CONSTITUTION, REGELN UND SPEZIFIKATIONEN
der
INTERNATIONALEN SHARK KLASSENVEREINIGUNG

Inhalt	Seiten	Datum der Änderung
CONSTITUTION (SATZUNG)	4 – 10	April 2010
ANHANG I Meisterschaftsregeln	11 –14	April 2010
ANHANG II Allgemeine Klassenregeln und Spezifikationen	15 – 29	April 2010
ANHANG III Offizielle Abbildungen	30 – 31	April 2010
ANHANG IV Interpretation und Befreiungen	32 -- 33	April 2010

ÜBERARBEITUNGEN

ÜBERAR-BEITUNG	DATUM DER ÜBERARBEITUNG	BESCHREIBUNG
#0	Mai 15, 1977	Ratifiziert bei ISCA General Meeting, August 1976, Buffalo Canoe Club.
#1	Juli 15, 1979	Fehlende Abstimmung - nicht zugestimmt.
#2	April 15, 1982	Zustimmung mittels Briefwahl.
#3	Juni 17,1984	Zustimmung mittels Briefwahl.
#4	März 10, 1988	Zustimmung mittels Briefwahl.
#5	April 1, 1992	Ruder und innenliegende Fallen
#6	Juni, 1993	150% Genua und Vorsegelrolleinrichtung
#7	Mai, 1995	Nordamerikanisches Bootsgewicht und Vorsegelliek
#8	April 15, 2010	Elektronische Post, Anpassung des Regelwerks an ISAF-Bestimmungen u. a. Änderungen, Zustimmung mittels Briefwahl

CONSTITUTION (SATZUNG) der INTERNATIONALEN SHARK KLASSENVEREINIGUNG

1. BEZEICHNUNG

Die volle Bezeichnung der Vereinigung lautet “INTERNATIONAL SHARK CLASS ASSOCIATION” (ISCA) [Internationale Shark Klassenvereinigung].

2. EMBLEM

Als Emblem dient das Shark Symbol, wie es auf dem Shark Segelplan verwendet wird.

3. ZWECK

Zweck der Vereinigung ist es, die Interessen der Shark Klasse weltweit durch folgende Aktivitäten zu unterstützen und zu fördern:

a) Beibehalten der einheitlichen Konstruktion der SHARK 24;
b) Koordinieren und Verwalten der Angelegenheiten und Regeln der Klasse;
c) Abgeben von Empfehlungen über die Überwachung der lizenzierten Erzeuger;
d) Fördern und Koordinieren von nationalen und internationalen Wettfahrten und Fahrtensegeln in der Klasse;
e) Bereitstellen von relevanten Informationen für die Mitglieder der Klassenvereinigungen.

4. BEZEICHNUNGEN UND DEFINITIONEN

In vorliegenden Bestimmungen gelten folgende Definitionen:

a) Die “Vereinigung” ist die INTERNATIONAL SHARK CLASS ASSOCIATION (ISCA) [INTERNATIONALE SHARK KLASSENVEREINIGUNG].
b) Eine “Nationale Vereinigung” ist die nationale Shark Klassenvereinigung.
c) Die “Nationale Instanz” bezieht sich auf die offiziell anerkannte Instanz, die den Segelsport in einem Land auf nationaler Ebene kontrolliert und organisiert.
d) Das “Komitee” bezieht sich auf den Ausschuss der “Vereinigung”, der sich aus ordnungsgemäß gewählten oder ernannten Mitgliedern zusammensetzt.
e) Die “Regeln der Klassenvereinigung” sind jene Regeln, denen die Arbeit der Klassenvereinigung unterliegt.
f) Das “Klassenmitgliederregister” ist das Register der Klassenmitglieder, das wie nachstehend zu führen ist.
g) Die “Klasse” bezieht sich auf die Klasse von Segelbooten, die von George Hinterhoeller entworfen, gemäß seinen Plänen und Spezifikationen gebaut wurde, und unter dem Namen “SHARK 24” bekannt ist.
h) Die “Klassenregeln” sind jene Regeln, die sich auf Maße, Konstruktion, Spezifikationen und Wettfahrten beziehen. Sie bilden die Anhänge zu den Regeln der Vereinigung und bestimmen den Bau jeder SHARK 24 und deren Eintragung als anerkanntes Boot innerhalb der Klasse für Wettfahrtszwecke.
i) Das “Klassenregister” bezeichnet die Auflistung der SHARK 24 Boote und deren Eigner. und ist wie nachstehend zu führen.
j) Das “Formenregister” ist jenes Register, nach dem die Formen und Kielformen offiziell vermessen, genehmigt und nummeriert werden, von denen die Produktion von SHARK 24ern aus GFK durch die ISCA genehmigt wird.

k) Das “Register der Hersteller” beinhaltet jene registrierten Hersteller, die bei der Vereinigung oder dem Inhaber des Urheberschutzes um die Genehmigung angesucht haben, den Rumpf, das Deck und GFK Formen für die SHARK 24 zu bauen, und die dies aufgrund der offiziell genehmigten und nummerierten Formen für den Bau von SHARK 24ern aus GFK und von Kielen für SHARK 24er durchführen dürfen.
l) Die “Registrierungsnummer” ist die "Segelnummer", die dem Boot zugewiesen wurde.
m) Das “Vermessungszertifikat” [Messbrief] ist ein auszugebendes, zu ratifizierendes und zu genehmigendes Zertifikat, das folgende Angaben zu beinhalten hat:
i) Die Registrierungsnummer und den Eigentümer einer SHARK 24, deren Nettogewicht ermittelt wurde.
ii) Die Bescheinigung, dass diese SHARK 24 ursprünglich den Klassenbestimmungen über den Abschluss des Baues und sonstigen in den Klassenbestimmungen festgelegten Einzelheiten entspricht.

n) Ein "Gültiges Messzertifikat" bedeutet:
i) Die Angaben über den Eigner sind aktuell und im Klassenregister eingetragen.
ii) Jegliche Zusatzvermerke, die aufgrund der Klassenbestimmungen erforderlich sind, wurden ordnungsgemäß eingetragen.
o) “Flotte” ist die Bezeichnung für fünf oder mehr registrierte SHARK 24, die sich normalerweise genug nahe aneinander befinden, um regelmäßige Wettfahrten zu ermöglichen, oder beim Fahrtensegeln zusammenzuarbeiten.
p) “Eigner” und “Miteigner” sind Personen, Gesellschaften oder Vereinigungen, die in einem Zertifikat als Eigner oder Miteigner einer SHARK 24 eingetragen sind.
q) “Inhaber von Urheberrechten” sind Personen oder Gesellschaften, die derzeit im Besitz von Urheberrechten an den Konstruktionsplänen und Spezifikationen der SHARK 24 sind.
r) “Lizenznehmer” sind Personen oder Gesellschaften, die gemäß dem Urheberrecht derzeit im Besitz einer Lizenz zum Bau einer SHARK 24 sind.

5. MITGLIEDSCHAFT UND WAHLRECHT

a) Folgende Arten der Mitgliedschaft werden anerkannt:
i) Vollmitglied
ii) Anschlussmitglied
iii) Ehrenmitglied
b) "Vollmitglied" darf eine Person sein, die die durch die nationale Klassenvereinigung vorgeschriebene jährliche Mitgliedsgebühr bezahlt hat, Mitglied der nationalen Klassenvereinigung ist, oder, in einem Land ohne Klassenvereinigung, auch ein einzelner Eigner einer SHARK 24.(Was auf die unmittelbare Familie wie Ehepartner oder Lebensgefährten sowie Kinder erweitert ist). Im Falle von mehreren Miteignern darf einer von ihnen, sollte eine SHARK.24 im Besitze einer Gesellschaft oder Vereinigung sein, ein nominierter Vertreter, Vollmitglied sein.
c) “Anschlussmitglied” darf eine Person sein, die die durch die nationale Klassenvereinigung vorgeschriebene jährliche Mitgliedsgebühr bezahlt hat, Anschlussmitglied der nationalen Klassenvereinigung ist, und Einzelperson oder Klubmitglied ist, das Interesse an der Shark Klasse hat.
d) “Ehrenmitglied” ist jede Person, die Interesse an der Klassenvereinigung oder an der Klasse hat, und die durch ein Vollmitglied vorgeschlagen wurde, wobei der Vorschlag zumindest von einem Mitglied dieses Komitees unterstützt worden sein muss, und die durch die Mitglieder der Klassenvereinigung bei irgend einer deren Hauptversammlungen gewählt wurde.
e) Mitglieder haben sich an die Bestimmungen der Klassenvereinigung zu halten.
f) Mitglieder, die als Rudergänger bei Wettfahrten von SHARK 24 fungieren, haben sich an die Bestimmungen der Klassenvereinigung zu halten.
g) Jedem Voll- oder Ehrenmitglied steht bei der Hauptversammlung der Klassenvereinigung eine Stimme zu, wobei diese auch so per Post oder in elektronischer Form abgegeben werden kann, wenn

dies die Verlässlichkeit des Abstimmungssystems nicht in Frage stellt. Anschlussmitglieder sind berechtigt, bei jeder Hauptversammlung anwesend zu sein und zu sprechen, haben aber kein Wahlrecht.

h) Wegen grober Verletzung der Klassenbestimmungen oder unsportlichen Verhaltens, oder wenn sie nach entsprechender Verwarnung absichtlich und nachhaltig Beschlüsse missachten, können Mitglieder vom Komitee bis zu ein Jahr lang gesperrt werden. Vorausgesetzt, dass 75% der bei einer Hauptversammlung der nationalen Klassenvereinigung anwesenden Mitglieder dafür stimmen, kann eine Sperre verlängert werden, oder ein Mitglied dauerhaft ausgeschlossen werden.

6. OFFIZIELLE SPRACHE

Englisch ist die offizielle Sprache der Klassenvereinigung.

