

ALLGEMEINE KLASSENREGELN UND SPEZIFIKATIONEN

1. ALLGEMEINES

1.1 a) Der Zweck dieser Regeln ist die Erhaltung der SHARK 24 als Einheitsklassenboot.

Die Regeln müssen so verstanden werden, daß das Wettsegeln als Klasse den Schwerpunkt auf die seglerische Leistung der Besatzungen setzt, und diese denen der Yachten überordnet.

b) Die Linienrisse, die Laminatsvorschriften und weitere Grundkonstruktionsdaten sind das Eigentum der ISCA und dürfen ohne deren schriftliche Erlaubnis nicht vervielfältigt werden.

1.2 a) Die Regeln und Spezifikationen beziehen sich auf die SHARK 24 Konstruktionspläne, Linienrisse und Laminatspläne. Diese Zeichnungen und Spezifikationen befinden sich in der Verwahrung des Vorsitzenden des Spezifikationsausschusses der Internationalen - SHARK 24 Klassenvereinigung (ISCA) und bilden die Grundlage der Standards für den umrissenen Bereich.

b) Die Linienrisse, die Laminatsvorschriften und weitere Grundkonstruktionsdaten sind das Eigentum der (ISCA) und dürfen ohne deren schriftliche Erlaubnis nicht vervielfältigt werden.

1.3 a) Die Klassenregeln sind verbindlich.

b) Boote, Riggs, Segel und Ausrüstung können jederzeit durch den Klassenvermesser oder einem Mitglied der ISCA oder des technischen Ausschusses der nationalen SHARK Klassen-vereinigung (NSCA) kontrolliert werden.

1.4 Der technische Ausschuß der ISCA kann unter besonderen Umständen:

a) Änderungen und Auslegungen dieser Regeln im Anhang IV herausgeben

b) Bei Regelverletzungen eine Entlastung gewähren.

1.5 Die offizielle Sprache der Klassenregeln ist Englisch. In Fragen der Auslegung ist in jedem

Fall der offizielle englische Text maßgebend.

1.6 Für die Gewichte und Abmessungen ist das metrische Maßsystem anzuwenden.

1.7 Die ISCA; die NSCA und der Konstrukteur übernehmen keine Verantwortung in Bezug auf die

Auslegung dieser Regeln und Forderungen, die daraus entstehen.

2. BOOTSHERSTELLER UND EIGNER

2.1 Die SHARK 24 darf nur mit Zustimmung der ISCA von solchen Herstellern gefertigt werden,

die eine Lizenz besitzen.

2.2 a) Die Hersteller sind dafür verantwortlich, daß die gelieferten Boote, Segel, Riggs und Ausrüstung mit den ISCA-Regeln übereinstimmen.

b) Der Hersteller hat auf seine Kosten, Boot, Rumpf Segel und Ausrüstungsgegenstände, die von ihm geliefert wurden, so zu korrigieren, daß das Boot den Klassenregeln entspricht.

2.3 Hersteller und Eigner dürfen Konstruktionsänderungen am Boot, Rigg, oder Ausrüstung nur

nach vorheriger Absprache und schriftlicher Ermächtigung der ISCA vornehmen, soweit sie durch die Klassenregeln festgelegt sind.

3. REGISTRIERUNG

a) Die ISCA hat ein Segelnummerverzeichnis zu führen, und muß den Herstellern die Segelnummern zuteilen.

b) Jeder Rumpf muß von dem Hersteller mit einem Typenschild auf der Vorderseite der Cockpitrückwand versehen sein. Das Typenschild muß den Hersteller, das Baujahr,

die Segelnummer und die Seriennummer enthalten.

c) Unabhängig vom Eigentümer behält das Boot die Segelnummer.

d) Die Registrierung der Eigentümer muß durch die jeweiligen NSCA durchgeführt werden.

4. VERMESSUNG

4.1 Die SHARK 24 ist eine Einheitsklasse. Die Vermessung muß nach diesen Regeln durchgeführt

werden.

4.2 a) Nur anerkannte Klassenvermesser dürfen das Boot, das Rigg, die Segel und die Ausrüstung

vermessen.

b) Ein Vermesser darf kein Boot, Rigg, Segel oder Ausrüstung vermessen, dessen Eigner oder

Miteigner er ist.

4.3 Der Eigner ist für die Bezahlung der Vermessungsgebühren verantwortlich.

4.4 a) Alle neuen Boote, Riggs, Segel und Ausrüstungsgegenstände müssen mit den aktuellen

Vermessungsregeln übereinstimmen.

b) Alte Boote, Riggs, Segel und Ausrüstungsgegenstände müssen entweder mit den aktuellen

Regeln oder mit denen, die zur Zeit der Herstellung gültig waren, übereinstimmen.

c) Alle Änderungen, Erneuerungen und Ergänzungen müssen mit den aktuellen Regeln übereinstimmen.

