



Handbok Seglingsledare

Handbok Seglingsledare

© Svenska Seglarförbundet

Omslagsfoto: Daniel Stenholm

Layout: Emma Österman

Tryck: Elanders, 2021

Inledning

Från start till mål

Denna handbok är ett stöd för seglingsledare och alla övriga personer i kappseglingskommittén vid genomförandet av en kappsegling. Handboken är baserad på Svenska Seglarförbundets bestämmelser i Tävlingsreglementet, Kappseglingsreglerna, World Sailing Race Management Manual samt insamlade kunskaper och erfarenheter från många erkänt duktiga och erfarna seglingsledare i Sverige. De metoder och processer som beskrivs i handboken är i de flesta fall inte tvingande regler, utan en rekommendation och vägledning. I de fall metoden är en regel, så framgår det av texten med hänvisning till vilken regel som är tillämplig.

Svenska Seglarförbundets Säkerhetspolicy

Svensk segling har hög medvetenhet och kunskap om säkerhet på vattnet. Var och en som deltar i verksamhet inom förbundets ram förbinder sig att visa gott sjömanskap vilket bland annat innebär:

- att följa de lagar och föreskrifter som gäller på sjön,
- att alltid använda flytväst på vattnet, inte bara vid tävling och träning,
- att se till att båt och säkerhetsutrustning fungerar och följer gällande bestämmelser,
- att som tränare, instruktör eller funktionär se till att alla inom ansvarsområdet har lämplig säkerhetsutrustning, och
- att alltid visa hänsyn till alla som vistas i och i anslutning till tävlings- och övningsområdet och vid behov ge all möjlig hjälp.

Vid av SSF sanktionerade kappseglingar och SSF Seglarskolor är ovanstående att-satser obligatoriska för av SSF licensierade funktionärer och tränare/ledare. Den som inte följer dem kan komma att avvisas från utbildningen eller tävlingsområdet.

»Vi ska vara förebilder för andra som vistas på sjön!«

Innehållsförteckning

| | |
|---|----|
| 1. Förberedelser före kappsegling | 5 |
| 1.1 På land | 5 |
| 1.2 På väg till banområdet | 6 |
| 1.3 Vid banområdet | 6 |
| 2. Startlinjen | 7 |
| 2.1 Startsekvens | 8 |
| 3. Riktlinjer för hantering av Orange flagga | 11 |
| 4. Uppskjuta kappsegling före start (KSR 27.3) | 12 |
| 5. Startprocedurer | 13 |
| 5.1 Startprocedurer enligt KSR 26 | 14 |
| 5.1.1 Inga begränsningar i starten, Flagg A | 14 |
| 5.1.2 KSR 30.1, Flagg I | 15 |
| 5.1.3 KSR 30.3, Flagg U | 16 |
| 5.1.4 KSR 30.4, Svart flagga | 17 |
| 5.2 Startprocedurer med sifferflaggor | 18 |
| 6. Återkallelser (KSR 29) | 20 |
| 6.1 Enskild återkallelse | 20 |
| 6.2 Allmän återkallelse | 20 |
| 7. Annullering (KSR 32) | 21 |
| 8. Banändring med flagga C (KSR 33) | 22 |
| 9. Avkortning med flagga S (KSR 32) | 23 |
| 10. Ersätta märke med flagga M (KSR 34) | 23 |
| 11. Maxtider (KSR 35) | 24 |
| 11.1 Maxtiden för sista båt går ut | 24 |
| 12. Målgång, Blå flagg | 25 |
| 12.1 Målgångsförfarandet | 25 |
| 13. Förkortningar vid poängberäkning (KSR appendix A) | 26 |
| 14. Hantering av ändringar/tillägg till KSR 42 | 27 |
| 15. Mellan kappseglingar | 29 |
| 16. Flagg A – Kom inom hörhåll eller följ mig | 29 |
| 17. Vanliga flaggor och andra signaler | 30 |
| 18. Säkerhet | 31 |
| 19. Lämplig gruppering av flaggor på startfartyget | 32 |

1. Förberedelser före kappsegling

1.1 På land

Kontrollera att **märkesbåtar** har med utrustning för banändring och avkortning av banan (Flagga kan även ersättas med en skylt):

- Flagg C för banändring (Se pkt.8)
- Skyltar för banändring både i sida och längd. (Se pkt.8)
- Flagg S för avkortning av bana (Se pkt.9)
- Flagg M för ersättning av saknat märke (Se pkt.10)
- Skyltar för kompasskurs, ev OCS, UFD, BFD samt pennor.
- Tuta
- Kommunikationsutrustning (VHF, UHF, mobiltelefon eller motsv.)

Kontrollera att **lä/linje-båten** har med:

- Protokoll, pennor, ljudinspelningsmöjlighet och kikare.
- Vid längre startlinjer är det bra om läbåten har med signalflaggor för enskild och allmän återkallelse, uppskjutet samt annullerad kappsegling. Startande vid läbåten kan ha svårt att se signalerna vid startbåten.
- Kikare, syftkompass, samt ev. GPS och/eller avståndsmätare.
- Kommunikationsutrustning (VHF, UHF, mobiltelefon eller motsv.)

Kontrollera att **startbåten** har med:

- Protokoll, pennor, ljudinspelningsmöjlighet och kikare, flaggor för vald startprocedur samt alla övriga eventualiteter.
- Kommunikationsutrustning, kolla förbindelsen med övriga båtar.
- GPS, avståndsmätare, skyltar för kompasskurs, OCS, UFD, BFD.
- Extra kommunikationsutrustning, extra tutor + visselpipor, pennor.

1.2 På väg till banområdet

Dela upp arbetsuppgifterna på startfartyget, förslagsvis enligt följande:

- Tidtagare
- Ljudsignalist (tuta och ev. skott)
- Linjeobservatörer (seglingsledaren + ytterligare en person)
- Flaggsignalister (en till två personer, beroende på signalsystem)
- Protokollförare (en till varje observatör)

Det är viktigt, åtminstone vid större tävlingar, att inte kombinera funktioner på startfartyget – risk för misstag!

