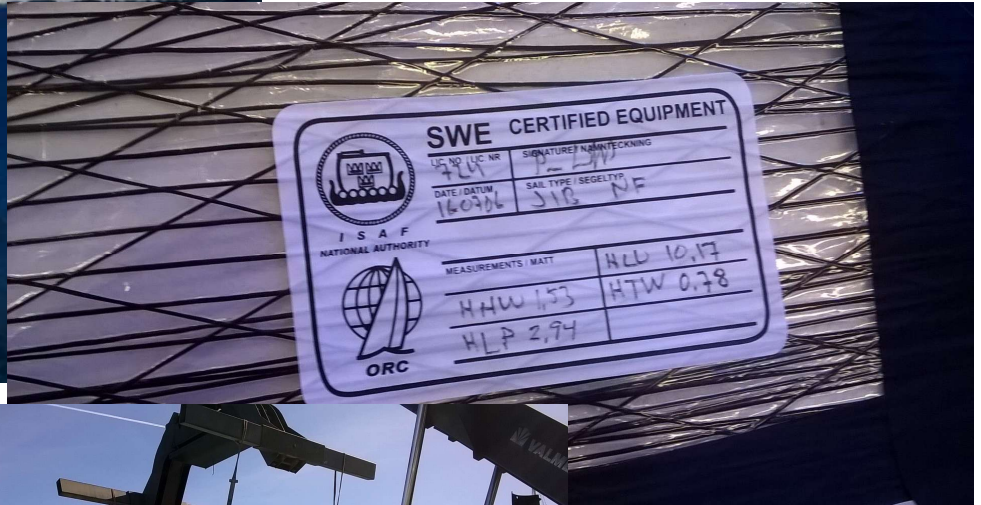
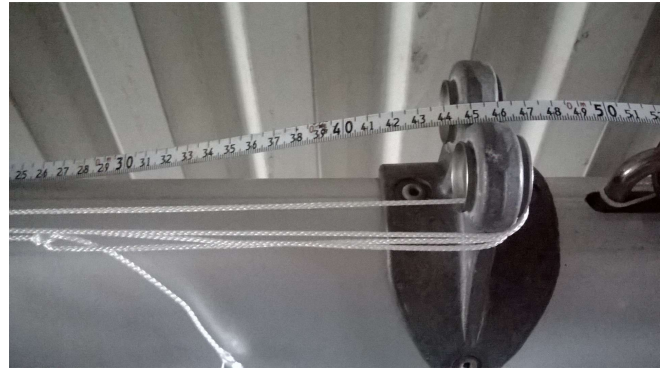




# SRS – MÄTMANUAL

2025 V1.0



## Förord

Båtflottan i dag ser inte ut som den gjorde på 70- och 80-talet. Då var det relativt färre båttyper som tillverkades men i stort antal och som dessutom ofta bildade klassförbund för att stärka sin klass. Segelplanen var dessutom tämligen standardiserade med mått styrda av det rådande internationella respitsystemet (IOR). Det var då ganska enkelt att standardisera båttyper och bedöma fartpotentialen på dessa båttyper/klasser. Eftersom många båttyper förekom i stort antal var statistik ett användbart verktyg och genom att förutsätta att de bästa besättningarna seglade sina båtar hyfsat nära 100% av båtens potential kunde man då bygga upp dåtidens LYS-tabell.

Sedan början på 90-talet har det byggts färre båtar men antalet nya båttyper har ökat och varje båttyp byggs ofta i ett antal olika varianter med olika kölar, riggar och segelplan. Detta har gjort att vår flotta blir alltmer fragmenterad. På dagens respitseglings är det inte ovanligt att vi inte två båtar av samma typ och skulle det finnas några båtar av samma typ så är det inte ovanligt att den ena båtägarens krav och önskemål skiljer från den andras vilket gör att båtarna är olika konfigurerade, inte bara i inredning, utrustning och segel utan även kölar och riggar varierar. Möjligheten att skapa och underhålla en respittabell för standardbåtar baserat på statistik är i dag i stort sett obefintlig men behovet för enskilda mätbrev är större än någonsin.

SRS-systemet är framtaget för att effektivt och så rättvist som möjligt kunna hantera det ökande behovet av mätbrev orsakat av den ständigt och alltmer fragmenterade flottan. SRS bygger huvudsakligen på formler (men har även vissa empiriska och subjektiva element) vilket är en förutsättning för att handläggningstiden för mätbrev ska bli tillräckligt kort och för att säkerställa en likvärdig bedömning av olika båtar.

Handläggningstiden för ett SRS-mätbrev är 10 dagar, varken mer eller mindre, förutsatt att allt data som efterfrågas i mätbrevsansökan finns angivet.

På grund av systemets uppbyggnad är korrekt indata i form av mått, vikter, bilder, mm helt avgörande för att systemet ska kunna spegla båtarnas prestanda på ett så korrekt sätt som möjligt. Det är därför viktigt att den enskilde båtägaren är noggrann när han eller hon mäter sin båt inför ansökan om ett SRS-mätbrev. För att underlätta detta har vi tagit fram ett SRS-MÄTFORMULÄR som på ett tydligt sätt organiserar all data som båtägaren måste redovisa i sin mätbrevsansökan på SSFs hemsida.

SRS-MÄTMANUAL som du just nu läser beskriver de olika fälten i SRS-MÄTFORMULÄR för enskrovsbåtar och förklarar förhoppningsvis tydligt hur mått och vikter skall tas.

SRS använder till största delen samma måttdefinitioner som ORC. ORC har dock fler mått än vad som används i SRS. ORC har publicerat utmärkta instruktionsvideos för segel och riggmätning som man kan hitta på [Youtube](#).

Segling är en komplex sport och redskapet, segelbåten, är minst lika komplex. Frågor som denna mätmanual inte besvarar kommer säkert att dyka upp och då är du välkommen att kontakta oss via:

Facebook: [www.facebook.com/SRSinfo](http://www.facebook.com/SRSinfo)

(Här svarar vi öppet på frågor och levererar senaste nyheterna om SRS)

Mail: [matbrev@ssf.se](mailto:matbrev@ssf.se)

Telefon: 08-459 09 95

## Allmän information om SRS-systemet

Väsentliga förändringar gentemot föregående utgåva av detta dokument markeras med höger kantlinje.

SRS är ett respitsystem för breddkappsegling. Syftet med systemet är att ge båtar av olika typ möjlighet att kappsegla mot varandra. Strävan är att SRS-talet ska representera en båttyps bästa potentiella prestanda på en rundbana i mellanvind.

SRS är ett semi-empiriskt respitsystem där en båts respittal i första hand beror på dess mått men systemet innehåller även empiriska och subjektiva element. På grund av systemets uppbyggnad är metoden och underlaget för beslut om nya eller ändrade SRS-tal, för varken mätbrev eller SRS-tabellen, inte offentlig. En ambition är att systemet så långt som möjligt inte skall locka till att konstruera och optimera båtar specifikt för SRS-kappsegling.

Eftersom ett respittal i SRS-systemet i första hand baseras på båtens dimensioner vill vi understryka vikten av att ange korrekta dimensioner samt att **båtägaren enligt kappseglingsreglerna alltid är ansvarig för att uppgifterna i mätbrevet är korrekta.**

SRS är till för kölbåtar av alla slag, jollar och flerskrovsbåtar. Vi rekommenderar dock att man om möjligt inte blandar kölbåtar, jollar och flerskrovsbåtar i samma klass annat än på lägsta klubbnivå.

Respittal för många typer av kölbåtar, jollar och flerskrovsbåtar finns listade i SRS-tabellerna. Dessa respittal är baserade på de dimensioner som finns i båtdatabladen vilka avser att representera "den bästa" båten av varje typ. "Medelbåten" kan alltså ofta få sänkt respittal genom att mäta sina verkliga mått och vikter och ta ut SRS-mätbrev baserat på detta.

SRS<sub>m</sub>-mätbrev – mätbrev för mätbrevsbåtar – eller SRS<sub>v</sub>-mätbrev – mätbrev för mätbrevsbåtar med verifierade båtdata – kan utfärdas för båtar som inte finns med i någon av SRS-tabellerna eller som avviker från båttypens grundstandard. SRS-mätbrev utfärdas endast för en verklig båt i den konfiguration den verkligen har.

Det finns inga begränsningar för antal och typ av segel en mätbrevsbåt kan ha, annat än de som båtägaren själv väljer. I SRS bedöms varje flygande försegels inverkan på båtens prestanda individuellt och alla sådana segel, samt deras mått och material, ska därför redovisas i mätbrevs-ansökan.