5. ZERTIFIKAT

5.1 a) Ein offizieller Meßbrief soll, nach Erhalt eines korrekt und vollständig ausgefüllten

Vermessungsformulars und nach Bezahlung der von der NSCA festgelegten Vermessungsgebühr,

durch die NSCA ausgestellt werden.

b) Das Vermessungsformular soll bei der NSCA aufbewahrt werden. (In Österreich - ÖSV)

c) Der Meßbrief hat nur Gültigkeit wenn:

i) eine gültige Quittung vom Jahresbeitrag beigefügt ist und

ii) eine gültige Jahresplakette am linken oberen Rand des Spiegels befestigt ist

(nur BRD).

5.2 a) Bei Eignerwechsel verliert der Meßbrief seine Gültigkeit (nur BRD), eine Neuvermessung

ist nicht erforderlich .

b) Der neue Eigner muß bei der NSCA einen neuen Meßbrief beantragen (in Österreich auch dem ÖSV melden).

5.3 Der Eigner ist dafür verantwortlich, daß Boot, Rigg, Segel und Ausrüstung mit den Klassenregeln übereinstimmen.

6. RUMPF, DECK, KIEL und RUDER

6.1 RUMPF

a) Alle Rümpfe müssen in Formen hergestellt werden, die von der Originalform abstammen, die sich im Besitz der ISCA befindet.

b) Der Rumpf muß aus Fiberglas (GFK) hergestellt werden (Glasmatten, Glasgewebe, Rovings

und verstärkten Plastikmatten) in Übereinstimmung mit den Laminatsvorschriften (siehe

Punkt 1.2). Ebenso muß das Gewicht der Matten, der Rovings und die Kunstharzmenge den Vorschriften entsprechen.

c) Die Laminatspläne legen Rumpfdicke und Gewichte fest.

d) Weder Sandwichkonstruktionen noch andere Verfahren, welche eingeschlossene Luftblasen

innerhalb der benetzten Oberfläche hinterlassen, sind zulässig.

e) Die Rumpfabmessungen über alles betragen:

Länge über alles: 7315 mm

Breite über alles: 2083 mm

f) Die Konstruktionswasserlinie und der Tiefgang betragen:

Länge der Wasserlinie: 6095 mm

Tiefgang : 965 mm

6.2 DECK

a) Die Deckseinheit (Kabinendach, Deck, Cockpit etc.) muß aus geformtem Fiberglas bestehen.

b) Das Deck und die Kabinendacheinheit dürfen aus Sandwich oder einer synthetischen Mikroblassenkonstruktion bestehen.

c) Die Selbstlenzeinrichtung des Cockpits muß beibehalten werden.

d) Die Höhe des hölzernen Cockpitsülls soll nicht niedriger sein, als die der Standard-Fiberglaskonstruktion

e) Die Führung der Schoten, Fallen und Strecker dürfen nicht durch das Cockpitsüll, Rumpf oder Deck geführt werden.

6.3 KIEL

a) Der Kiel soll aus Gußeisen bestehen und nicht mehr als 2% Nickel oder andere Legierungszusätze enthalten. Das Kielgewicht soll 306 kg mit einer Toleranz von +/- 7 kg für Gußabweichungen betragen.

b) Die Kielform muß mit den Abmessungen in der Abbildung 1. Anhang III übereinstimmen.

c) Die Dicke des Kielstegs (flache Sektion) an der Vorder und Hinterkante darf nicht größer als 22 mm oder weniger als 16 mm betragen. Die Dicke muß konstant über die Länge dieser Sektion bleiben innerhalb einer Toleranz von 6 mm , d.h. die maximale Dicke an einem Punkt dieser Sektion darf 28 mm nicht überschreiten.

d) Der Kiel muß mit der Hinterkante des Flansches so befestigt sein, daß der Minimalabstand

3295 mm zum Spiegel beträgt, gemessen auf der Rumpfmittellinie

Der Abstand vom achterlichsten Punkt des Kielschuhs zum untersten Punkt des Spiegels auf der Rumpfmittellinie muß 2845 mm +/- 20 mm betragen

Der Abstand von dem selben Punkt auf dem Kiel zur nächstliegenden Position auf der Rumpfmittellinie muß 670 mm +/- 15 mm betragen.

e) Der Kielflansch muß mindestens 12 mm unterhalb der Rumpfoberfläche herausstehen, von der

Flanschseite einwärts 25 mm, gemessen über die ganze Länge im selben Winkel zur

Rumpfoberfläche.

f) Die Ausglättung vor und hinter dem Kielflansch in Verbindung mit dem Rumpf darf in der

Länge 150 mm nicht überschreiten.

g) Die Ausglättung zwischen Rumpf und Flansch darf in der Längsrichtung nicht größer sein

als der Umriß eines Kreises von 22 mm Durchmesser, tangential anliegend am Rumpf und

der vertikalen Seite des Kielflansches.