1.3 Vid banområdet

Se till att vara i det banområde som angetts i seglingsföreskrifterna.

Välj ankringsplats så att banändringar om möjligt kan genomföras för de förväntade vindvridningarna.

Anteckna vindriktning och styrka och fortsätt att löpande föra vindplott.

Ankra med stort ankare och lång lina, så att inte startfartyget börjar dragga vid vind- och vågökning. Häng på tyngd på ankarlinan, så att ingen tävlande riskerar att fastna i densamma.

När startfartyget ligger fast kan banläggaren lägga länsmärket/gaten och gå till position för att lägga kryssmärket. Vid flera banläggare, vänta tills efter start med att lägga läns/gate-märken. Tänk på att det ska vara över 6 båtlängder mellan gate-märkena.

Seglingsledare och banläggare läser sedan regelbundet av vindriktningen och bestämmer strax före varningssignalen vad som är medelvindriktningen och banläggaren lägger därefter kryssmärket i denna riktning. Dirigera samtidigt läbåten att lägga/justera startmärket till lämplig längd och riktning.

Observera att kryssmärket ska ligga i vindriktningen från länsmärket/gaten, eller om sådant inte finns, från mitten av startlinjen.

Om inte banläggaren på grund av låg fart måste gå i väg för att lägga övriga märken, bör banläggaren ligga kvar vid kryssmärket tills starten gått.

En vindvridning i anslutning till startförsöket kan göra att kryssmärket snarast behöver ändras, och då ska detta kunna göras utan onödig tidsspilla.

OBS! Om märket är lagt så får detta inte flyttas när kompasskurs till märket visats eller efter att varningssignalen signalerats.

2. Startlinjen

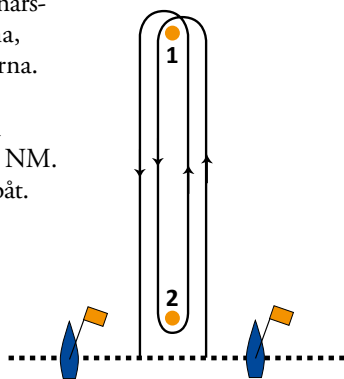
Tumregeln för startlinjens längd: $1,3 \times \text{båtens längd} \times \text{antalet startande}$. Detta kan skilja sig från klass till klass.

Sträva alltid att lägga startlinjen i 90 graders vinkel mot medelvindriktningen.

Se till att startmärken och funktionärsbåtar har tyngder på ankarlinorna, så att inga tävlande fastnar i linorna.

Avståndet mellan startlinjen och länsmärket bör vara cirka 0,1–0,2 NM. Lämärket kan vara en funktionärsbåt.

Lägg linjen i 90° mot medelvindriktningen.



2.1 Startsekvens

Undvik att påbörja en startsekvens om medelvinden är 2 m/s eller lägre. Är strömmen stark kan det behöva blåsa mera innan man drar igång en kappsegling.

Undvik också att starta en kappsegling om vindhastigheten är över 13 m/s. Observera att vissa klassregler kan föreskriva andra vindstyrkor som minimum respektive maximum.

Sätt alltid säkerheten främst!

Vänta inte på att vinden ska stabilisera sig i skiftande förhållanden. Skjut upp starten endast om ett större vindskift väntas enligt känt mönster. Vid all tidtagning bör man utgå från GPS-tid.

Eftersträva att alltid påbörja startsekvensen på den tid som angivits i seglingsföreskriften. Är huvuddelen av seglarna på plats vid startområdet så påbörja startsekvensen. Ta dock hänsyn till faktorer som seglarna inte kan påverka, t ex begränsad sjösättningskapacitet, svag vind etcetera. Påbörja aldrig en kappsegling före utsatt tid.

Om de kappseglande båtarna har VHF är det lämpligt att regelbundet informera via VHF om vad man planerar göra ”... min avsikt är att ...”

Även nedräkning under startsekvensen samt ev. enskild och allmän återkallelse kan vara lämpligt att informera om.

Före varningssignalen anslås kompasskursen till första märket och eventuella banalternativ.

Följ därefter vald startsekvens, enligt KSR 26 eller den med sifferflaggor. Vid första startsekvensen är det lämpligt att använda sig av flagga P oavsett vilken startprocedur man använder sig av.

Om man inte får iväg startfältet i första försöket, linjen ligger rätt och vindriktningen är stabil kan det vara lämpligt att gå direkt till flagga U alternativt svart flagga i efterföljande startsekvens.

Startlinjen får justeras fram till förberedelsesignalen.
Tid tas på flaggorna – se till att flaggsignaler visas snabbt och distinkt. Se till att flaggorna inte täcker varandra.

Skulle ljudsignal utebli – ersätt inte med ett försenat ljud.
Antingen fortsätter man startsekvensen, eller också avbryter man den genom att signalera med två ljudsignaler och visa flagga AP, om man bedömer att seglarna blivit lidande på grund av den uteblivna ljudsignalen.

I praktiken måste varningssignal åtföljas av ljud, eftersom seglarna här ställer sina klockor – förberedelsesignal eller enminutssignal samt startsignal kan få passera utan ljudsignal.

Vid annat fel i startsekvensen, eller då det är uppenbart att seglarna kommer att gå över linjen för tidigt på grund av en dålig startlinje – **Signalera uppskjutning** av startsekvensen genom att visa flagga AP med två ljudsignaler.

Tänk på att det är tillåtet att skjuta upp starten (flagga AP) när som helst under startsekvensen, även under de sista sekunderna före startsignalen.

Ha is i magen.

Minst två personer ska observera startlinjen inför starten.

Den ena ska vara seglingsledaren. Åtminstone seglingsledaren ska ha en någon form av ljudinspelningsmöjlighet, där allt som händer under minst sista minuten före start, spelas in.

Det är mycket viktigt, inför en eventuell ansökan om gottgörelse, att ha så mycket information inspelad som möjligt.

Vilka båtar, var på linjen, när, vilka som är i närheten osv.

