating Systems

101.2 The following materials and processes are prohibited for modifications on existing boats or on boats with Age Date from 2018:

- a) In hull and deck shell structures: Carbon fiber with modulus exceeding 320 GPa.
- b) In spars with the exception of booms, bowsprit and spinnaker poles: Cored sandwich construction where the core thickness at any section exceeds the thickness of the two skins.
- c) Material with density greater than 11340 kg/m³
- d) Pressure applied in the manufacture of hull and deck structures greater than 1 atmosphere.
- e) Temperature applied in the manufacture of hull and deck shell structures greater than 90°C.
- f) Aluminium honeycomb cores in hull shell and deck shell structures.
- g) In hull shell and deck shell structures: Plastic foam core of nominal density less than 60 kg/m³.

2. SCORING COEFFICIENTS CLARIFICATIONS

ORC Rating Systems

Add new rule:

401.3 When calculating corrected time, the length of the course shall be recorded to the precision up to 0.01 NM.

402.4 c) **Ocean for PCS** is a composite course, the content of which varies progressively with true wind angle as follows:

<i>TWS (kt)</i>	6	8	10	12	14	16	20
------------------------	----------	----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

Beat VMG	45%	40%	35%	30%	25%	20%	10%
60°	0%	5%	10%	15%	17.5%	20%	25%
90°	0%	5%	7.5%	10%	12.5%	15%	20%
120°	0%	5%	10%	15%	17.5%	20%	25%
150°	0%	5%	10%	15%	15%	15%	10%
Run VMG	55%	40%	27.5%	15%	12.5%	10%	10%

403.2 Add:

Corrected time is calculated as follows:

$$\text{Corrected time} = \text{Elapsed time} - (\text{ToD}_{\text{Delta}} * \text{Distance})$$

Where $\text{ToD}_{\text{Delta}} = \text{ToD}_{\text{the boat}} - \text{ToD}_{\text{the lowest (fastest boat) in the fleet}}$

where the corrected time of the boat having the fastest ToD in the fleet will be equal to her elapsed time.

Coastal / Long Distance ToD coefficient is calculated as follows:

TWS (kt)	8	12	16
Beat VMG	40%	30%	20%
60°	5%	15%	20%
90°	5%	10%	15%
120°	5%	15%	20%
150°	5%	15%	15%
Run VMG	40%	15%	10%

Windward/Leeward ToD coefficient is calculated as follows:

TWS (kt)	8	12	16
W/L course	25%	40%	35%

Custom-made ToD coefficient may be calculated using a different wind distribution matrix based on wind historical data or weather forecast for a particular race. Course model to be used shall be specified in the Notice of Race and Sailing Instructions“.

403.3 Add:

Coastal / Long Distance ToT coefficient is calculated as $600 / \text{ToD}_{\text{coastal / long distance}}$.

Windward / Leeward ToD coefficient is calculated as $675 / \text{ToD}_{\text{windward / leeward}}$.

Custom made ToT coefficient may be calculated using conversion factor to the custom made ToD coefficient calculated as in 403.2. Conversion factor may be set as ToD representing the middle of the fleet. Use of different correction factor will not change the place in corrected times, it will only affect the differences in corrected time.

403.4 Add:

Triple number ToD coefficients are calculated as follows:

TWS (kt)	6	8	10	12	14	16	20
Low	50%	50%					
Medium		8.4 %	33.3%	33.3%	25%		
High					25%	37.5%	37.5%

Coastal / Long Distance Triple number ToD coefficients are calculated using time allowances for the Circular Random type of pre-selected course.

Coastal / Long Distance Triple number ToT coefficient is calculated as $675 / \text{ToD}_{\text{coastal / long distance}}$.

Windward / Leeward Triple number ToD coefficients are calculated using time allowances for the Windward / Leeward type of pre-selected course. Windward / Leeward Triple number ToT coefficient is calculated as $675 / \text{ToD}_{\text{windward / leeward}}$.

ORC Certificates

Add ToT conversion factors as explanation

3. BLR INDEX RE-INTRODUCTION

ORC Rating Systems

106.1 ORC Stability Index is calculated as follows:

106.2 BLR Index is calculated as follows:

Davide to give formulation.

4. OUTBOARD ENGINE IN MEASUREMENT TRIM

IMS

B4.1(e) Outboard engine in the position as carried on board while racing, properly secured on its bracket, or stowed on board, with its center of gravity abaft the mast.

B4.2(l) Outboard engine when it is not carried on board while racing.

B4.4(c) Engine: manufacturer, model (if it is outboard engine carried on board while racing: weight and distance from stem)

CHANGES FROM CORRECTIONS FOUND DURING THE YEAR

1. *ORC Rating Systems*

CDL to be added to the Index.

2. **ORC Rating Systems**

207 Add: "or with furling system in the mast."

3. **ORC Rating Systems**

305 Delete "Race Committee" and replace with "Technical Committee".

4. **ORC Rating Systems**

305.2 (c) Delete "50% place penalty" and replace with "50% of the score for Did not Finish, rounded to the nearest whole number (0.5 rounded upward)

5. **ORC Rating Systems and IMS**

IG – Delete "Height of Headsail Hoist" and replace with "Forestay Height".

6. **IMS**

F10.2 "**mast datum point**" to be put in bold.

F10.2 (b) Delete "from the foreside" of the mast and replace with "from the foreside of the mizzen mast."

7. **IMS**

E2.8 For inclining with the boom as in E2.2, PD limit values in a), b) and c) shall be divided by 2.