6.4 GEWICHT

a) Das Gewicht muß folgendes einschließen: Rumpf, Kiel, Ruder und Pinne, 3 Kojen und

Auflagen (vergl.8.3 bezüglich der Maße), Fächer, Beleuchtung mit Batterie und

unbewegliches internes Zubehör, Mast, Baum und alles stehende und laufende Gut.

Nicht eingeschlossen sind Segel, Motor, Treibstoff und Tank, Werkzeuge, Anker mit

Leinen, oder sonstige bewegliche Ausrüstung.

b) Dieses Nettogewicht muß mindestens 953 kg (2100 lbs) betragen.

In Kanada gilt zusätzlich seit 1996 ein Bruttogewicht von 1045 kg (2300 lbs) für das segelfertige Boot, incl. aller Ausrüstungsgegenstände, wie Motor, Tank, Anker plus Leine, Segel, Paddel ect.

c) Falls Ausgleichsgewichte notwendig sind, um das Klassenminimum zu erreichen, muß dies

in Form von Metallplatten oder -blechen geschehen, in die das Gewicht eingeprägt ist

und die dauerhaft auf der Unterseite der Kojenbretter befestigt sind.

d) Das Ausgleichsgewicht muß im Meßbrief eingetragen sein.

6.5 RUDER

a) Das Ruder muß entweder aus massivem Hartholz bestehen oder alternativ aus GFK mit einem beliebigen Kern.

b) Das Minimalgewicht einschließlich der Beschläge, aber ohne Pinne und Verlängerung muß 7,7 kg (17 lbs) betragen

c) Die Dicke des Blattes muß 40 mm +/- 5 mm (1-9/16" +/- 3/16") betragen. Diese Dicke muß über eine Länge von minimal 711 mm (24"), gemessen ab der Spiegelunterkante, an jeder Stelle vorhanden sein

d) Die Tiefe des Ruders ab der Spiegelunterkante darf nicht kleiner sein als 813 mm (2`8") sein.

e) Die Breite des Ruders unterhalb des Spiegels darf nicht größer sein als 432 mm (17") und nicht weniger als 178 mm (7") betragen. Des weiteren muß es an irgendeiner Stelle mind. 279 mm (11") breit sein.

f) Die Ruderblätter müssen starr mit den Aufhängebolzen verbunden sein. Weder die Rudertiefe noch das Ruderprofil dürfen verstellbar sein. Die Verbindungslinie der Spiegelbeschläge muß vertikal verlaufen.

6.6 PINNE

Die Gestaltung von Pinne und Verlängerung sind frei.

6.7 PÜTTINGS (Rüsteisen)

a) Die Ober- und Unterwanten müssen mit der achterlichen Seite des Hauptschotts verbunden

sein, so nahe am Schandeck wie möglich.

b) Das Achterstag muß zu einem einzigen Rüsteisen auf der Backbordseite der Pinne führen.

Die Pinne darf nicht überspreizt werden.

6.8 VORSTAG UND BUGBESCHLAG

a) Der Mittelpunkt der Bohrung für die Vorstagbefestigung darf nicht weiter als 230 mm (9") von der Rumpfspitze entfernt sein. (Der Überhang des Bugbeschlags ist ausgeschlossen.)

b) Da, wo der Bugbeschlag mehrere Bohrungen für die Vorstagsbefestigung besitzt, muß das zu

benutzende Loch mit einem wenigstens 6 mm (1/4") breiten Klebeband gekennzeichnet

werden, das vor dem Loch anzubringen ist und in seiner Farbe zur Schiffsfarbe

kontrastieren muß.

6.9 MASTSPUR

a) Die Mastspur muß aus einer Metallegierung bestehen in Form eines U-Profils von

mindestens 560 mm (22") Länge und mindestens 90 mm (3-31/2") Breite sowie mindestens

45 mm (1 3/4") Höhe welche vom Fußblock weg nach vorn und hinten verjüngt werden darf.

b) Die Mastspur muß auf dem Kabinendach angebracht sein.

6.10 GROßSCHOT- UND TRAVELLERSCHIENE

a) Sie muß quer über dem Cockpit befestigt werden, so daß ihre Unterseite nicht mehr als

25 mm (1") über der Sitzfläche liegt.

b) Sie muß 559 mm +/-25 mm (22" +/-1') vom achterlichen Cockpitende entfernt liegen,

gemessen in Sitzhöhe vom achterlichen Ende des Cockpits zur Mitte der Schiene.