Det är en stor fördel om den som räknar ned tiden hörs på ljudupptagningen. Detsamma gäller givetvis för observatörerna på läbåten.

Seglingsledaren ska ha kommit överens med läbåten om ett rapporteringssystem.

Ett bra system för radiorapportering från läbåten kan vara detta:

- ”Alla klara” (ingen för tidig över linjen)
- ”Två av fem” (två av fem för tidiga båtar identifierade)
- ”För många” (många båtar över – klarar inte att identifiera dem)

Enskild återkallelse måste signaleras direkt efter startsignalen, inom 5 sekunder, så beslutet måste fattas snabbt.

Kontrollera att båtar som startat för tidigt rättar sitt fel. De båtar som inte rättar sitt fel ska noteras med rätt kod (OCS, UFD etc.) och rapporteras till resultatansvarig.

Efter startsignalen noteras starttid, eventuella båtar som brutit mot en startregel, antalet startande, vindriktning (kompasskurs) och eventuell strömhastighet och riktning.

Vid OCS, UFD, BFD – kontrollera med läbåt och deltagarlistor, så rätt båt straffas. **Vid tveksamhet – fria.**

3. Riktlinjer för hantering av Orange flagga



Den orange flaggan visar att startlinjen är lagd och kappseglingsskommittén snart kommer att starta kappseglingen. Om inbjudan eller seglingsföreskrifterna inte anger annat är den orange flaggan med tillhörande stång/mast startlinjens ena begränsning.

Fem olika typfall beskrivs nedan.

1. Start enligt tidschema angivet i seglingsföreskrifterna

Orange flagga visas minst 5 minuter innan varningssignalen ges. När den orange flaggan visas ges en ljudsignal.

2. När första start för dagen är uppskjuten

AP visas. Orange flagga visas minst 5 minuter innan varningssignalen ges. När den orange flaggan visas ges en ljudsignal. AP tas ned en minut före varningssignalen.

3. Efter uppskjutet, allmän återkallelse eller annullerad segling

Om kappseglingsskommittén avser att starta på nytt utan längre uppehåll låter man den orange flaggan sitta uppe och följer de rutiner som finns beskrivna i kappseglingsreglerna för AP, Första likhetstecken samt N. Vid ett längre uppehåll tas den orange flaggan ned för att åter visas med en ljudsignal minst 5 minuter innan varningssignalen ges. Om AP, Första likhetstecken eller N har visats tas dessa ned en minut före varningssignalen.

4. Dagens andra kappsegling och därpå följande startsekvenser

Ingen AP, enbart orange flagga och kurs. Minst 5 minuter före varningssignalen visas den orange flaggan med en ljudsignal. Om flera klasser/grupper startas efter varandra sitter den orange flaggan uppe hela tiden.

5. Nedtagning av orange flagga

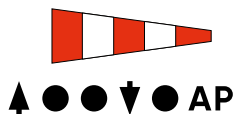
Den orange flaggan tas ned utan ljudsignal när inga båtar längre får starta (4 minuter efter startsignalen om ingen annan tid angetts i seglingsföreskrifterna).

4. Uppskjuta kappsegling före start (KSR 27.3)

Uppskjutet på land

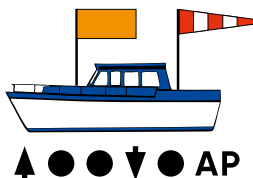
Vill man kunna skjuta upp en kappsegling på land måste detta skrivas in i seglingsföreskrifterna eller i de kompletterande seglingsföreskrifterna till appendix S.

Exempel 5.2 När flagga AP är visad på land är, '1 minut' ersatt med 'inte mindre än <antalet> minuter' i kappseglingssignal AP.



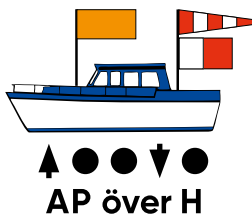
Kappseglingarna är uppskjutna

Kan användas före start, fram till sekunden före startsignal. Ny varnings-signal 1 minut efter att den tagits ned. Skjut upp starten under startsekvensen om något gör att alla inte har möjlighet till en rättvis start. Det är bättre att signalera uppskjutet mycket sent än att signalera allmän återkallelse.



Kappseglingarna är uppskjutna

Ytterligare signaler ges i land. Signaleras om det finns chans att genomföra fler kappseglingar senare under dagen.



Kappseglingarna är uppskjutna

Inga mer kappseglingar idag.









5. Startprocedurer

Startprocedur enligt KSR 26 plus orange flagga.

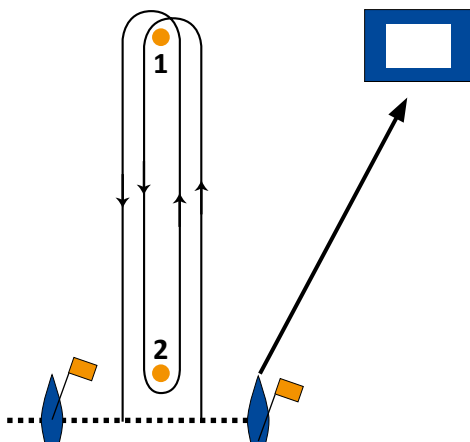
| Signal | Flagga | Ljud | Upp/ner | Minuter före start |
|--------------|-------------------------|---|---|--------------------|
| | Orange flagga |  |  | 10 (minst) |
| Varning | Klassflagga |  |  | 5 |
| Förberedelse | P, I, U eller Svart |  |  | 4 |
| En – minut | Förberedelse- flagga |  |  | 1 |
| Start | Klassflagga |  |  | 0 |