En grundtanke i systemet är att man ska kunna vara konkurrenskraftig med en normal båt och en normal segel-garderob. Specialesegel som "Code 0", stagesegel eller onormalt stora segelgarderober ska inte vara en förutsättning för framskjutna placeringar.

Om en enskrovsbåt har en segelgarderob begränsad till ett storsegel, en genua med FLP>130% av FB vilken förs på ett rull-system monterat helt ovan däck samt maximalt ett flygande försegel ger detta sänkt SRS-tal. Varje tillkommande segel utöver en fock/genua och ett flygande försegel ombord påverkar SRS-talet

## SRS –MÄTFORMULÄR

SRS-mätformulär är till för att underlätta för båtägaren inför en mätbrevsansökan. Tanken är att båtägaren kan skriva ut SRS-MÄTFORMULÄR och fylla i mätformuläret på plats vid mätningen av båt, rigg och segel. Formuläret går även att fylla i digitalt så man kan använda dator eller surfplatta för att fylla i det. När mätformuläret är komplett ifyllt så har båtägaren alla data som krävs för att göra sin mätbrevsansökan på webben, sånär som på två bilder som beskriver båtens undervattens kropp från sidan och båtens däck. Bilderna skall inte vara större än 1Mb vardera eller ha en upplösning på ca 1024x768 pixlar. Adressen till mätbrevsansökan är <http://matbrev.svensksegling.se>.

Är båten en standardbåt som finns i SRS-tabellen så kan man ta måtten som finns i båtdatabladet och endast ändra de som avviker. Det är dock aldrig fel att kontrollmäta alla mått eftersom det inte är ovanligt med avvikelser. Segel bör man alltid mäta då de, även om segelmakaren försökt göra dem på maxmått, sällan är så stora som båtdatabladet anger. Dessutom är det normalt att segel krymper med åren. Om man väger sin båt så ska man även alltid kontrollera djupgåendet, beskrivning hur detta enklast görs finns i denna manual.

Eftersom ett respittal i SRS-systemet i första hand baseras på båtens dimensioner vill vi igen understryka vikten av att ange korrekta dimensioner. Båtägaren är enligt kappseglingsreglerna alltid ansvarig för att uppgifterna i mätbrevet är korrekta. Att medvetet ange felaktiga uppgifter är ett allvarligt regelbrott som kan medföra ansvar under regel 69 (GROVT OLÄMPLIGT BETEENDE).

SRS-MÄTFORMULÄR är också ett obligatoriskt formulär för licensierade mätpersoner att fylla i och skicka in till SFF:s kansli när en båtägare ansöker om ett **SRSv-mätbrev**. Sektionen som beskriver seglens mått (sida 3 i mätformuläret) behöver dock inte fyllas i om seglen mäts separat av en segelmakare med licens att mäta sin egen produktion. I sådana fall skall segelmakaren skicka ett separat mätformulär till SSF:s kansli med data för de inmätta seglen. SRS-MÄTFORMULÄR skickas via e-post till [srs@ssf.se](mailto:srs@ssf.se)

För en licensierad mätperson går det också bra att rapportera en certifieringsmätning digitalt via särskild inloggning i Mätbrevsportalen. Kontakta [srs@ssf.se](mailto:srs@ssf.se) för inloggning och instruktion för detta.

Förnyelse av mätbrev måste göras inför varje säsong eftersom SRS-systemet revideras varje år.

Förnyelse gör båtägaren direkt på webben <http://matbrev.svensksegling.se>.

I en förnyelse kan båtägaren INTE göra några förändringar på sitt mätbrev.

En båtägare som vill ändra i ett befintligt SRSm- eller SRSv-mätbrev kan när som helst under en säsong göra en digital ansökan genom inloggningen i Mätbrevsportalen, men vid maximalt tre tillfällen. Det går att kombinera en ändringsansökan vid förnyelsetillfället, välj i så fall "Förnyelse+Ändring".

Vid ändringsansökan låses mätbrevsformuläret upp så att man kan ändra de värden som har ändrats från tidigare version.

Observera att om SRS-mätbrevet varit verifierat innan ändringen ska de ändringar som medför ny uppgift på nytt vara certifierade av licensierad mätperson för att verifierad status ska återfås.

En båtägare med ett giltigt SRSm- eller SRSv-mätbrev har möjlighet att prova skillnader på rigg eller segelgarderob vid högst tre tillfällen per säsong, utan att det ändrar gällande mätbrev. Inloggad i Mätbrevsportalen väljs "Provmätbrev" som låser upp fälten för rigg och segel om man vill prova något. Se **SRS-klassreglerna** A.6.3 för mer information om vad som gäller för **provmätbrev**.

Både ändring- och provmätbrev har avgift och handläggningstid.

Prisuppgifter för mätbrevsansökan, förändring av mätbrev och provmätbrev finns på <https://www.svenskseglings.se/tavling/batar-och-matbrev/srs/>

Där återfinns ytterligare instruktioner och svar på de vanligaste frågorna.

## Förklaringar och definitioner för SRS-MÄTFORMULÄR

### Licensierad mätperson – SRSv

#### Namn & Nummer

Om båtägaren önskar ett SRSv-mätbrev så måste all information i mätbrevet verifieras av en licensierad mätperson. I detta fält fyller då mätpersonen i sitt namn och licensnummer alternativt telefonnummer.

SRSv är en kvalitetssäkring för båtägaren och dennes medtävlade. SRSv är också till stor nytta för SFF:s Tekniska kommitté som ständigt övervakar och utvecklar SRS-systemet. Avsikten med SRSv är att höja precisionen i hela SRS-systemet, från tabell till mätbrevsbåt. En SRSv-inmätt båt premieras med en sänkning av SRS-talet i storleksordningen av några tusendelar.

I en SRSv-mätning kontrollerar mätpersonen alla båtens mått, allt från seglens mått till skrovets längd, bredd, displacement och djupgående. Kort och gott allt som står att fylla i SRS-MÄTFORMULÄR går mätpersonen igenom. Mätpersonens namn och nummer är en underskrift på att allt är kontrollerat, mätt och vägt enligt SRS-Reglerna och Redskapsreglerna.

För båtar med standardiserade skrovmått (typiska entypsbåtar) gäller att för dessa specifika båttyper behöver man som båtägare eller mätperson inte mäta skrovlängd, bredd eller djupgående utan i förekommande fall endast identifiera vilken kölvariant båten har. En lista på aktuella båttyper finns på SSF:s hemsida. Denna lista kommer att vara ett levande dokument och uppdateras efterhand.

Att väga båten med en kalibrerad våg kan vara en kostsam övning som båtägaren själv måste betala. Oftast görs därför gemensamma vägningar vilket säker kostnaderna för kran- och våghyra.

Licensierade mätpersoner hittar man i Sailarena: [www.sailarena.com](http://www.sailarena.com)

Man kan i många fall erhålla ett SRSv-mätbrev om båten redan har ett IRC-Endorsed eller ORCi-mätbrev (ORC club duger inte) utan att behöva någon mätning alls eller endast av vissa delar. Har tex segel ändrats från ett tidigare ORCi eller IRC-E mätbrev så måste endast berörda segel mätas av mätperson eller segelmakare med licens att mäta sin egen produktion.

## **Ägare**

### **Namn**

Ange båtägarens för- och efternamn.

### **Adress**

Ange båtägarens adress (publiceras ej på utställt mätbrev).

### **E-postadress**

Ange båtägarens e-postadress (publiceras ej på utställt mätbrev).

### **Telefonnummer**

Ange båtägarens telefonnummer (publiceras ej på utställt mätbrev).

### **Mobilnummer**

Ange båtägarens mobilnummer (publiceras ej på utställt mätbrev).

## **Båt**

### **Båttyp**

Ange båttypen, t.ex. "Omega 36".

### **Segelnummer**

Ange nationsbeteckning och segelnummer, tex "SWE 22".

Segelnummer är ett krav för att få kappsegla enligt kappseglingsreglerna.

Man kan ansöka om segelnummer hos SSF. Läs mer på:

<http://www.svensksegling.se/matbrevbatteknik/ansokomsegelnummer/>

Båtens segelnummer är på äldre båtar ofta detsamma som båtens tillverkningsnummer

### **Båtnamn**

Ange båtens namn, ej att förväxla med båttyp.

### **Konstruktionsår**

Ange årtalet då båten ritades, inte tillverkningsår.

