

Handbok besiktning

Version 1.0, 2024-02-04



Innehållsförteckning

1. Bakgrund.....	2
2. Regler	2
2.1 Allmänt	2
2.2 Teknisk kommitté.....	2
3. Organisation och planering	3
3.1 Allmänt	3
3.2 Exempel på besiktningsplaner.....	3
4. Genomförande	4
4.1 Säkerhetsutrustning	4
4.2 Personlig flytutrustning.....	4
4.3 Mätbrev	5
4.4 Certifiering av segel.....	6
4.5 Besättningsvikt	8
4.6 Övrigt.....	8
4.7 Stickprov och tekniska protester.....	12
5. Referenser.....	14
6. Bilagor	15
Utrustnings- och säkerhetskontroll av 606 SM 2007.....	15
Marstrandsregattan 2008	16
Mätplan 2012 för SM i IF-båt på Skärhamn	17
IF-SM Skepparens självdeklaration.....	18
Inspektionsprotokoll for Offshore Special Regulations kategori 3.....	19



1. Bakgrund

Handbok besiktning är ett komplement till Svenska Seglarförbundets tävlingsreglemente och beskriver hur **besiktning** kan genomföras vid kappsegling i Sverige på grön, blå och röd nivå. För kappseglingar på svart nivå hänvisas till [World Sailings Guide to Equipment Inspection](#) som ger en heltäckande information om **besiktning**.

Vid all kappsegling där kappseglingsreglerna (KSR), redskapsreglerna (RRS) eller klassregler används förutsätts att varje båt och dess utrustning överensstämmer med sina **klassregler**. Normalt säkerställs detta i en tvåstegsprocess genom **certifiering** som utförs före tävling av en **mätperson** eller i vissa fall av tillverkaren så att ett mätbrev kan utfärdas samt genom **besiktning** vid tävlingen. RRS definierar **besiktning** som den kontroll vid en regatta som fodras enligt inbjudan och seglingsföreskrifter. Det är en formell procedur för att kontrollera överensstämmelse med klassregler och säkerhetsbestämmelser men det är normalt ingen heltäckande garanti för att båtarna överensstämmer med reglerna utan det förblir ägarens/deltagarens ansvar.

Besiktning skall heller inte förväxlas med **certifiering**. De utförs ofta av samma **mätpersoner** men på olika uppdrag där besiktning sker på uppdrag av kappseglingsarrangören och certifiering sker på uppdrag av båtägaren eller i vissa fall tillverkaren av utrustning.

2. Regler

2.1 Allmänt

Arrangören skall utse en kappseglingskommitté, protestkommitté och teknisk kommitté i enlighet med KSR del 7. Den tekniska kommittén som kan vara en eller flera personer ska genomföra **besiktning** av utrustning eller mätning vid tävlingen som anges av arrangören och som krävs i reglerna. **Besiktning** är enligt RRS:

”Kontroll föreskriven i inbjudan och seglingsföreskrifter som utförs vid en tävling och som kan innefatta **mätning**.” **Besiktning** kan innefatta både kontroll av att båten överensstämmer med sina klassregler och kontroll av att utrustning överensstämmer med andra regler tex. säkerhetsbestämmelser. Den tekniska kommittén har rätt att protestera på båtar för brott mot klassregler och säkerhetsbestämmelser men den kan inte på eget bevåg diskvalificera båtar eller utesluta båtar från deltagande.

2.2 Teknisk kommitté

Arbetet i en teknisk kommitté kräver förmåga att läsa och förstå klassregler och tillämpa de på ett korrekt sätt samt grundläggande förmåga att på ett korrekt sätt mäta enkla fysiska mått som längd och vikt. Vid kappsegling på blå och grön nivå finns inget krav på formell kompetens hos den tekniska kommittén. Enligt SSF's tävlingsreglemente bör, vid kappsegling på röd nivå, den tekniska kommittén ledas av en licensierad besiktningsperson eller mätperson.



3. Organisation och planering

3.1 Allmänt

Organisationen av den tekniska kommittén beror på nivån av kappsegling och antalet deltagare. På en mindre segling (mindre än ca 20 deltagare) på blå eller grön nivå är det helt rimligt att den tekniska kommittén består av en person men för en större röd segling tex. ett SM kan det krävas 5 eller fler personer.