7. STEHENDES UND LAUFENDES GUT

7.1 DER MAST

a) Der Mast muß aus einem Aluminiumprofil bestehen, welches durch folgende Gewichte und

Abmessungen begrenzt ist: Das Minimalgewicht des Profils beträgt 1,63 kg/m.(1.1lb./ft)

Es darf sich nicht verjüngen und seine minimalen Abmessungen betragen längsschiffs gemessen 90mm (3,5")und querschiffs 50 mm (2"). Die Wandstärke muß über die gesamte Länge des Mastes gleich bleiben.

b) Für die amerikanische u. kanadische SHARK 24 soll folgendes gelten:

i)Die Mastsektion soll übereinstimmen mit den Angaben in Anhang III Abb.2, und

ii)alle Fallen sollen außen laufen.

c) Das Minimalgewicht des Mastes mit folgendem Zubehör darf das Gewicht von 20,4 kg (45 lbs.) nicht unterschreiten:

Mastfußbeschlag

Großbaumschiene (oder gleichwertiges)

Spinnakerbaumschiene (oder gleichwertiges)

Jumpstagspreizen, Jumpstage und Spanner; Salinge;

Ober,-und Unterwanten einschließlich Spanner;

Vorstag, abzüglich aller abnehmbarer Spannvorrichtungen;

Groß-, Fock-, und Spinnakerfalle einschließlich Vorläufer;

Spinnakerbaumauf- und -niederholerleinen und/oder Drähte;

eine Vorliekspannvorrichtung der Fock, falls montiert;

d) Der Mastfußbeschlag muß entweder aus einer Aluminiumlegierung oder rostfreiem Stahl bestehen.

e) Der Mast darf nicht drehbar sein.

7.2 MASTMESSMARKEN

a) Der Mast muß zwei farbige Streifen in einer Farbe tragen, die gut zu der des Mastes kontrastiert.

b) Die beiden Streifen müssen wenigstens 25 mm (1") breit sein.

c) Der obere Rand der unteren Meßmarke muß sich in einer Höhe von $965 \text{ mm} \pm 12 \text{ mm}$ ($38" \pm 1/2"$) über dem Niveau des Schandecks befinden. Die Referenzpunkte auf dem Deck, außerhalb der Schiene befinden sich ungefähr in einem Abstand von 2500 mm ($8'2\text{-}3/8"$) vom Bug, dem Schandeck entlang gemessen. Bei Masten, mit fest am Mast angebrachten Lümmelbeschlägen, darf die Oberseite des Baums, rechtwinklig zum Mast, nicht unter den

oberen Rand der unteren Markierung reichen.

d) Der untere Rand der oberen Meßmarke muß einen maximalen Abstand vom oberen Rand der

unteren Meßmarke von 7010 mm (23`0") haben.

7.3 SALINGE

a) Sie können aus Holz, Aluminium, oder rostfreiem Stahl bestehen und müssen einen minimalen

Durchmesser oder einen äquivalenten Querschnitt (an der Basis gemessen) von 16 mm haben.

b) sie dürfen nicht kürzer sein als 585 mm (23"), von der Mittellinie der Want bis zur

nächstgelegenen Seite des Mastes.

c) Die Mittellinie der Salinge am Mast muß $2250 \text{ mm} \pm 25 \text{ mm}$ ($7`4\text{-}1/2 \text{ "} \pm 1 \text{ "}$) über dem oberen

Rand der unteren Mastmarkierung liegen.

7.4 JUMPSTAGSPREIZEN

a) Sie müssen aus Holz, rostfreiem Stahl oder Aluminium von mindestens 12 mm Durchmesser,

oder einer äquivalenten Querschnittsfläche, (gemessen an der Basis) bestehen.

b) Sie dürfen nicht kürzer sein als 255 mm (10"), gemessen von der Verbindungsstelle am Mast

bis zur Mittellinie des Jumpstags.

c) Der Winkel zwischen den Jumpstagspreizen und der Längsachse des Mastprofils muß $50^\circ \pm 5^\circ$ betragen.

d) Die Mittellinie der Jumpstagspreize muß sich in einer Distanz von $5207 \text{ mm} \pm 25 \text{ mm}$ ($17' 1'' \pm 1''$) über dem oberen Rand der unterem Meßmarke befinden.

7.5 STAGE UND SPANNER:

a) sie müssen folgende Maße haben:

Drahtstärke Spannergröße (Min.Durchm.) (Minimum)

Vorstag 3,0 mm (1/8") -----

Oberwanten 4,0 mm (5/32") 8,0 mm (5/16")

Unterwanten 3,0 mm (1/8") 6,0 mm (1/4")

Achterstag 2,0 mm (3/32") -----

Jumpstage 2,0 mm (3/32") 5,0 mm (3/16")

b) Die Konstruktion eines eventuell montierten Fockrollers muß so dimensioniert sein,

daß er 907 kg (2000 lbs) Zug aushält.

