



SRS 2017

Användarhandledning

SRS är Svenska Seglarförbundets respitsystem för breddkappsegling.

Syftet med SRS är att ge båtar av olika typ möjlighet att kappsegla mot varandra. Strävan är att SRS-talet ska representera en båts eller båttyps potentiella prestanda utan hänsyn till besättningsinverkan.

SRS är till för alla typer av båtar: kölbåtar, jollar och flerskrovsbåtar. Kölbåtar, jollar och flerskrovsbåtar bör dock inte blandas annat än på klubbnivå.

SRS är ett enkelt respitsystem

Många typer av kölbåtar, jollar och flerskrovsbåtar finns listade i [SRS-tabellerna](#) och kan kappsegla utan mätbrev. **Båtdatabladet** redovisar båttypernas grundstandard med bl.a. uppgifter om skrov, rigg, segel och utrustning.

SRS är ett tillåtande respitsystem

SRS-mätbrev kan utfärdas för båtar som inte finns med i någon av SRS-tabellerna eller som avviker från båttypens grundstandard. Det finns ingen begränsning på antal och typ av segel som en mätbrevsbåt får föra men antalet segel och seglens mått ska anges i mätbrevsansökan och påverkar respittalet. Det finns heller ingen begränsning på utrustning som t.ex. "svängköl", vattenballast eller trapets men sådan utrustning måste anges på mätbrevsansökan.

SRS är ett semiempiriskt respitsystem

På grund av systemets uppbyggnad är underlaget för beslut om nya eller ändrade SRS-tal och/eller SRS-tabellsplacering inte offentligt. Avsikten är att hindra att båtar konstrueras och optimeras för SRS-kappsegling.

En grundtanke är att det ska vara möjligt att vara konkurrenskraftig med en normal båt och en normal segelgarderob. Specialsegel som "Code 0", spinnakerstagesegel eller onormalt stora segelgarderob ska inte vara förutsättningar för framskjutna placeringar.

Nyheter 2017

Inför 2017 har SRS fått sin största uppgradering sedan vi införde det nuvarande systemet 2011. En mängd justeringar och ändringar har införts med avsikten att rätta till olika skevheter som funnits i systemet. Vi har också äntligen lyckats föra samman klassreglerna för enskrovs- och flerskrovs båtar till samma regel.

Väsentliga regeländringar är:

- Det blir tillåtet göra två ändringar per mätbrev och år utöver förnyelse (I stället som tidigare en).
- Begreppet "undanvindssegel" ersätts av "flygande segel", dvs segel som hissas ovan/framför förstaget. Flygande segel infattar gennaker, spinnaker och olika codesegel.
- Fallhöjd för flygande segel införs. För 2017 kommer fallhöjden inte att påverka respittalet och om inte båtägaren har angivit den kommer vi att föra in ett standardvärde baserat på måtten på det största flygande seglet med en viss säkerhetsmarginal. Det är troligt att fallhöjden kommer att påverka respitalet från 2018.
- En utombordsmotor som ingår i en mätbrevsbåts vikt skall om inte annat anges i mätbrevet föras på sitt fäste under kappsegling.

Bedömningsmetoden har justerats på många punkter:

- Bedömningssystemet för flygande segel är reviderat. Avsikten är att få en mer korrekt bedömning av effekten på höjd/breddförhållande, spinnakerbomslängd samt effekten av segel med halvbredd mellan 65 och 75% av underlikslängden. Man skall även ange om flygande försegel har lator.
- Bedömningen av djupgående och kölvikt har justerats. Vi har även infört en ny költyp "fenköl med låg TP" som är en fenköl där bredden eller kordan växer nedåt men som inte har en uttalad bulb.
- Modellen för alla typer av rörlig ballast (trapetsor, vattenballast och svängköl) är helt ny och är nu mer fysikaliskt stringent. Båtar med relativt sett liten rörlig ballast kommer att få sänkt tal medan båtar med relativt sett stor rörlig ballast kommer att få höjt.