7. JÄHRLICHE BEITRÄGE DURCH DIE NATIONALEN KLASSENVEREINIGUNGEN UND GEBÜHREN

a) Die Klassenvereinigung wird durch eine allgemeine Abgabe von den nationalen Klassenvereinigungen in Form eines Prozentsatzes der Einnahmen aus Mitgliedsbeiträgen finanziert. Ist keine nationale Klassenvereinigung vorhanden, werden individuelle Abgaben eingehoben. Der Prozentsatz und die individuellen Abgaben werden alle zwei Jahre durch das Komitee der internationalen Klassenvereinigung festgelegt, und gelten gleich für alle nationalen Klassenvereinigungen und für Einzelmitglieder.

b) Der jährliche Beitrag von den nationalen Klassenvereinigungen und den Einzelmitgliedern wird am ersten Juni fällig.

c) Nationale Klassenvereinigungen oder Einzelmitglieder, die den jährlichen Beitrag nicht innerhalb von zwei Monaten nach dem Fälligkeitsdatum bezahlt haben, laufen Gefahr, durch die Klassenvereinigung nicht mehr anerkannt zu werden, und gemäß diesen Bestimmungen die Privilegien und Vorteile der Mitgliedschaft in dieser Klassenvereinigung zu verlieren, können aber nach Ermessen des Komitees und nach Zahlung der ausständigen Beiträge wieder in die Liste der offiziell anerkannten nationalen Klassenvereinigungen und Einzelmitglieder aufgenommen werden.

d) Der Klassenvereinigung steht eine Gebühr von $100.00 zu, die jeder registrierte Schiffsbauer für jeden gekauften Satz Formen zu entrichten hat. Diese Gebühr ist als separater Posten auf jedem Angebot, Kostenschätzung, Rechnung oder Preisangabe über die Kosten der Formen anzugeben.

e) Der Klassenvereinigung steht eine Baugebühr von 30% der Lizenzgebühr des Konstrukteurs für jede gebaute SHARK 24 zu. Diese Gebühr ist durch den Schiffsbauer spätestens 60 Tage nach Verkauf des Bootes zu entrichten. Als Gegenleistung hat die ISCA:

i) Werften zu kontrollieren, die SHARKs bauen, um die hohe Qualität der Boote zu gewährleisten, und

ii) die Baugebühr bei Zuteilung der Registrierungsnummer in Rechnung zu stellen.

f) Ehrenmitglieder sind von jeglichen Beiträgen oder Gebühren befreit.

8. MANAGEMENT

a) Die Angelegenheiten der Klassenvereinigung werden durch das Komitee wahrgenommen.

b) Das Komitee(Committee) setzt sich folgenderweise zusammen:

Aus den nationalen Präsidenten (oder einem ordnungsgemäßen Vertreter) von jeder Nation mit 12 oder mehr Vollmitgliedern. Diese sind im Komitee voll wahlberechtigt. Die nationalen Präsidenten bestellen den ISCA Präsidenten und den Spezifikationsbeauftragten (techn. Referent) der ISCA, die beide im Komitee voll wahlberechtigt sind. Der ISCA Präsident sucht sich einen Schriftführer und einen Schatzmeister und empfiehlt dem Komitee diesen beiden zuzustimmen.

Der ISCA Spezifikationsbeauftragte sucht sich einen Spezifikationsbeauftragten für Nordamerika und einen Spezifikationsbeauftragten für Europa und empfiehlt dem Komitee diesen beiden zuzustimmen.

Weder der Schatzmeister, der Schriftführer noch die Spezifikationsbeauftragten für Nordamerika und Europa sind im Komitee wahlberechtigt.

c) Kein Mitglied darf im Komitee als bestelltes Mitglied oder als nationales Komiteemitglied länger als drei Jahre dienen, und hat am Ende dieses Zeitraumes zurückzutreten. Nach einer Wartezeit von einem Jahr ist aber eine Wiederwahl möglich, und diese Person darf auch kooptiert werden. Diese Bestimmung findet nur dann Anwendung, wenn ein Ersatzmitglied gewillt ist, im Komitee zu dienen.

d) Freigewordene Stellen im Komitee müssen erst dann nachbesetzt werden, wenn die Gesamtzahl der Komiteemitglieder unter das Minimum von sechs gefallen ist. Komiteemitglieder, die ernannt wurden, um eine freie Stelle nachzubesetzen, haben bis zur nächsten Hauptversammlung im Amt zu bleiben.

e) Bei seiner ersten Sitzung, die unmittelbar nach der Hauptversammlung stattzufinden hat, hat das Komitee:

i) Eines seiner Mitglieder zum Präsidenten, und eines, das den Präsidenten vertritt, wenn dieser nicht verfügbar ist, zum Vizepräsidenten der Vereinigung zu wählen. Diese Personen werden für ein Jahr gewählt.

ii) Einen Ehrensekretär zu wählen, oder einen Sekretär zu ernennen, der das Protokoll aller Sitzungen des Komitees und der Hauptversammlungen, sowie das Register der Vereinigung und das Klassenregister genau zu führen hat. Er ist auch verantwortlich für die Weiterleitung der Entscheidungen des Komitees an die Mitglieder des Komitees und an die nationalen Vereinigungen, sowie, gemäß dem Auftrag durch das Komitee, an Eigner von SHARK 24 und andere interessierte Einzelpersonen oder Gruppen.

iii) Einen Ehrenschatzmeister zu wählen, der für die Geldmittel der Vereinigung zuständig ist, Zahlungen im Auftrag des Komitees leistet, die genaue Finanzgebarung der Vereinigung abwickelt, und bei jeder Hauptversammlung einen jährlichen Finanzbericht vorlegt. Der Sekretär oder der Ehrensekretär können die Funktion des Schatzmeisters wahrnehmen.

iv) Einen Finanzprüfer zu benennen, der den jährlichen Finanzbericht prüft.

v) Einen Unterausschuss für Wettkampfregeln und technische Angelegenheiten [specification Committee] zu wählen, dessen Aufgabe es ist, das Komitee und die Mitglieder der Vereinigung über die Interpretation der Regeln der Vereinigung zu informieren, und Erfordernisse betreffend Änderungen oder Zusätze zu diesen Regeln oder den Klassenregeln zu beraten, sowie Empfehlungen an das Komitee abzugeben.

vi) Zeitpunkt und Ort für die nächste Sitzung des Komitees festzulegen, und den Ehrensekretär anzuweisen, alle Komiteemitglieder über diese Sitzung zu verständigen.

f) Bei Sitzungen des Komitees ist Beschlussfähigkeit gegeben, wenn fünf der gewählten Mitglieder anwesend sind.

g) Dem Komitee steht es zu, bei einer Hauptversammlung den Mitgliedern Empfehlungen, sei es per Post oder auf elektronischem Wege, so zukommen zu lassen, dass diese sie rechtzeitig erhalten, um Änderungen oder Zusätze für die Regeln der Klassenvereinigung bekannt zu geben.

h) Das Komitee ist verantwortlich für die Ernennung offizieller Klassenvermesser und für die Zusammenstellung und Verteilung der Vermessungsformulare, vorausgesetzt, das Komitee übernimmt keine Verantwortung für die Fehler die den Vermessern unterlaufen.

i) Das Komitee hat eine jährliche Weltmeisterschaft für die Klasse auszurichten, und jene nationalen und regionalen Meisterschaften zu koordinieren, die erforderlich sind. Alle Angelegenheiten betreffend die internationalen Meisterschaften sind durch das Komitee in Konsultation mit dem veranstaltenden Klub oder Klubs und/oder der zuständigen nationalen Instanz zu klären.

j) Angesichts der Schwierigkeiten, an Sitzungen eines internationalen Komitees teilzunehmen, hat der Sekretär jedes Komiteemitglied zumindest acht Wochen im Vorhinein über Zeitpunkt, Ort und Tagesordnung jeder Sitzung schriftlich zu informieren. Die Arbeit hat hauptsächlich schriftlich zu erfolgen, wobei die Schriftstücke immer das Sekretariat durchlaufen müssen. Von Komiteemitgliedern, die auf einen schriftlichen Antrag nicht innerhalb von sechs Wochen ab dem Datum des Poststempels oder der Aufgabe als elektronische Verständigung reagieren, wird angenommen dass sie diesem Antrag zustimmen. Sämtliche Schriftstücke an Länder außerhalb des Landes, in dem sich das Sekretariat befindet, sind per Post oder auf elektronischem Wege so abzusenden, dass man einigermaßen sicher sein kann, dass sie das Mitglied auch erreichen.

k) Die Annahme eines Zertifikates durch den Eigner oder durch den Miteigner bedeutet, dass sich diese Personen dem Schiedsspruch der Vereinigung oder des Komitees in jeglicher Angelegenheit hinsichtlich der Klassenbestimmungen unterwerfen.
l) Jedes Mitglied des Komitees kann wegen absichtlicher Handlungen oder Unterlassungen aus dem Komitee ausgeschlossen werden, wenn diese der Vereinigung, der Klasse oder einem der Mitglieder zum Schaden gereichen. Ein Ausschluss dieser Art erfordert die Stimmen von mindestens 75% der im Komitee verbleibenden Mitglieder.

9. ZUSTÄNDIGKEIT DES KOMITEES

Gemäß den vorliegenden Bestimmungen und insbesondere dem Zweck der Vereinigung, der in Punkt 3 angeführt ist, ist das allgemeine Komitee zuständig für alle Management- und Verwaltungsfunktionen. Die Durchführung von Zahlungen und der Empfang von Geldern bedarf der Unterfertigung durch den vom Komitee ernannten Schatzmeister oder dessen Stellvertreter, um effektiv zu werden. Zahlungen oder der Empfang von Geldern über $ 200.00 benötigen die Unterschrift des Präsidenten und des Sekretärs oder Schatzmeisters.

10. DURCHFÜHRUNG VON TREFFEN DER VEREINIGUNG

a) Die jährliche Hauptversammlung der Vereinigung ist anlässlich der Weltmeisterschaft oder einer größeren Regatta der Klasse durchzuführen; sie kann auch anderswo stattfinden, wenn das Komitee dies als für die Mehrheit der Mitglieder der Vereinigung als am vorteilhaftesten befindet. Das genaue Datum, die Zeit und der Ort werden nach Ermessen des Komitees festgelegt.
b) Der Präsident oder der Klassensekretär haben eine Sonderhauptversammlung einzuberufen, wenn darum schriftlich mit der Unterschrift von zumindest fünfzig Vollmitgliedern der Vereinigung beim Klassensekretär angesucht wurde.
c) Zu jeder Hauptversammlung hat die Einberufung per Post oder auf elektronischem Wege zumindest 60 Tage im Vorhinein so zu erfolgen, dass zu erwarten ist, dass das Mitglied diese auch erhält.
d) Bei jeder Hauptversammlung oder Komiteesitzung erfordern Entscheidungen, so sie sich nicht auf die Regeln der ISCA und oder deren Anhänge einschließlich der Bestimmungen über die Vermessung beziehen, der [einfachen] Mehrheit. Die Abstimmung erfolgt durch Heben der Hand, außer zumindest drei der anwesenden Vollmitglieder verlangen eine Abzählung der Stimmen. Bei jeder Sitzung hat der Präsident die entscheidende Stimme [bei Stimmengleichheit]. Es obliegt dem Sekretariat, alle nationalen Vereinigungen, oder, bei Komiteesitzungen, alle Komiteemitglieder, von den Ergebnissen zu informieren. Als Ersatz für die Abstimmung bei einer Sitzung kann die Abstimmung auch per Post oder auf elektronischem Wege erfolgen, vorausgesetzt, es ist anzunehmen, dass die Sicherheit des Abstimmungsvorganges gewahrt bleibt. Alle Antworten müssen beim Sekretariat innerhalb von vier Wochen ab dem Datum der Aussendung der Abstimmungsunterlagen einlangen. Im Falle einer elektronischen Abstimmung müssen die Mitglieder zumindest vier Wochen Zeit haben, um ihre Stimme abzugeben.
e) Bei jeder Hauptversammlung der Vereinigung müssen zumindest fünfzehn Vollmitglieder anwesend sein, um beschlussfähig zu sein.
f) Bei jeder Hauptversammlung der Vereinigung erfordert eine Entscheidung über Änderungen oder Ergänzungen der ISCA Regeln und/oder deren Anhänge, einschließlich der Klassenbestimmungen, eine Zweidrittelmehrheit, wobei alle Mitglieder von den vorgeschlagenen Änderungen und deren Auswirkungen zumindest sechzig Tage vor der Sitzung informiert worden sein müssen. Jede diese Änderung oder Ergänzung erfordert die Ratifizierung durch das Komitee, die als gegeben anzunehmen ist, wenn nicht innerhalb von drei Monaten nach dem Datum der Hauptversammlung eine andere Ankündigung erfolgt.