Det finns inga fastlagda regler för vilken omfattning besiktningen för en given tävling skall ha. Framförallt beror det på vilken nivå kappseglingen genomförs på men även på vilken/vilka klasser som deltar. Vid mästerskap är en god kommunikation med klassförbundet för de deltagande klasserna viktig för att lägga besiktningen på rätt nivå. Tabellen nedan är en guide till en rimlig omfattning för kappsegling på olika nivåer.

Nivå på kappseglingen	Omfattning av besiktningen
Grön	Kontroll av säkerhetsutrustning
Blå	+kontroll av mätbrev
Röd	+ kontroll av certifiering av segel, kontroll av mätmärken på rigg kontroll av korrektionsvikter om tillämpligt, kontroll av besättningsvikt kontroll av tävlingslicens för den som är ansvarig ombord övrig kontroll efter diskussion med arrangör och klassförbund stickprovskontroller efter segling

3.2 Exempel på besiktningsplaner

Exempel på besiktningsplaner för SM i några olika klasser visas som bilagor



4. Genomförande

4.1 Säkerhetsutrustning

Besiktning av säkerhetsutrustning kan vara väldigt varierande i omfattning från en kontroll av några få saker i jolleklasser till en omfattande besiktning enligt [Offshore Special Regulations](#) för havskappsegling. Det gemensamma är dock att säkerhetsutrustning skall vara hel och lämplig för sitt avsedda ändamål tex. skall ett ankare fungera som ankare och en paddel klara av att driva fram båten. Viss säkerhetsutrustning som tex. pyroteknik, livflottar och utlösningssanordningar för uppblåsbara flytvästar har ofta begränsad livslängd med datummärkning som inte får ha gått ut.

Kontroll av säkerhetsutrustning genomförs normalt samtidigt som kontroll av övrig utrustning men kan om det behövs eventuellt göras varje dag under en regatta. Sådan kontroll kan exempelvis vara att mantåg är spända och att föreskriven nödutrustning medförs vid varje segling.

Om vädret så påkallar rekommenderas att den tekniska kommittén understryker vikten av säkerhetsutrustning exempelvis vid daglig samling eller sjösättning. Kontroll av säkerhetsutrustning liksom av mått görs även lämpligen av de deltagare som ligger i topp efter någon eller varje dag.

En tydlig instruktion för självkontroll av säkerhetsinstruktionen kan avsevärt underlätta kontroller samt skapa en generellt bättre regelefterlevnad och därigenom högre säkerhet.

4.2 Personlig flytutrustning

Om inte klassreglerna specificerar annat är flytplagg märkta 50N enligt ISO 12402-5 eller den äldre standarden CEN 393 acceptabla. För kölbåtskappsegling kan om inte klassregler föreskriver annat även uppblåsbara flytvästar godkända enligt ISO 12402-3 godkännas

För havskappsegling där OSR tillämpas skall uppblåsbara flytvästar godkända enligt ISO 12402-3 (Level 150) användas. De skall vara utrustade med visselpipa, reflexer, lyftsling, nödljus och sprayhood godkänd enligt ISO 12402-8. Flytvästen skall även ha integrerad livsele godkänd enligt ISO 12401.

Ett flytplagg får inte vara skadat eller modifierat och skall ha en märkning som visar att det är godkänt enligt relevanta ISO-standarder. Några exempel på sådan märkning visas nedan. Det är inte lämpligt att själv försöka testa flytkraften på personlig flytutrustning utan det räcker att kontrollera märkning. Flytutrustning som saknar CE-märkning bör inte godkännas om den inte är uttryckligen tillåten enligt klassregler.