Ett antal tabellbåtar har fått justerade måttuppgifter, främst rör detta klassbåtar där displacementuppgiften har justerats för att motsvara en SRS-mätkondition.

Slutligen har vi ändrat nivån på SRS-talen så att ett SRS-tal på 1.0 motsvarar en medelfart i mellanvind på ca. 5.5 knop istället för som tidigare ca. 4.5 knop. En båt som tidigare hade ca. 1.22 får nu 1.00. Den främsta orsaken till denna ändring är att markera förändring och egentligen borde vi gjort detta redan 2011. Än i dag är det många som kontakter kansliet och hänvisar till sina LYS-tal och undrar varför deras båtar har fått ändrat LYS-tal nu då det tidigare i princip var oförändrat över två decennier. Vad man ofta missar är förstås att övriga båtflottan också har blivit justerad då LYS i många fall hade svårt att skilja på båtens prestandapotential och besättningens skicklighet. Vidare är det inte ovanligt med anmäler sig till seglingar

(mestadels på klubbnivå) med gamla SRS eller LYS-tal vilket inte är rättvist mot de medtävlande. Till sist är det logiskt att lägga dagens medelsnabba båtar på ungefär 1,0 då detta gör det enklare att i huvudet räkna ut hur man ligger till under kappsegling. Detta låter sig inte göras med alla respitsystem så det är en egenskap som är bra att förvalta.

Observera att arrangörer måste använda sig av nya sjömilstider vid jaktstart som finns längre ner i detta dokument. Excelbladet för resultatberäkning på SSF's hemsida har uppdaterats.

För arrangörer

Inbjudan och seglingsföreskrifter

Innan en arrangör skriver inbjudan och seglingsföreskrifter behöver han/hon ta ställning till några frågor SSF:s Tekniska kommitté anser att arrangörerna är bäst skickade att avgöra, se SRS regel A.4.3:

1. Ska det alternativa SRS-talet för segling utan undanvindssegel få användas och i så fall ska det vara en tidsgräns för en sådan anmälan?
2. Arrangören måste ange i seglingsföreskrifterna om det alternativa SRS-mättalet för "shorthanded"-kappsegling få användas, se SRS-klassregler A4.3 iv.
3. Vid shorthandedkappsegling bör antalet i besättningen specificeras (1 eller 2)

Mallar för inbjudan och seglingsföreskrifter för SRS-kappsegling finns i SSF's tävlingsreglemente.

Tips och råd

Klassindelning

Om deltagarantalet så medger bör man dela in ett SRS-fält i klasser. Klassegrare bör framhållas före en eventuell totalsegrare eftersom det är en stor del slumpen som avgör vilken båttyp som kan bli totalsegrare i en enskild tävling.

Vid klassindelningen bör man inte bara beakta SRS-talet utan även båttypernas olika seglingsegenskaper. Välj hellre att placera t.ex. alla långsmala båtar eller "sportbåtar" i en klass även om det blir ett relativt stort spann i respittal. Speciellt bör flerskrovsbåtar segla i egen klass. För att underlätta för arrangörerna att göra denna klassindelning införs klassningar på alla båtdatablad och mätbrev inför 2015.

Klassningen beskriver alltså i grova drag seglingsegenskaperna för en båttyp och delas in i tre huvudkategorier och två subkategorier (där den sista subkategorin egentligen inte alls

beskriver seglingsegenskaperna utan är mer till för att bevara vårt kulturarv). Alla båtar tilldelas en huvudkategori. En båttyp oavsett huvudkategori kan sedan också tilldelas en eller flera subkategorier och det står arrangören fritt att skapa klasser som de tycker är lämpliga för regattan.

Följande klassningar finns (förkortning i parentes):

Huvudkategorier:

Racer/Sport (R/S)

Cruiser/Racer (C/R)

Cruiser (Cr.)

Subkategorier:

Långsmal (LS)

Classic (Cl.)