11. KONTEN

a) Das Komitee hat wahrheitsgemäße Konten führen zu lassen, die genauen Aufschluss geben über:
i) Sämtliche Gelder, Besitztümer und Verbindlichkeiten der Vereinigung.
ii) Sämtliche Gelder, die die Vereinigung eingenommen und ausgegeben hat, sowie die Angelegenheiten, aufgrund derer diese Einnahmen und Ausgaben erfolgen.
iii) Sämtliche Verkäufe und Käufe von Gütern, die durch die Vereinigung erfolgten.
b) Das Komitee hat für die jährliche Hauptversammlung einen jährlichen Finanzbericht erstellen zu lassen und den Mitgliedern vorzulegen
.c) Eine Ausfertigung des jährlichen Finanzberichtes, der ordnungsgemäß überprüft wurde, und der den Mitgliedern in der Hauptversammlung vorgelegt werden soll, muss zumindest dreißig Tage vor dieser Hauptversammlung an jede nationale Vereinigung gesendet werden.

12. SCHUTZ DER "EINHEITSKLASSE" UND AUSGABE VON ZERTIFIKATEN

a) Die weltweit einheitliche Bauart der SHARK 24 und die Qualität dieser Boote wird durch die Begrenzung der Baurechte auf ausgewählte Werften in jedem Land gewährleistet, aus dem ein Ansuchen an die Klassenvereinigung oder den Inhaber des Urheberrechtes erfolgt. Die Anzahl der Werften kann in jedem Land verschieden sein. Wo jedoch ein Landstrich durch eine Werft ausreichend versorgt wird, werden üblicherweise keiner anderen Werft Baurechte erteilt, oder der Zugriff auf Formen für GFK [Rümpfe] genehmigt. Baulizenzen werden jährlich überprüft und können auch entzogen werden. Alle Ansuchen um Baulizenzen sind an die Vereinigung zu richten, die diese an die nationale Instanz des entsprechenden Landes weiterleitet, und diese ersucht, sie über die geeignetsten Werften zu informieren, deren Geschäftsräume und Produktionseinrichtungen dann durch den Inhaber des Urheberrechtes und einen Vertreter der Vereinigung überprüft werden. Die Überprüfung hat auf Kosten der Werft zu erfolgen. Wenn diese Inspektion erfolgreich ist, und sowohl der Inhaber des Urheberrechtes als auch die Vereinigung zustimmen, wird der Inhaber des Urheberrechtes ersucht, der Werft gemäß den zwischen der Vereinigung und dem Inhaber des Urheberrechtes vereinbarten Bedingungen eine Lizenz zur Erzeugung von SHARK 24 zu erteilen, die den Bestimmungen über die offiziellen Pläne, Spezifikationen und Maße entsprechen.
b) Kein Boot darf in das Klassenregister als SHARK 24 eingetragen werden, oder für ein Zertifikat als SHARK 24 infrage kommen, dessen Formen für Rumpf, Deck, und andere Komponenten nicht durch eine Werft gebaut wurden, die durch die Vereinigung oder den Inhaber des Urheberrechtes genehmigt wurde, und im Werftregister der Vereinigung aufscheint.
c) Kein GFK Boot darf in das Klassenregister als SHARK 24 eingetragen werden oder ist berechtigt, als SHARK 24 zertifiziert zu werden, wenn es nicht nach den offiziellen Plänen und Spezifikationen aus offiziell vermessenen, genehmigten und nummerierten Formen gebaut wurde, die mit Genehmigung des Inhabers des Urheberrechtes und der Vereinigung gefertigt wurden, und im Register der Formen eingetragen sind.
d) Die Vereinigung hat mit dem Inhaber des Urheberrechtes und der nationalen Instanz bei der Zuteilung und Ausgabe von Klassenseriennummern für SHARK 24, wie sie gebaut werden, sowie bei der Führung des Klassenregisters und des Registers der Werften und der Formen zusammenzuarbeiten.
e) Vermessungszertifikate sollen von der nationalen Segelinstanz erhältlich sein; sie kann diese Befugnis auf die nationale Vereinigung übertragen, wenn diese ein Vermessungsformblatt, das ordnungsgemäß von einem nationalen Vermesser oder einem offiziellen Klassen- oder Klubvermesser erstellt wurde, vorweist, das zeigt, dass das Boot den Erfordernissen der Shark Vermessungsregeln entspricht.
f) Vermessungszertifikate bleiben nur solange gültig, als das Boot den Vermessungsbestimmungen entspricht.
g) Nur Segel mit dem offiziellen ISCA Kennzeichen [label] werden als legal anerkannt. Segelkennzeichen können von ISCA erworben werden. Der Segelmacher hat zu bestätigen, dass

jedes Segel mit den Spezifikationen dieses Kennzeichens übereinstimmt. ISCA und die nationalen Vereinigungen behalten sich das Recht vor, alle Segel jederzeit zu vermessen, und können einem Segelmacher verbieten, das Kennzeichen zu erwerben, wenn sich herausstellt, dass seine Segel nicht den Klassenspezifikationen entsprechen. Labels dürfen nicht von einem Segel auf ein anderes transferiert werden.

h) Die Werft ist für die Gültigkeit der für neu gebaute Boote ausgegebenen Vermessungszertifikate verantwortlich.

i) Der Eigner ist für die weitere Gültigkeit von Zertifikaten verantwortlich. Bei Eigentumsübertragung obliegt es dem neuen Eigner, die entsprechenden Eintragungen in seinem Zertifikat vornehmen zu lassen, oder, je nach Erfordernis des Landes, das das Zertifikat ausgibt, dieses neu ausstellen zu lassen

ENDE DER SATZUNG (Constitution)

ANHANG I

MEISTERSCHAFTSREGELN

1. ALLGEMEINES

Die International Shark Class Association trägt die Gesamtverantwortung für die Organisation von Weltmeisterschaften und Kontinentalmeisterschaften in Zusammenarbeit mit den nationalen Shark Klassenvereinigungen und den nationalen Jachtinstanzen [Segelverbänden] der verschiedenen Länder. Diese Segelveranstaltungen werden unter folgenden allgemeinen Regeln abgehalten:

2. BEDINGUNGEN

Alle Meisterschaftsbewerbe finden gemäß den jeweils geltenden Wettfahrtregeln für Segelboote der ISAF (International Sailing Association Federation) und aller Ergänzungen durch die nationalen Segelinstanzen, sowie gemäß den Regeln der International Shark Class Association statt, außer wo besonders angeführte Segelanweisungen gelten.

3. HÄUFIGKEIT DER MEISTERSCHAFTEN

a) Weltmeisterschaften werden jährlich abgehalten.

b). Meisterschaften für Kontinente dürfen jährlich abgehalten werden, dürfen aber nicht zur gleichen Zeit und am gleichen Ort wie die Weltmeisterschaften abgehalten werden, wenn diese Veranstaltung am betreffenden Kontinent stattfindet.

4. FLOTTENGRÖSSE BEI MEISTERSCHAFTEN

a) Bei Weltmeisterschaften, und unabhängig von Teilnahmebeschränkungen oder Qualifikationen, dürfen zumindest vier Boote pro Land und der vorherige Weltmeister automatisch teilnehmen. Das ISCA Komitee darf die Minimalzahl der Teilnehmer aus jedem Land nach eigenem Gutdünken erhöhen.

b) Die Zuteilung von Booten aus jenem Land, das die Meisterschaft ausrichtet, darf verdoppelt werden.

c) Bei Kontinentalmeisterschaften ist die Zahl der zur Meisterschaft zugelassenen Boote nicht beschränkt, außer das ISCA Komitee erlässt eine spezielle Beschränkung.

5. QUALIFIKATION FÜR DIE TEILNAHME

a) Ein Repräsentant eines Landes, der an Weltmeisterschaften teilnimmt, muss Staatsbürger dieses Landes sein und auf Treu und Glauben Mitglied eines Yachtklubs dieses Landes sein.

b) Steuermänner oder Skipper bei Weltmeisterschaften, Kontinentalmeisterschaften, und nationalen Meisterschaften müssen Vollmitglieder der ISCA sein.

6. ZULASSUNG VON BOOTEN AN MEISTERSCHAFTSREGATTEN

Alle Boote, die bei Weltmeisterschaften, Kontinentalmeisterschaften, und nationalen Meisterschaften, oder sanktionierten Regatten (Schwerpunkt- Ranglistenregatten) genannt werden, müssen den Bestimmungen und Regeln der International Shark Class entsprechen und über ein gültiges Vermessungszertifikat verfügen. Das Vermessungskomitee ist berechtigt, alle Boote, Segeln, etc. ganz oder teilweise neu vermessen zu lassen. Werden Abweichungen von den Regeln festgestellt, ist das Boot nicht berechtigt, an SHARK 24 Wettfahrten teilzunehmen, bis eine weitere offizielle Vermessung zur Zufriedenheit des Spezifikationscommittees abgeschlossen wurde.

7. ANZAHL DER WETTFAHRTEN BEI MEISTERSCHAFTEN

a) i) Bei den Weltmeisterschaften ist die Anzahl der Wettfahrten mit mindestens vier (4) und höchstens zehn (10) festgelegt.
ii) Vier Wettfahrten stellen eine Meisterschaft dar.
iii) Eine Langstreckenwettfahrt ist vorzusehen, sobald vier oder mehr Wettfahrten gesegelt wurden, vorausgesetzt, dass die Langstreckenwettfahrt nicht am letzten Tag, der für die Bewerbe vorgesehen ist, stattfindet.

b) An einem Tag dürfen höchstens drei Wettfahrten abgehalten werden; am Tage der Langstreckenwettfahrt darf keine [weitere] Regatta abgehalten werden.

c) Bei Kontinentalmeisterschaften müssen zumindest vier Wettfahrten zu segeln sein.

d) Bei nationalen Meisterschaften wird empfohlen, zumindest vier Wettfahrten abzuhalten, aber der nationale Verband oder die nationale Jachtinstanz können diese Zahl nach eigenem Gutdünken reduzieren.