Märkning på 50 N flytplagg. (Personlig flytutrusning)



Märkning på uppblåsbar flytväst för havskappsegling

4.3 Mätbrev

För de flesta klasser utfärdas mätbrev som bevis på genomförd **certifiering**. Mätbrev utfärdas av den organisation som är myndighet för klassen eller av en annan organisation som har delegerats att göra det. SSF utfärdar mätbrev för många klasser och publicerar dessa på [mätbrevsportalen](https://www.ssf.se/matbrevsportalen) medan för vissa nationella klasser har SSF delegerat mätbrevshanteringen till respektive klassförbund. Klassförbunden utfärdar oftast mätbrev på papper vilket kan innebära svårigheter att få fram en kopia om originalet förkommit. Vid kontroll av mätbrev bör följande kontroller utföras:

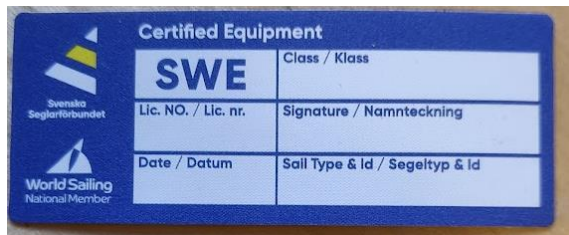
- Avser mätbrevet rätt båt? Kontroll av skrovnummer/WS-plaque
- Är mätbrevet utfärdat till den nuvarande ägaren?
- Har mätbrevet en begränsad giltighetstid? Ofta gäller detta olika säkerhetsaspekter tex. flytbarhetskontroll men det finns klasser som kräver periodisk omcertifiering av hela båten. Respitsystem som SRS och ORC har mätbrev som måste förnyas årligen.



4.4 Certifiering av segel

Generellt kan segel vara **certifierade** på två sätt antingen av en mätperson eller av tillverkaren enligt WS system för in-house certification.

För segel certifierade av en mätperson skall det finnas en certifieringsmärkning som i Sverige är en dekal där mätpersonen fyller i tillämplig data och signerar. I andra länder förekommer stämplat och knappar (speciellt i Danmark och Tyskland) som certifieringsmärken. För entypssegel används ofta ett mindre märke utan plats att skriva seglets mått medan för respitklasser skall seglets mått vara skriva på eller i anslutning till certifieringsmärket. Exempel på certifieringsmärken visas i bilderna nedan. Man skall också vara medveten om att inte alla segelknappar som förkommer är certifieringsmärken utan de används även som ”skattemärken” i vissa klasser (tex. Optimist) som bevis på en betald segelavgift till klassförbundet. Det gäller att vara uppmärksam och läsa den tillämpliga klassregeln för att undvika fel.



Certifieringsmärke för entypsbåtar



Certifieringsmärke för respektklasser



Exempel på olika certifieringsmärken



4.5 Besättningsvikt

När besättningsvikt skall kontrolleras bör man tänka på följande

- Proceduren som används är i överensstämmelse med den tillämpliga klassregeln tex. med avseende på tidpunkt och besättningens klädsel
- Kontroll och dokumentation av besättningens identitet
- Om möjligt bör samma våg användas för alla deltagare. Vanliga personvågar är ofta olinjära och bör kalibreras med kända vikter för hela mätområdet. Inte sällan kan utslaget bero på hur man står på vågen så det är lämpligt att testa detta i förväg.

4.6 Övrigt

Vid besiktning på tävlingar med många deltagare är det nödvändigt att hitta tidseffektiva sätt att avgöra om utrustning uppfyller klassreglerna. Det är inte nödvändigt att mäta absoluta mått utan man kan ofta använda mallar eller speciella mätverktyg som avgör go/no go. Några exempel på sådana mallar visas i figurerna nedan.