Kort beskrivning av de olika klassningarna:

Racer/Sport (R/S)

Båtar som är lätta i förhållande till sin seglande längd samt har relativt stor segelyta i förhållande till sitt displacement. Båtar i denna klass har ofta god förmåga att segla snabbare än sin skrovfart, dvs halvplana eller plana, förutsatt att skrovformens linjer främjar detta. En typisk Racer/Sport-båt utmärker sig ofta i lättvind och på öppna bogar i frisk bris. Exempel på Racer/Sportbåtar: Elvström 717, Melges 24, Farr 30 m.fl.

Cruiser/Racer (C/R)

En typisk Cruiser/Racer är en båt konstruerad för att vara lika bra att semestra som att kappsegla i.

Segelytan är moderat till stor medans båtens displacement är högre än för en typiskt sportbåt. Den typiska Cruiser/racern är mycket allround men går relativt sett bäst på kryss/länsbetonade banor i mellanvind. Exempel på Cruiser/Racers: Scampi, Linjett 33, First 36.7, m.fl.

Cruiser (Cr.)

En Cruiser är normalt konstruerad att i första hand vara bekväm, både att bo ombord på och att segla. Displacementet är ofta relativt högt i förhållande till sin seglande längd och segelytan är liten till moderat i förhållande till båtens displacement. Den typiska Cruisern har ofta sin sweetspot på halvindar i frisk bris. Exempel på Cruisers: Winga 87, Monsun 31, Bavaria 37 Cr, m.fl.

Långsmal (LS)

Långsmala båtar har ett relativt lågt vågbildningsmotstånd även om de nödvändigtvis inte är extremt lätta och detta gör att de ofta kan segla snabbare än sin skrovfart på öppna bogar även om de inte per definition planar. Den moderata bredden gör att de ofta är begynnelseveka och detta påverkar normalt höjdtagningen negativt. En långsmal båt går därför förhållandevis bäst på öppna bogar i mellan till frisk vind. Exempel på långsmala båtar: Safir, Smaragd, Passad, mfl

Classic (Cl.)

Båtar konstruerade innan 1968 får denna klassning. Det har egentligen inget med seglingsegenskaperna att göra utan bara ett sätt att uppmärksamma alla gamla vackra klassiska båtar. Klassningen förenklar för arrangörer att tex instifta pris för bästa Classic-båt eller varför inte vackraste Classic-båt! Classic är en vädjan att ta hand om vårt kulturarv.

Exempel på klassindelning

Eftersom varje kappsegling är unik måste varje arrangör få välja hur man vill göra sin klassindelning. Det finns alltså inga strikta regler för hur klassningen skall tillämpas. Nedan ger vi ett exempel på hur vi tänker oss att klassningen kan användas för att göra en funktionell klassindelning.

Om vi tänker oss en regatta som drar ca 100 båtar så kanske 70% av dessa har klassningen C/R. Dessa båtar kan man sedan dela upp i ytterligare tre klasser för att minska intervallet mellan respittalen, t.ex. CR1, CR2 och CR3. Vi får då ca 23st båtar i var C/R-klass, alternativt sätter man fasta intervaller baserat på respittal vilket nog kommer att leda till att en eventuell klass runt 1,20 – 1,30 får klart flest båtar. Sistnämnda alternativ är teoretiskt mest rättvist men det blir kanske inte fullt så roligt för CR1 och CR3 som blir klart färre i sina respektive klasser.

Långsmala båtar samlar man också med fördel i egen klass om tillräckligt antal finns. I detta fall leker vi med tanken att vi hittade 6st vilket kanske är på gränsen för att ge dem en egen klass. Så för att dessa ska få lite fler båtar att kappsegla mot så går vi på deras huvudklassning och delar in dem i övriga klasser. Istället utser vi ett pris för bästa Classic som ju ofta också är långsmal.

Vidare hittar vi 16st båtar med klassningen R/S vilket är på gränsen till om denna skall delas in i två klasser men vi gör det enkelt för oss och buntar ihop alla R/S i en klass.

Sist men inte minst viktig har vi båtar med klassningen Cruisers, dessa ska vi värna om då de potentiellt skulle kunna utgöra en stor bredd, tänk bara på hur många Bavarior det finns! Dock kanske de bara var 8st på just denna regatta med klassningen Cruiser men det kan vara av betydelse för framtiden att de får en egen klass.

