



Neden ORC Birden Fazla Rakamla Sonuçları Hesaplar?

“Çoğu yelkenci, ORC ile ilk olarak Tek Sayılı rating rakamları aracılığıyla tanışır. APH, CDL ve benzeri değerler, insanların sertifikalarda gördükleri, rıhtımda tartıştıkları ve yarışları planlarken kullandıkları değerlerdir. Bu zihinsel model, sistemin tam mantığını yansıtmasa da, derin bir şekilde hafızalarımıza yerleşmiştir.”





Neden ORC Birden Fazla Rakamla Sonuçları Hesaplar?

Çoğu yelkenci, ORC ile ilk olarak Tek Sayılı rating rakamları aracılığıyla tanışır. APH, CDL ve benzeri değerler, insanların sertifikalarda gördükleri, rıhtımda tartıştıkları ve yarışları planlarken kullandıkları değerlerdir. Bu zihinsel model, sistemin tam mantığını yansıtmasa da, derin bir şekilde hafızalarımıza yerleşmiştir.

ORC, yıllar içinde yarışları daha karmaşık hale getirmek için değil, daha adil hale getirmek amacıyla çeşitli puanlama yöntemleri geliştirmiştir. **Yelkencilik doğası gereği değişken bir spordur.**

Rüzgâr şiddeti değişir, rüzgâr yönü değişir, deniz durumu değişir ve parkurlar yarıştan yarışa nadiren aynı olur. Tekneler ise sabit makineler değildir; rüzgâr şiddetine, rüzgâr açısına ve rota geometrisine farklı tepkiler verirler.

Bu gerçeklikte, tek bir ortalama rakam her zaman suda gerçekte neler olduğunu tam olarak yansıtamaz. Tek bir sayı, tanımı gereği bir ortalamadır. Ve ortalamalar pek çok şeyi gizleyebilir.

Bazı durumlarda, yalnızca "tek sayılı" bir derecelendirmeye güvenmek, gerçeği basitleştirmekle kalmaz, sonuçları aktif olarak çarpıtabilir.

ORC, sırf karmaşıklık yaratmak için detay katmaz, yelkencilüğün temel bir gerçeğini kabul eder ve koşullar değiştiğinde, adalet için tek bir rakamdan fazlasını gerekliliğini yerine getirir. Bu da doğal olarak bir sonraki soruyu gündeme getirir: Yarış koşullarının gerçekliğini yansıtan bir rating elde ettiğimizde, bunu bir yarış puanlamak için nasıl kullanacağız. İşte bu teori ORC bünyesinde uygulamayla buluşur.

Gerçekte ORC derecelendirmesi, farklı rüzgâr şiddetlerini ve rüzgâr açılarını kapsayan bir VPP tablosudur. ORC işte bu tabloyu üretir.



Bu nedenle, bir yarışın galibi “sadece sabit rating” ile değil, seçilen puanlama yöntemi aracılığıyla reytingin nasıl uygulandığına göre belirlenir.

Kullanılabilecek hesaplamalar temelde **Time on Time** ve **Time on Distance** esasına dayanır.

Tek Sayı Puanlama Sistemi Time-on-Time (ToT):

Time-on-Time, rating rakamını doğrudan geçen süreye uygular:

Düzeltilmiş Süre = Geçen Süre × ToT Factor

Tek Sayı puanlama sistemi, dünya çapında ORC yarışlarında da yaygın olarak kabul görmekte ve kullanılmaktadır. Bu sistem istikrarlı, öngörülebilir ve uygulaması kolaydır; sıklıkla sınıf ayrımları yapmak için kullanışlı bir araç olarak tercih edilir ve işte bu nedenle bu kadar yaygın olarak kullanılmaktadır.

Tek Sayı, ortalama koşullarda gerçekleştirilen ortalama bir yarış temel alır. ORC sertifikasında bu değerler genellikle iki standart rota modeli için verilir:

Rüzgar Üstü/Rüzgar Altı (WL):

12 Knot rüzgâr hızında %50 rüzgâr üstü ve %50 rüzgâr altı yelken seyriinden oluşan basitleştirilmiş bir parkur.

All Purpose Handikap (APH):

12 knot rüzgâr hızı ve tüm rüzgâr açılarının eşit dağılımını temsil eden, bir adanın etrafında seyreden varsayımsal dairesel bir parkur.

