

Lathund



”Linjen klar!”

Utgiven januari 2010
Svenska Seglarförbundet Arrangörskommittén

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INNEHÅLLSFÖRTECKNING	2
REVISIONSINFO:	3
INLEDNING	4
FÖRBEREDELSE FÖRE START:	5
STARTLINJEN:.....	7
STARTFÖRFARANDET	7
STARTPROCEDUR:	11
<i>Startprocedur enligt KSR 26.</i>	<i>11</i>
UPPSKJUTA KAPPSEGLING FÖRE START:	12
KSR 26, INGA BEGRÄNSNINGAR I STARTEN	13
KSR 30.1, BEGRÄNSNINGAR I STARTEN:	14
KSR 30.2, BEGRÄNSNINGAR I STARTEN:	16
KSR 30.3, BEGRÄNSNINGAR I STARTEN (SVART FLAGG):	17
ÅTERKALLELSER:.....	18
ANNULLERING:.....	19
BANANÄNDRING MED FLAGGA ”C”	20
AVKORTNING MED FLAGGA ”S”:	21
ERSÄTTNING AV MÄRKE:	22
MÅLGÅNG, BLÅ FLAGG:.....	23
MAXIMITIDEN GÅR UT:.....	24
MAXIMITIDEN FÖR SISTA BÅT GÅR UT	25
MELLAN KAPPSEGLINGAR	26
FLAGGA ”L” - KOM INOM HÖRHÅLL ELLER FÖLJ MIG.....	27
PROTOKOLL, EXEMPEL:	30
VANLIGA FLAGGOR	31
LÄMPLIG GRUPPERING AV FLAGGOR PÅ STARTFARTYGET	32

Bilden på framsidan är fotograferad av Håkan Larsson och visar en korrekt start i klassen CB66, Åmål hösten 2009.

Revisionsinfo:

Ändrat sedan version 5, februari 2006

- Tillagt inledning och friskrivning.
- Inarbetat ISAFs Guidelines på tillämpliga ställen.
- Ändrat rekommendation om startlinjens lämärke.
- Uppdaterat avsnittet om hantering av orange flagga.
- Ändrat hela avsnittet som behandlar KSR 42.
- Uppdaterat förslag på klassflaggor (klassymboler).

Ändrat sedan version 4, mars 2005

- Uppdaterat röd/grön flagga så att det är med på alla ställen.
- Uppdaterat hantering blå flagga vid målgång så det stämmer med Appendix S.
- Ändrat hela avsnittet kring KSR 42.

Inledning

Syfte

Tanken med innehållet i detta dokument är att kappseglingskommittén ska få en vägledning och stöd i hur man kan och bör agera vid olika situationer. Det innebär alltså att kappseglingskommittén inte är tvingad att till punkt och pricka följa detta dokument. Det är helt och hållet upp till den enskilde funktionären att tillgodogöra sig innehållet i dokumentet på det sätt som han eller hon finner lämpligt. Dock bör man inte hitta på för stora variationer på utförandet då det mesta vi håller på styrs av ett omfattande regelverk.

Friskrivning

Detta dokument är inget regelverk utan endast en rekommendation och vägledning hur kappseglingskommittén bör tolka och applicera regelverket. Seglare eller andra intressenter kan inte begära gottgörelse eller på annat sätt göra anspråk på resultat, genomförande eller andra rutiner före, under eller efter en kappsegling där man anför att kappseglingskommittén inte följt detta dokument eller på annat sätt avvikit från gängse arbetssätt.

Förberedelser före start:

På väg till banområdet:

Kontrollera radioförbindelsen med övriga funktionärsbåtar.

Kontrollera att märkesbåtar har med utrustning för banändring och avkortning av banan:

Flagga M, flagga S, flagga C, tuta, skyltar för ny kompasskurs + eventuella tuschpennor, röd och grön flagga, plus- och minusskyltar för förlängning och avkortning av banbenslängd.

Kontrollera att läbåten har med protokoll, pennor, bandspelare och eventuella kikare. Vid längre startlinjer är det bra om läbåten har med signalflaggor för enskild återkallelse, allmän återkallelse, uppskjutet samt annullerad segling. De som startar vid läbåten kan ha svårt att se signalerna vid startfartyget.

Dela upp arbetsuppgifterna på startfartyget, förslagsvis enligt följande:

Tidtagare

Ljudsignalist (skott och tuta)

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!

Vid banområdet:

Välj ankringsplats så att banändringar kan genomföras för alla tänkbara vindvridningar. Se till att vara inom det banområde som angetts i seglingsföreskrifterna.