Totalt kommer de hundra båtarna att delas in i följande klasser:

RS

CR1

CR2

CR3

Cr.

Samt pris för bästa Classic.

Man kan även skriva ut klassningar som Cl, LS och båtar som seglas shorthanded (SH) i resultatlistan så att dessa själva kan jämföra sig mot övriga även om det inte finns dedikerade klasser för dessa.

Båtar utan SRS-tal

Båtar av en typ som inte finns i tabellen och som inte har SRS-mätbrev får enligt kappseglingsreglerna inte delta. Att på en sanktionerad kappsegling hitta på egna respittal eller acceptera gamla mätbrev är, även om det är lockande, regelvidrigt och ett säkert sätt att skaffa sig obehag och besvär. Vad som kan vara acceptabelt på klubbnivå är inte OK när båtar från flera klubbar deltar. Överväg istället att ha en "tur-klass" där dessa båtar kan segla banan utom tävlan.

Resultatberäkning

SRS kan användas för att beräkna resultat på ett antal olika sätt där de vanligaste förklaras i detta dokument. Gemensamt är att man inte bör använda större noggrannhet vid tidtagning än hela sekunder. Normala avrundningsregler gäller.

TID PÅ TID

Det vanligaste sättet att beräkna kappseglingsresultat är att man använder sig av den så kallade TID PÅ TID- eller KORRIGERAD TID-metoden. Då används SRS-talet så att man multiplicerar den seglade tiden med SRS-talet varvid korrigerad tid erhålls. Prislistan baseras på den framräknade korrigerade tiden. Den kortaste korrigerade tiden vinner.

Seglad tid * SRS-tal = Korrigerad tid

KORRIGERAD TID är den normala metoden för resultatberäkning och rekommenderas speciellt vid kappsegling "runt öar" och vid andra tillfällen när man inte kan bestämma banlängden exakt. Fördelar och nackdelar med **KORRIGERAD TID**

- Enkel resultaträkning
- "Riktig" kappseglingsstart
- Banans längd påverkar inte respitberäkningen
- Ström ger inget fel i respitberäkningen
- Om förhållandena ändras gynnas stora båtar oftare

TID PÅ DISTANS med jaktstart

Vid jaktstart, där varje båt får en förutbestämd starttid beroende på SRS-talet, används den så kallade TID PÅ DISTANS-metoden. En båt med SRS-talet 1,00 kan förväntas nå följande medelfarter på en kappseglingsbana.

Vindhastighet i m/s	1,5-3	4	5	6	7-12
Medelfart i knop	3.9	4.9	5.6	6.1	6.6
Standardtid i sek/M	915	736	639	588	548

Grundat på denna erfarenhet kan man förutsäga hur lång tid båtar med olika SRS-tal bör kunna segla en bana av given längd. Detta i sin tur gör det möjligt att beräkna en i förväg, given, för alla gemensam, ideal målgångstid genom att låta båtar med olika SRS-tal starta vid olika tidpunkter. En förutsättning är att den förväntade vindhastigheten kan uppskattas före start.

Omräkning enligt KORRIGERAD TID-metoden kan användas även vid jaktstart. Om segrande båt EJ går i mål inom $\pm 10-15\%$ av beräknad tid för båt med SRS-talet 1,00 bör man räkna om

resultatlistan enligt KORRIGERAD TID-metoden. En del arrangörer tillämpar alltid KORRIGERAD TID även vid jaktstart. Går vinnaren i mål vid "rätt tid" påverkar detta förfarande inte vem som vinner men det kan upplevas som mer "rättvist" längre ner i fältet. Om inte korrigerad tid tillämpas gynnas generellt större båtar eftersom de längre ner i fältet får mer tid på sig att segla i fatt de mindre.