8. WERTUNGSSYSTEM

a) Bei Weltmeisterschaften ist das “low-point scoring system” zu verwenden. Jeder Teilnehmer darf eine beliebige Wettfahrt, auch die Langstreckenwettfahrt, aus seiner Endabrechnung herausnehmen, ausgenommen es wurden nur vier Wettfahrten beendet - dann zählen alle. Wenn weniger als vier Wettfahrten beendet wurden, ist die Meisterschaft null und nichtig.

b) Bei Kontinentalmeisterschaften ist das “low-point scoring system” zu verwenden. Jeder Teilnehmer hat eine Wettfahrt aus seiner Endabrechnung herauszunehmen, außer es wurden nur drei Rennen beendet, dann da zählen alle drei. Wenn weniger als drei Wettfahrten beendet wurden, ist die Meisterschaft null und nichtig.

c) Bei nationalen Meisterschaften kann die nationale Shark Klassengemeinschaft das Auswertungssystem festlegen, aber es wird empfohlen, das “low-point scoring system” zu verwenden.

9. KURSE

a) Es steht sowohl den Organisatoren, als auch dem ISCA Komitee frei, die Kurse „luv lee“ mit einer Wendemarke und einem Tor in Lee zu setzen, einen herkömmlichen Dreieckskurs in olympischer Manier abzustecken, oder einen anderen Kurs zu wählen, der üblicherweise für ISAF Weltmeisterschaften Anwendung findet.

b) Wie angeführt, soll eine der Wettfahrten bei der Weltmeisterschaft eine Langstreckenwettfahrt sein. Dafür wird eine Länge von zumindest 24 km und höchstens 42 km empfohlen. Es wird auch empfohlen, die Langstreckenwettfahrt mit einem Luvschlag von zumindest 1,6 km zu beginnen.

c) Bei Kontinentalmeisterschaften steht die Kurssetzung der organisierenden Instanz frei.

10. VERKÜRZUNG VON KURSEN

a) Bei Weltmeisterschaften kann der Kurs nach Gutdünken des Rennleiters gemäß ISAF Teil 3 verkürzt werden, wenn der gesamte Kurs nicht in etwa eineinhalb Stunden bewältigt werden kann. Jede Wettfahrt, bei der weniger als 3 Bahnschenkel gefahren wurden, ist ungültig. Diese Bestimmung gilt nicht für Langstreckenwettfahrten, die nicht verkürzt werden können. Eine Langstreckenwettfahrt ist ungültig, wenn das führende Boot den Kurs nicht mit einer minimalen Durchschnittsgeschwindigkeit von 2 Knoten beenden kann.

b) Bei Kontinentalmeisterschaften können die Kurse nach Ermessen des Rennleiters gemäß ISAF Teil 3 verkürzt werden, wenn er der Ansicht ist, dass der gesamte Kurs nicht innerhalb einer angemessenen Zeit beendet werden kann. Jede Wettfahrt, bei der weniger als *drei* Bahnschenkel des Kurses beendet wurden, ist ungültig.

11. STARTLINIEN

Bei Weltmeisterschaften und bei Kontinentalmeisterschaften muss die Startlinie ungefähr im rechten Winkel zum ersten Bahnschenkel des Kurses liegen. Zum Zeitpunkt des ersten Vorbereitungssignales soll der erste Bahnschenkel des Kurses möglichst nahe an Luv liegen.

12. LÄNGE DER STARTLINE

Bei Weltmeisterschaften und bei Kontinentalmeisterschaften muss die Länge der Startlinie zumindest der Gesamtlänge aller teilnehmenden Boote plus 25% entsprechen.

13. ORGANISATION

Die Organisationsaufgaben von sowohl Welt- als auch Kontinentalmeisterschaften sind wie folgt aufzuteilen:

a) Die gastgebende nationale Vereinigung wählt im Einvernehmen mit dem ISCA Komitee rechtzeitig im Vorhinein einen geeigneten Jachtklub aus, der die Veranstaltung durchführt.

b) Das Organisationskomitee wird durch den Jachtklub oder die Jachtvereinigung ernannt, die durch die gastgebende Vereinigung mit der Durchführung der Veranstaltung betraut wurde. Ihm muss zumindest ein Vertreter der gastgebenden Vereinigung angehören. Das Organisationskomitee ist für die allgemeine Durchführung der Meisterschaften einschließlich Sicherheitsmaßnahmen und Regelkonformität verantwortlich. Das Organisationskomitee hat zumindest 6 Monate vor den Meisterschaften vorläufige Ausschreibungen zur Genehmigung durch das ISCA Komitee zu versenden. Der Inhalt dieser Ausschreibungen hat Teil 7 der „Race Organization“ und Anhang M, Ausschreibung und Segelanweisungen der ISAF Regeln zu entsprechen. Das Organisationskomitee hat die Segelanweisungen und die endgültige Ausschreibung dem ISCA Komitee zumindest drei Monate vor der Meisterschaft zur Genehmigung vorzulegen. Der Inhalt dieser Ausschreibungen hat den ISAF Regeln zu entsprechen. Die offizielle Sprache der Segelanweisungen hat Englisch zu sein. Es ist wünschenswert, dass Übersetzungen in die Sprachen der teilnehmenden Rudergänger beigestellt werden. Ist das nicht der Fall, sollten die Segelanweisungen allen teilnehmenden Rudergängern zumindest vier Wochen vor der Veranstaltung zugänglich gemacht werden, damit sie ihre eigenen Übersetzungen machen können. Es ist beabsichtigt, dass alle Entscheidungen hinsichtlich Maße, Protesten, und den vorliegenden Regeln endgültig sind. Das Organisationskomitee hat daher von seiner nationalen Jachtautorität eine spezielle Genehmigung einzuholen, dass die Entscheidungen des Vermessungs- Protest- und Klassenkomitees endgültig sind. Nach den Meisterschaften hat es dem ISCA Komitee einen Bericht über die Anwendung der Wettkampfregeln und allfällige Empfehlungen zu deren Verbesserung vorzulegen.

c) Die Wettfahrtleitung verfügt über Rechte und Pflichten gemäß Teil 3 der ISAF Regeln. Die Wettkampfleitung ist durch das Organisationskomitee zu ernennen. Die Wettkampfleitung sollte jegliche Bemühungen hinsichtlich Teamrennen abwehren.

d) Das Klassenkomitee hat die ISCA bei den Meisterschaften zu vertreten. Jedes teilnehmende Land, das berechtigt ist, im ISCA Komitee vertreten zu sein, hat ein Klassenkomiteemitglied zu ernennen, das Vollmitglied der ISCA sein muss und vorzugsweise auch Mitglied des ISCA Komitees ist. Der Vorsitzende des Klassenkomitees hat ein internationaler Vertreter der Shark Klasse [International Shark Class Officer] zu sein, der durch das ISCA Komitee ernannt wurde, und vorzugsweise der Präsident des ISCA Komitees ist. Die Namen der Angehörigen des Klassenkomitee werden dem Organisationskomitee durch das ISCA Komitee bekannt gegeben. Der Vorsitzende des Klassenkomitees hat mit dem Gastgeberverband und mit dem Organisationskomitee zusammenzuarbeiten, um sicherzustellen, dass ein offizieller Klassenvermesser mit ausreichenden Messgeräten während der ganzen Veranstaltung vorhanden ist. Die Mitglieder des Klassenkomitees haben über alle Angelegenheiten

hinsichtlich der Auslegung der Meisterschafts- und Klassenregeln zu entscheiden, deren englische Fassung im Falle von Unklarheiten gilt. Das Klassenkomitee ist in Verbindung mit dem Organisationskomitee verantwortlich für die Rangliste der Teilnehmer am Ende der Meisterschaften, und seine Entscheidung ist endgültig. Es hat sicherzustellen, dass diese Ergebnisse offiziell verlautbart werden.

e) Das Vermessungskomitee ist durch das „Spezificationscommittee“ zu bestimmen. Ihm hat ein offizieller Klassenvermesser mit ausreichenden Messgeräten anzugehören. Das Vermessungskomitee hat dem ISCA Komitee einen Bericht über seine offiziellen Tätigkeiten und über allfällige Abweichungen von den Klassenregeln, die es festgestellt hat, vorzulegen.

f) Das Protestkomitee (die Jury): Der Vorsitzende und die Angehörigen des Protestkomitees sind durch das Organisationskomitee mit Genehmigung des Klassenkomitees zu wählen. Die Angehörigen des Protestkomitees müssen voll mit den ISAF Wettfahrtregeln Segeln vertraut sein und ihre Ansichten und Entscheidungen müssen unparteiisch sein. Es wird vorgeschlagen, dass sich ein Vertreter der nationalen Jachtinstanz des Gastgeberlandes im Protestkomitee befindet, und dass dieses sich an die allgemeinen Abläufe gemäß den ISAF Wettfahrtregeln – Segeln - hält.

14. PREISE

Bei allen Meisterschaftswettfahrten wird empfohlen, dass der Steuermann und die Mannschaft der ersten zehn Boote im Bewerb Preise zuerkannt bekommen, zumindest jedoch fünf Boote. Die Preise sind für den Punkteendstand zu vergeben. Es wird auch vorgeschlagen, dass der gastgebende Klub oder die gastgebende Vereinigung allen Teilnehmern von Weltmeisterschaften ein Souvenir überreicht.

Die ISCA wird die Bill Metzger Trophy an das Boot mit dem besten Punktestand, resultierend aus der Übungswettfahrt, der Langstreckenwettfahrt und der letzten Wettfahrt, überreichen.

ENDE DER MEISTERSCHAFTSREGELN

ALLGEMEINE KLASSENREGELN UND SPEZIFIKATIONEN

1. ALLGEMEINES

1.1

a) Zweck dieser Regeln ist es, die SHARK 24 als eine "one-design" [Einheitsklasse] Jachtklasse zu erhalten. Die Regeln sind so auszulegen, dass Klassenwettfahrten die Leistung der Mannschaften über die der Jachten stellen sollen.

b) Diese Regeln gelten nicht für SHARK 24, die an offenen Handicap [yardstick] Wettfahrten teilnehmen, außer dort, wo die Leistung der Jacht darauf basiert, dass sie die Bestimmungen dieser Regeln einhält.