1. Vid flera klasser på banan bör det vara minst en minut mellan startsekvenserna så att eventuella enskilda återkallelser ska bli tydliga.
2. Använd tuta i stället för skott så långt det är praktiskt möjligt.
3. En alternativ startprocedur, är att man använder sig av sifferflaggor i stället: Strax före eller i samband med varningssignalen visas vilken klass och/eller grupp, bana samt vilken startregel som används i starten, och om KSR 42 ska gälla. Dessa flaggor går ner efter start. (Detta är ett exempel)

| Minuter före start | Flagga | Ljud | Betydelse |
|--------------------|---------------------------------------|---|-------------------------|
| 5 | Flagga med siffran 5 visas |  | Varningssignal |
| 4 | Flagga med siffran 4 visas (5 ned) |  | Förberedelse- signal |
| 3 | Flagga med siffran 3 visas (4 ned) |  | |
| 2 | Flagga med siffran 2 visas (3 ned) |  | |
| 1 | Flagga med siffran 1 visas (2 ned) |  | En minut |
| 0 | Flagga med siffran 1 tas ned |  | Start |

5.1 Startprocedurer enligt KSR 26

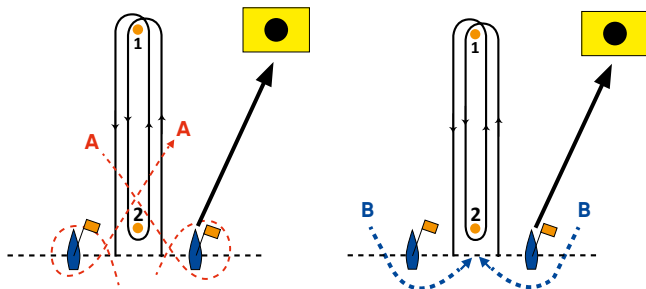
5.1.1 Inga begränsningar i starten, Flagga P



| Signal | Flagga | Ljud | Upp/ner | Tid |
|--------------|---|---|---------|-----|
| Varning |  | ● | ▲ | 5 |
| Förberedelse |  | ● | ▲ | 4 |
| En – minut |  |  | ▼ | 1 |
| Start |  | ● | ▼ | 0 |

Används normalt vid första startförsöket vid respektive kappsegling.

5.1.2 KSR 30.1, Flagga I



| Signal | Flagga | Ljud | Upp/ner | Tid |
|--------------|--------|------|---------|-----|
| Varning | | ● | ↑ | 5 |
| Förberedelse | | ● | ↑ | 4 |
| En – minut | | | ↓ | 1 |
| Start | | ● | ↓ | 0 |

Not A):

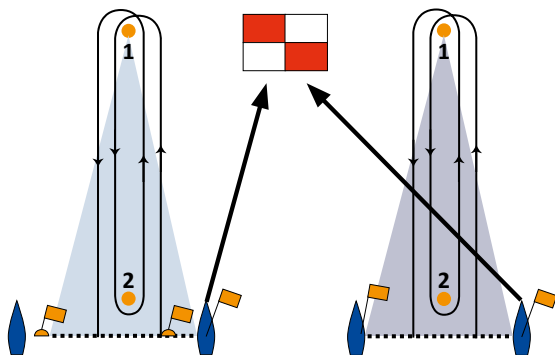
Om någon båt är på bansidan av startlinjen eller en av dess förlängningar under sista minuten före startsignalen, kan den rätta sitt fel före eller efter startsignalen genom att segla över en av startlinjens förlängningar från bansidan till startsidan av linjen innan den startar.

Not B):






Om en båt kommer från bansidan av någon av linjens förlängningar och passerar på startsidan av någon av linjens ändrar, har den rättat sitt fel. Signalera inte enskild återkallelse för båt som är på bansidan av förlängningarna och som uppenbarligen är på väg att rätta sitt fel.

5.1.3 KSR 30.3, Flagga U

Förbjudet område sista minuten
före en båts start



Blå triangel: Svenska Seglarförbundets föreskrift för reglerna 30.2, 30.3 och 30.4.

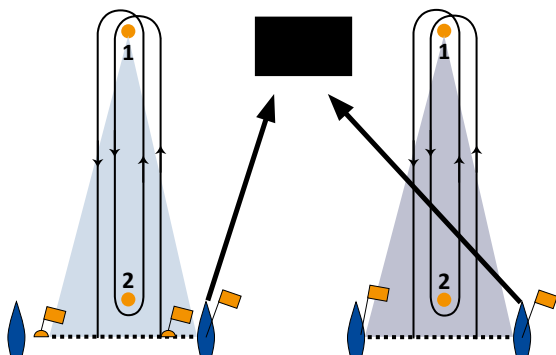
| Signal | Flagga | Ljud | Upp/ner | Tid |
|--------------|---|---|---------|-----|
| Varning |  | ● | ↑ | 5 |
| Förberedelse |  | ● | ↑ | 4 |
| En – minut |  |  | ↓ | 1 |
| Start |  | ● | ↓ | 0 |

När flagga U används gäller följande: Båtar som är över linjen under sista minuten och identifieras ska diskvalificeras utan förhandling, men inte om kappseglingen startas på nytt eller seglas om, eller om kappseglingen uppskjuts eller annulleras före startsignalen.

Enskild återkallelse signaleras inte.






5.1.4 KSR 30.4, Svart Flagga

Förbjudet område sista minuten
före en båts start



Blå triangel: Svenska Seglarförbundets föreskrift för reglerna 30.2, 30.3 och 30.4.

BFD start "F" kl. 10:05 för brott mot KSR 30.4.
SWE 51, SWE 232, SWE 12, SWE 315, SWE 99 osv.
Anslås på akterspegeln.

| Signal | Flagga | Ljud | Upp/ner | Tid |
|--------------|---|---|---------|-----|
| Varning |  | ● | ↑ | 5 |
| Förberedelse |  | ● | ↑ | 4 |
| En – minut |  |  — | ↓ | 1 |
| Start |  | ● | ↓ | 0 |

Ingen enskild återkallelse vid svart flagg.





Vid allmän återkallelse så visas numren på felande båtar akter om startbåten när de noggrant har kontrollerats.

5.2 Startprocedur med sifferflaggor

Nedanstående startprocedurer är exempel där man använder sig av sifferflaggor istället för signalflaggor. Detta är ett bra system där man förväntar sig att det kommer att vara mediabevakning på själva kappseglingsarrangemanget. För att använda sig av denna typ av startprocedur måste detta skrivas i seglingsföreskrifterna och då även att KSR 26 ändras.