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 och gå till position för att lägga kryssmärket. Seglingsledare och banläggare läser sedan regelbundet av vindriktningen och bestämmer strax före varningssignalen vad som är medelvindriktningen och banläggaren lägger därefter kryssmärket i denna bäring. Observera att kryssmärket ska ligga i vindriktningen från länsmärket, eller om sådant inte finns, från mitten av startlinjen.

Dirigera läbåten att lägga/justera startmärket till lämplig längd och bäring.

Om inte banläggaren på grund av låg fart måste gå i väg för att lägga övriga märken, kan banläggaren ligga kvar vid kryssmärket tills starten gått. En vindvidning i anslutning till startförsöket kan göra att kryssmärket snarast behöver ändras, och då ska detta kunna göras utan onödig tidsspilla.

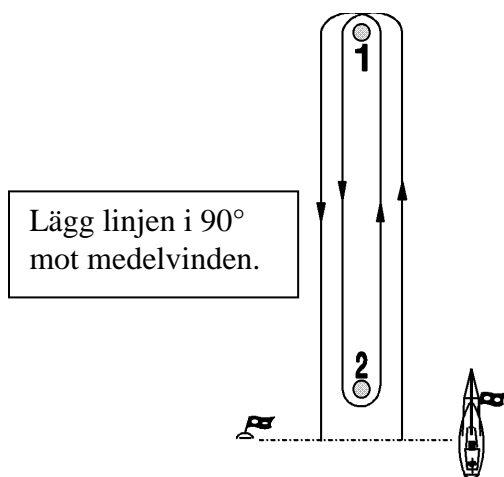
Startlinjen:

Vid större startfält är tumregeln för startlinjens längd $1,3 \times$ båtens längd \times antalet startande. Linjen bör ligga i 90 graders vinkel mot medelvindriktningen och undvik om möjligt någon läfördel. Lovartsfördel är nästan alltid förkastligt, då det inte sprider båtarna över linjen.

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 100 meter.

Läsmärket kan med fördel vara en funktionärsbåt.

**Startförfarandet**

Undvik att påbörja en startprocedur 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 segling om vindhastigheten är över 13 m/s. Observera att vissa klassregler kan föreskriva andra vindstyrkor som minimum respektive maximum. Låt aldrig förutsättningarna på banan påverka säkerheten.

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. Är huvuddelen av seglarna på plats vid startområdet så påbörja startproceduren. Påbörja aldrig en kappsegling före utsatt tid.

Omedelbart före varningssignalen anslås kompasskursen till första märket och eventuella banalternativ. Om man vill signalera att flytväst ska vara påtagen signaleras detta med flagga Y åtföljd av en ljudsignal, eller tillsammans med varningssignalen.

Följ därefter startproceduren enligt KSR 26. Vid första startförsöket är det lämpligt att köra med flagga P. Om man inte får iväg startfältet i första försöket, linjen ligger rätt och vinriktningen är stabil kan det vara lämpligt att gå direkt till Svart flagg i efterföljande startförsök.

Startlinjen får justeras fram till förberedelsesignalen.

Se till att flaggorna inte täcker varandra.

Tid tas på flaggorna – se till att flaggsignaler visas snabbt och distinkt.

Skulle ljudsignal utebli – ersätt **inte** med ett försenat ljud. Antingen fortsätter man startproceduren, eller också avbryter man densamma 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, enminutssignal och startsignal **kan** få passera utan ljudsignal.

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

Minst två personer ska observera startlinjen inför starten. Den ena ska vara seglingsledaren. Åtminstone seglingsledaren ska ha en bandspelare, 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 bandet.

Detsamma gäller givetvis observatörerna på läbåten.

Seglingsledaren ska ha kommit överens med läbåten om ett rapporterings-system. Inom 5 sekunder måste enskild återkallelse visas, så allt måste gå fort. 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” (för många båtar över linjen – klarar inte att identifiera dem)

Efter startsignalen noteras starttid, eventuella båtar som brutit mot en startregel, antalet startande, vindriktning (kompasskurs) och eventuella strömhastighet och riktning. Vid OCS – kontrollera mot läbåt och deltagarlistor, så att rätt båt straffas. Vid tveksamhet – fria.

Riktlinjer för hantering av "Orange flagga"

Den orange flaggan visar att startlinjen är lagd och kappseglingskommittén snart kommer att starta kappseglingen. Om 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 och kursen till första märket visas minst 4 minuter innan varningssignalen ges. När den orange flaggan visas ges en lång ljudsignal.

2 När första start för dagen är uppskjuten

AP visas; orange flagga och kurs visas minst fyra minuter innan varningssignalen ges. När den orange flaggan visas ges en lång ljudsignal. AP och den orange flaggan sitter upp tillsammans i minst 3 minuter.