1.2

a) Die Regeln und Spezifikationen beziehen sich auf die Pläne der SHARK 24, Linienrisse und Laminatspläne. Diese Zeichnungen und Spezifikationen werden durch den Vorsitzenden des Spezifikationskomitees der International Shark Class Association (ISCA) verwahrt, und bilden die Basis für die Standards für die erfassten Bereiche.

b) Die Linienrisse und Laminatspläne, Spezifikationen und andere grundlegende Konstruktionsdaten sind Eigentum der ISCA und dürfen ohne schriftliche Genehmigung der ISCA nicht vervielfältigt werden.

1.3

a) Die Klassenregeln sind verbindlich.

b) Ein Boot, Rigg, Segel oder Ausrüstung können jederzeit durch einen Klassenvermesser, oder jedes Mitglied des ISCA oder des National Shark Class Association (NSCA) Specifications Committee überprüft werden.

1.4 Unter besonderen Umständen ist das ISCA Specifications Committee mit vorhergehendem Einverständnis des ISCA Committees berechtigt:

a) gemäß Anhang IV Zusätze und Interpretationen dieser Regeln herauszugeben.

b) Dispens für die Verletzung dieser Regeln zu erteilen.

1.5 Die offizielle Sprache der Klassenregeln ist Englisch. Bei Meinungsverschiedenheiten über Auslegungen ist dem englischen Text der Vorzug einzuräumen.

1.6 Die anzuwendenden Gewichte und Maße sind im metrischen System anzugeben.

1.7 Die ISCA, die nationalen SCA's, und der Konstrukteur übernehmen keine Verantwortung hinsichtlich dieser Bestimmungen oder jeglicher Ansprüche, die sich daraus ergeben.

2. WERFTEN UND EIGENTÜMER

2.1 Nur Werften mit einer Lizenz, die durch und im Einvernehmen mit der ISCA erteilt wurde, dürfen 'Shark 24' bauen.

2.2

a) Die Werften sind verantwortlich dafür, dass sie die Boote, Segeln, Riggs und Ausrüstung gemäß den internationalen Shark 24 Regeln liefern.

b) Jegliche Boote, Rümpfe, Segeln, Riggs, oder andere durch sie gelieferte Ausrüstung müssen die Werften auf eigene Kosten reparieren oder ersetzen, wenn diese die Vermessung nicht erfolgreich absolvieren.

2.3 Werften und Eigentümer haben sich mit der ISCA ins Einvernehmen zu setzen, und eine schriftliche Genehmigung einzuholen, bevor sie jedwede Änderung bei der Konstruktion der Boote, Riggs oder anderer Ausrüstungsgegenstände durchführen, die diesen Bestimmungen unterliegen.

2.4 Die Regeln sind so auszulegen, dass eine Änderung oder Modifikation der Originalkonfiguration des Bootes nur dann zulässig ist, wenn sie ausdrücklich durch diese Regeln erlaubt ist. Ohne vorherige Genehmigung durch das Specifications Committee und der vorhergehenden Zustimmung durch das ISCA Committee sind Änderungen unzulässig.

3. REGISTRIERUNG

3.1 DIE ISCA hat ein Register der Segelnummern zu führen, und hat den registrierten Werften Segelnummern zuzuteilen.

3.2 Jeder Rumpf, der von einer registrierten Werft erzeugt wurde, muss mit einer Registrierungsplakette versehen sein, die auf der Vorderseite der hinteren Cockpittrennwand angebracht ist. Die Plakette hat den Namen des Herstellers, das Baujahr, die Segelnummer und die Seriennummer anzugeben.

3.3 Die registrierte Segelnummer hat zur Indentifizierung des Rumpfes, und unabhängig vom Eigner am Boot zu verbleiben.

3.4 Die Eigentümerregistrierung ist durch die zuständige nationale SCA durchzuführen.

4. VERMESSUNG

4.1 Die Shark 24 ist eine "One-design" Klasse. Die Vermessung hat gemäß diesen Bestimmungen zu erfolgen.

4.2

a) Nur anerkannte Klassenvermesser bestellt und bestätigt von der nationalen Klassenvereinigung dürfen ein Boot und sein Rigg, Segel und Ausrüstung vermessen.

b) Ein Vermesser darf ein Boot und sein Rigg, Segel und Ausrüstung nicht vermessen, wenn er es selbst gänzlich oder teilweise besitzt.

4.3 Die Bezahlung der Vermessungsgebühr, wenn anfallend, ist Sache des Eigners.

4.4

a) Alle neuen Boote, Riggs, Segel und Ausrüstungen haben den jeweils gültigen Regeln zu entsprechen.

b) Alte Boote, Riggs, Segel und Ausrüstung müssen entweder den jeweils gültigen Regeln, oder jenen Regeln, die zur Zeit des Baues galten, entsprechen.

c) Sämtliche Änderungen, Austauschteile, Erneuerungen, Restaurierungen oder Modifikationen müssen den gegenwärtig gültigen Regeln entsprechen.

5. ZERTIFIZIERUNG

5.1

a) Nach Empfang eines korrekt ausgefüllten offiziellen Vermessungsformulars und Zahlung der entsprechenden nationalen SCA Vermessungsgebühr, wenn anfallend, hat die betreffende nationale SCA ein offizielles Klassenvermessungszertifikat auszugeben.

b) Das Vermessungsformular ist durch die nationale SCA aufzubewahren.

c) Das Vermessungszertifikat ist nur dann als gültig zu betrachten,wenn:

i) eine gültige Quittung für die Zahlung des Mitgliedsbeitrages angeheftet ist, und

ii) nur für Nordamerika zutreffend an der oberen linken Ecke des Heckspiegels eine gültige Klebeetikette für den Mitgliedsbeitrag angebracht ist.

5.2

a) Eine Eigentumsänderung zieht die Ungültigkeit des Vermessungszertifikates nach sich, erfordert aber keine Neuvermessung.

b) Der neue Eigner muss bei der nationalen SCA um ein neues Zertifikat ansuchen.

5.3 Es ist Sache des Eigners, sicherzustellen, dass das Boot, sein Rigg, Segel und Ausrüstung den Klassenregeln entsprechen.

5.4 Wenn immer Riggs und Ausrüstung (ausgenommen Segel), die diesen Regeln unterliegen, getauscht werden, ist das Boot einer Vermessung zu unterziehen, und dies bei der nationalen SCA zu hinterlegen, andernfalls verliert das Vermessungszertifikat seine Gültigkeit.

5. Das Vermessungszertifikat kann durch die ISCA für ungültig erklärt werden, wenn das Boot oder die Ausrüstung, auf die sich das Zertifikat bezieht, vom Specifications Committee als den Klassenregeln nicht entsprechend beurteilt wird.

6. RUMPF, DECK, KIEL UND RUDER

6.1 Rumpf

a) Alle Rümpfe sind in Formen zu produzieren, die von der Originalform abgenommen wurden, die sich im Eigentum der ISCA befindet.

b) Der Rumpf muss aus Fiberglas gebaut sein (Glasfasermatten, Glasgewebe, Roving und verstärkende Plastikmatte, um den Laminatspezifikationen (siehe 1.2) zu entsprechen. Außerdem sind die Gewichte von Matten und Roving, sowie die Menge des zu verwendenden Harzes festgelegt.

c) Die Dicke des Rumpfes und die Gewichte richten sich nach diesen Laminatvorgaben.

d) Weder Sandwichbauweise, noch ein anderes System, durch das sich Lufteinschlüsse in der benetzten Außenhaut bilden sollen, ist zulässig.

e) Die Gesamtabmessungen des Rumpfes sind folgende:
Gesamtlänge [Lüa]: 7315 mm (24’ 0”) Schiffsbreite [Büa]: 2083 mm (6’ 10”)

f) Vorgesehene Wasserlinienlänge und Tiefgang sind:
Konstruktionswasserlinienlänge: 6095 mm (20’ 0”), Tiefgang: 965 mm (3’ 2”)

6.2 Deck

a) Die Deckeinheit (Kajütaufbau, *Backskistendeckel*, Cockpit, etc.) hat gemäß den Laminatspezifikationen aus geformtem Glasfasermaterial zu bestehen.

b) Das Deck und das Kabinendach dürfen in “Sandwich” Bauweise oder aus “synthetic microballoon construction” bestehen.

c) Die Selbstlenzeinrichtung des Cockpit ist beizubehalten.

d) Die Höhe des hölzernen Cockpitsülls darf nicht geringer sein als die der Standard-Glasfaserform. Bei Booten mit hölzernen Sülls dürfen diese abgeändert werden, damit sie das selbe Profil wie Boote mit Glasfasersülls haben, wie dies bei neueren Sharks der Fall ist.

e) Bedienleinen (Schoten, Leinen, Spannvorrichtungen) dürfen nicht durch das Cockpitsüll, den Rumpf oder das Deck laufen. In Fällen, bei denen die ursprüngliche Anordnung vorsieht, dass die Genuaschoten durch das hölzerne Süll laufen (eine zentrale Winsch), ist dies als akzeptabel zu werten.

6.3 Kiel

a) Der Kiel hat aus Gusseisen zu bestehen, das nicht mehr als 2% Nickel oder andere Legierungsbestandteile enthält. Das Kielgewicht hat 306 kg. +/- 7 kg. (675 +/- 15 lbs.) zu betragen, um Gusstoleranzen zu berücksichtigen.

b) Der Kiel hat den in Anhang III, Fig. 1 angegebenen Maßen zu entsprechen.

c) Die Dicke des Kielsteges oder benannt als flacher Teil an den Vorder- und Hinterkanten darf nicht größer als 22 mm (7/8”) oder kleiner als 16 mm (5/8”) sein. Die Dicke darf über die Länge dieses Abschnittes höchstens um 6 mm (¼”) variieren, d.h. die maximale zulässige Dicke innerhalb dieses Abschnittes ist 28 mm (1 1/8”). *Die* Vorder- und die Hinterkante können sich auf maximal 50 mm verjüngen, gemessen lotrecht zum Gusskörper.

d) Der Kiel muss mit der Hinterkante des Flansches an einem Punkt positioniert sein, der eine Minimalentfernung von 3.295 mm (10’ 9-¾”) und eine Maximalentfernung von 3.325 mm (10’ 11”) vom Spiegel, gemessen entlang der Mittellinie des Rumpfes aufweist. Der Abstand vom Kielschuh zum tiefsten Punkt des Heckspiegels, entlang der Mittellinie hat 2.845 mm +/- 20 mm (12” +/- ¾”) zu betragen. Die Entfernung von diesem Punkt am Kiel zum nähesten Punkt an der Mittellinie des Rumpfes muss 670 mm +/– 15 mm (26- ½”+/–5/8”) betragen.

e) Der Kielflansch muss über seine gesamte Länge mindestens 12 mm (½”) unter die Rumpfoberfläche hinausragen, gemessen 25 mm (1.0”) nach innen von der Kante des Flansches auf der Oberfläche des Rumpfes und im gleichen Winkel wie die Rumpfoberfläche.

f) Die Länge der Ausglättung des Rumpfes vor und hinter dem Kielflansch, wo er den Rumpf berührt, darf 150 mm (6.0”) nicht übersteigen.

g) Die Ausglättung des Rumpfes und die vertikalen Seiten des Flansches dürfen 11 mm (7/16”) konkaven Radius nicht übersteigen, wobei der Radius tangential sowohl zur Oberfläche des Flansche als auch zur Oberfläche des Rumpfes liegt.