Om en båt har genomgått modifikationer av rigg, skrov eller skrovbihang så skall detta anges i kommentarfältet tillsammans med årtalet för modifieringen. Alla modifikationer tas med i bedömningen för båtens respittal.

### **Varv**

Ange varvet där båten ursprungligen byggdes.

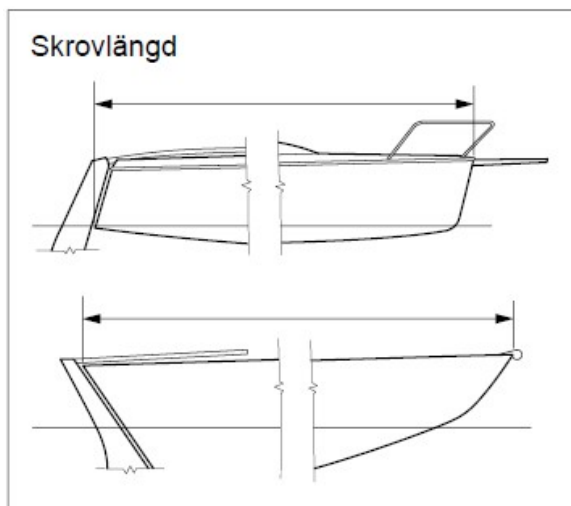
### **Konstruktör**

Ange vem eller vilka som ritat båten.

## Skrov

### Längd (SKL)

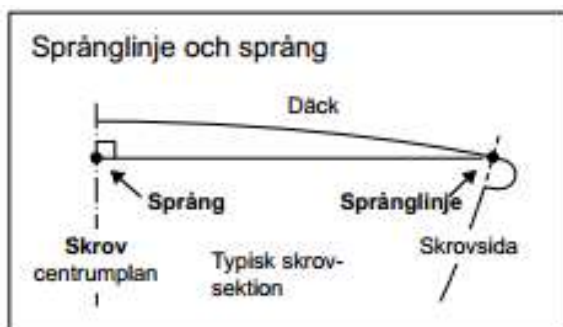
Ange skrovets längd i meter med två decimalers noggrannhet. Skrovet skall mätas i enlighet med redskapsreglerna D.3.1. "Avståndet i längskeppsled mellan skrovet/skrovens, aktersta och förligaste punkt exklusive beslag."



Enklast är att mäta båten på land. Justera vaggan så att båten står i våg, häng lod i fören och i aktern och mät mellan loden.

### Bredd (B)

Ange skrovets bredd i meter med två decimalers noggrannhet. Skrovet skall mätas i enlighet med redskapsreglerna D.3.2. Bredden avser det största avståndet tvärskepps mellan styrbords och babords språnglinje. Relingslister, beslag och liknande tas normalt inte med i skrovets bredd. RSR D.1.2 beskriver språnglinjen.



Justera vaggan så att båten står i våg, häng lod från skrovsidorna där dessa är som bredast, mät mellan loden. Man blir normalt tvungen att flytta loden några gånger för att verifiera att man verkligen har mätt på bredaste stället.

## Djupgående (D)

Ange båtens djupgående i meter med två decimalers noggrannhet. Måttet skall tas från båtens djupaste punkt, normalt någonstans på köl/centerbord, lodrätt till vattenytan när båten har minst den utrustning som krävs vid vägning enligt SRS-klassreglerna, Appendix 2.

Ofta görs denna mätning i två steg där det ena är på land där man med båten i våg längskepps och tvärskepps mäter från kölens djupaste punkt upp till en markering (en bit tejp eller dylikt) strax ovanför vattenlinjen. Man blir ofta tvungen att lägga ett vattenpass av längre modell tvärs ut från kölens djupaste punkt ut till vattenlinjens bredd för att kunna mäta djupet lodrätt. Laser är ett annat användbart instrument för detta. Det andra steget är att mäta när båten är i vattnet från vattenytan till markeringen för att sedan subtrahera detta mått från det första måttet man tog.

Båtens djupgående står i direkt relation till båtens displacement. Om du som båtägare inte kan styrka din båts djupgående och detta inte korrelerar med det angivna displacementet, jämfört med andra båtar av samma typ, så förbehåller SSF rätten att ändra djupgåendeuppgifterna i mätbrevsansökan eller kräva att båtens djupgående mäts av en mätman.

## Displacement (DEPL)

Båtens minsta tillåtna vikt i ton med två decimalers noggrannhet i SRS-trim, dvs. med max den utrustning ombord som är tillåten enligt tabellen nedan. Gäller det en Klassbåt så är det klassreglerna för båttypen som gäller vid vägning. Båtar vägda innan 2020 får automatiskt omräknat displacement för att matcha den nya utrustningsstandarden vid vägning. Båtar som har SRSv-mätbrev får behålla detta utan omvägning.

Följande utrustning får finnas ombord om den är obligatorisk vid kappsegling enligt **båtdatabladet**, **SRS-mätbrevet** eller **SRSv-mätbrevet**:

- a) Eventuell invändig ballast (skall vara **monterad** eller **limmad**, se även Offshore Special Regulations).
- c) Fast inredning, nedgångsluckor och durkar.
- d) Motor (inom- eller utombordsmotor med tillhörande bränslesystem)
- e) Mast bom, spinnakerbom och peke/bogspröt med tillhörande beslag samt löpande rigg, tex fall, kick, storskot, trimlinor för travare, häckstag etc.
- g) roder, ratt, rorkult, rorkultsförlängare, autopilot och andra styrmekanismer.
- i) Fast installerade batterier, elektrisk utrustning och kompass(er).
- j) Pulpit/pushpit, mantåg och mantågsstöttor.
- k) Dynor, bord och dörrar.
- l) Spis och värmare.

Saker som inte får vara ombord vid vägning:

- a) Segel, kapell och sprayhood.
- b) Lösa skot, block och vinschhandtag.
- d) All flyttbar säkerhetsutrustning, inklusive brandsläckare och livflotte.
- e) Sängkläder och handdukar.
- f) Köksutrustning samt gasolflaskor.
- g) proviant
- h) Verktyg och reservdelar
- i) Personlig utrustning, navigationsutrustning, sjökort, etc.
- j) Ankare, ankarkätting, ankarlina, förtöjningsgoods och fendrar



k) Tankar, utom hydraultankar, skall vara tomma (Om det inte är möjligt att tömma bränsletanken inför vägning så skall den vara full och volymen skall bestämmas och vikten av bränslet skall dras bort från båtens totala displacement.

Skall utrustning anses som fast monterad skall den vara **monterad** och/eller **limmad**. Exempel på fast monterad utrustning kan t.ex. vara: värmare, kylskåp, varmvattenberedare, stereoanläggning och instrumentsystem.

Viss utrustning är populär att ta ur innan kappsegling som t.ex. salongsbord och dynor. Viktigt att tänka på här är att om båten är vägd med dynor och bord så ska samma dynor och bord vara ombord vid kappsegling.

En utombordsmotor som ingår i en mätbrevsbåts vikt skall, om inte annat anges i mätbrevet, föras på sitt fäste under kappsegling.

I mätbrevsansökan frågas det om displacementsuppgiftens ursprung där **vägning av mätman** är den noggrannaste typen av vägning man kan göra vilket normalt återspeglas i respittalet. Det går dock även att ta denna information från andra källor som:

Båtdatablad eller klassregel.

Eget ORCi- eller IRC Endorsed-mätbrev.

Uppgift från konstruktör, katalog eller tillverkare.

Vägning av ägaren med kalibrerad våg.

Vägning av ägaren med våg inbyggd i kran.

För båtar där ingen viktuppgift enligt ovan finns tillgänglig kan SSF på båtägarens begäran fastställa vikten.

Observera att man inte får ta en vikt från t.ex. tillverkare eller båtdatablad och sedan godtyckligt plussa på de saker man senare har skruvat i båten som t.ex. värmare, varmvattenberedare, brandsläckare, etc. **Har man extrautrustat båten och vill att mätbrevet skall återspegla detta så skall båten vägas.** Anledningen till detta är att det är omöjligt att få ett korrekt värde på båtens displacement genom uppskattning. Ett exempel är X-332 från välkända X-Yachts, en vanligt förekommande båt på kappseglingsbanorna i dag. Granskar man variationen i displacement på vägda båtar i flottan så är differensen drygt 600kg mellan lättaste och tyngsta båt. Det är häpnadsväckande och omöjligt att gissa sig till men likväl har det betydelse för båtens prestanda. Att väga sin båt är enda sättet att vara rättvis, mot sig själv och sina medtävlare.