Birçok kulüp yarış ve serisi için bu yaklaşım şaşırtıcı derecede iyi sonuç verir. Ancak gerçek dünyadaki koşullar “ortalama”dan uzaklaştığı anda, bu yaklaşım daha sınırlı kalır.

Neden Aynı Tek Sayılar Çok Farklı Davranabilir?

Bunu açıklayan iyi bir örnek, iki teknenin APH ve TOT değerlerinin neredeyse aynı olması durumudur.

International Certificate 2026 JOLLY BABA GBR 4757												
Time Allowances in secs/NM												
Wind Velocity	4 kt	6 kt	8 kt	10 kt	12 kt	14 kt	16 kt	20 kt	24 kt			
Beat VMG	1385.4	970.6	791.8	700.9	661.1	643.8	633.8	623.7	626.4			
52°	878.9	634.6	534.1	488.6	470.1	462.1	457.2	451.9	450.1			
60°	813.8	601.4	514.4	476.5	459.2	450.4	445.4	438.9	436.6			
75°	771.1	580.3	502.2	468.3	449.4	436.8	428.3	418.4	413.2			
90°	794.6	583.5	492.5	462.1	447.9	431.9	418.7	400.5	389.2			
110°	788.3	565.6	478.8	444.2	422.9	408.5	398.3	378.7	361.9			
120°	813.3	577.1	483.6	446.3	421.2	400.4	382.9	357.9	335.5			
135°	913.5	641.4	519.4	465.5	436.0	411.1	387.3	337.0	287.2			
150°	1104.8	762.8	606.9	516.7	467.6	441.4	419.8	378.2	318.2			
Run VMG	1275.7	880.8	700.8	596.6	537.1	503.9	478.1	435.7	397.5			
Selected Courses												
J / Leeward	1330.5	925.7	748.3	648.7	599.1	573.9	555.9	529.7	496.9			
All purpose	1007.0	713.2	586.8	525.2	494.0	475.5	461.6	439.7	417.8			

Single Number Scoring Options			
Course	Time On Distance	Time On Time	
Windward / Leeward	627.2	0.9566	
All purpose	510.8	1.1745	

Club Certificate 2026 MY OLGA TUR 2705												
Time Allowances in secs/NM												
Wind Velocity	4 kt	6 kt	8 kt	10 kt	12 kt	14 kt	16 kt	20 kt	24 kt			
Beat VMG	1396.1	974.5	795.0	702.8	658.3	639.0	628.0	617.7	618.5			
52°	890.3	640.5	538.7	490.2	468.8	458.8	453.5	447.4	445.6			
60°	829.5	609.1	518.8	477.9	458.4	447.7	442.0	434.9	432.1			
75°	791.6	590.1	506.3	469.5	449.8	436.4	426.5	415.0	408.8			
90°	780.4	572.7	489.4	455.2	436.8	424.3	416.1	399.9	387.7			
110°	802.7	571.3	480.5	444.5	422.4	407.0	396.3	371.1	352.8			
120°	829.7	583.9	486.6	447.5	422.6	401.8	383.6	359.1	331.5			
135°	940.8	656.8	526.4	468.0	438.5	414.7	392.3	346.9	293.2			
150°	1140.5	782.7	620.4	524.1	470.6	444.0	423.5	383.9	340.0			
Run VMG	1316.9	903.8	716.4	605.2	541.3	496.9	464.7	421.0	383.0			
Selected Courses												
Windward / Leeward	1358.5	939.1	755.7	654.0	599.8	568.0	546.4	519.3	500.7			
All purpose	1023.8	721.2	591.9	527.1	493.2	472.8	458.6	436.6	418.4			

JOLLY BABA: J 122 / MY OLGA: B.FIRST 40 Bu iki teknenin APH değerleri 510.8 ve 510.9 dur.