7.6 STEHENDES GUT

a) Außer beim Achterstag darf das Spannen nur mit normalen Wantenspannern erfolgen.

b) Alle Befestigungspunkte für Wanten und Stage müssen außen am Mast liegen.

7.7 UNTERWANTEN

Die Befestigungsstelle der Unterwanten darf nicht mehr als 100 mm (4") unterhalb der Mittellinie der Salinge liegen.

7.8 OBERWANTEN

Die Befestigungsstelle der Oberwanten am Mast darf nicht über die Mittellinie der Jumpstagspreizen liegen oder mehr als 150 mm (6") unter diesem Punkt.

7.9 VORSTAG

Die Befestigungsstelle des Vorstags muß $5207 \text{ mm} \pm 25 \text{ mm}$ ($17'1'' \pm 1''$) über dem oberen Rand

der unteren Mastmarkierung liegen.

7.10 JUMPSTAGE

Sie müssen einerseits am Toppbeschlag befestigt werden, andererseits an einem Punkt, der nicht mehr als 100 mm (4") über der Mittellinie der Salinge liegt.

7.11 FOCKFALLBLOCK

Der Befestigungspunkt für den Block des Fockfalls darf nicht weniger als 76 mm (3") unter der Befestigungsstelle des Vorstags liegen.

7.12 SPINNAKERFALLBLOCK

a) Die maximale Höhe, in der der Spinnakerfallblock gefahren werden darf, liegt 5235 mm (17'2") über dem oberen Rand der unteren Mastmarkierung.

b) Streckt man den Block im rechten Winkel vom Mast weg, so darf der Blockmittelpunkt nicht

mehr als 114 mm (4-1/2") vom Mast entfernt sein.

7.13 POSITION DES MASTFUSSES

a) Sie darf maximal 2235 mm (7'4") entfernt sein von der beschriebenen Befestigungsstelle des Vorstags, gemessen zur Vorderseite des Mastes unmittelbar über dem Mastfuß. Die Messung soll parallel zum Deck vorgenommen werden.

b) Das Loch im Mastfuß, das gemäß der oben beschriebenen Messung benutzt werden muß, muß

klar gekennzeichnet werden durch einen farbigen kontrastierenden Streifen, der nicht

schmäler als 6 mm (1/4") sein darf und unmittelbar achtern des Lochs liegen muß.

7.14 DER BAUM

Er muß aus einer Aluminiumlegierung bestehen und ein einheitliches Profil aufweisen, abzüglich aller Beschläge muß er mindestens 3,4 kg (7,5 lbs.) wiegen.

7.15 BAUMMARKIERUNG

a) Der Baum muß einen Streifen tragen, dessen Farbe sich gut von der des Baums abhebt.

b) Der Streifen muß wenigstens 25 mm (1") breit sein.

c) Wenn der Baum mit dem Lümmelbeschlag am Mast befestigt ist und rechtwinklig zu ihm steht,

darf die Entfernung zwischen der Abwärtsprojektion der achterlichen Seite des Mastes,

ohne Berücksichtigung eines Vorsprungs oder Ausschnitts, zum vorderen Rand der Meßmarke

3100 mm (10'2") maximal betragen.

7.16 BAUMNIEDERHOLER

Baumniederholer und Preventer (Baumbremse?) sind erlaubt. Der Niederholer muß zu einem

Befestigungspunkt führen, welcher sich mittschiffs innerhalb von 305 mm (12") von der

achternen Seite des Mastes entfernt, am Mastschuh befindet.

7.17 SPINNAKERBAUM

a) Wenn er im rechtem Winkel zum Mast und parallel zur Mittschiffslinie eingehakt ist, darf die Entfernung von der Mastvorderseite, ausschließlich der Schiene, zu dem äußersten Ende des Baums, einschließlich aller Beschlüge, nicht mehr als 2235 mm (7´4") betragen.

b) Das Innenbordende des Baums kann mittels einer Schiene, bzw. zwischen zwei festen Beschlügen, rauf und runter bewegt werden. Der obere Befestigungspunkt darf nicht mehr als 813 mm (32") über dem oberen Rand der unteren Meßmarke des Mastes liegen.