Om du som båtägare inte kan styrka din båts displacementuppgift och denna avviker från andra båtar av samma typ så förbehåller SSF rätten att ändra displacementsuppgiften i mätbrevsansökan eller kräva att båten vägs av en mätman (som också verifierar djupgåendet).

Att väga sin båt är tyvärr varken billigt eller helt enkelt, vi rekommenderar därför att detta görs med en mätman närvarande så att det blir korrekt gjort från början. Ofta samordnar klubbar eller andra initiativtagare gemensamma vägningar på våren med mätman så att man på detta sätt får ned kostnaden för hyra av våg och kranbil. Håll utkik på SRS facebookside: [www.facebook.com/SRSinfo](https://www.facebook.com/SRSinfo) när våren närmar sig för tillfällen att väga din båt.

## **Skrovmaterial**

Bocka för den typen av material som skrovet (inte däck) i huvudsak består av.

Alu. = Aluminium.

Kallbakat trä = Ett sätt att bygga båt med hjälp av träribbor, fanér och glasfiberarmerad epoxi.

Klassisk träkonstruktion = Så som man byggde båtar innan plasten slog igenom i början på 70-talet.

Kol/Kevlar = Exotiska fibrer, starkare och stummare än glasfiber.

Sandwich GRP = Sandwichkonstruktion (lättare än solid) i någon form av glasfiberarmerad plast.

Solid GRP = Solid konstruktion i någon form av glasfiberarmerad plast.

## **Köl**

### **Typ**

Bocka för den typ av kölv som båten har. Se exempel på költyper i figuren nedan.

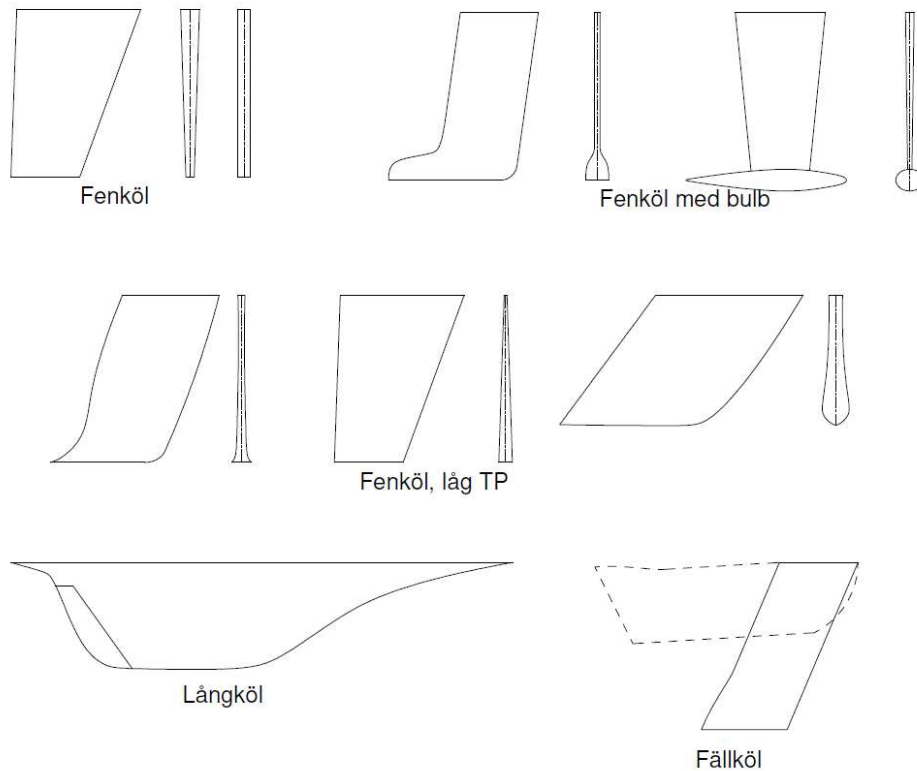
Fenköl = Delat lateralplan, dvs separat kölfena och roder. Rör det sig om en jolle med centerbord välj fenköl.

Fenköl låg TP = Om kölfenan blir bredare med djupet sett förifrån/akterifrån, dvs om kölen har låg tyngdpunkt.

Fenköl med bulb = Om kölfenan har en bulb (vingköl där vingarna håller ballast räknas också som bulbköl).

Fällköl = En fenköl som går att fälla bakåt för minskat djupgående. Hissbara kölar räknas inte hit utan anges som Fenköl eller Fenköl med bulb.

Långköl = Költyp där lateralplanet inte är delat, dvs där rodet sitter i direkt anslutning till kölens bakkant.



***Bilderna ovan är exempel på olika költyper och skal ses som en hjälp i bedömningen***

#### **Kölmateriäl**

Om kölen består av både järn och bly, ange bly. Tex en kölfena i järn med bulb i bly.

För jollar med centerbord ange järn även om centerbordet är av plast, detta kompenseras i systemet av att kölvikten sedan är noll på en jolle.

#### **Kölvikt**

Ange konstruktörens eller tillverkarens angivna kölvikt i ton med två decimalers noggrannhet.

På båtar med hissbara kölar kan man ofta enkelt väga dessa och då anger man uppmätt värde, i ton med två decimalers noggrannhet.

#### **Invändig ballast**

Ange om båten har invändig ballast i kg.

Med invändig ballast menas vikter, ofta i anslutning till kölsvin, för att öka båtens displacement och rätande moment. Ange var den invändiga ballasten är placerad i kommentarfältet.

Invändig ballast, skall vara **monterad** eller **limmad**, Redskapsreglerna C.7.1.(c) och (d), på plats. Se även Offshore Special Regulations.

#### **Svängköl**

Ange om kölen är ledad i tvärskeppsled för ökat rätande moment. Ange den maximala vinkeln i grader som kölen kan ha relativt skrovets lodlinje.

## **Motor**

### **Fabrikat och modell**

Ange fabrikat och modell på motorn. Detta är primärt för inombordsmotorer men har man en utombordare som är med vid vägning av båten och således också med på kappsegling så skall även denna anges här.

### **Effekt**

Ange motorns effekt i hästkrafter.

### **Propellertyp**

Bocka för den typ av propeller/propellrar som alltid finns i sjön vid segling, dvs utombordare eller infällbara drev skall anges som "ingen". Infällbara bogpropellrar skall inte heller anges.

## **Utrustning**

### **Vattenballast**

Avser alternerande vattenballast i skrovsidorna för att öka båtens rätande moment. Ange maximalt antal liter per sida. Centralt placerad vattenballast för trim i långskeppsled anges i kommentarfältet, ange placering och antal liter.

### **Trapets**

Ange maximala antalet personer som står i trapets samtidigt.

### **Mantåg**

Bocka för höjd på mantågen.

### **Inredd förpik**

Endast enkel toalett och/eller segelstuv kvalificerar inte som inredd förpik. Den skall som minst innehålla kojor.

### **Nedgångsluckor**

Bocka för om det fanns ombord vid vägning och skall således också vara ombord vid kappsegling.

### **Dynor**

Avser dynor i kojor, minst 50mm tjocka. Bocka för om det fanns ombord vid vägning och skall således också vara ombord vid kappsegling.

### **Bord**

Avser salongsbord, fast monterat (får ej bytas ut mot lättare kampingbord eller liknande). Bocka för om det fanns ombord vid vägning och skall således också vara ombord vid kappsegling.

### **Pentry**

Avser komplett installation med spis, diskho samt framdragat vatten.

### **Toalett**

Avser komplett installation (avsedd hink räknas inte).

## **Batteri**

Avser installation av ett eller flera start- och/eller förbrukarbatterier, samma antal/vikt ska vara med på kappsegling som vid vägning av båten.

## **Rullsystem ovan däck**

Avser rullsystem för försegel, permanent monterat ovan däck och som alltså inte monteras bort inför kappsegling.

Båtar med en segelgarderob bestående av ett storsegel, max ett försegel med ett LP-mått på minst 135% av FB, på rullsystem ovan däck och max ett undanvindssegel får viss respit för detta, ofta kallat "cruisingavdrag". Detta är till för att utnyttjas av typiska cruisers som endast har ett försegel som hissas på våren och tas ned på hösten. Av säkerhetsskäl räknas inte kulingfock, stormfock och trysail in i kvoten av segel, dessa får alltid finnas ombord och användas oavsett om de inte står med i mätbrevet.