Kâğıt üzerinde eşit görünüyorlar. Ancak farklı rüzgâr şiddetleri ve açılarını da göz önünde bulundurarak daha derinlemesine incelediğimizde, çok farklı bir sonuç ortaya çıkar.

Zaman tablosunda, bir tekne hafif rüzgârda UpWind veya Down Wind ve apaz seyirlerinde sürekli olarak daha hızlı olabilirken, diğeri rüzgâr şiddetlendikçe önemli ölçüde diğerinden hızlıdır. **Ortalama değer bu özellikleri gizler.**

İşte bu yüzden Tek Sayı yanlış değildir — sadece eksik kalır ve puanlama tercihlerinin önem kazanmaya başladığı nokta tam da burasıdır.

ToT'nin temel özellikleri:

Parkur mesafesinin ölçülmesine gerek yoktur.

Zaman toleransı, yarış süresi ile artar.

Filolar dağıldığında genellikle daha hoşgörülüdür.

Yarış sırasında koşullar değiştiğinde daha adil olma eğilimindedir.

ToT genellikle şu durumlarda tercih edilir:

Kıyı yarışları

Açık deniz etapları

Akıntı olan yarış alanları

Rüzgârın zaman içinde önemli ölçüde değiştiği yarışlar

Mesafe yerine hız mı, yoksa

Zaman yerine verimlilik mi?

Hiçbir seçim evrensel olarak “doğru” ya da “yanlış” değildir.

Tek rakam ratingi hala ortalamalara dayanmaktadır, koşulların tam olarak yansıtamadığı durumlar için pratik çözümlerdir.

Bu sistem, yarışın, sayının arkasındaki teorik modele benzediğini varsayar.

Bu varsayım geçerli olduğu sürece, sonuçlar sağlamdır.

Hava koşulları varsayılan “ortalama” ile uyuşmadığında, tek bir koşul için optimize edilmiş tekneleri kayırırken diğerlerini sessizce dezavantajlı duruma düşürebilirler. Örneğin, hafif rüzgâr da başarılı olan bir tekne, rüzgâr şiddetlendiğinde cezalandırılabilir. Rüzgâra karşı seyirde üstün olan bir tasarım, rotada yan rüzgâr hakim olduğunda kaybedebilir.

Tekneler birbirleri ile aynı özellikleri gösterdiğinde ve farklı farklı koşulların aşağı yukarı tümünün gerçekleştiği bir sezon sonunda tek rakam dengeli olabilir **ancak bütün bunlar genellikle bir araya gelemez.** Tek bir yarış, bir hafta sonu ya da bir şampiyonluk söz konusu olduğunda, genellikle böyle olmaz.

Bu etki nedeniyle, rıhtımdan ayrılmadan önce bile günün yarış sonuçlarını tahmin etmek sinir bozucu hale gelebilir.

Bu, teknelerin bir kusuru değildir – ve yelkencilerin de bir kusuru değildir. Bu, üç boyutlu, sürekli değişen bir sporu tek bir rakama sıkıştırmaya çalışmanın sonucudur.



On yıllardır birçok handikap sistemi bu basitleştirmeye dayanmaktadır. Ancak tasarımlar geliştikçe ve yarışlar daha rekabetçi hale geldikçe, tek sayı yaklaşımının sınırları daha belirgin hale gelmektedir.

Her şey, teknelerin nasıl davrandığını bilmekle başlar.

Ortalamalardan Koşullara Doğru :

Modern yarışlar bu varsayımı giderek daha fazla sorgulamaktadır.

Parkurlar artık uzun apaz etapları, asimetrik yelkenler, rüzgâr şiddetleri arasındaki geçişler ve açık deniz/kıyı karışık formatlarını içermektedir. Bu durumlarda, gerçekliği temsil etmesi için bir ortalama sayının kullanılması giderek daha sorunlu hale gelmektedir.

Bu nedenle ORC, temelde Tek rating rakamları ile yetinmemektedir.