6.4A Gewicht - außerhalb von Nordamerika

a) Das Gewicht hat folgendes zu umfassen: Rumpf, Kiel, Ruder und Pinne, 3 innenliegende Kojen und Matratzen (siehe 9.3, a) hinsichtlich der Maße), Ablagen, Beleuchtung mit Batterie, nicht bewegliche Inneneinrichtung, Mast, Baum und das gesamte Rigg, sowohl stehendes, als auch laufendes Gut. Nicht eingeschlossen sind Segel, Motor, Treibstoff und Tank, Werkzeuge, Anker mit Leine, oder andere bewegliche Gegenstände.

b) Dieses Gewicht hat zumindest 953 kg (2100 lbs.) zu betragen.

c) Wenn Ausgleichsgewichte erforderlich sind, um dieses Minimumgewicht (BASIC BOAT WEIGHT) zu erreichen, müssen diese als Metallplatten oder Bleche mitgeführt werden, mit ihrem Gewicht dauerhaft markiert sein, und dauerhaft auf der starren oder beweglichen Ober- oder Unterseite der Kojenoberseite angebracht sein.

d) Die Ausgleichsgewichte sind im Meßzertifikat anzuführen.

6.4B Gewicht - nur Nordamerika

a) BASIC BOAT WEIGHT shall be not less than 953 kg. (2100 lbs) when equipped as follows:

Spars, standing and running rigging, excluding sheets and spinnaker pole
Floor boards.
Hatch boards
Rigid lazarette cover and motor cut out.
Rigid bunk tops including all cut-outs and inserts
Rudder and tiller
Removable Shelving

b) All removable equipment such as floorboards etc. which is on board to determine this BASIC BOAT WEIGHT will be noted on the measurement form and identified in some manner by the measurer. Yachts will be weighed with all other removable equipment offloaded. Permanently installed equipment may be left in place but will be noted on the measurement form. Any such equipment which, in the opinion of the measurer, is installed solely to effect a more favorable weight distribution than corrector weights would allow shall be removed or subtracted from the BASIC BOAT WEIGHT.

c) If corrector weights are required to attain the BASIC BOAT WEIGHT, these shall be in the form of metal plates or sheets, be permanently marked with the weight and shall be fastened in a permanent manner to the topsides or undersides of the bunk tops.

d) The corrector weight shall be indicated on the measurement certificate.

e) ALL UP RACING WEIGHT shall be not less than 2300 lbs when equipped with all items included in the BASIC BOAT WEIGHT, all equipment specified in Rule 9 (Racing Regulations) and any optional equipment required to reach the ALL UP RACING WEIGHT. Personal clothing and consumable stores including water and engine fuel may not be included in the ALL UP RACING WEIGHT.

f) The equipment added to the BASIC BOAT WEIGHT to arrive at the ALL UP RACING WEIGHT is to be normal racing and cruising equipment and not ballast.

g) All equipment comprising the ALL UP RACING WEIGHT of the yacht shall be itemized on the Inventory of Required and Optional Equipment, which shall be carried aboard the yacht and be available for inspection by race authorities.

h) Any owner whose officially measured BASIC BOAT WEIGHT is over 953 kg. (2100 lbs) may apply for WEIGHT RELIEF. This will be considered only:
(i) when no BASIC BOAT WEIGHT corrector weights are being used.
(ii) to the extent by which the BASIC BOAT WEIGHT exceeds 953 kg. (2100 lbs)
This application must be submitted in writing on the prescribed form to the local measurer who will consult with and get the approval of the Chief Measurer. If the Chief Measurer approves, he will certify and sign the application, produce a new measurement certificate and mail these to the owner.

WEIGHT RELIEF will be granted first of all to those items in group A in any order. When these are exhausted, items from group B may be requested in any order. When relief is granted they shall void the need to comply with the applicable section of Rule 9. Racing Regulations.

Group A

Reduce/remove bunk cutouts
Reduce/remove v-berth insert
Reduce number of/remove bunk cushions
Remove forward floorboard (if appropriate)

Install lighter floorboards (if appropriate)
Reduce size of/remove anchor
Reduce/remove internal shelving

Group B

Make Minor enlargements to bunk cutout holes
Make minor internal structural modifications e.g. removing built in cooler etc.
The Chief Measurer will have the discretion to consider other weight reduction methods including the reduction of motor corrector weights in certain cases of grossly overweight boats.

Appendix IV 1, (Section 23, Builders and Owners) shall not apply in North America

6.5 Ruder

a) Das Ruder hat aus vollem Hartholz oder wahlweise aus Glasfaser verstärktem Plastik über einem nicht verpflichtenden Kern zu bestehen. Der Kern muss den aufgebrachten Belastungen standhalten.

b) Das Minimalgewicht einschließlich der Beschläge oder Stifte, aber ohne Pinne und Verlängerung hat 7.7 kg (17 lbs.) zu betragen. Es darf ein Ausgleichsgewicht von höchstens 0,9 kg angebracht werden.

c) Die Dicke des Blattes hat 40 mm +/- 5 mm (1-9/16” +/- 3/16”) zu betragen. Diese Dicke ist zumindest über einen Minimalabstand von 711 mm (2’4”) unter dem Heckspiegel einzuhalten.

d) Die Tiefe des Ruders unter dem tiefsten Punkt des Heckspiegels hat zumindest 813 mm (2’8”) zu betragen.

e) Die Breite des Ruders zwischen dem tiefsten Punkt des Heckspiegels und 711 mm (2’4”) unter dem Heckspiegel darf nicht mehr als 432 mm (17”) und nicht weniger als 178 mm (7”) betragen. Es muss auch an einem Punkt 279 mm (11”) breit sein. Die Breite unterhalb des 711 mm (2’4”) Punktes ist nicht begrenzt.

f) Ruderblätter müssen gegenüber dem Drehbolzen feststehen. Weder die Rudertiefe noch das Ruderprofil dürfen verstellbar sein. Die Linie der Spiegelbeschläge darf senkrecht sein.

g) Das Ruder oder der Heckspiegel müssen mit einer geeigneten Einrichtung versehen sein, die verhindert, dass sich das Ruder vom Rumpf löst.

h) Keine Flügel (d.h. endplates oder winglets) sind über oder unter der Wasserlinie zulässig.

6.6 Ruderpinne

a) Die Ruderpinne hat eine Höchstlänge von 1.270 mm (50”) aufzuweisen, gemessen vom heckseitigsten Teiles des Heckspiegels zum bugseitigsten Teil der Ruderpinne, der in das Cockpit ragt, wenn die Ruderpinne ordnungsgemäß mit dem Ruder verbunden ist, und wenn das Ruder in seiner normalen Position hängt.

b) Hinsichtlich der Ruderpinnenverlängerung gibt es keine Beschränkungen.

6.7 Püttings (Rüsteisen)

a) Die Ober- und Unterwanten sind an einem gemeinsamen Pütting zu befestigen, das mit der achterlichen Seite des Hauptschotts so nahe wie möglich am Schandeck verbolzt sein muss.

b) Das Achterstag hat zu einem einzigen Pütting an der Backbordseite der Pinne zu führen, und die Pinne darf nicht überspreizt werden.

6.8 Vorstag und Bugbeschlag

a) Der Mittelpunkt des Loches für die Vorstagbefestigung am Bugbeschlag darf nicht weiter als 230 mm (9”) vom vordersten Punkt des Rumpfes (ausgenommen des Überhanges des Bugbeschlages) entfernt sein.

b) Wenn die Vorstagbefestigung mehr als ein Loch aufweist, ist das zu verwendende Loch mit einem Band zu kennzeichnen, das höchstens 6 mm (¼”) breit ist, und in Kontrastfarbe vor dem Loch aufgebracht ist.

6.9 Mastschuh

a) Hat ein U-Profil aus Metalllegierung mit einer Mindestlänge von 560 mm (22”) und einer Breite von 90 mm (3-½”), und einer Höhe von 45 mm (1-¾”) zu sein, wobei die Höhe bugseitig und heckseitig, ausgehend von der Mastbefestigung, abgeschrägt sein darf.

b) Ist am Kabinendach zu befestigen.

6.10 Travellerschiene für die Großschot

a) Ist quer zum Cockpit anzubringen, wobei sich ihre Unterseite höchstens 25 mm (1”) von der Sitzhöhe entfernt befinden darf.

b) Sie muss 559 mm +/– 25 mm (22” +/– 1”) vom achterlichen Cockpitende liegen, gemessen auf Sitzhöhe vom heckseitigen Ende des Cockpit zur Mitte der Schiene.

c) Die Ducht unter der Travellerschiene darf nicht entfernt werden.

6.11 Mastunterstützung

Eine Mastunterstützung ist zulässig, um das Deck und den Mast zu stützen. Die Mastunterstützung ist zusammen mit dem originalen Hauptschott oder Rahmen einzusetzen. Die Mastunterstützung sollte keine Originalschotten, Rahmen oder Ausrüstung ersetzen. Die Mastunterstützung darf nach Installierung nicht verstellbar sein. Die Mastunterstützung dient einzig und allein der zusätzlichen Unterstützung. Das Gewicht der Mastunterstützung ist nicht in das Nettogewicht einzurechnen. Die Mastunterstützung ist so anzuordnen, dass sie den Zugang zum Vorschiff und den Ausgang aus dem Vorschiff nicht behindert.

7. PROFILE UND TAKELAGE

7.1 Mast

a) Der Mast hat Teil eines Aluminiumprofiles mit folgende Gewichts- und Dimensionsbeschränkungen zu sein: Das Mindestgewicht hat 1,63 kg/m (1.1 lb./ft.) zu betragen. Er darf nicht konisch sein, und die Länge seines Profils hat zumindest 90.0 mm (3.5”) und die Breite seines Profils hat zumindest 50 mm (2”) zu betragen. Die Wandstärke hat über die ganze Länge des Profiles gleich zu sein.

b) Bei den Shark 24, die in Nordamerika gebaut wurden, hat die Mastsektion den Bestimmungen von Anhang III, Fig. 2 zu entsprechen.

c) Das Mindestgewicht des Mastes mit folgenden Anbauteilen darf nicht unter 20,4 kg (45 lbs.) liegen.