## **Avvikelse från KSR 49, 51, 52 och 55**

Undantag från KSR 49, Besättningens placering, mantåg, KSR 55 Segelsättning och skotning, KSR 51, Flyttbar ballast och KSR 52 Handkraft kan göras i SRSmätbrevet. Ange i kommentarsfältet vad undantaget avser. Undantag från KSR 49, 51, 52 och 55 kan påverka respittalet.

Specifikt säger KSR 52: "En båts stående rigg, löpande rigg, rundhult och rörliga skrovbihang får justeras och manövreras enbart med den kraft som besättningen skapar". Bocka för denna ruta om du vill använda t.ex. elvinchar, elhydraulik, autopilot eller andra hjälpmedel under kappsegling som avviker från KSR 52. Ange i kommentarfältet vad som avviker från KSR 52.

## **Rigg**

### **Riggtyp**

Bocka för den riggtyp som stämmer överens med din båttyp.

Har du en riggtyp som inte finns att välja, t.ex. en ketch, skriv i kommentarfältet information och mått på din mesanmast och dess segel (se segelsektionen för vilka mått som efterfrågas), bifoga gärna en riggritning som bild.

Definitionen för en mastheadrigg i SRS är om kaltoppen är mindre än 10 % av mastlängden, om masten står på däck eller är genomgående har ingen betydelse, förhållandet avser hela maströret.

Om spridarsvepningen är mindre än 5 grader så klassas det som raka spridare.

### **Mastmaterial**

Bocka för det material som masten huvudsakligen består av.

### **Material i stående rigg**

Bocka för det material som stående riggen i huvudsak består av.

Backstag och häckstag ingår ej i stående rigg. Se redskapsreglerna F1.7.

### **Antal par spridare**

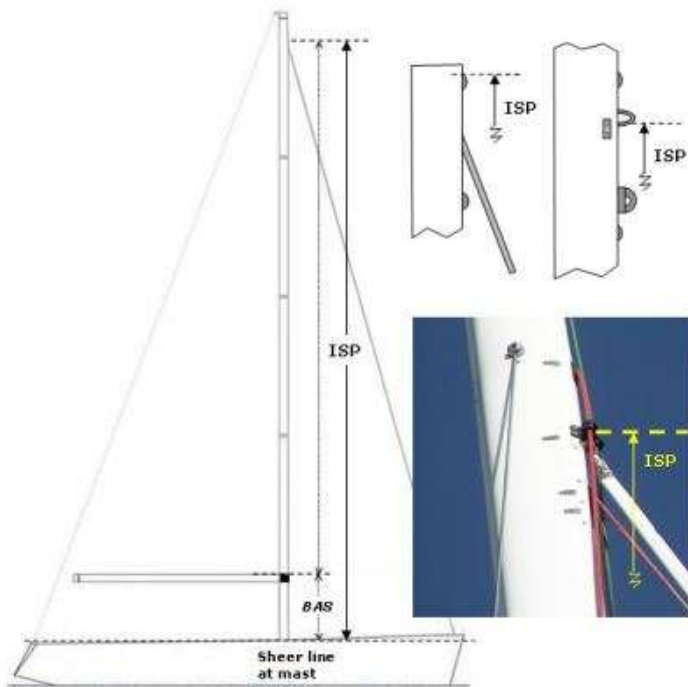
Bocka för det antal som stämmer överens med din rigg.

### **Backstag och/eller fiol på partialrigg**

Bocka för om riggen är utrustad med backstag och/eller fiol.

### Spinnakerfallshöjd (ISP)

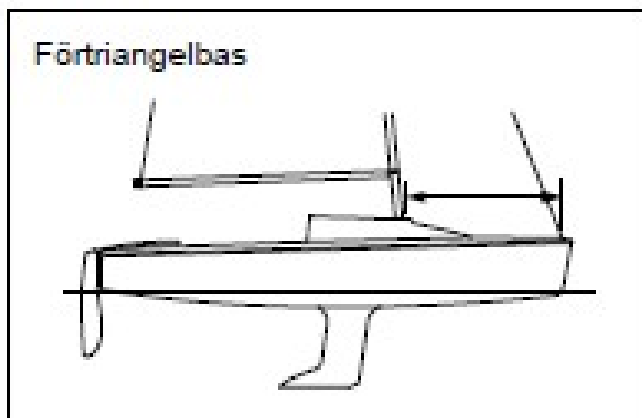
Ange måttet mellan det högsta spinnakerfallet, dvs den maximala höjd där ett flygande segel hissas, och skrovets språnglinje tvärs masten. Ange måttet i meter med två decimaler.



### Förtriangelbas (FB)

Måttet skall om det förligaste förseglet är satt på ett permanent förstag tas i enlighet med redskapsreglerna F.6.1a\*. Ange måttet i meter med två decimaler. På riggar där det förligaste förseglet inte är satt på ett permanent förstag är förseglets halsningspunkt främre mätpunkten för förtriangelbasen.

\*Avståndet i längskeppsled mellan skärningspunkten av förkant av mastens **rundhult**, förlängd om så behövs och däcket, inklusive eventuell överbyggnad, och skärningspunkten mellan **förstagets** centrumlinje, förlängd om så behövs, och däcket eller bogsprötets **rundhult**, se bild nedan.

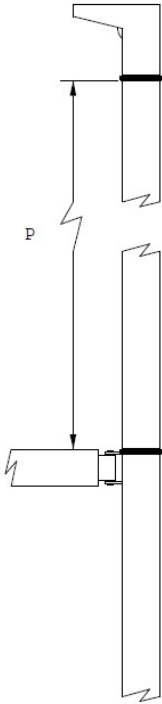


**P**

Ange måttet mellan mastens övre och nedre mätmarke, i meter med två decimaler.

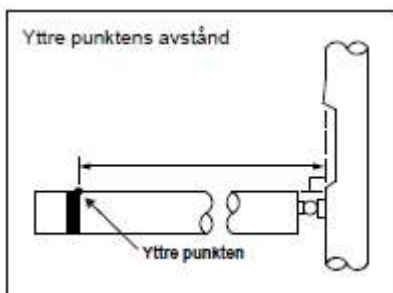
Nedre mätmärkets överkant skall sitta i linje med överkant bom.

Se Redskapsreglerna F.2, B.1.1, B.1.2, H4.2 samt SRS-klassreglerna F.1.2 för vad som gäller för mätmärken. Ange måttet i meter med två decimaler.



**E**

Ange måttet mellan mastens akterkant och det yttre mätmärket på bommen, i meter med två decimaler. Se redskapsreglerna F.3.3a, B.1.3, H4.2 samt SRS-klassreglerna F.1.2 för vad som gäller för mätmärken. Hänsyn ska inte tas till beslag, lokal kurvatur och lokala utskärningar. Speciellt är skenor för segeltravare och varje struktur för sådana skenor att betrakta som beslag. Ange måttet i meter med två decimaler.

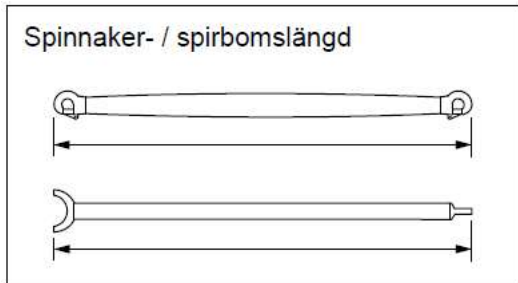


### Spinnakerbomslängd (SPL)

Ange avståndet mellan spinnakerbommens ändar, i meter med två decimaler.

Har du ingen spinnakerbom sätt "0" som värde.

längden på en eventuell spirbom till Genua/Fock är fri i SRS och anges därför inte.



### Bogsprötslängd (BL)

Även om man inte har ett bogspröt eller ett peke så kan ett flygande segel ofta halsas en bit framför förstaget på fören på båten. Måttet som efterfrågas skall alltså tas från förstaget (där det skär däck), till den yttersta punkten där ett flygande segel halsas. Ange måttet i meter med två decimaler.

### Svängbart bogspröt

Avser artikulerande bogspröt som alltså kan roteras ut i lovart. Bocka för detta alternativ om det stämmer överens med din båt.