3 Andra och därpå följande startsekvenser utan längre uppehåll (snabba omgångar).

Ingen AP, enbart orange flagga och kurs. Minst 4 minuter före varningssignalen visas den orange flaggan med en lång ljudsignal. Om flera klasser/grupper startas efter varandra sitter den orange flaggan uppe hela tiden.

4 Efter uppskjutet, efter allmän återkallelse eller efter annullerad segling.

Om kappseglingskommittén 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 likhetsstecken samt N.

Vid ett längre uppehåll tas den orange flaggan ned för att åter visas med en lång ljudsignal och eventuell ny kurs minst 4 minuter innan varningssignalen ges. AP, Första likhetsstecken eller N sitter uppe tillsammans med den orange flaggan i minst 3 minuter.

5 Nedtagning av orange flagga

Den orange flaggan tas ned utan ljudsignal när inga båtar längre får starta (15 minuter efter startsignalen enligt Appendix S11.2)

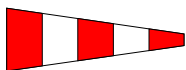
Startprocedur:

Startprocedur enligt KSR 26.

Signal	Flagga	Ljud	Upp/ner	Minuter före start
	<i>Orange flagga</i>		↑	9 (minst)
Varning	Klassflagg	●	↑	5
Förberedelse	P, I, Z el Svart	●	↑	4
En –minut	Förberedelseflagga	↶ —	↓	1
Start	Klassflagga	●	↓	0
o.s.v.				

- (1) Det böra vara minst en minut mellan startsekvenserna, vid flera klasser på banan, för att eventuella enskilda återkallelser ska bli tydliga.
- (2) ISAF rekommenderar att flagga P alltid ska användas i första startförsöket.
- (3) ISAF rekommenderar att flagga Z inte ska användas.
- (4) Använd tuta i stället för skott så långt det är praktiskt möjligt.

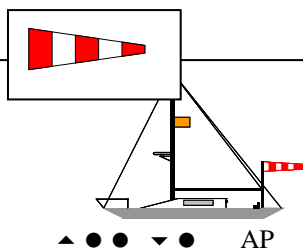
Uppskjuta kappsegling före start:



Uppskjutet på land

▲ ● ● ▼ ● AP

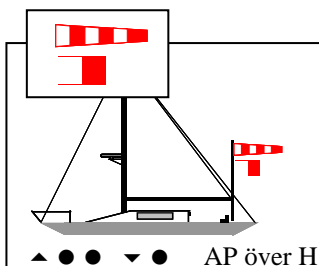
Kappseglingarna är uppskjutna. Varningssignalen kommer att ges om tidigast 60 minuter efter det att AP tagits ner.



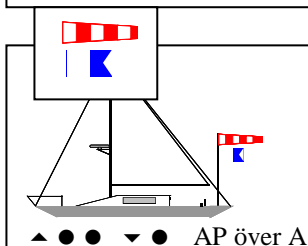
Kappseglingarna är uppskjutna. Kan användas **före** start, fram till sekunden före startsignal. Ny varningssignal 1 minut efter att den tagits ned.

Skjut upp starten under startsekvensen om något gör att alla inte har möjlighet till en rättvis start.

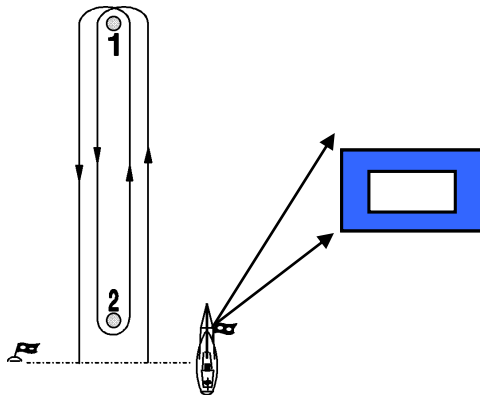
Det är bättre att signalera uppskjutet mycket sent än att signalera återkallelse.