- Mastfußbeschlag
- Großbaumschiene (oder gleichwertiges)
- Spinnakerbaumschiene (oder gleichwertiges)
- Jumpstagspreizen, Jumpstage und Spanner

- Salinge
- Ober- und Unterwanten einschließlich Spanner
- Vorstag minus aller abnehmbarer Mastbeschläge
- Achterstag ohne alle entfernbaren Spannvorrichtugen
- Groß-, Fock-, und Spinnakerfallen einschließlich Vorläufer
- Spinnaker Topnant und Niederholerleinen und/oder Drähte
- Vorsegel-Spannvorrichtung, so vorhanden.

d) Der Mastfußbeschlag darf entweder aus einer Aluminiumlegierung oder rostfreiem Stahl bestehen.
e) Der Mast darf nicht drehbar sein.
f) Fallen und Spinnakerbaum-Bedienleinen dürfen innerhalb oder außerhalb des Mastes verlaufen.

7.2 Mast-Messmarken (Mastband)

a) Der Mast hat zwei (2) gemalte Messmarken aufzuweisen, die in einer Kontrastfarbe zum Mast aufgebracht wurden.
b) Diese müssen zumindest 25 mm (1”) breit sein.
c) Die Oberkante des unteren Mastbandes hat 965 mm +/–12 mm (38” +/– ½”) über dem Niveau des Schandecks zu liegen. Die Referenzpunkte am Deck außerhalb der Schiene sind etwa 2.500 mm (8’ 2-3/8”) vom Bug entfernt, wenn entlang des Schandecks gemessen wird Bei Masten mit feststehenden Lümmel, bei denen der Baum im rechten Winkel zum Mast angebracht ist, darf die Oberseite des Baumes nicht unter die Oberkante des unteren Mastbandes reichen.
d) Die Unterkante des oberen Mastbandes darf höchstens 7.010 mm (23’ 0”) über der oberen Kante des unteren Mastbandes befinden.

7.3 Salinge

a) Diese müssen aus Holz, Aluminium oder rostfreiem Stahl mit einem Mindestdurchmesser von 16 mm (5/8”) bestehen, oder einen äquivalenten Querschnitt, gemessen an der Basis, aufweisen.
b) Diese müssen zumindest 585 mm (23”) lang sein, gemessen von der Mittellinie der Want zum nächstliegenden Mastteil.
c) Die Mittellinie der Salinge am Mast hat 2 250 mm +/– 25 mm (7’ 4-½” +/– 1”) über dem oberen Rand des unteren Mastbandes zu verlaufen.

7.4 Jumpstagspreize

a) Haben aus Holz, rostfreiem Stahl oder einer Aluminiumlegierung mit 12 mm (½”) Mindestdurchmesser oder gleichwertigem Querschnitt zu bestehen (gemessen an der Basis).
b) Dürfen nicht kürzer als 255 mm (10”) sein, gemessen zwischen der Verbindungsstelle am Mast und der Mittellinie des Jumpstags.
c) Der Winkel zwischen den Jumpstagspreizen und der Mittellinie des Mastes hat 50º +/- 5º zu betragen.
d) Die Mittellinie der V-Spreize am Mast hat 5.207 mm +/- 5 mm (17’ 1” +/- 1”) über der Oberkante des unteren Mastbandes zu liegen.

7.5 Stage und Spannschlösser

a) Stage und Spannschlösser müssen folgende Bedingungen erfüllen:

	Drahtstärken (1x19) Minimaldurchmesser.	Spannschlossgrößen
Vorstag	3,0mm (1/8”)	K.A.
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”)	K.A.
Jumpstage	2,0 mm (3/32”)	5,0 mm (3/16”)

b) Ist ein Fockroller als Teil des Vorstags installiert, muss dieses System eine Belastbarkeit von zumindest 907 kg (2000 lbs) aufweisen.

c) Wenn das Rollfocksystem ein Profilstag verwendet, darf dieses nur eine einzige Keep aufweisen.

7.6 Stehendes Gut

a) Mit der Ausnahme vom Achterstag, darf stehendes Gut nur durch die normale Verwendung von Standard-Spannschlössern verstellbar sein.

b) Alle Befestigungspunkte für stehendes Gut am Mast müssen außerhalb des Mastes angebracht sein.

7.7 Unterwanten

Die obere Verlängerung der Unterwanten hat den Mast einem Punkt zu kreuzen, der nicht tiefer als 100 mm (4”) unter der Mittellinie der Salinge liegt.

7.8 Oberwanten

Der Befestigungspunkt der Oberwanten am Mast darf nicht über der Mittellinie der Jumpstagspreizen, und auch nicht mehr als 150 mm (6”) unter diesem Punkt liegen.

7.9 Vorstag

Die obere gedachte Verlängerung des Vorstags hat den Mast 5207 mm + /- 25 mm (17’ 1” + /- 1”) über der Oberkante des unteren Mastbandes zu kreuzen.

7.10 Achterstag

Die Mindestlänge hat 7.900 mm zu betragen.

7.11 Jumpstage

Jumpstage sind am Topbeschlag zu befestigen, wobei die untere Verlängerung [dieses Drahtseiles] den Mast an einem Punkt schneidet, der höchstens 100 mm (4”) über Mittellinie der Salinge liegt.

7.12 Fockfallblock

Der Befestigungspunkt für den Fockfallblock muss sich zumindest 76mm (3”) unter dem Punkt, an dem das Vorstag den Mast schneidet, befinden.

7.13 Spinnakerfallblock

a) Die maximale Höhe der Unterseite des Spinnakerfalles unmittelbar vor dem Block oder der Führung darf sich nicht weiter als 5.194 mm (17’ ½”) über dem oberen Rand des unteren Bandes befinden.

b) Die maximale horizontale Distanz zwischen der Vorderseite des Mastes und des Spinnakerfalles unmittelbar unterhalb oder oberhalb des Blocks oder der Führung darf nicht mehr als 76 mm (3”) betragen.

c) Die Maße in den Punkten 7.13 a) und 7.13 b) gelten dann, wenn die Fallenden am Mast befestigt sind, und am Scheibengatt oder an den Umlenkrollen am Mastfuss belegt sind, und das Ende des Spinnakerfalles auf der Spinnakerseite des Falles horizontal vom Mast nach vorne gezogen wird.

d) Ausgenommen den Block oder die Führung, die in den Punkten 7.13 a) und 7.13 b) angeführt sind, darf es keine andere Möglichkeit geben, das Fall auf der Spinnakerseite zu halten.

7.14 Position des Mastfußes

a) Dieser darf sich höchstens 2.235 mm (7’4”) von der beschriebenen Befestigungsstelle des Vorstags entfernt befinden, gemessen zur Vorderseite des Mastes unmittelbar über dem Mastfußbeschlag. Diese Messung ist parallel zum Deck vorzunehmen.

b) Das Loch im Mastschuh dient dazu, um das oben angeführte Maß einzustellen und ist durch ein klar erkennbares gemaltes Kontrastband von zumindest 6 mm (¼”) Breite zu kennzeichnen, das sich unmittelbar achtern vom festgelegten Loch befindet.

7.15 Baum

Hat ein Profil aus Aluminiumlegierung zu sein, und muss ohne Beschläge ein Minimalgewicht von 3.4 kg. (7.5 lbs.) aufweisen.

7.16 Baummessmarke

a) Der Baum hat ein einziges gemaltes Kontrastband aufzuweisen.

b) Das Band muss zumindest 25 mm (1”) breit sein.

c) Wenn der Baum am Lümmelbeschlag angebracht ist, und sich im rechten Winkel zum Mast befindet, darf die Entfernung zwischen der Abwärtsprojektion der achterlichen Seite des Mastes und dem vorderen Rand des Kontrastbandes höchstens 3100 mm (10’2”) betragen, wobei Vorsprünge und Ausnehmungen nicht berücksichtigt werden.

7.17 Baumniederholer

Baumniederholer, Baumkicker, Baumaufholer und Baumpreventer (Bullenstander) sind zulässig. Baumniederholer müssen auf der Schiffsmittellinie und höchstes 305 mm (12”) achterlich vom Mast ansetzen.

7.18 Spinnakerbaum

a) Gesetzt im rechten Winkel zum Mast und parallel zur Schiffsmittellinie, von der Vorderkante des Mastes, ausschließlich der Schiene, gemessen zum äußersten Ende des Baumes, einschließlich aller angebrachten Beschläge darf das Maß nicht länger als 2.235 mm (7'4") sein.

b) Das Innenbordende des Baumes darf am Mast mittels einer Schiene in der Höhe verändert oder zwischen Fixpunkten gewechselt werden. Der höchste Befestigungspunkt darf nicht höher als 813 mm (32") über der Oberkante des des unteren Mastbandes liegen.

7.19 Schoten

a) Sind auf die Punkte innerhalb der Plankontur des Rumpfes zu führen, und es darf keine Vorrichtung verwendet werden, um Schoten oder Schotführungen außerhalb dieser Konturen zu führen, ausgenommen ein Spinnakerbaum oder Fockausbaumer, oder gemäß den Bestimmungen der ISAF Racing Rules of Sailing, die sich auf Vorsegel beziehen.

b) Die Großschot ist innerhalb des Cockpits zu führen.

c) Die Vorsegelschoten sind zunächst durch Leitblöcke außerhalb des Cockpitbereiches zu führen.

8. SEGEL

8.1 Allgemeines

a) Segel dürfen nur aus gewebten Fasern bestehen, und müssen den unten angegebenen Maßen und Spezifikationen entsprechen. Die Verwendung von Mylar, Carbon, Kevlar, oder von Laminaten, die diese Materialien verwenden, ist nicht gestattet.

b) In jedem Segel sind zwei "Fenster" zulässig. Die gesamte Fensterfläche pro Segel darf 387096 Quadratmillimeter (Anmerkung: Zahl von GJC bestätigt), (600 Quadratzoll) nicht übersteigen. Die Fenster müssen transparent sein, und Punkt 8.1 a) trifft auf das Fenstermaterial nicht zu.

c) Alle Segel müssen ein ISCA Label tragen.

d) Bei Diskrepanzen hinsichtlich des Gewichtes des Segelgewebes, wird das vom Hersteller angegebene Gewicht des Segelgewebes zur Feststellung des Segelgewichtes verwendet. Dies trifft auf alle Shark Segel zu.