### Segel

Både storlek och geometri på seglen påverkar respittalet och därför är det viktigt att måtten i mätbrevsansökan stämmer. För att kunna ange korrekta mått så är det helt avgörande att seglen mäts på rätt sätt och för att kunna göra det krävs en del grundläggande kunskaper:

Till att börja med är det bra att läsa igenom Redskapsreglerna H.5.1, H.5.2 och H.5.3:

H.5.1 Vid mätning ska **seglet**:

- vara torrt,
- inte vara fäst vid **rundhult** eller **riggning**,
- om inte **klassreglerna** anger annat, ha alla lator urtagna,
- ha alla typer av fickor utslätade,
- sträckas precis så mycket att rynkor tvärs den linje måttet tas avlägsnas,
- mätas i endast en riktning åt gången,

H.5.2 Håligheter i akterlik

När det finns en **akterlikshålighet** och en **mätpunkt** hamnar i håligheten:

- mellan intilliggande **lattfickor**
- mellan den **aktre fallhornspunkten** och intilliggande **lattficka**
- mellan **skothornspunkten** och intilliggande **lattficka**
- mellan **halshornspunkten** och intilliggande **lattficka**
- vid en **fästanordning**

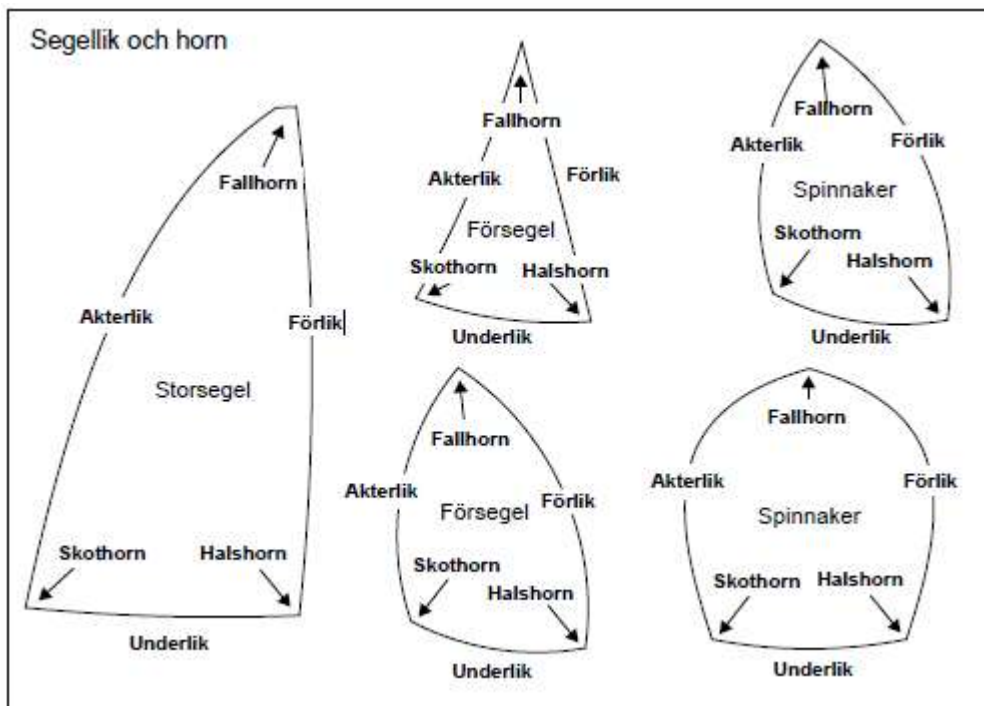


ska seglet planas ut i området vid **segelliket**, **akterlikshåligheten** ska överbryggas med en rät linje och det kortaste avståndet från mätpunkten till den räta linjen ska mätas. Avståndet ska adderas till det mått som tas.

### H.5.3 Exkludera fästanordningar

**Fästanordningar** vid ett **segellik**, andra än likrep och **fäll**, ska exkluderas vid mätning.

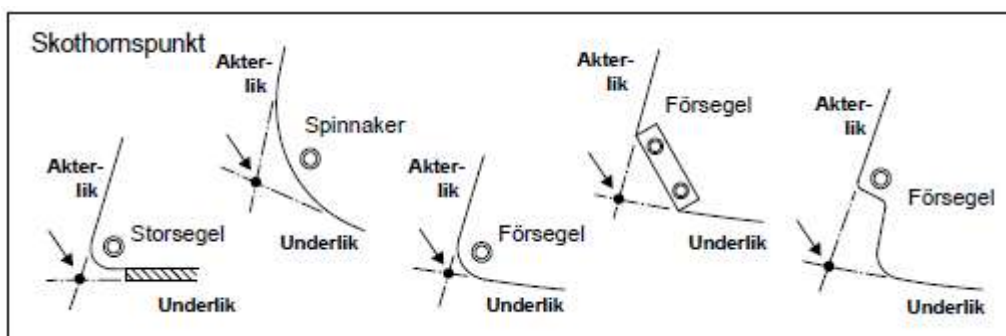
Nästa steg är att gå in på de viktigaste definitionerna. I Redskapsreglerna G.2 finns de olika definitionerna som är bra att känna till. Vi börjar med **segellik** och **horn**:



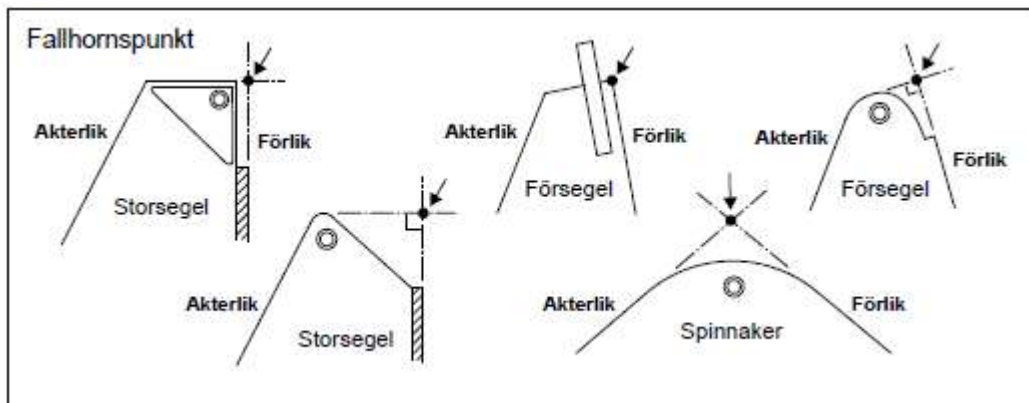
**Mätpunkter** är ett annat begrepp som vi måste känna till vad det är och hur man definierar dem. Vi börjar med **hornpunkter**.

För att få fram en **hornpunkt** måste man ganska ofta förlänga **liken** i enlighet med bilderna nedan som visar exempel på olika **hornpunkter**, saxat från Redskapsreglerna G.4.1, G.4.2 och G.4.3

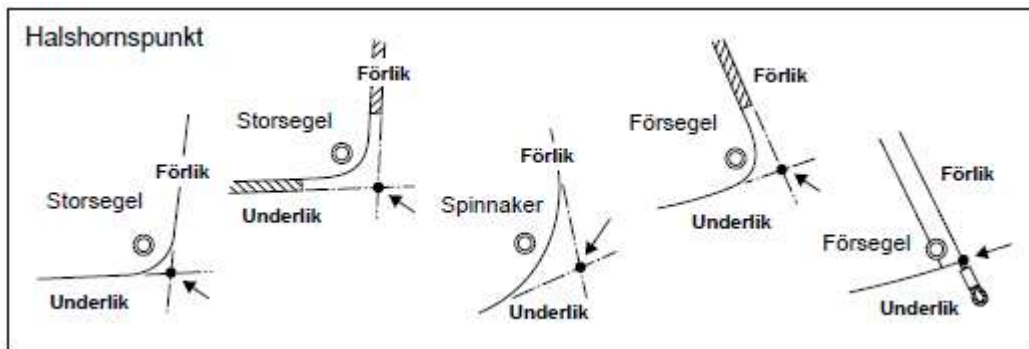
Exempel på **skothornspunkter**:



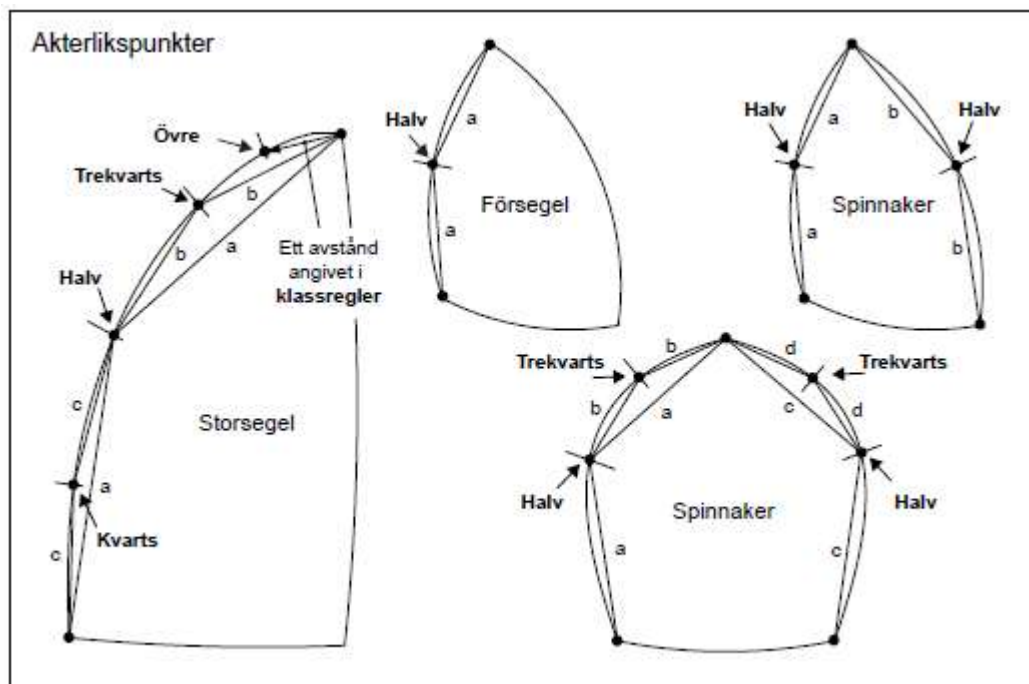
Exempel på **fallhornspunkter**:



Exempel på **halshornspunkter**:

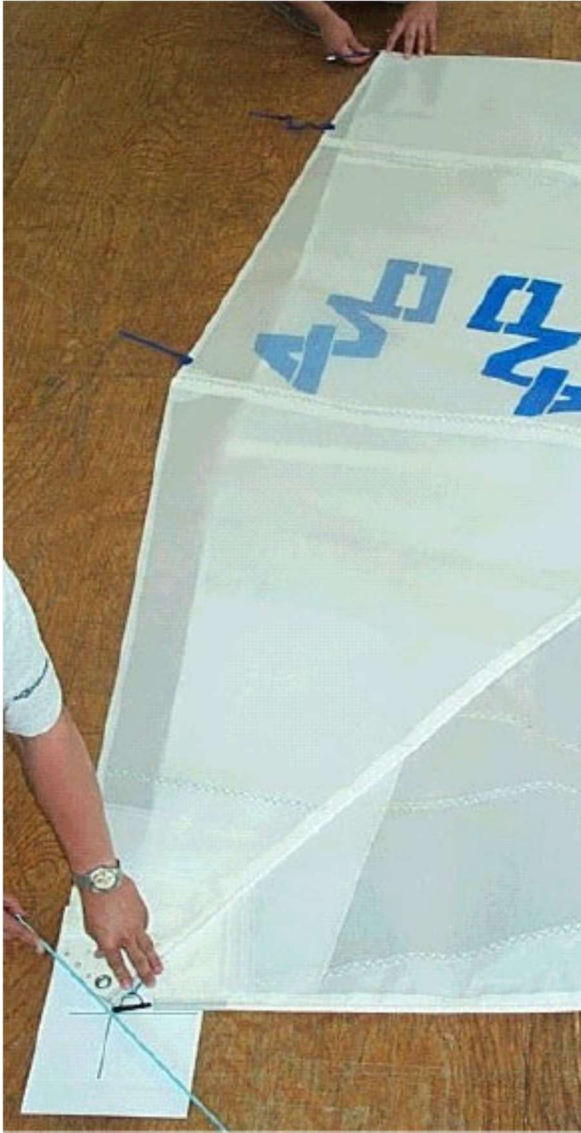


Sedan måste man kunna definiera de olika **akterlikspunkterna** då dessa är avgörande för att kunna mäta de olika **halvbreddsmåtten** som efterfrågas. Se Redskapsreglerna G.5 för mer information.



Akterlikspunkterna får man fram genom att lägga ut seglet och sedan vika det enligt nedan:

**Halvpunkten** fås fram genom att föra **fallhornspunkten** till **skothornspunkten** och sträcka de båda akterlikshalvorna lika mycket. **Halvpunkten** är skärningspunkten mellan vecket och akterliket. Se bilder nedan:

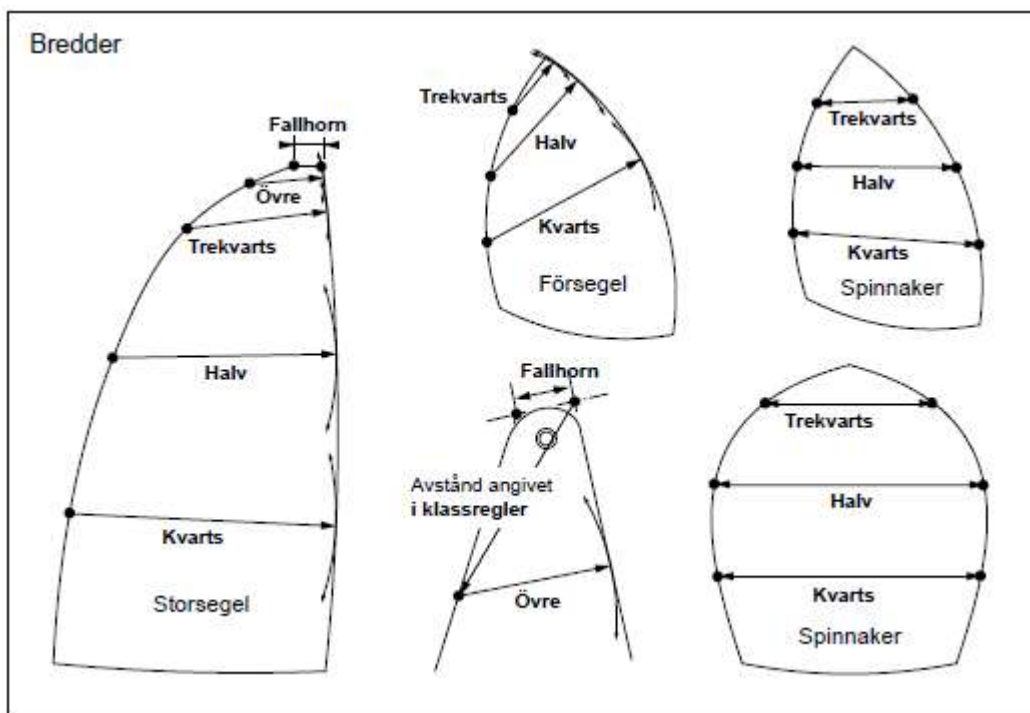


**Trekvartspunkten** fås på samma sätt genom att föra **fallhornspunkten** till **halvpunkten**. Punkten är i skärningspunkten vecket och akterlik.

**7/8-delspunkten** (kallad övre punkten på figuren med akterlikspunkter) fås på samma sätt genom att föra **fallhornspunkten** till **trekvartspunkten**. Punkten är i skärningspunkten vecket och akterlik. På storsegel med mycket stor fathead kan **7/8-delspunkten** hamna på toppen mellan **fallhornspunkten** och **aktre fallhornspunkten**. 7/8-bredden skall då tas till **aktre fallhornspunkten**.

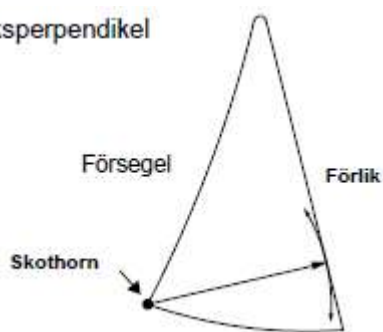
Nu när vi har vi definierat alla **mätpunkter** kan vi ta alla efterfrågade breddmått.

**Halvbreddsmått** fås genom att mäta från respektive **akterlikpunkt**, kortaste vägen tvärs över seglet, till **förliket** i enlighet med Redskapsreglerna G.7.5, G.7.6 och G.7.7.