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

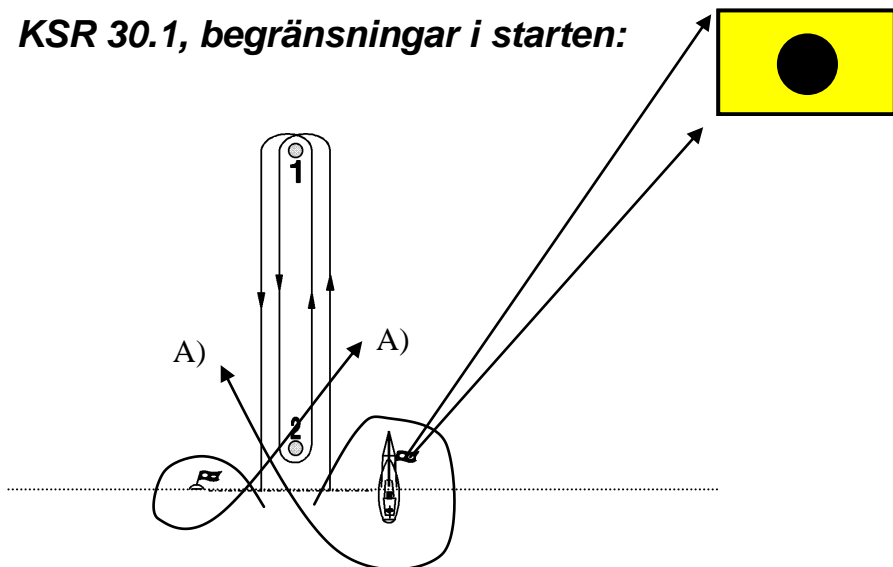






Kappseglingarna är uppskjutna. Ingen mer kappsegling idag.

KSR 26, inga begränsningar i starten

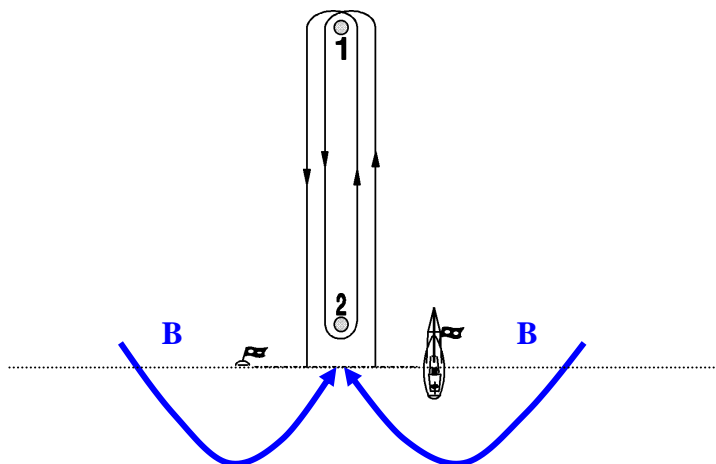
Signal	Flagga	↑↓ & ljud	Tid
Varning		↑ ●	5
Förberedelse		↑ ●	4
En minut		↓ -	1
Start		↓ ●	0

Används normalt vid första startförsöket vid respektive kappsegling.

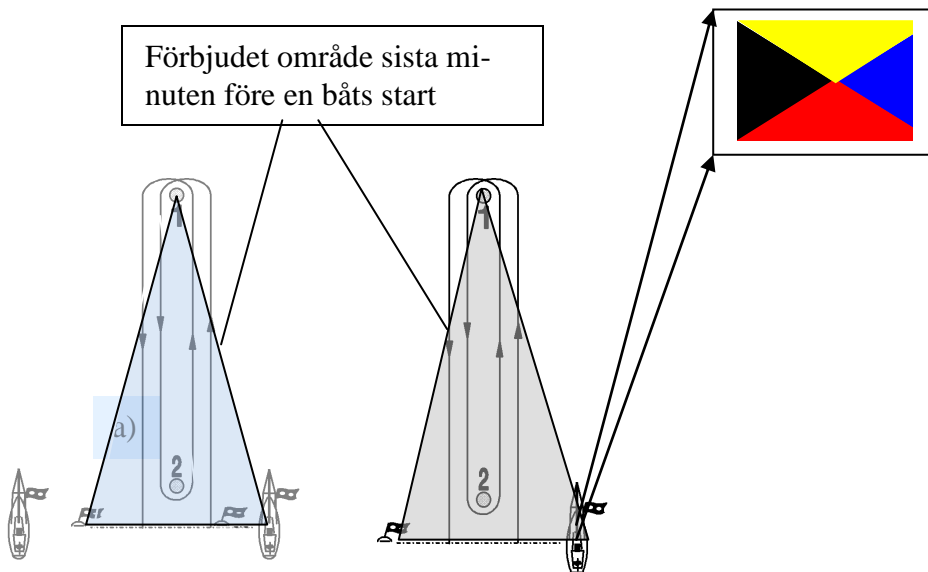
KSR 30.1, begränsningar i starten:

Signal	Flagga	↑↓ & ljud	Tid
Varning		↑ ●	5
Förberedelse		↑ ●	4
En minut		↓ -	1
Start		↓ ●	0

Not A): Om någon båt är på bansidan av startlinjen 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 ändar, 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.**

KSR 30.2, begränsningar i starten:

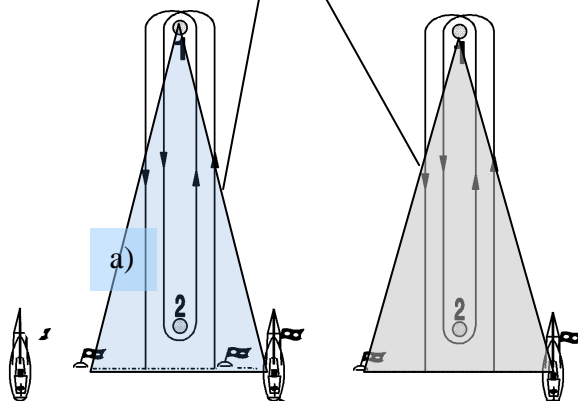
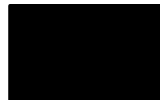
not a), blå triangel: Skandinaviska Seglarförbundets föreskrift för reglerna 30.2 och 30.3.