7.18 SCHOTEN

a) Die Schoten müssen über Punkte geführt werden, welche sich innerhalb der Plankontur des

Rumpfes befinden. Es darf keine andere Einrichtung verwendet werden, um Schoten

außerhalb dieser Kontur zu führen, als einen Spinnakerbaum bzw. eine Ausbaumspiere, oder

wie dies in den ISAF Regeln für Vorsegel spezifiziert ist.

b) Die Großschot muß innerhalb des Cockpits geführt werden.

c) Die Fockschot muß zunächst über einen Holepunkt geführt werden, welcher außerhalb des

Cockpits liegt.

8. SEGEL

8.1 ALLGEMEINES

a) Segel müssen aus gewebtem Stoff oder gewebtem Tuch hergestellt werden und müssen den

Maßen und Spezifikationen entsprechen, die im folgenden angegeben sind. Der Gebrauch von

Mylar, Kevlar oder Laminaten, die diese Materialien nutzen, sind nicht erlaubt.

b) Zwei "Fenster" sind in jedem Segel erlaubt. Die Gesamtfläche der Fenster darf pro Segel

38710 mm² (600 sq.in.) nicht überschreiten.

c) Alle Segel müssen ein ISCA-Etikett tragen.

8.2 GROSSEGEL

a) Das minimale Tuchgewicht beträgt pro "yard":

U.S. (28½" * 36") = (5.0 oz) oder 0,215 kg*m²

U.K. (36" * 36") = (6, 25 oz.)

b) Achterliek 7468 mm Maximum

c) Breite in 1/2 Segelhöhe 1956 mm Maximum

d) Breite in 3/4 Segelhöhe 1143 mm Maximum

e) Kopfbrett rechtwinklig 102 mm Maximum zum Mastliek

f) Segellatten (2) obere u. untere 610 mm Maximum mittlere 686 mm Maximum

g) Die Lattentaschen müssen entlang dem Achterliek gleichmäßig verteilt sein.

h) Das Großsegel muß am Mast und Großbaum mittels Liektau oder Marlschlägen befestigt sein.

8.3 FOCK

a) Das minimale Tuchgewicht beträgt pro "yard":

U.S. (28½" * 36") = (5.0 oz) oder 0,215 kg*m

U.K. (36" * 36") = (6, 25 oz.)

b) Vorliek 5486 mm Minimum 5918 mm Maximum

c) Latten 2 (freigestellt) 305 mm Maximum

d) Die Lattentaschen müssen entlang dem Achterliek gleichmäßig verteilt sein.

e) Die Breite der Fock senkrecht zum Vorliek gemessen, darf nicht mehr als 2819 mm (9'3") betragen.

f) Sie muß wenigstens sechs (6) Stagreiter oder ähnliches aufweisen.

8.4 GENUA 1

a) Das minimale Tuchgewicht beträgt pro "yard":

U.S. $(28\frac{1}{2}'' * 36'')$ = (3,75 oz) oder $0,156 \text{ kg} * \text{m}^2$

U.K. $(36'' * 36'')$ = (4,6 oz.)

b) Vorliek Minimum 5486 mm (18'0") Maximum 5918 mm (19'5")

c) Die Breite der Genua 1 senkrecht zum Vorliek gemessen, darf nicht weniger als 3912 mm

(12'10") und nicht mehr als 4013 mm (13'2") betragen.

d) Genuas dürfen nur eine Schothornkausch haben und der Außendurchmesser des Kauschrings

darf 51mm nicht überschreiten.

e) Sie müssen wenigstens sechs (6) Stagreiter oder ähnliches aufweisen.

8.5 GENUA 2

a) gleich Genua 1

b) gleich Genua 1

c) die Breite der Genua 2 senkrecht zum Vorliek gemessen, darf nicht weniger als

3302 mm (10'10") und nicht mehr als 3404 mm (11'2") betragen.

d) gleich Genua 1

e) gleich Genua 1

8.6 SPINNAKER

a) Das minimale Tuchgewicht beträgt pro "yard":

U.S. (28-1/2" * 36") = (0,75 oz) oder 0,034 kg*m²

U.K. (36" * 36") = (0,90oz.)

b) Lieklänge 6147 mm (20'2") Maximum

c) Breite 4013 mm (13'2") Maximum

d) Das Tuch muß durchgehend gewoben sein und darf keine "Gucklöcher" oder Venturiklappen

enthalten.

8.7 SEGELNUMMERN

a) Nummern müssen auf beiden Seiten des Großsegels, der Genuas und des Spinnakers angebracht

sein.

b) Sie müssen gemäß der ISAF- Regattaregel 25 plziert werden.

c) Die Nummern (und falls nationale Buchstaben genutzt werden) sollen folgende minimale

Abmessungen haben:

Höhe 300 mm (12")

Breite 200 mm. (8")

Dicke 45 mm (1-3/4")

Raum zwischen benachbarten Buchstaben und Nummern: 60 mm (2-3/8")

8.8 EMBLEM

a) Das "Shark"-Emblem muß über der Segelnummer auf beiden Seiten des Großsegels angebracht

sein.

b) Der Umriß des Emblems soll aussehen wie in Anhang III, Fig. 3 dargestellt.

c) Die minimale Gesamtlänge muß 812 mm (32") betragen.