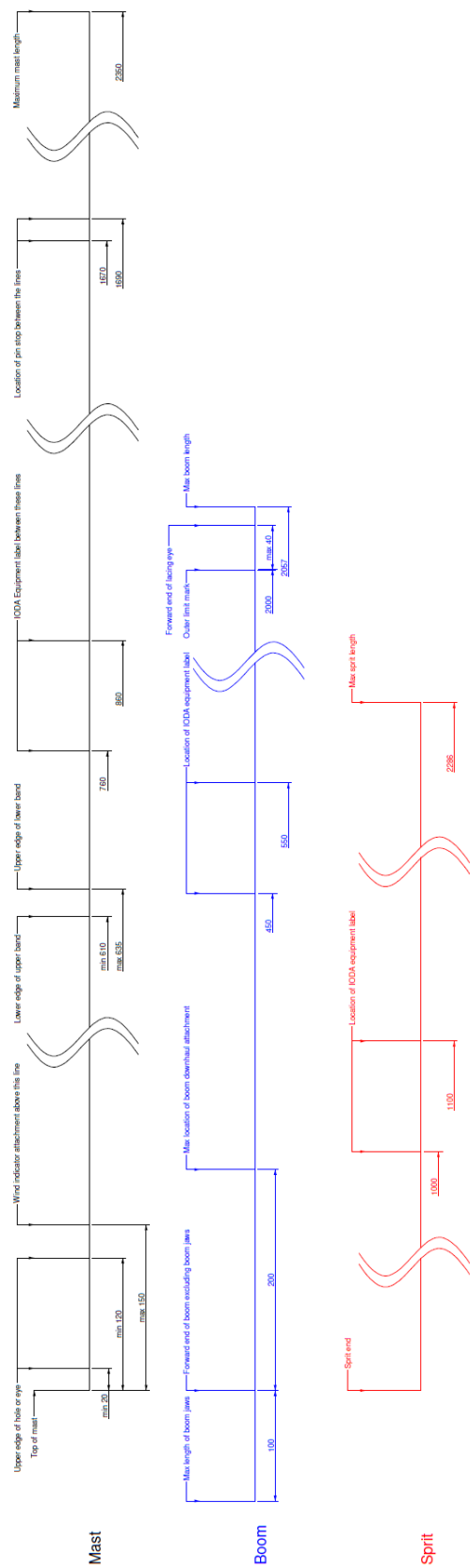
Plywoodmall för max- och min-mått längskepps och tvärskepps på mastprofil för 606



Mätsticka för mantågspänning på express.



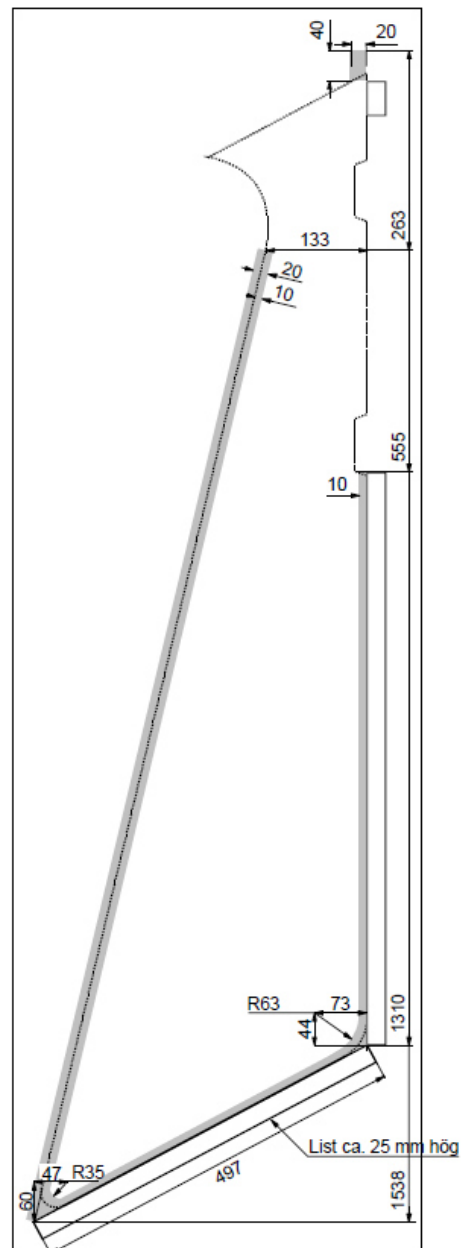
Ritning på mall för optimistrigger





Mall för kontroll av roder

Rodret skall kunna läggas i mallen med framkanten och underkanten mot listerna så att rodrets kanter faller inom de skuggade områdena. Utförandet utanför de skuggade områdena är fritt.