Signal	Flagga	↑↓ & ljud	Tid
Varning		↑ ●	5
Förberedelse		↑ ●	4
En minut		↓ -	1
Start		↓ ●	0

Enskild återkallelse ska signaleras för båtar som är på bansidan vid startsignalen. De måste starta enligt definition för att få 20%-straffet – annars döms de OCS.

KSR 30.3, begränsningar i starten (svart flagg):

Förbjudet område sista minuten före en båts start



not a), blå triangel: Skandinaviska Seglarförbundets föreskrift för reglerna 30.2 och 30.3.

Signal	Flagga	↑↓ & ljud	Tid
Varning		↑ ●	5
Förberedelse		↑ ●	4
En minut		↓ -	1
Start		↓ ●	0

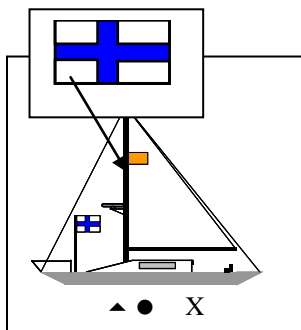
BFD start "E" kl. 10:05
 för brott mot KSR 30.3
 SWE 51
 SWE 232
 SWE 315

Anslås på akterspegeln

Ingen enskild återkallelse vid svart flagg.

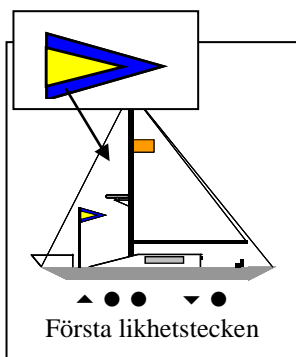
Numren på felande båtar visas akter om startbåten när de **noggrant har kontrollerats.**

Återkallelser:



Enskild återkallelse **måste** markeras med **både** flagga och ljudsignal, **inte senare än 5 sekunder efter startsignalen**. Skulle ljudsignalen utebli – **annullera** seglingen eller signalera allmän omstart.

Flaggan **tas ned** då felande båt(ar) är på startsidan av linjen, eller senast 4 minuter om felande båt(ar) inte återvänt. Vid kortare startintervall än 5 min tas flaggan ned senast 1 minut före nästa start.



Om det blivit fel i startproceduren, eller om båtar på bansidan av startlinjen inte kan identifieras, **får** kappseglingskommittén signalera allmän återkallelse, dock ej senare än cirka 15 sekunder efter startsignalen. Vid en jämnt fördelad start rekommenderas att signalera enskild återkallelse och notera de båtar man kan identifiera.

Vid en ojämnt fördelad start rekommenderas allmän återkallelse.

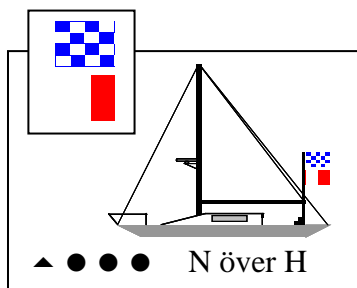
Ny varningssignal ges 1 minut efter det att Första likhetstecknet tagits ned.

Annulering:

Om man upptäcker att ett fel har begåtts i startproceduren efter startsignalen ska man annullera seglingen.

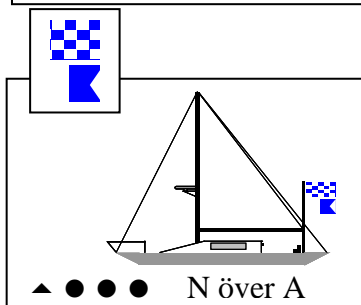
Vid vindskift annullerar man i princip **inte** om en ledare kan identifieras. I praktiken innebär detta att man **inte** annullerar när ledande båt har rundat första märket – om inte extrema förhållanden råder. (total vindkollaps eller liknande)

Skulle en båt hunnit i mål inom maximitiden, skall det till **synnerligen starka skäl** till att annullera kappseglingen – **undvik** detta.