Sistem, teknelerin koşullara bağlı olarak farklı davrandığını kabul ederek, rüzgâr aralıkları, rüzgâr açıları ve parkur geometrisi genelinde derecelendirme tablosu ile doğrudan uygulayan araçları zaten içermektedir.

Bir ortalamanın ne zaman “yeterince iyi” olduğunu anlamak, artık puanlamaların nasıl hesaplandığını anlamak kadar önemlidir.

ORC'nin temelinde Hız Tahmin Programı (VPP) yer alır.

VPP, herkese uyan tek bir rakam vermek yerine, her teknenin performansının tam bir resmini çizer. Bir teknenin rüzgâra karşı, yan rüzgarlarda ve rüzgârın arkadan geldiği durumlarda ne kadar hızlı seyrettiğini; hafif rüzgârda, orta şiddetteki esintide ve daha sert koşullarda nasıl tepki verdiğini; rüzgâr açısı ve rüzgâr hızı değiştikçe performansının nasıl değiştiğini gösterir.

Diğer bir deyişle, VPP şu soruyu sormaz:

“Bu tekne ne kadar hızlı?”

Şu soruyu sorar:

“Bu tekne hangi rüzgârda hangi açıda **ne kadar** hızlı gider?”



Time On Distance (TOD) tam da burada devreye girer.

Bu ayırım önemlidir.

Çünkü bir teknenin çok çeşitli koşullarda nasıl davrandığını anladığınızda, artık tüm yarışların hayali bir ortalama rüzgârda ve ortalama bir parkurda gerçekleşiyormuş gibi davranmak zorunda kalmazsınız.

Bunun yerine gerçekleri kabul edebilirsiniz.

Performansı anlamaktan yarışların puanlanmasına:

Her tekne için eksiksiz bir performans profiline sahip olduğunuzda, akla gelen bir sonraki soru şudur:

Bu bilgiler bir yarışı puanlamak için nasıl kullanılmalıdır?

Uzun bir açık deniz etabı, kısa bir rüzgâr-rüzgâr altı parkuru ile aynı şekilde mi puanlanmalıdır?

Tekneler, ortalama bir sayı kullanılarak mı, yoksa o gün için gerçekten ilgili olan performanslarının bir kısmı kullanılarak mı karşılaştırılmalıdır?

ORC'nin puanlama seçenekleri tam da bu soruları yanıtlamak için mevcuttur.

Bu seçenekler tekneleri değiştirmez.

Ölçümleri değiştirmez.

Tek rakamdaki beklenen performansı ödüllendirmez.

ORC organizatörlerin yaptıkları yarış türüne daha uygun bir puanlama yöntemi seçmelerine olanak tanıyarak filoda daha fazla adalet sağlar.

Dışarıdan bakıldığında, çoklu puanlama seçenekleri karmaşıklığı artırıyormuş gibi görünebilir. Oysa gerçekte bunlar, denizde zaten var olan karmaşıklığa bir yanıt niteliğindedir.



Yelken sporunda ortalama rüzgâr hızında yelken yapılmaz.

Yarışlar ortalama bir rüzgâr açısıyla yapılmaz.

řampiyonluklar ortalama koşullarda yapılmaz.

ORC'nin puanlamaya yaklaşımı, sadece bu gerçeği yansıtmaktadır.

Tek bir ortalama rakamın ötesine geçerek, sistem sadece matematiksel olarak düzgün değil, aynı zamanda anlamlı sonuçlar üretmeyi amaçlamaktadır – yelkencilerin skor tahtasına baktıklarında ve parkurda gerçekte neler olduğunu düşündüklerinde adil olarak kabul ettikleri sonuçları yaratmaktır.

KAYNAKÇA:

ORC İletişim Ekibi Yöneticisi Thomas Nilsson'un yazılarından ülkemiz için derlenmiştir.

<https://orc.org/sailors/news-archive/when-good-ratings-meet-real-scoring>

<https://orc.org/sailors/news-archive/when-averages-stop-being-fair-understanding-why-orc-offers-more-than-one-way-to-score-a-race>