Tider ska tas från visning av visuella signaler.

Exempel 1. KSR 26 ändras enligt följande:

| Minuter före start-signal | Flagga | Ljud | Betydelse |
|---------------------------|---|---|--------------------|
| Ca 5 | Orange eller klassflagga | ● | Uppmärksamhet |
| 3 | Sifferflaggor visas  | ● | Varningssignal |
| 2 | Sifferflagga 3 tas ner  | ● | Förberedelsesignal |
| 1 | Sifferflagga 2 tas ner  |  | Sista minuten |
| 0 | Sifferflagga 1 och klassflagga tas ner | ● | Startsignal |

För att uppmärksamma båtar på att ett nytt startförfarande snart ska börja, kommer den orange startlinjeflaggan att visas med en ljudsignal cirka fem minuter före varningssignalen.

Exempel 2. KSR 26 ändras enligt följande:

| Minuter före start-signal | Flagga* visas | Flagga tas ner | Ljud | Betydelse |
|---------------------------|--|--|---|--|
| 10 + | Orange | | ● | Uppmärksamhet |
| 6 | Klassflagga Ev I,U,Svart Ev O (KSR42) | | Inget | Klass som ska starta och ev. gällande regler |
| 5 | Vit med siffra 5 | | ● | Varningssignal |
| 4 | Blå med siffra 4 | Vit med siffra 5 | ● | Förberedelse-signal |
| 3 | Vit med siffra 3 | Blå med siffra 4 | ● | Tre minuter |
| 2 | Vit med siffra 2 | Vit med siffra 3 | ● | Två minuter |
| 1 | Gul med siffra 1 | Vit med siffra 2 |  | En minut |
| 0 | | Gul med siffra 1 | ● | Start |
| + 1 | | Klassflagga Ev I,U,Svart Ev O (KSR42) | Inget | |

För att uppmärksamma båtar på att ett nytt startförfarande snart ska börja, kommer den orange startlinjeflaggan att visas med en ljudsignal minst fem minuter före varningssignalen.

Ovanstående procedurer är exempel, det går att ändra dem till det som passar den aktuella kappseglingen, bara detta beskrivs i seglingsföreskrifterna.

* Flaggornas färger kan givetvis vara annorlunda än ovan beskrivna.

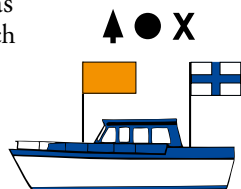
6. Återkallelser (KSR 29)

6.1 Enskild återkallelse

Om en eller flera båtar är på bansidan av startlinjen vid startsignalen, signaleras enskild återkallelse med både flagga X och ljudsignal, **inte senare än 5 sekunder efter startsignalen**. Skulle ljudsignalen utebli – **annullera** seglingen eller signalera allmän återkallelse.

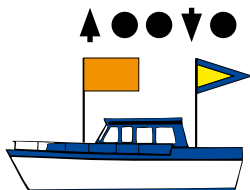
Flaggan tas ned utan ljudsignal då felande båt(ar) är på startsidan av linjen, eller senast 4 minuter efter startsignalen om felande båt(ar) inte återvänt.

Vid kortare startintervall än 5 min tas flaggan ned senast 1 minut före nästa startsignal.



6.2 Allmän återkallelse

Om det blivit fel i startproceduren, eller om det är båtar på bansidan av startlinjen som inte kan identifieras, signaleras allmän återkallelse med två ljudsignaler och flagga första likhetstecken, men inte senare än cirka 15 sekunder efter startsignalen.



Ny varningssignal ges 1 minut efter det att Första likhetstecken tagits ned. Om vinden vrider mycket i slutet på startproceduren, med följd att många båtar troligen kommer vara på bansidan av startlinjen före startsignalen, bör man eftersträva att istället signalera uppskjutet.

(Flagga AP och två ljudsignaler före startsignalen).

Vid start är felande båtar de som har någon del av skrovet över linjen. Se definitionerna i KSR, samt KSR 21.1, 29.1 samt 30.

7. Annullering (KSR 32)

Om man upptäcker att ett fel har begåtts i startsekvensen **efter startsignalen** får man annullera seglingen.

Vid vindskift annullerar man i princip **inte** om en ledare kan identifieras. I praktiken innebär detta att man **inte** annullerar när ledande båt har rundat första märket – om inte extrema förhållanden råder, (total vindkollaps eller ett vindskift på mer än 25° på halva första benet).

Om en båt gått i mål inom maximitiden, ska det till **synnerligen starka skäl**, säkerhetsfrågor exempelvis, för att annullera kappseglingen – **undvik detta**. Se KSR 32.1

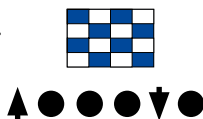
Observera att mästerskaps- eller klassregler kan ange annat.

N

Alla kappseglingar som startat är annullerade.

Återvänd till startområdet.

Ny varningssignal ges 1 minut efter det att flagga N har tagits ner med en ljudsignal.

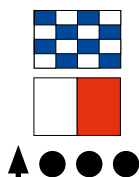


N över H.

Alla kappseglingar är annullerade.

Ytterligare signaler kommer att ges i land.

Används om det finns chans att genomföra fler seglingar vid ett senare tillfälle samma dag.



N över A.

Alla kappseglingar är annullerade.

Ingen mer kappsegling idag.



8. Banändring med flagga C (KSR 33)

Har man efter regelbundna vindavläsningar konstaterat ett permanent vindskift bör banan ändras. Banändring kan göras på varje banben och ska signaleras vid det märke som påbörjar det banben som ändrats. Det flyttade eller nya märket behöver inte vara lagt då båtarna börjar segla på det ändrade banbenet.

Vid en vindvridning på 10 grader eller mindre bör inte banan ändras såvida det inte är nödvändigt beroende på strömmen eller för att få till en ren plattläns.

Är vindvridningen mellan 10 och 15 grader bör man överväga att göra en banändring om man är övertygad om att vridet är permanent.