Ritning på mall för 606-roder



4.7 Stickprov och tekniska protester

Stickprovskontroller utförs av flera skäl;

1. För att påvisa för deltagarna att kontroller förekommer och att därigenom uppnå högre noggrannhet hos seglarna
2. För att hitta båtar som har utrustning som inte mäter in eller saknar föreskriven utrustning
3. För att det är möjligt, om det inte är möjligt att kontrollera alla seglare

En kontroll av alla deltagande båtars mätbrev kan ge en fingervisning om vilka båtar som är viktigast att kontrollera. Även resultaten kan vara en god grund för kontroll. Vissa klassregler eller mästerskapsbestämmelser har färdiga rutiner och instruktioner för vilka båtar som ska stickprovskontrolleras eller hur det ska gå till.

Typiska saker som är lämpliga att kontrollera vid stickprov är tex.

- Att endast tillåtna segel finns ombord
- Att obligatorisk lös utrustning finns ombord och är i användbart skick
- Besättningsvikt (om tillämpligt)
- Mantågsspänning (om tillämpligt)
- Besättningens klädsel och utrustning enligt KSR 50

Tekniska protester är oftast initierade som ett resultat av stickprov under en regatta. En teknisk protest resulterar ofta i upprörda känslor pga. slutsatsen att båtägaren eller den ansvariga personen har eller borde haft kännedom om regelbrottet. Det är därför viktigt stickprov och eventuella protester handläggs på ett korrekt sätt enligt reglerna. Tabellen nedan listar de mest relevanta reglerna.

Relevanta regler i KSR för tekniska protester

KSR 60.4	Tekniska kommitténs rättighet att protestera
KSR 64.3	Protestkommitténs handläggning av tekniska protester
KSR 78	Båtägarens/ansvarig persons skyldigheter
KSR 50	Seglaren klädsel och utrustning
KSR appendix H	Vägning av kläder och utrustning

När en besiktningsperson upptäcker en avvikelse från reglerna på en båt eller utrustning före kappseglingarna har börjat är det vanligt att man kräver att avvikelsen åtgärdas. Om det inte sker kan den tekniska kommittén protestera på båten. En teknisk protest som lämnas in före första kappseglingen kan ge Kappseglingsskommittén rätt att avvisa eller upphäva en båts anmälan eller att utesluta en tävlande under förutsättning att det sker före första kappseglingens start och att Kappseglingsskommittén anger anledningen.

Upptäcker man en avvikelse efter att kappseglingarna startar tex. som resultat av en stickprovskontroll är den tekniska kommittén skyldig att protestera enligt KSR 60.4. Det är viktigt att protesten utformas på ett korrekt sätt enligt KSR 61. Vid protestförhandlingar företräds den tekniska kommittén normalt av sin ordförande. För en bra handledning till hur en Teknisk



respektive en Kappseglingsskommitté ska agera vid en Teknisk protest hänvisas till 22, 23 och 24 i Domarboken.

Ett specialfall är om man som resultat av stickprov under seglingen upptäcker ett brott mot KSR50 så skall den tekniska kommittén skriftligen rapportera detta till kappseglingsskommittén som skall protestera på seglaren. Vid protester för brott mot KSR 50 är det av vikt att processen för vägning av kläder och utrustning enligt KSR appendix H följs noggrant. Skall man genomföra en sådan vägning bör man även ha en kalibrerad vikt på 8-10 kg tillgänglig för kontroll av vågen tillgänglig för man kan räkna med att seglarna kommer att ifrågasätta vågens noggrannhet.

I sällsynta fall kan KSR 2 och 69 vara tillämpliga även i tekniska sammanhang. Tävlade och/eller stödpersoner kan givetvis bete sig olämpligt mot tekniska kommitténs medlemmar men även medvetet tekniskt fusk kan vara brott mot KSR2 och/eller 69.



5. Referenser

Guide to Equipment Inspection 2017, World Sailing,

<https://www.sailing.org/tools/documents/Guidetoequipmentinspection2017-%5b21968%5d.pdf>

Kappseglingsreglerna och Redskapsreglerna 2024

<https://www.svensksegling.se/tavling/regler-for-tavling/#Kappseglingsreglerna%202021-2024>

Domarboken

<https://www.svensksegling.se/om-oss/dokumentbanken/567-domarboken-20231003.pdf/>

Svenska seglarförbundets tävlingsreglemente

<https://www.svensksegling.se/om-oss/dokumentbanken/635-tavlingsreglemente-2024231213.pdf/>