Det är lämpligt att ange i seglingsföreskrifterna mellan vilka klockslag segrande båt ska gå i mål för att omräkning enligt KORRIGERAD TID **inte** ska ske. Klockslagen beräknas enklast genom att man till starttiden för SRS-talet 1,00 adderar $0,85 * T$, respektive $1,15 * T$, där T = idealtiden för SRS-tal 1,00. En alternativ metod är att avkorta banan så att målgång sker mellan de acceptabla klockslagen. Hur en banförkortning går till styrs av KSR 32. Det är inte nödvändigt att beskriva förfarandet för banavkortning i inbjudan och seglingsföreskrifter, men det kan vara bra att göra det om man avser att använda metoden med banavkortning.

Om man tillämpar omräkning enligt KORRIGERAD TID är det nödvändigt att målgångstid tas för varje båt!

Exempel med banlängd = 10 M

Båt	SRS-tal	Knop i 7-12 m/s	Standardtid (sek/M)
A	0.90	5.9	609
B	1.00	6,6	548
C	1.10	7,3	498

Båt med lägsta SRS-tal startar först och används som referensbåt
Starttiden fås genom följande beräkning:

$$(V1 - V2) * d = T1$$

V1 = Referensbåtens standardtid

V2 = Aktuell båts standardtid

d = Banans längd i Distansminuter

T1 = Tid i sekunder

Båt B:s tidsavdrag: $(609-548) * 10 = 610 \Rightarrow 10 \text{ min } 10 \text{ sek}$

Båt C:s tidsavdrag: $(744 - 609) * 10 = 1110 \Rightarrow 18 \text{ min } 30 \text{ sek}$

Båt	Starttid
A	12:00:00
B	12:10:10
C	12:18:30

För att underlätta beräkningarna tillhandahåller SSF ett excelblad som finns att ladda ner på SSF:s webbplats.

Fördelar och nackdelar **TID PÅ DISTANS** med jaktstart

- Första båt i mål vinner - mer spännande
- Lugnare start för ovana kappseglare

- Om förhållandena ändras kan man behöva räkna om resultatet enligt KORRIGERAD TID vilket kan vara svårt att förstå för seglarna

Flerskrov och kölbåtar i samma start

SRSp

SRSp är ett båtindividuellt prestandabaserat handikappsystem som kan användas i tillägg till SRS. Avsikten med SRSp är att skapa ett handikapp som ger alla besättningar en mer likvärdig utmaning i relation till besättningens förmåga och båtens och utrustningens kvalitet. Systemet är baserat på kappseglingsresultat och är rent matematiskt. Utöver att välja ett antal parametrar som styr hur snabbt och kraftigt respittalen anpassas behövs ingen mänsklig bedömning av enskilda båtars prestanda.

Systemet bygger på avvikelse i korregerad tid från medelbåten i flottan och resultatet är ett ytterligare respittal individuellt för varje båt så att:

$$\text{Korrigerad tid} = \text{Seglad tid} * \text{SRS-tal} * \text{SRSp-tal}$$

Det går givetvis att använda SRSp även vid jaktstart men då måste varje båts starttid beräknas baserat på SRS-tal * SRSp-tal.

SRSp **lämpar** sig att använda när man har en relativt konstant grupp av båtar som seglar en längre serie av kappseglingar, t.ex. en klubbserie. SRSp är **inte lämpligt** att använda för enstaka seglingar eller en regional serie där en relativt liten andel av deltagarna seglar alla delseglingar i serien. Det är också olämpligt att använda en båts SRSp-tal som fastställts i en grupp båtar när båten kappseglar i en annan grupp. Även om man har väl fastställda SRSp-tal för en flotta är det **tvetsamt** att använda dem för en segling av "regattakaraktär" t.ex. ett klubbmästerskap med flera delseglingar under samma dag eller helg.

När man börjar använda SRSp för en serie seglingar börjar alla båtar med SRSp-talet 1,000. Man måste sedan välja följande tre parametrar:

	Rekommenderat värde	Förklaring
MaxP	8-10	Maximalt utslag i systemet i %
MaxT	4-6	Maximal tillåten tidsdifferens i % i en enskild segling
DK	0,25-0,4	Dämpkoefficient. Högre värde ger snabbare anpassning men tenderar till att ge svängningar i SRSp-talen

Efter varje kappsegling väljs medelbåten, dvs. den som kom på placeringen = halva antalet deltagare (avrundat neråt, till bättre placering, om så krävs).