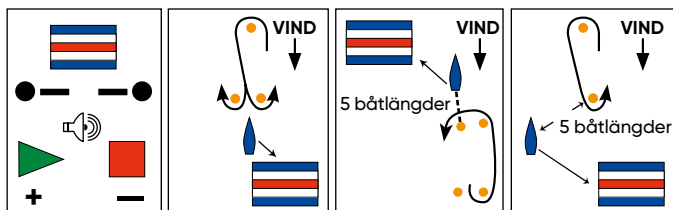
Vid permanent vindvridning som överstiger 15 grader bör banan ändras.

Flagga C tillsammans med upprepade ljudsignaler = minst tre, (• - - • - - •) för varje båt/grupp av båtar som rundar.

Observera att ljudsignal måste ges – se till att märkesbåtarna har flera tutor!

Ny kurs visas på skylt som gradtal eller med triangulär grön eller rektangulär röd tavla/flagga. Om man förlängt banbenet visas ett plustecken, har man kortat banbenet visas ett minustecken.

Ny kurs och förlängning/avkortning kan visas tillsammans eller var för sig. Reservljud kan t.ex. vara visselpipa, flagga kan vara en skylt.



Placera märkesbåten cirka 5 båtängder från märket.

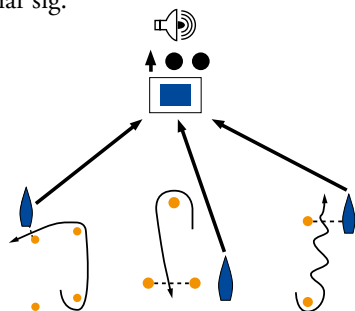
9. Avkortning med flagga S (KSR 32)

En bana kan, om inget annat anges i seglingsföreskrifterna, avkortas vid vilket märke som helst i banan.

En funktionärsbåt visar då flagga S på en stång och avger två ljudsignaler när första båt närmar sig.

Mållinjen är mellan stängen med flagga S och märket, eller vid en gate – mellan märkena i gaten.

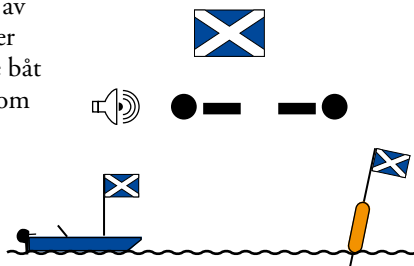
Observera att båtarna ska gå i mål från bansidan.



10. Ersätta märke med flagga M (KSR 34)

Om ett märke av någon anledning försvinner, kan man ersätta det med ett likadant eller liknande märke, eller en flaggboj med flagga M, eller en funktionärsbåt som visar flagga M.

Flagga M ska åtföljas av upprepade ljudsignaler (• -- • -- •) för varje båt eller grupp av båtar som närmar sig märket.



Flaggor kan ersättas med skyltar

11. Maxtider (KSR 35)

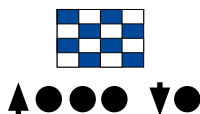
Går maxtiden ut och ingen båt, som startat enligt definitionen och seglat banan, hunnit gå i mål – **annullera**. Är det flera klasser på banan som fortfarande kappseglar – genomför annulleringen så att ej berörda klasser inte tror att annulleringen gäller dem, (Funktionärsbåt som visar flagga N över klassflagga och med tuta som ljudsignal i direkt närhet till de ledande båtarna i berörd klass.) samt informera på VHF om möjligt.

I KSR appendix S, SF12 finns exempel på alternativa sätt att ange maxtider.

N

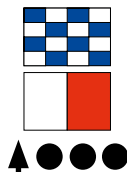
Alla kappseglingar som startat är annullerade.
Återvänd till startområdet.

Ny varningssignal ges 1 minut efter det att flagga N tagits ned med en ljudsignal.



N över H

Alla kappseglingar är annullerade.
Ytterligare signaler kommer att ges i land.
Används om det finns chans att genomföra fler seglingar vid ett senare tillfälle samma dag.



N över A

Alla kappseglingar är annullerade.
Ingen mer kappsegling i dag.



11.1 Maxtiden för sista båt går ut

Vid tävlingar som inte seglas med respit gäller:

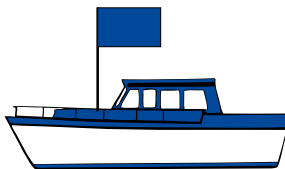
En båt som inte går i mål inom den tid som anges i seglingsföreskriften, för respektive klass, efter det att den första båt som startat enligt definitionen och seglat banan har gått i mål, ges DNF.

Det här ändrar reglerna KSR 35, A4 och A5.

Är det bara en klass på banan kan målfartyget ta ned den blå flaggan när målgångsfönstret gått ut.

12. Målgång, blå flagga

Målfartyget, kan vara samma som startfartyget eller en separat målbåt, visar en blå flagga när målfartyget är på plats och mållinjen är lagd. Flaggan är ena änden av mållinjen



12.1 Målgången

Anpassa mållinjens längd efter storleken på deltagande båtar.

Organisera besättningen enligt följande:

- Två personer observerar linjen, varav den ena ska vara seglingsledaren med någon form av ljudinspelningsmöjlighet.
- Två personer skriver målgångsprotokoll – ett till varje observatör.
- Helst ska en person avdelas att ta emot eventuella protester: gärna på annan plats i målbåten.
- Vid större fält/tävlingar: Lämbåt med observatör och protokollskrivare.

Anteckna tid för första båt i mål. Tid tas och eventuell ljudsignal ges för första båt som startat enligt definitionen och seglat banan. Ljudsignal för båtar som går i mål är inte obligatorisk.

En båt som inte seglat banan enligt kappseglingkommittén får förkortningen NSC (Did not sail the course).

Vid flera grupper i samma klass – notera båtarna i den ordning de kommer i mål utan att försöka dela upp dem i respektive grupp. Har grupperna blandats får man annars stora problem, resultatprogrammet ser till att seglarna hamnar i rätt grupp.

Efter målgång – kontrollera resultatlistan mot ljudupptagningar och protokoll – rapportera in resultat och publicera dessa så snart som möjligt.