6. Bilagor

Utrustnings- och säkerhetskontroll av 606 SM 2007

Segelnr:

Mätbrev/klassbevis

- ☐ Tillhör rätt båt
- ☐ Giltigt flytprov

Utrustning

- ☐ Två hinkar, minst 8 liters volym, fastsatta i båten
- ☐ Ett flytplagg, minst 50 N flytkraft/besättningsmedlem
- ☐ Ett ankare, min. 3.5 kg, med 20 m lina, min. 8 mm diameter. Ankaret får ej förvaras i en flytank.
- ☐ En flytande bogserlina, min. 10 m lång, min 8 mm diameter, fastsatt i båten, lätt åtkommlig
- ☐ En paddel, minst 1300 mm lång och med minst 0.063 m² bladyt
- ☐ Båt utan dubbelbotten ska medföra två plywooddurkar, minst 10 mm tjocka,. vägande sammanlagt mellan 8 och 15 kg. Durkarna ska vid kappsegling ligga på sin avsedda plats.
- ☐ Ingen elektronisk utrustning är tillåten annat än utrustning för tidmätning och en elektronisk kompass som ska drivas av ett internt batteri och/eller solceller. Den får ej ha några externa anslutningar för drift eller datasignaler.

Säkerhet

- ☐ Lock och pluggar till flyttankar på plats.
- ☐ På båtar utan dubbelbotten skall flyttankarna vara fyllda med flytmedel (tex. skumplast eller uppblåsbara flytkuddar). Båten skall även vara utrustad med minst 0.12 m³ extra flytmedel tex. 4 vanliga uppblåsbara flytkuddar.
- ☐ Hänghjälpmiddel typ fotstropp/fotbojor istället för normala hängband är **inte** tillåtna. Orsaken till detta är att det har förekommit drunkningstillbud med denna typ av hänghjälpmiddel.

Kontroll av **roder**

- Passar rodret i mall enligt klassregel.
- Vägning av roder+rorkult.



Marstrandsregattan 2008

Mätplan

Sm Snipe

Alla båtar

- Kontroll av mätdekal/stämpel samt stämpling av segel inkl. Royalty labels (2 storsegel+2 fockar)
- Kontroll av mätbrev/båtidentiet
- Kontroll av säkerhetsutrustning (flytvästar, paddel, bogserlina)
- Kontroll av stopp i mastens och bommens likränna

Stickprov

- Kontrollmätning av segel (1 båt/dag)
- Kontrollmätning av riggmått (1 båt/dag)

SM/MN Drake

Alla båtar

- Registrering av segel (max 8), kontroll av mätdekal/stämpel samt stämpling av segel inkl. Royalty labels (blankett finns från drakförbundet)
- Kontroll av mätbrev/båtidentiet mot mätbrevsregistret på www.ssf.se/tk
- Kontroll av säkerhetsutrustning (flytvästar, paddlar, ankare/lina, hinkar, kompass)
- Besättningsvikt (285 kg)

Stickprov

- Kontrollmätning av segel (1 båt/dag)
- Kontrollmätning av riggmått (1 båt/dag)

RM Maxi racer

- Kontroll av mätbrev/båtidentiet
- Kontroll av säkerhetsutrustning (flytvästar, paddel, bogserlina)

Stickprov i mån av tid

- Kontrollmätning av segel
- Kontrollmätning av riggmått

RM Hobie 16

- Kontroll av mätbrev/båtidentiet
- Kontroll av säkerhetsutrustning (flytvästar, paddel, bogserlina)

Stickprov i mån av tid

- Kontrollmätning av segel
- Kontrollmätning av riggmått



Mätplan 2012 för SM i IF-båt på Skärhamn

Gällande klassregler är IFRA:s klassregler 2010, som kan kopieras från SSFs eller IF-båtförbundets webbsida.

A. Löpande fram till registrering – utförs av IF-båtförbundet:

- Kontroll av att den anmälda båten innehar giltigt mätbrev
- Kontroll av att minst en besättningsman är medlem i ett nationellt IF-båtförbund

B. Före seglingarna - Mätning och kontroll etc. av alla båtar med avseende på

1. Identifiering av båt enligt B.3.1

Segelnumret som utfärdats av **certifieringsmyndigheten** (i detta fall IF-båtförbundet) ska vara permanent anbragt på mastskottet. Numret får sitta direkt på skottet, på en skylt eller på byggplåten.