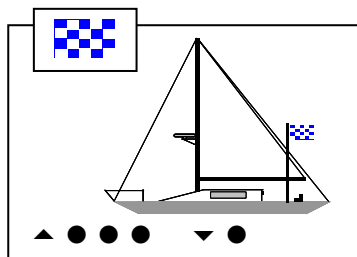


N över H. Alla kappseglingar är annullerade. Ytterligare signaler kommer att ges i land

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.



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.

Bananändring med flagga "C"

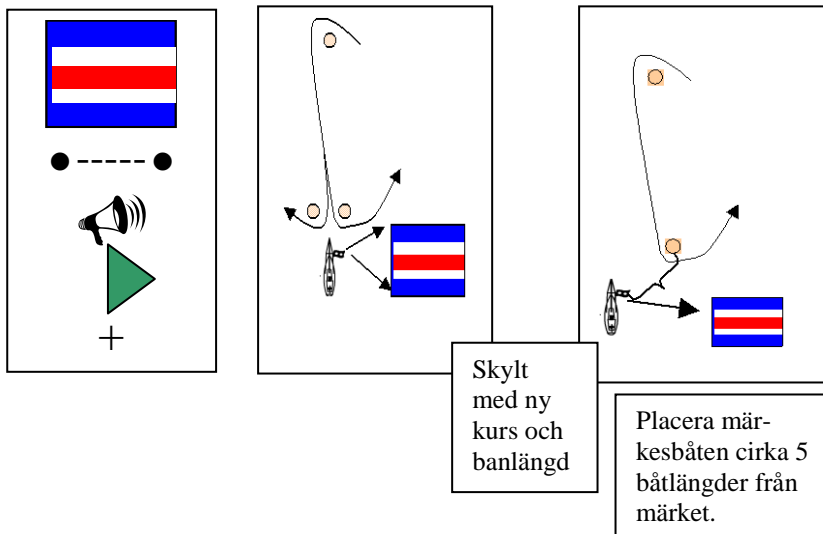
Har man efter regelbundna vindavläsningar konstaterat ett permanent vindskift bör banan ändras. Banändring kan göras på varje banben och ska signaleras vid det märke som påbörjar det banben som ändrats. Det flyttade eller nya märket behöver inte vara lagt då båtarna börjar segla på det ändrade banbenet.

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.

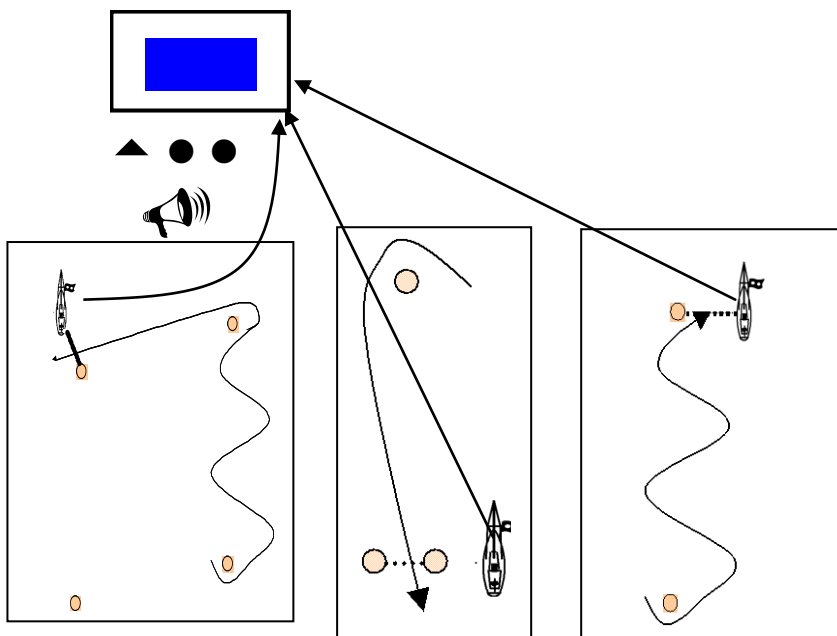
Vid en vindvridning som överstiger 15 grader bör banan ändras.

Signalflagga "C" tillsammans med upprepade ljudsignaler = minst två, (● - - - - ●) 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/ av-kortning kan visas tillsammans eller var för sig. Reservljud kan t.ex. vara visselpipa.