13. Förkortningar vid poängberäkning (KSR Appendix A)

De här förkortningarna används för att notera vad som har hänt:

| | | |
|-----|---|--|
| DNC | Did not come | Startade inte, kom inte till startområdet |
| DNS | Did not start | Startade inte (annan anledning än DNC, OCS) |
| OCS | On course side | Var på bansidan av startlinjen vid startsignalen och startade inte eller bröt mot regel 30.1 |
| ZFP | Z-flag Penalty | 20 % straff enligt regel 30.2 |
| UFD | U-flag disqualified | Diskvalificerad enligt regel 30.3 |
| BFD | Black-flag disqualified | Diskvalificerad enligt regel 30.4 |
| SCP | Scoring Penalty applied | Poängstraff |
| NSC | Did not sail the course | Seglade inte banan |
| DNF | Did not finish | Gick inte i mål |
| RET | Retired | Utgick |
| DSQ | Disqualification | Diskvalificerad |
| DNE | Disqualification that is not excludable | Diskvalificering som inte får räknas bort |
| RDG | Redress given | Fått gottgörelse |
| DPI | Discretionary penalty imposed | Annat beslutat straff utdelat |
| NRY | Not reported yet | Finns inte i KSR men används ibland för att meddela att man inte har ett resultat ännu för den aktuella båten. |

14. Hantering av ändringar/tillägg till KSR 42

KSR 86.1c ger klassförbunden möjlighet att ändra bland annat KSR 42 och ett antal klassförbund har gjort detta.

Kappseglingskommittén har alltså möjligheten att genom signalering vid en viss vindhastighet ge seglarna en större frihet än vad KSR 42 normalt anger.

I KSR P5 finns det beskrivet hur man med flagga O och R signalerar ändring av KSR 42 på banan.

Oavsett vad respektive klass har angett i sin klassregel om signaleringen är det förfarandet i KSR P5 som gäller. Observera att om KSR appendix P ska användas måste detta vara angivet i inbjudan eller i seglingsföreskriften.

Kappseglingskommittén kan signalera, om nedanstående krav på vindhastighet **mätt vid däcksnivå**, har uppfyllts vid startlinjen eller vid ett märke i enlighet med KSR appendix P.

För närvarande är det följande klasser som har ändrat sina klassregler så att KSR 42 kan ändras på banan vid vissa vindstyrkor och efter signalering av kappseglingskommittén: Zoom8, 420, 470, E-jolle, Finnjolle och 29er.

Zoom 8 – Vid stadig vindhastighet på 6 m/s (12 kn) eller mera.

E-jolle – Vid en vindhastighet som är 6 m/s (12 kn) eller högre.

Finnjolle – Vid en vindhastighet som är mer än 5 m/s (10 kn).

29er – Vid en stadig vindhastighet på 5 m/s (10 kn) eller mera.

Kontrollera för säkerhets skull alltid klassreglerna före en tävling genom att gå in på World Sailing:s hemsida:

www.sailing.org/classesandequipment

Välj därefter aktuell klass.

Om flagga O (Off) ska visas före startsignalen ska den visas senast i samband med varnings-signalen och den ska placeras väl separerad från övriga flaggor både i sidled och höjddled. Tänk på att signalen påverkar seglarnas och domarnas agerande på ett avgörande sätt.



På banan signaleras ändring av KSR 42 med upprepade ljud-sig-naler och flagga O vid det märke där ändringen ska börja gälla (på liknande sätt som vid banändring).

Ändringen gäller för de båtar som passerat märket.

Återgång till KSR 42 signaleras med flagga R (Restored) och upprepade ljudsignaler vid det märke där ändringen upphör att gälla.



Ändringen gäller för de båtar som passerat märket.

Om ändringen gäller en (eller flera) av flera klasser, måste klassflagga(or) visas tillsammans med ändringsflaggan.

Domarna måste hållas informerade om kappseglingsskommitténs åtgärder. Kom överens med ansvarig domare på vilket sätt det kan ske, t.ex. via radio eller mobiltelefon, och till vem/vilka. Det bästa är om seglingsledaren kan informera en utsedd domare som i sin tur informerar de övriga domarna på banan.

Andra klasser som har infört ändringar är t.ex. 49:er, J/24, Melges 24, OK-jolle mfl. För dessa klasser sker ingen signalering.

Det är olämpligt att använda flagga O eller R som klassflagga.

Se lämpliga klassflaggor i pkt 17 Vanliga flaggor.

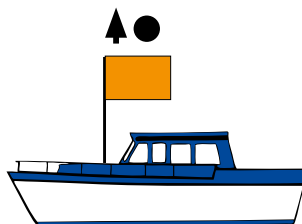
15. Mellan kappseglingar

Förbered så att ny start kan komma igång så fort som möjligt. Eventuella banjusteringar kan kanske påbörjas innan samtliga båtar gått i mål. **Man får inte starta tidigare än den tid som eventuellt finns angiven i seglingsföreskrifterna.**

Då ingen angiven starttid finns – alltså vid dagens andra, och därpå följande, startsekvenser ska kappseglingsskommittén uppmärksamma seglarna på att en ny startsekvens strax inleds.

Detta gör man genom att visa orange flagga med en ljudsignal, ”startlinjeflaggan”.

Signalen visas minst fem minuter före det att varningssignalen ges.



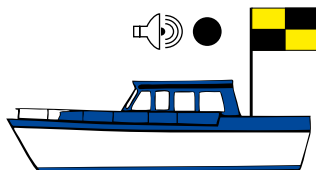
16. Flagga L – Kom inom hörhåll eller Följ mig

Visas på land eller på vattnet tillsammans med en ljudsignal när kappseglingsskommittén vill meddela sig med de tävlande.















Notera att inga ändringar i seglingsföreskrifterna får ges från startfartyget.

Kan användas när man vill meddela något speciellt till seglarna, eller då startfartyget byter position och man vill att seglarna följer efter.

Ingen ljudsignal vid nedtagning, inte heller någon angiven tid för ny varningssignal efter nedtagning.