Sedan beräknas för varje båt:

PF = korrigerad tid för medianbåten/korrigerad tid.

PF ska inte vara större än $(1 + \text{MaxT}/100)$ och inte mindre än $(1 - \text{MaxT}/100)$

Nytt SRSp för varje båt beräknas sedan:

$$\text{SRSp} = \text{PF} * \text{DK} + \text{SRSp}_{\text{gammalt}} * (1 - \text{DK})$$

SRS_p ska inte vara större än $(1 + \text{MaxP}/100)$ och inte mindre än $(1 - \text{MaxP}/100)$. Det nya SRS_p-talet tillämpas sedan på nästa delsegling i serien. En båts respittal ändras normalt efter varje segling. Om en båt inte deltar eller diskvalificeras i en delsegling kvarstår dess gamla SRS_p-tal

För seglare

I SRS finns 3 olika typer av båtar; standardbåtar, klassbåtar och mätbrevsbåtar. I SRS-tabellerna finns respittal för standardbåtar och klassbåtar medan en mätbrevsbåts respittal finns i dess mätbrev som finns publicerat på SSF:s webbplats. Nedan beskrivs kortfattat vad som gäller för de olika typerna

Standardbåtar

SRS Klassregler för Standardbåtar regel B.1.a):

En *standardbåt* ska överensstämma med

- i) *SRS-reglerna*,
- ii) uppgifterna i båttypens *båtdatablad* förutom när *SRS-reglerna* tillåter avvikelser,
- iii) det standardutförande som **skrov**, **skrovbihang**, inredning och **rigg** som båttypen levererats i förutom när *SRS-reglerna* tillåter avvikelser, samt med
- iv) dess anmälan.

För en standardbåt gäller alltså de dimensions- och utrustningsbegränsningar (segelantal m.m.) som återfinns i båttypens **båtdatablad** vilka finns på SSF:s webbplats. Dessutom ska båten vara i standardutförande. Detta innebär:

- Antalet segel ombord ska överensstämma med vad som är angivet i båttypens båtdatablad (oftast, men inte alltid, max 3 försegel och 2 spinnakrar/gennakrar). Materialet i stor och försegel är fritt men spinnakrar/gennakrar ska vara av Nylon (vanlig spinnakerduk). Storm- och hårdvindssegel i enlighet med ISAF Offshore Special Regulations 4.26 får användas i tillägg till övriga tillåtna segel.
- De flesta standardbåtar får välja om den ska segla med spinnaker eller gennaker. Man får inte använda både och under samma kappsegling. Maxdimensionerna för seglen finns angivna i båtdatabladen
- Den utrustning som specificeras i båtdatabladet ska medföras och vara av normal typ för båtar. Det är t.ex. inte tillåtet att ha tunna liggunderlag i stället för dynor eller ett lättvikts vandringskök istället för ett normalt båtkök. Det är tillåtet att montera olika typer av extra utrustning som inte förbättrar seglingsegenskaperna.
- Det är inte tillåtet att göra ändringar på skrov, skrovbihang som köl och roder, rigg och dess infästningar samt inredning. Speciellt är det är inte tillåtet att ta ur/lätta standardmonterad inredning även om båten är tyngre än vad som anges i båtdatabladet
- Det är alltid tillåtet att reparera/återställa skrovets struktur och utrustning till ursprungsskick.
- Praxis är också att det är tillåtet att lokalt förstärka kölinfästning och röstjärn, men det är inte tillåtet att göra omfattande förstärkningar/uppstyvningar av skrov och däck
- Båt med inombordare ska kunna uppnå en hastighet av 5 kn.

Klassbåtar

Klassbåtar är sådana båttyper som står som klassbåt i SRS-tabellen. För att en båttyp ska anges som klassbåt ska båttypen vara en svensk, skandinavisk eller internationell klass med en klassregel som SSF:s Tekniska kommitté bedömer vara av tillräcklig kvalitet för att utgöra underlag för ett SRS-tal.