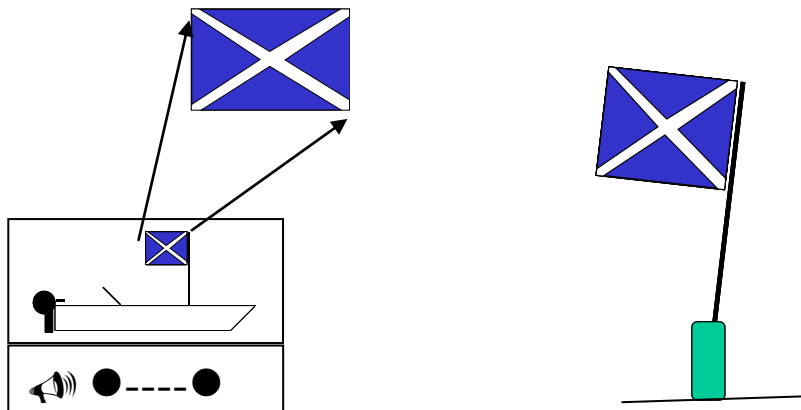


Avkortning med flagga "S":

En bana kan, om inget annat anges i seglingsföreskrifterna, avkortas vid vilket märke som helst i banan. En funktionärsbåt visar då flagga S och avger två ljudsignaler då första båt närmar sig. Båtarna ska då gå i mål mellan båten och märket, eller vid en gate – mellan märkena i gaten. Observera att båtarna ska gå i mål i riktning från det märke de rundat senast.



Ersättning av märke:

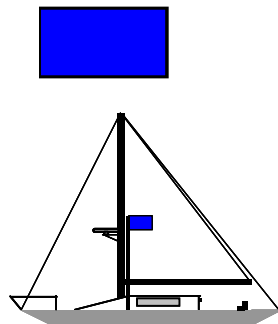


Om ett märke av någon anledning försvinner, kan man ersätta det med ett likadant eller liknande märke, eller en flaggboj med flagga M, eller en funktionärsbåt som visar flagga M.

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

Målgång, blå flagg:

Målfartyget visar den här flaggan när målfartyget är på plats och mållinjen är lagd. Flaggan sätts på stången/masten som utgör änden på mållinjen eller separat beroende på vad det står i seglingsföreskrifterna.



Målgångsförfarandet

Organisera besättningen enligt följande:

- Två personer observerar linjen, varav den ena ska vara seglingsledaren med bandspelare.
- 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 – lärbåt med observatör och protokollskrivare.

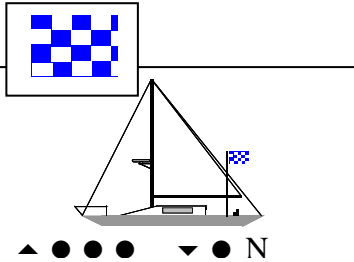
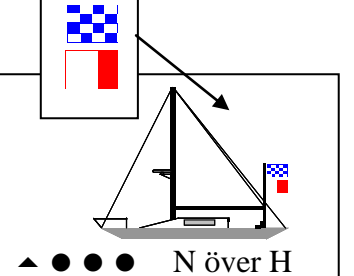
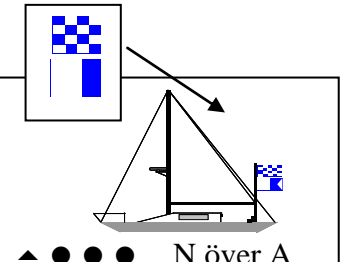
Anteckna tid för första båt i mål. Tid tas och eventuell ljudsignal ges för första båt som startat enligt definitionen och seglat banan. Ljudsignal för båtar som går i mål är inte obligatorisk.

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 bandspelare och målgångsprotokoll – rapportera sedan in resultaten till tävlingsexpeditionen.

Maximitiden går ut:

Går maximitiden ut – annullera. Är det flera klasser på banan som fortfarande kappseglar – genomför annulleringen så att ej berörda klasser tror att annulleringen gäller dem. (Funktionärsbåt som visar flagga N över klassflagga i direkt närhet till de ledande båtarna i berörd klass. Använd tuta som ljudsignal)

	<p>N. Alla kappseglingar som startat är annullerade. Återvänd till startområdet. Ny varnings-signal ges 1 minut efter det att flagga N tagits ned med en ljudsignal.</p>
	<p>N över H. Alla kappseglingar är annullerade. Ytterligare signaler kommer att ges i land. Används när det finns chans att genomföra fler kappseglingar samma dag.</p>
	<p>N över A. Alla kappseglingar är annullerade. Ingen mer kappsegling i dag.</p>

Maximitiden för sista båt går ut

Vid tävlingar som inte seglas med respit gäller:

En båt som inte går i mål inom 30 (eller den tid som anges för respektive klass) minuter efter det att den första båt som seglat banan gått i mål får poäng som ”Gick inte i mål” (DNF). Det här ändrar reglerna 35 och A4.1.

Är det bara en klass på banan kan målfartyget ta ned den blå flaggan när tiden gått ut för tillgänglig målgångstid.