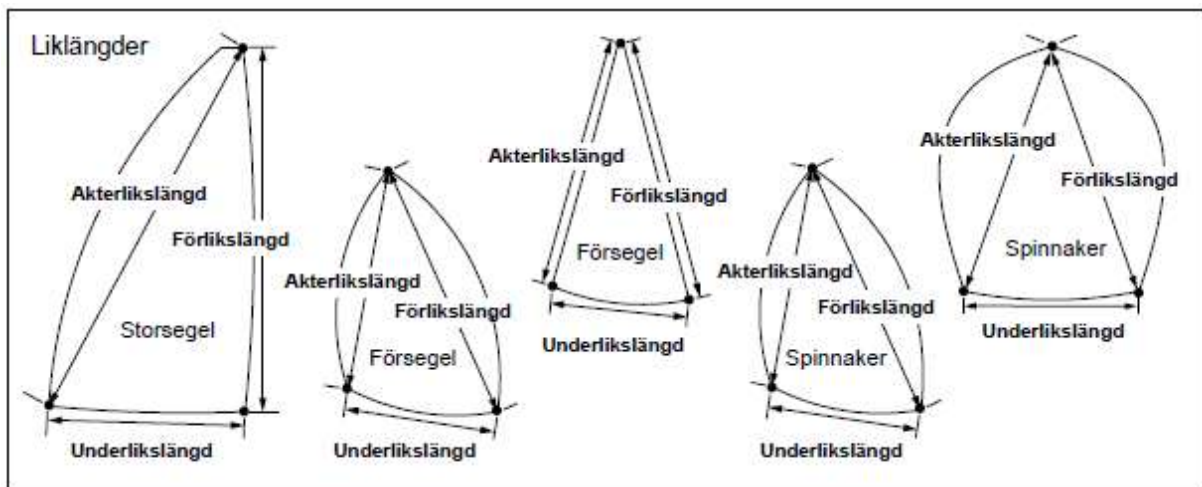


**Förliksperpendikeln (HLP)** på försegel fås genom att mäta från **skothornspunkten**, kortaste vägen, till **förliket** i enlighet med Redskapsreglerna G.7.11.

Förliksperpendikel



Efterfrågade **liklängder** på försegel (**HLU**) och flygande segel (**SLU** och **SLE**) fås genom att mäta från **fallhornspunkten** till **halshornspunkten** respektive **skothornspunkten** i enlighet med Redskapsreglerna G.7.2 och G.7.3.



### Storsegel

Utöver ett storsegel får storm- och hårdvindssegel i enlighet med ISAF Offshore Special Regulations 4.26 användas.

### Halvbredd (MHW)

Ange storseglets halvbredd i meter med två decimaler.

### Trekvartsbredd (MTW)

Ange storseglets trekvartsbredd i meter med två decimaler.

### 7/8-bredd (MUW)

Ange storseglets 7/8-delsbredd (även kallad övre bredd i figuren ovan).

### Försegel

Ett segel som halsas akter om förtriangelbasens främre mätpunkt är definitionsmässigt ett försegel. Se även tidigare förklaring av förtriangelbas (FB) samt kappseglingsreglerna, regel 54 -Förstag och försegels halshorn.

Man kan mäta in hur många försegel man vill i SRS men man ska veta att varje segel (försegel och flygande segel utöver storsegel, storm- och hårdvindssegel) påverkar respittalet. Om man istället bara har ett flygande segel och ett försegel med  $FLP > 135\%$  av FB med permanent monterad rullmaskin ovan däck så får man sänkt respittal. Detta "cruisingavdrag" har kommit till för typiska cruisers där man normalt hissar en rullgenua på våren för att inte ta ned den förens på hösten.

I mätbrevsansökan behöver man endast ange det största förseglet av samma typ (fock/genua eller spinnakerstagsegel) förutsatt att alla mått på eventuella mindre segel faller inom det för det största. Har man exempelvis tre försegel: Genua 1, Genua 2 och Genua 3 så räcker det alltså med att endast

ange måtten för Genua 1 och sedan i mätbrevsansökan fylla i att det totala antalet försegel ombord under kappsegling är 3st. Om båten mäts för SRSv så skall dock mätpersonen mäta och märka samtliga segel med avsedd dekal och de uppmätta måtten.

Ett spinnakerstagesegel är ett segel som inte halsas i båtens centrumplan. Spinnakerstageseglet ska endast föras tillsammans med ett flygande segel, se SRS-klassreglerna C.4.2 och C.4.5. Eftersom spinnakerstagesegel är en annan typ av försegel än fock/genua så måste detta segel redovisas i mätbrevsansökan oavsett om det faller inom måtten för den största genuan/focken.

#### **Förlikslängd (HLU)**

Ange förseglets förlikslängd i meter med två decimaler.

#### **Halvbredd (HHW)**

Ange förseglets halvbredd i meter med två decimaler.

#### **Trekvartsbredd (HTW)**

Ange förseglets trekvartsbredd i meter med två decimaler

#### **Förliksperpendikel (HLP)**

Ange förseglets förliksperpendikel i meter med två decimaler.

#### **Typ (Fock/Genua och/eller Spinnakerstagesegel)**

Ange typen av segel (se förklaring ovan):

Fock/Genua

Fock & Spinnakerstagesegel

Spinnakerstagesegel

#### **Flygande segel**

Flygande segel är samlingsnamnet för alla typer av segel som halsas flygande vid/för om förtriangelbasens främre mätpunkt i båtens centrumplan (undantaget om båten har ett artikulerande bogspröt) eller till en spinnakerbom, dvs det som tidigare kallades för undanvindssegel.

(Se även tidigare förklaring av Bogsprötslängd (BL) samt kappseglingsreglerna Regel 54 – Förstag och försegels halshorn.)

Definitionen "flygande segel" är anammad då gränserna mellan undanvindssegel och försegel har suddats ut i och med införandet av plana asymmetriska undanvindssegel i moderna material som är mer lika en Genua i både utseende och användningsområde (så kallade Code-segel), än en typisk spinnaker. Ett flygande segel kan alltså vara allt från en vanlig symmetrisk spinnaker till något asymmetrisk genualikt med halvbredd ner mot 50%.

Respittalet baseras normalt på det största flygande seglet i mätbrevet men det finns undantag, tex om man har både symmetriska och asymmetriska flygande segel i sin segelgarderob eller om man har plana flygande segel med en halvbredd under 75% (Code-segel). För standardbåtar gäller normalt att halvbredden på ett flygande segel ska vara minst 75 % av underlikslängden, se SRS-klassreglerna G.2.1. Detta ärvs i viss mån även till mätbrevsbåtar men där är det också möjligt att mäta in flygande

segel med en halvbredd som är mindre än 75 % av underlikslängden. Eftersom ett sådant segel går mot att bli mer likt en genua så är det inte bara seglets yta som påverkar respittalet. Seglets halvbredd och därmed form samt dukens material blir också avgörande för hur ett sådant segel bedöms. Innan man skaffar ett segel med en halvbredd under 75% till sin båt och/eller i olika typer av laminat så kan man ta ut ett provmätbrev för att få ett förhandsbesked på hur ett sådant segel påverkar båtens respittal.

#### **Förlikslängd (SLU)**

Ange flygande seglets förlikslängd i meter med två decimaler. Om seglet är symmetriskt i de stående liken (SLU och SLE) så skall seglet också vara symmetriskt i sin skärning.

#### **Akterlikslängd (SLE)**

Ange flygande seglets akterlikslängd i meter med två decimaler. Om seglet är symmetriskt i de stående liken (SLU och SLE) så skall seglet också vara symmetriskt i sin skärning.

#### **Underlikslängd (SLF)**

Ange flygande seglets underlikslängd i meter med två decimaler

#### **Halvbredd (SHW)**

Ange flygande seglets halvbredd i meter med två decimaler

#### **Material**

I mätbrevsansökan efterfrågas dukens typ, vävd eller laminerad duk

#### **Användning**

I mätbrevsansökan efterfrågas var det flygande seglet halsas:

På spinnakerbom

På Båt eller peke

Både och (seglet får alltså halsas till både spinnakerbom eller i båtens centrumplan)

#### **Kommentar**

I kommentarfältet skriver man sådant som kanske avviker, t.ex. att man på en standardbåt har bytt köl eller roder och är för denna modifikation eller att man avser att använda elvinschar eller elhydraulik under kappsegling. Man skall även ange om läget av mastens rotpunkt, mastens position i däck och/eller längden på vant och förstag kan justeras under pågående kappsegling.

Använder man mätformuläret för att ansöka om ett provmätbrev så skriver man i detta fält att det avser ansökan för ett provmätbrev och båtens befintliga mätbrevsnummer samt vad i segelkonfigurationen man vill ändra. Samma sak gäller vid en ändring av ett befintligt mätbrev.