SRS Klassregler för Klassbåtar regel B.1.b):

En **klassbåt** ska överensstämma med

- i) **SRS-reglerna**,
- ii) båttypens **klassregler** förutom när **SRS-reglerna** tillåter avvikelser från dessa, samt med
- iii) dess anmälan.

För en klassbåt gäller alltså de dimensions-, utrustnings- och materialbegränsningar (segelantal m.m.) som återfinns i båttypens klassregler. Klassregler för svenska klasser finns på SSF:s webbplats och för internationella klasser på ISAF:s webbplats. För att kappsegla som klassbåt i SRS behöver dock inte båten ha sådant mätbrev som eventuellt föreskrivs av båttypens klassregler. Det också alltid tillåtet att använda elektronisk utrustning för navigation och kommunikation, även om sådan utrustning är förbjuden enligt båttypens klassregler, så länge användandet inte bryter mot Kappseglingsreglerna, KSR 41 samt storm- och hårdvindssegel i enlighet med ISAF Offshore Special Regulations 4.26 i tillägg till övriga tillåtna segel..

Mätbrevsbåtar

SRS-mätbrev kan utfärdas för båtar som inte finns med i någon av SRS-tabellerna, eller som avviker från båttypens grundstandard.

SRS Klassregler för Mätbrevsbåtar regel B.1.c):

En **mätbrevsbåt** ska överensstämma med

- i) **SRS-reglerna**,
- ii) **SRS-mätbrevet** eller **SRSv-mätbrevet**, samt med
- iii) dess anmälan.

När du ansöker om SRS-mätbrev måste du själv ange vilka begränsningar i utrustning och mått som ska gälla för din båt. Respittalet sätts sedan med hänsyn till vad du angivit och mått och begränsningar anges i mätbrevet som finns på SSF:s webbplats. Storm- och hårdvindssegel i enlighet med ISAF Offshore Special Regulations 4.26 får användas i tillägg till övriga tillåtna segel.

Var noggrann att i samband med kappsegling ange samma båttypsbeteckning som står på mätbrevet.

Shorthanded

Sedan 2015 finns två extra SRS-tal på alla mätbrev och båtdatablad. Dessa två tal kallas SRSs - med eller utan undanvindssegel. SRSs kan endast användas i enlighet med SRS-klassregler A4.3

iv dvs. arrangören måste i inbjudan och seglingsföreskrifter tillåta användning av SRSs-talen. Som tidigare kan man ansöka om ett alternativt SRS-mätbrev för en alternativ segelkonfiguration att användas vid Shorthanded kappsegling. Detta SRS-mätbrev innehåller endast SRSs-tal för alternativa segel –t.ex. fock och gennaker för ”shorthanded” för en båt som normalt seglar med genua och spinnaker.

SRSv

Alla båtar – dvs. standardbåtar, klassbåtar och mätbrevsbåtar – kan ansöka om SRSv-mätbrev.

Uppmätning av båt, rigg och segel samt vägning av båten ska göras av en av SSF auktoriserad mätman. Alla segel ska vara certifierade antingen av en auktoriserad mätman eller av en segelmakare som har licens att certifiera sin egen produktion.

Du kan söka efter auktoriserade mätmän här:

<http://www.svensksegling.se/Avdforarrangorer/Arrangerakappsegling/Hittafunktionar/Licensieradefunktionarer/>

Vissa klassbåtar som har mätbrev i enlighet med klassens klassregler kan få ett SRSv-mätbrev utan mätning om klassmätbrevet bifogas med ansökan. De klasser detta gäller kommer att listas på SSF:s hemsida. Båtar som har mätbrev i ORCi eller Endorsed IRC kan få ett SRSv-mätbrev baserat på ett sådant mätbrev.

Eftersom ett SRSv-respittal är baserat på båtens verkliga segelmått och vikt kommer det ofta att vara något lägre än motsvarande SRS-tal