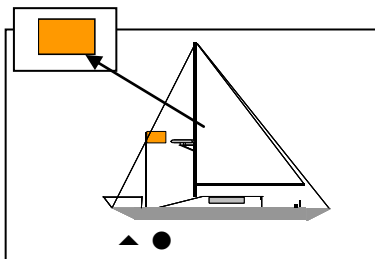
Tänk på säkerheten, se till att säkerhetsbåtarna inte lämnar seglingsområdet för tidigt. Säkerställ att alla båtar kommer i hamn.

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 dock inte starta tidigare än den tid som eventuellt finns angiven i seglingsföreskrifterna.**

Då ingen angiven starttid finns – alltså vid dagens andra, och därpå följande, startomgångar ska kappseglingskommittén uppmärksamma seglarna på att en ny startsekvens strax inleds. Detta gör man genom att visa **orange flagga** med en ljudsignal, ”startlinjeflaggan”(Appendix S). Signalen visas minst fyra minuter före det att varningssignalen ges.

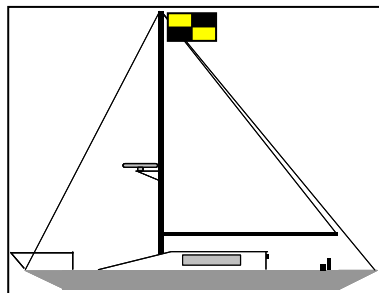
Se även - Riktlinjer för hantering av ”Orange flagga” på sida 10.



Flagga "L" - Kom inom hörhåll eller Följ mig

Visas tillsammans med en ljudsignal när kappseglingsskommittén vill meddela sig med seglarna. **Notera att inga ändringar i seglingsföreskrifterna får ges från startfartyget.**

Kan användas när man anslagit båtar som brutit mot en startregel, 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.



Hantering av ändringar/tillägg till KSR 42



O (open)



R (restricted)

KSR 86.1c ger klassförbunden möjlighet att ändra bland annat KSR 42 och ett antal klassförbund har tagit vara på den möjligheten. Seglingsledaren har alltså möjlighet att genom signalering vid en viss vindhastighet ge seglarna en större frihet än vad KSR 42 normalt anger.

I KSR appendix P5 finns det beskrivet hur man signalerar ändring av KSR 42 på banan. Oavsett vad respektive klass har angett i sin klassregel om signaleringen är det förfarandet i KSR appendix P5 som gäller. Observera att om KSR appendix P ska användas måste detta vara angivet både i inbjudan och i seglingsföreskriften.

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: 420, 470, E-jolle och Finnjolle.

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

420 – vid en stadigvarande vindhastighet på 6 m/s (13 kn) eller mera mätt i däcksnivå.

470 – vid en medelvind som är högre än 4 m/s (8 kn) mätt i däcksnivå.

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

Finnjolle – vid en vindhastighet som är mer än 6 m/s (12 kn) mätt i däcksnivå.

Om flagga O (open) ska visas före startsignalen ska den visas senast i samband med varningssignalen och den ska sättas 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 ljudsignaler 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 (restricted) och upprepade ljudsignaler vid det märke där ändringen upphör att gälla. Ändringen gäller för de båtar som rundat märket.

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

Domarna måste hållas informerade om kappseglingskommitténs åtgärder. Kom överens med ansvarig bandomare på vilket sätt det kan ske, t.ex. via radio eller mobiltelefon, och till vem/vilka. Det bästa är om SL 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, Contender, Fireball, J/22, J/24, Melges 24, OK-jolle och Soling. För dessa klasser sker ingen signalering.

Det är olämpligt att använda flagga O eller R som klassflagg. Se lämpliga klassflaggor på sista sidan av lathunden.

Kontrollera för säkerhets skull alltid klassreglerna före en tävling genom att gå in på ISAF:s hemsida: www.sailing.org > Documents & Rules > Class Rules.

Protokoll, exempel:

Vindplott för ____-dagens seglingar 2010-__-





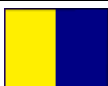








Pos	KI	Startområdet		Lovartsmärke 1	
		Vindriktning	Vindstyrka	Vindriktning	Vindstyrka
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					

Uppföljning av seglad tid

Pos	KI	1.a båt	Sista båt	Ber. tid i mål	Anm
Start					
M1					
M2					
M1					
Mål					

Målgångsprotokoll					
Datum		Klass		Starttid	
Plac	Segelnr	Målg.Tid	Anm		
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
OSV					

Vanliga flaggor

	Lämpliga klassflaggor. Använd helst klassymbolen.
Flagga D	
Flagga E	
Flagga F	
Flagga G	
Flagga K	
Flagga U	
Exempel klasser	   
	Juryflagga
Flagga J	 eller 
Start- & Mål	  Start Mål
Kursändring	  Babord Styrbord

Lämplig gruppering av flaggor på startfartyget