2. Spinnakerbomslängd enligt F.5.7(a)

Mätning av **spinnakerbomslängd** (enligt redskapsreglerna). Totala längden ända till ända får vara max 2530 mm.

3. Rigg:

Kontroll av permanent stopp som hindrar bommens överkant att komma nedanför **nedre punkten** enligt C.8.2 (c).

4. Skrov

Kontroll av att båten antingen har en komplett motorbrunn eller har en fast monterad korrektionsvikt på motsvarande plats enligt D.13. Korrektionsviktens vikt (min 3,75 kg) kan uppskattas.

5. Segel:

- Kontroll av att alla segel som ska användas är certifierade
- Märkning (signering) av alla segel som ska användas i SM-regattan

C. Ute på banan - stickprov på de segrande båtarna i varje delsegling. Om segraren är kontrollerad kan 2-an eller 3-an väljas. Om man finner det motiverat kan en båt kontrolleras flera gånger.

1. Segel

Kontroll av signeringen på medhavda segel

2. Obligatorisk lös utrustning

Kontroll av obligatorisk utrustning enligt C.4.1 (a) i IFRA:s klassregler 2010:

- En hink eller länsypump
- Ett ankare som väger minst 7.5 kg. Eventuell kätting ska inte medräknas i vikten.
- En ankarlina med minimum diameter 12 mm eller ankarband med min. 2300 kg hållfasthet. Linan eller bandet ska vara minst 30 meter långt. Eventuell kätting får räknas med i längden.
- Två linor med minimum diameter 10 mm. Vardera linan ska vara minst 10 m lång.
- Dynor tillpassade till samtliga kojor. Dynorna ska vara riktiga båtdynor. Dynornas tjocklek ska vara minst 70 mm
- Lucka av marinplywood, homogent trä, plexiglas eller GRP för att täcka nedgången i ruffen. Luckan får ha ventilationsgaller av valfritt material. Luckan får vara delad.
- Kök. Köket ska vara ägnat för bruk ombord på fritidsbåt. Kökets vikt ska vara minst 2 kg.
- Flytplagg till samtliga besättningsmedlemmar



IF-SM Skepparens självdeklaration

Båten innehar mätbrev utfärdat av till (nuvarande båtägare):
Båtens tillverkningsnummer enligt mätbrevet:
Båtens ordinarie segelnummer enligt mätbrevet:
Det använda storseglets segelnummer:
Den använda spinnakerns segelnummer (1) :
Den använda spinnakerns segelnummer (2) :
Båten är ansvarsförsäkrad i (försäkringsbolag) :

Skepparens namn:
(Bocka av i kryssrutorna)
☐ Jag är medlem i IF-båtförbundet
☐ Jag innehar tävlingslicens nr:gällande under:
☐ Jag är medlem i den SSF-anslutna segelklubben :

Besättning:

1: Namn: SSF-ansluten segelklubb:
2: Namn: SSF-ansluten segelklubb :

Segel:

Inte några andra segel än följande finns med ombord:

Segel	Tillverkare	Mätmannens licensnr	Datum för inmätning
Storsegel			
Försegel			
Försegel			
Spinnaker			
Spinnaker			

Obligatorisk utrustning:

Följande finns ombord (bocka av kryssrutorna):

- ☐ 2 st förtöjningslinor, vardera min 10 mm diameter och min 10 m längd
- ☐ 1 st ankardon, min 7,5 kg vikt, min 30 m lina, min 12 mm diameter, eller motsv. band
- ☐ 1 st paddel, min 1200 mm längd
- ☐ Dynor till samtliga kojor, min 70 mm tjocka
- ☐ Samtliga luckor och durkar (även under sittbrunnen)
- ☐ Länsypump eller hink
- ☐ Flytplagg till samtliga ombord
- ☐ Kök avsett för bruk ombord
- ☐ Fast monterad kompensationsvikt, min vikt 3,75 kg (endast för båt utan motorbrunn)

Jag har kontrollerat (bocka av kryssrutorna):

- ☐ Det finns ett mätmärke på bommen
- ☐ Det finns ett övre och ett undre mätmärke på masten

Underskrift:

Jag intygar att ovanstående självdeklaration är korrekt.