9. WETTFAHRTREGELN

9.1 ALLGEMEINES

Verbindlich für alle Wettfahrten unter SHARK 24 als Einheitsklasse sind die Regeln und

Vorschriften der internationalen SHARK Klassenvereinigung (ISCA), sowie die Bestimmungen

der ISAF gemäß der Anwendung und Auslegung der Letzteren durch das Land in dem die

Wettfahrten ausgetragen werden.

9.2 BESATZUNG

a) Die Minimalbesatzung für Wettfahrten, die von der ISCA und der NSCA ausgetragen werden,

beträgt drei (3) Mitglieder.

b) Der Austausch von Mitgliedern der Besatzung während einer Wettfahrtserie darf nur

erfolgen unter Einwilligung der Wettfahrtleitung und / oder des Wettfahrtleiters und

dürfen nur vorgenommen werden aufgrund von Krankheit oder anderer nicht abwendbarer

Ursachen.

9.3 ERFORDERLICHE AUSTRÜSTUNG

a) Während der Wettfahrten müssen alle SHARK 24 folgende Ausrüstung an Bord haben:

i) Einen Anker von mindesten 5,5 kg (12 lbs.) Gewicht. Der Anker muß an einer Trosse

von mindestens 30 m Länge (100`) angeschäkelt sein, welche aus 12,5 mm (1/2")

starkem Manilahanf oder 9,5 mm (3/8") starkem Nylon bzw. Polypropylen oder äquivalentem Material besteht.

ii) Zwei Paddel oder Riemen von je mindestens 1220 mm (4') Länge.

iii) Drei Kojen und drei Matratzen oder Matratzensätze mit einer Gesamtlänge von mindestens 1830 mm (6') und 610 mm (2') minimaler Breite oder einer entsprechenden Fläche und einer minimalen Dicke von 50 mm (2") und hergestellt aus Schaumstoff und überzogen mit Vinylstoff oder einem anderen Material.

iv) Eine Kühlbox.

v) Eine geprüfte Schwimmweste oder eine andere geprüfte Schwimmhilfe für jedes Besatzungsmitglied.

vi) Andere Ausrüstung gemäß den örtlichen Vorschriften.

9.4 MOTOR UND TREIBSTOFFTANK

a) Ein Motor und Treibstofftank müssen während der Wettfahrt in der Backskiste untergebracht

sein.

b) Falls das Gewicht von Motor und leerem Tank zusammen weniger als 27 kg (60 lbs) beträgt,

muß ein Ergänzungsgewicht in der Backskiste mitgeführt werden. Das Ausgleichsgewicht muß

unauslöschlich eine Angabe über sein Gewicht tragen. Das Ausgleichsgewicht kann aus

Metall, Beton oder ähnlichem festen Material bestehen, darf aber kein Gebrauchsgegenstand

sein (wie z.B. Anker, Lotblei oder Werkzeug).

c) Das Ausgleichsgewicht muß auf dem Meßbrief eingetragen sein.

9.5 ACHTERLICHE ABDECKUNG

Der Backskistendeckel und die Abdeckung für die Motornische müssen während der Wettfahrt

an ihrem ordnungsgemäßen Platz gefahren werden.

9.6 SEGEL

a) Zu keiner Zeit während einer Wettfahrt, welche nach diesen Regeln durchgeführt wird, darf

eine SHARK 24 mehr als ein Großsegel, eine Fock, zwei Genuas und zwei Spinnaker

mitführen.

b) Gestützt auf vorgängige schriftliche Ankündigung durch den zuständigen Veranstalter, kann

die folgende Regel für eine Regatta (Wettfahrtserie oder einzelne Wettfahrt) gewählt

werden:

"Eine Yacht muß wie erforderlich für diesen Anlaß (Wettfahrtserie, Regatta, Wettfahrt) ein Segelinventar registrieren und/oder vermessen lassen, welches ein Großsegel, eine Fock, zwei Genuas und zwei Spinnaker nicht übersteigt. Diese Segel müssen vom Veranstalter deutlich gekennzeichnet werden. Jede Yacht, welche während der Wettfahrt irgend ein nicht dermaßen gekennzeichnetes Segel an Bord mitführt, wird disqualifiziert."

c) Wenn nicht die Erlaubnis der Wettfahrtleitung oder des Wettfahrtgerichtes vorliegt, dürfen nur Segel benutzt werden, die die registrierten Segelnummern der Yacht tragen.

d) Eine Rollfockanlage ist erlaubt, darf aber nur entweder ganz eingerollt oder voll ausgerollt benützt werden. Rollreffanlagen sind nicht erlaubt.

e) Die Vorsegel dürfen nur gefahren werden, wenn alle Stagreiter am Vorstag und der Hals am Bugbeschlag befestigt sind.