17. Vanliga flaggor och andra signaler

| Lämpliga klassflaggor om man inte använder sig av en flagga med klass-symbolen som klassflagga | | Övriga flaggor | |
|--|---|-----------------|---|
| Flagga Q |  | Yngling |  |
| Flagga E |  | Snipe |  |
| Flagga F |  | Jury |  eller  |
| Flagga G |  | Start |  |
| Flagga K |  | Mål |  |
| Flagga W |  | Kurs ändring |   |
| | | + / - | Styrbord Babord |

Enligt KSR appendix S

Startlinjen är mellan en stång med en orange flagga på funktionärsbåten och bansidan av startmärket.

Mållinjen är mellan en stång med en blå flagga på en funktionärsbåt och bansidan av målmärket.

Skyltar att ha med:

- Skyltar för ny kompasskurs plus eventuella pennor.
- Röda och Gröna skyltar för banändring i sida.
- Plus och Minusskyltar för förlängning och avkortning av ett banben.

18. Säkerhet

Oavsett hur dina kappseglingar flyter på så tänk hela tiden på säkerheten, se till att säkerhetsbåtarna inte lämnar kappseglingsområdet för tidigt.

Förutom säkerhetsplanen och kommunikation mellan båtar inom kappseglingsorganisationen så finns det två flaggor som gäller säkerheten.

Den ena är Flagga Y som vi oftast inte behöver använda då det står i mallarna och i Svenska Seglarförbundets säkerhetspolicy att vi bär personlig flytutrustning när vi är på vattnet.

Den andra är ny sedan KSR 2021 och det är flagga V som betyder: Lyssna på kommunikationskanalen för säkerhetsinstruktioner.

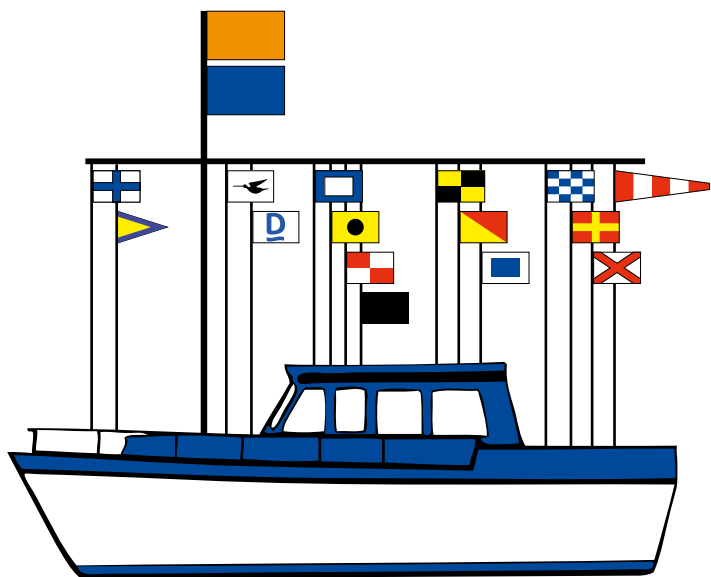


I KSR 37 står det: När kappseglingskommittén visar flagga V med en ljudsignal, ska alla båtar, funktionärs- och stödfarkoster, om möjligt, lyssna på kappseglingskommitténs kommunikationskanal för sök- och räddningsinstruktioner.

Säkerställ att alla båtar kommer i hamn.

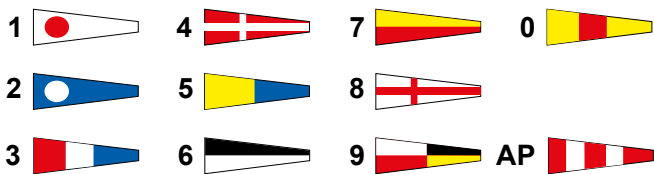
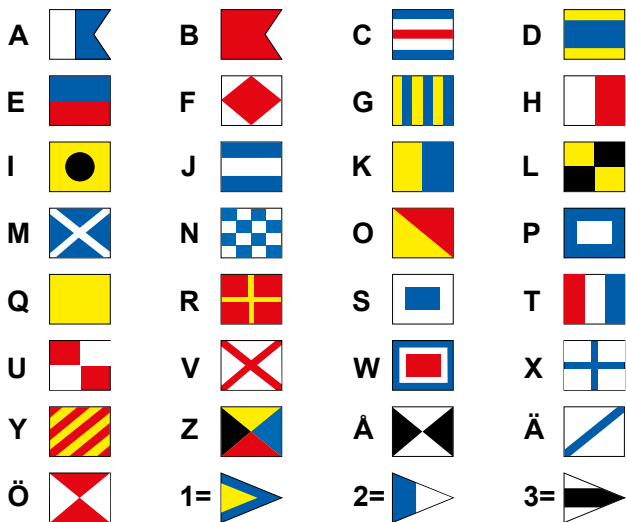
19. Lämplig gruppering av flaggor på startfartyget

Mer information hittar du på
www.svensksegling.se/Kappsegling/arrangorkappsegling



Meter per sekund till Knop

| m/s | Knop | m/s | Knop |
|------------|-------------|------------|-------------|
| 1.0 | 1.9 | 16 | 31 |
| 2.0 | 3.9 | 17 | 33 |
| 3.0 | 5.8 | 18 | 35 |
| 4.0 | 7.8 | 19 | 37 |
| 5.0 | 9.7 | 20 | 39 |
| 6.0 | 12 | 21 | 41 |
| 7.0 | 14 | 22 | 43 |
| 8.0 | 16 | 23 | 45 |
| 9.0 | 17 | 24 | 47 |
| 10 | 19 | 25 | 49 |
| 11 | 21 | 26 | 51 |
| 12 | 23 | 27 | 52 |
| 13 | 25 | 28 | 54 |
| 14 | 27 | 29 | 56 |
| 15 | 29 | 30 | 58 |





**Svenska
Seglarförbundet**

Svenska Seglarförbundet • af Pontins väg 6, 115 21 Stockholm
08-459 09 90 • ssf@ssf.se • www.svensksegling.se