.....
Skepparens signatur



Inspektionsprotokoll for Offshore Special Regulations kategori 3

GOTLAND RUNT INSPECTION PROTOCOL 2023						gotland runt	
World Sailing Offshore Special Regulations (OSR) Extract for Category 3 (Monohulls and Multihulls)							
YACHT'S NAME:				LOCATION ON BRIDGE (in Stockholm):			
CLASS:				REPORTING NR:			
SKIPPERS NAME:				Phone to the boat during the race:			
INSPECTION OUTSIDE				INSPECTION INSIDE			
A	DESIGNATION	OSR	Check	B	DESIGNATION	OSR	Check
1	Hatches & Companionways	3.08		1	Cooking Facilities	3.20	
2	Pulpits, Stanchions, Lifelines	3.14		2	Drinking Water; Tanks & Water	3.21	
3	Toe Rail or Foot - Stop	3.17		3	Hand Holds	3.22	
4	Bilge Pumps and Buckets	3.23		4	Bilge Pumps and two strong buckets (>9L)	3.23	
5	Compass	3.24		5	Engines, Generators, Fuel	3.28	
6	Halyards	3.25		6	Fuel Systems	3.28.3	
7	Navigation Lights (see Notice of Race)	3.27		7	Generator, Battery	3.28.4	
8	Emergency antenna	3.29		8	Communication Equipment VHF (>25W)	3.29	
9	Sail Letters & Numbers	4.01		9	Hand-held marine VHF transceiver (incl Wrist sling)	3.29	
10	Jackstays, Clipping Points	4.04		10	AIS (see Notice of Race)	3.29.13	
11	Fire Extinguisher, 2 Kg DRY POWDER	4.05		11	Soft Wood Plugs	4.03	
12	Two Anchor(s) (see Notice of Race)	4.06		12	Fire Extinguisher, 2Kg DRY POWDER	4.05.2	
13	Radar Reflector	4.10		13	A fire blanket	4.05.1	
14	Navigation Equipment (not solely electronic).	4.11		14	Flashlight(s) and a Searchlight	4.07	
15	Emergency Steering	4.15		15	First Aid Manual and First Aid Kit	4.08	
16	Yacht's name on floating devices	4.17		16	Foghorn, Rigging/Wire Cutter	4.09	
17	Marine grade retro-reflective material	4.18		17	Safety Equipment Location Chart	4.12	
18	Grab Bags	4.21		18	Knot meter, depth Sounder	4.13	
19	Lifebuoy with a self-lightning light	4.22		19	Tools and Spare Parts	4.16	
20	Heaving Line and a Recovery sling	4.22		20	Red Hand Flares (4) and Orange Smoke (2)	4.23	
21	Cockpit Knife	4.25		21	Life vest: 150N, strap, light, sprayhood (NoR)	5.01	
22	Mainsails or Trysail (see Notice of Race)	4.26		22	Safety Harness and Tethers	5.02	
23	Storm & Heavy Weather Jib	4.26		23	DH only: Training according to 6.02 "Training Topics" within the last five years before the race	6.01.3	
				24	Routine Crew Training On-Board	6.04	
24	Keel and Rudder Inspection (including the form) N.B. Mandatory from 2023!	App L		25	Medical Training / First Aid procedures	6.05.3	
25	Stability - Monohulls	3.04		26	Exception from OSR Cat 3 (see NoR)		
25a	What Design category according to ISO / EC comply with the boat?	A or B		Insurance Company:			
Unless ISO / EC verification exists, answer the questions below. Has the boat:							
25b	a current or former ORCi (IMS) Certificate with Stability index >103.	YES / NO					
25c	a valid IRC rating certificate with declared SSS> 15	YES / NO					
25d	Available in the boat's basic documents a STIX value of 23 or more	YES / NO					
25e	If none of the above is applicable: Request for exemption	YES / NO					
REFERENS / ANMÄRKNING							SIGN
Inspection by KSSS [if applicable] (sign):							