Bei Verwendung eines Fockroller muß die Trommel über Deck montiert sein.

ISCA Beschluß 1.März 1993

9.7 MASTFUSS

Die Stellung des Mastfußes darf während der Wettfahrt nicht verändert werden.

9.8 DAS RUDER

Das Ruder darf während einer Wettfahrt, einer Regatta oder einer Wettfahrtserie ohne die Erlaubnis der Wettfahrleitung oder des Wettfahrtgerichts nicht gewechselt werden.

9.9 MAST UND BAUMMARKEN

Während einer Wettfahrt darf der Kopf des Großsegels nicht über den unteren Rand der oberen Mastmarkierung hinausgehen, das Schothorn des Großsegels darf den inneren Rand der

Baummarke nicht überragen und die Oberseite des Baums darf nicht höher liegen als die Oberkante der unteren Mastmarkierung.

9.10 AUSREITEINRICHTUNGEN

Ausreiteinrichtungen außerhalb des Schandecks zum Zweck der Abstützung von Besatzung oder

Gegengewichten sind nicht erlaubt. Außer der Standardausrüstung in üblicher Lage (z.B.

Handreling, Wanten, Schoten, die für den normalen Trimm der gesetzten Segel benützt werden) sind keine weiteren Ausreithilfen erlaubt.

Offizielle Zeichnungen

INTERPRETATIONEN UND AUSNAHMEN VON DEN ALLGEMEINEN KLASSENREGELN UND SPEZIFIKATIONEN

ABSCHNITT 2.3 - KONSTRUKTEURE UND EIGNER

Es gibt nur einen kleinen Spielraum oder eine Rechtfertigung für den ISCA Vorstand, wenn er bestimmte Veränderungen im Innern des Bootes zulassen will, es sei denn daß die Boote offensichtlich übergewichtig sind. Wenn ein Veränderungsgesuch vorliegt, muß der Vorstand das angegebene Gewicht des Bootes prüfen. Als Richtlinie kann gelten: wenn das Bootsgewicht 2% über dem Minimum liegt, werden bestimmte kleine Veränderungen genehmigt.

Dabei ist davon auszugehen, daß diese Veränderungen geringen Einfluß haben auf das Aussehen und die Funktion des Inneren. Sie sind nicht erlaubt im Zusammenhang mit Ausgleichsgewichten.

STELLEN DES GESUCHS

Jeder Eigner eines Bootes, das offiziell mehr als 2% über dem Minimalgewicht (2100 lbs) liegend vermessen wurde, kann um eine Genehmigung für eine Gewichtsreduzierung bitten.

Diese Prozedur läuft wie folgt:

1. Der Eigner legt ein Gesuch vor in dem er an den nationalen Vermesser und den ISCA-Spezifikationsausschuß schreibt und das offizielle Gewicht angibt.
2. Der Spezifikationsausschuß gibt ein schriftliches Urteil heraus.
3. Der Eigner nimmt bestimmte Änderung(en) vor in Absprache mit dem offiziellen Klassenvermesser, das Boot wird inspiziert und neu gewogen. Korrekturgewichte sind nicht erlaubt.
4. Eine entsprechende Notiz wird in dem offiziellen Vermessungszertifikat gemacht.

2. ABSCHNITT 6.2 c) - COCKPITLENZER

SHARKS von "Shark Shoppe" mit Baunummern über 1456 haben Rumpflenzer anstelle von Spiegellenzern.

Von dieser Ausnahme abgesehen, muß der Sitz und die Abmessungen der Cockpitlenzer so bleiben wie sie gebaut wurden.

3. ABSCHNITT 6.2 e) - DECK/ KONTROLLINIEN

Da, wo original die Genuaschotführung durch das hölzerne Süll geht (Zentralwingsystem),

kann das akzeptiert werden.

4. ABSCHNITT 7.5) - WANTENSPANNER

Wo der original gelieferte Mast, mit den wie folgt, dimensionierten Wantenspannern
ausgestaltet wurde, kann dies akzeptiert werden:

Oberwanten 60 mm (1/4")

Unterwanten 50 mm (3/16")

5. NOTIZ 1b) - INNENLAUFENDE FALLEN

Die wenigen Boote, die 1963 gebaut wurden und mit innenlaufenden Fallen ausgerüstet
wurden, können akzeptiert werden.

(In Europa sind innenlaufende Fallen erlaubt.)

13 März 1988

1. März 1993

23. August 2000