8.2 Großsegel

a)	Mindestgewicht des Segelgewebes			0,215 kg/Quadratmeter
b)	Achterliek			7.468 mm (24' 6") Maximum
c)	Breite in der halben Segelhöhe			1.956 mm (6'5") Maximum
d)	Breite in drei Viertel der Segelhöhe			1.143 mm (3'9") Maximum
e)	Kopfbrettbreite, gemessen im rechten Winkel zum Mastliek			102 mm (4") Maximum
f)	Segellatten	Obere und untere	*(2)*	610 mm (24") Maximum
		Mittlere	*(1)*	686 mm (27") Maximum.

g) Die Lattentaschen müssen sich in gleichmäßigen Abständen am Achterliek des Segels befinden.

h) Das Großsegel hat am Mast und am Baum mittels Liektau oder Rutscher befestigt zu sein.

8.3 Fock

a) Mindestgewicht des Segelgewebes 0,215 kg/Quadratmeter
b) Vorlieklänge 5486 mm (18'0") Minimum, 5.918mm (19' 5") Maximum
c) Segellatten 2 (optional) 305 mm (12") Maximallänge
d) Die Taschen der Segellatten müssen in gleichen Abständen über das Achterliek verteilt sein.
e) Die Breite des Segels, lotrecht zum Vorliek gemessen, darf 2.819 mm (9' 3") nicht übersteigen.
f) Mindestens sechs (6) Stagreiter oder gleichwertiges sind zu verwenden, wenn ein Drahtvorstag benutzt wird.
g) Bei Benutzung einer Rollreffeinrichtung sind keine Stagreiter erforderlich.

8.4 #1 Genua

a) Mindestgewicht des Segelgewebes 0,156 kg/Quadratmeter
b) Vorlieklänge 5486 mm (18'0") Minimum, 5.918mm (19' 5") Maximum
c) Die Breite des Segels, lotrecht zum Vorliek gemessen, darf nicht weniger als 3.912 mm (12' 10") und nicht mehr als 4.013 mm (13' 2") betragen.
d) Das Segel darf nur ein Schothorn haben, und der Außendurchmesser des Schothornringes darf 51 mm (2") nicht überschreiten.
e) Mindestens sechs (6) Stagreiter oder gleichwertiges sind zu verwenden, wenn ein Drahtvorstag benutzt wird.
f) Bei Benutzung einer Rollreffeinrichtung sind keine Stagreiter erforderlich.

8.5 #2 Genoa

a) Mindestgewicht des Segelgewebes 0,156 kg/Quadratmeter
b) Vorlieklänge 5486 mm (18'0") Minimum, 5.918mm (19' 5") Maximum
c) Die Breite des Segels, lotrecht zum Vorliek gemessen, darf nicht weniger als 3.302 mm (10' 10") und nicht mehr als 3.404 mm (11' 2") betragen.
d) Das Segel darf nur ein Schothorn haben, und der Außendurchmesser des Schothornringes darf 51 mm (2") nicht überschreiten.
e) Mindestens sechs (6) Stagreiter oder gleichwertiges sind zu verwenden, wenn ein Drahtvorstag benutzt wird.
f) Bei Benutzung einer Rollreffeinrichtung sind keine Stagreiter erforderlich..

8.6 Spinnaker

a) Mindestgewicht des Segelgewebes 0,034 kg/Quadratmeter
b) Vorliek oder Achterliek 6.147 mm (20'2") Maximum
c) Breite 4.013 mm (13'2") Maximum
d). Das Segelgewebe soll aus einem Stück bestehen, und keine "Gucklöcher" oder Venturiklappen aufweisen.
e). Der Spinnaker hat symmetrisch zu sein.

8.7 Segelnummern

a) Nummern sind auf beiden Seiten des Großsegels und der Genua, und an der Außenseite des Spinnakers anzubringen.
b) Diese sind gemäß ISAF Racing Rules of Sailing anzubringen.
c) Die Nummern haben folgende Mindestmaße aufzuweisen:
Höhe 300 mm (12")
Breite 200 mm (8")

Schriftbreite	45 mm (1 - ¾”)
Buchstaben(Ziffern) Abstand	60 mm (2 - 3/8”)

8.8 Nationalitätsbuchstaben

a) Nationalitätsbuchstaben (wie in den ISAF Racing Rules of Sailing angeführt) sind bei allen Welt- und internationalen Veranstaltungen auf beiden Seiten des Großsegels zu führen. Nationalitätsbuchstaben sind für nationale oder andere sanktionierte Veranstaltungen nicht erforderlich.
b) Die Nationalitätsbuchstaben sind gemäß den ISAF Racing Rules of Sailing anzubringen.
c) Die Buchstaben haben folgende Mindestmaße aufzuweisen:

Höhe	300 mm (12”)
Breite	200 mm (8”)
Schriftbreite	45 mm (1¾”)
d) Buchstaben(Ziffern) Abstand	60 mm (2 - 3/8”)

8.9 Emblem

a) Das “Shark” Emblem ist über den Segelnummern und Buchstaben an beiden Seiten des Großsegels anzubringen.
b) Die Konturen des Emblems haben jenen in Anhang III, Fig. 3 zu entsprechen.
c) Die Mindestgesamtlänge hat 812 mm (32”) zu betragen.

9. WETTKAMPFBESTIMMUNGEN

9.1 Allgemeines

Sämtliche Wettfahrten unter SHARK 24ern als Einheitsklasse haben in erster Linie den ISCA Klassenbestimmungen und in zweiter Linie den ISAF Classic Yacht Rules- und in dritter Linie den Regeln der nationalen Segelinstanz des Landes, in dem die Wettfahrten abgehalten werden, zu entsprechen.

9.2 Mannschaft

a) Die Minimalmannschaft für Wettfahrten, die von ISCA und den nationalen SCAs abgehalten werden, beträgt drei (3) Personen.
b) Mannschaftsänderungen in einer Wettfahrtserie sind nur mit Genehmigung des Rennkomitees und/oder der Jury zulässig, und dürfen nur aufgrund Krankheit oder Abwesenheit aufgrund anderer zwingender Gründe vorgenommen werden.

9.3 Ausrüstungserfordernisse

a) Alle SHARK 24 haben in Wettbewerben folgendes mit sich zu führen:
   i) Einen Anker mit einem Minimalgewicht von 5,5 kg (12 lbs.), der mit einer Länge von zumindest 30 Meter (100’) eines 12,5 mm (½”) Hanf- oder 9,5 mm (3/8”) Nylon-, Polypropylen- oder gleichwertigen Seiles verbunden ist.
   ii) Zwei Paddel oder Ruder mit einer Mindestlänge von 1.220 mm (4’).
   iii) Drei Kojen und drei Matratzen oder Matratzensätze von je 1.830 mm (6’) Mindestlänge und 610 mm (2’) Mindestbreite oder gleicher Fläche und einer Mindestdicke von 50 mm (2”), bestehend aus Schaumstoff, der vollständig mit Vinyl, Stoff oder einem gleichwertigen Material bedeckt ist.
   iv) Eine Kühlbox.

v) Eine zugelassene Schwimmweste oder zugelassene Schwimmhilfe für jedes Mannschaftsmitglied.
vi) Jegliche andere Ausrüstung, die aufgrund örtlicher gesetzlicher Erfordernisse benötigt wird.
vii) Ein ausgefülltes Formular mit der Bezeichnung "Inventory of Required and Optional Equipment" (nur für Nordamerika).

9.4. Motor und Treibstofftank – nur für Nordamerika

a) Bei Wettfahrten muss immer ein Motor und ein Treibstofftank in der Backskiste sein.
b) Wenn der Motor und der leere Treibstofftank weniger als 27,2 kg (60 lbs.) wiegen, dann sind Ausgleichsgewichte dauerhaft an dem Querschott in der Backskiste angebracht mitzuführen. Das Ausgleichsgewicht hat eine dauerhafte Markierung aufzuweisen, die sein Gewicht angibt. Das Ausgleichsgewicht darf aus Metall, Beton oder einem ähnlichen dichten festen Material bestehen, und darf kein Gebrauchsgegenstand sein (etwa ein Anker, Tiefenlot, oder Werkzeug).
c) Die Ausgleichsgewichte müssen im Messzertifikat angeführt sein.

Motor und Treibstofftank – für Europa

a) Wenn vom Regattaveranstalter oder der Behörde ein Motor vorgeschrieben wird, ist dieser während der Wettfahrt in der Kajüte oder der Backskiste zu verstauen.
b) Wenn der Motor und der leere Teibstofftank (**bei Elektromotoren alternativ zum Treibstofftank, die Batterie(n)** weniger als 27,2 kg wiegen, dann ist ein Ausgleichsgewicht mitzuführen. Dieses hat eine dauerhafte Markierung aufzuweisen, die sein Gewicht angibt. Das Ausgleichsgewicht darf aus Metall, Beton oder einem ähnlichen dichten, festen Material bestehen und darf kein Gebrauchsgegenstand sein (etwa ein Anker, Tiefenlot, Werkzeug usw.).
c) Das Ausgleichgewicht muss neben dem Motor verstaut werden.

9.5 Backskistendeckel (Anmerkung: Das Spezifikations Committee befasst sich mit der Frage der 2 Backskistendeckel in Europa)

a) Die Backskistendeckel und die Spiegelluke müssen in ihrer vorgesehenen Lage während der Wettfahrt geschlossen bleiben.
b) Das Mindestgewicht eines Ersatzbackskistendeckels hat 4,4 kg (9.7 lbs) zu betragen.
c) Das Mindestgewicht einer Ersatzspiegelluke hat 0,68 kg (1.5 lbs) zu betragen.
d) Ausgleichsgewichte sind nicht zulässig, um das Minimalgewicht für die Punkte 9.5 b) und c) zu erreichen.

9.6 Segel

a) Zu keiner Zeit darf eine SHARK 24 in einer Wettfahrt gemäß diesen Regeln an Bord mehr als 1 Großsegel, *3 Vorsegel* und 2 Spinnaker mitführen.
b) Mit vorheriger schriftlicher Verständigung der veranstaltenden Organisation können die folgenden wahlweise zu erlassenden Regeln für eine Regatta, eine Serie von Wettfahrten, oder eine einzelne Wettfahrt verpflichtend gemacht werden: "Eine Jacht darf für diese Veranstaltung (Serie, Regatta, Wettfahrt) ein Segelinventar von höchstens 1 Großsegel, *3 Vorsegel* und 2 Spinnaker vermessen. Diese Segel sind durch die veranstaltende Organisation deutlich zu kennzeichnen. Jede Jacht, die bei irgend einer Wettfahrt an Bord ein Segel mitführt, das nicht so gekennzeichnet ist, ist von dieser Veranstaltung zu disqualifizieren.
c) Wenn keine Genehmigung durch die Wettfahrtleitung oder die Jury eingeholt wurde, dürfen nur Segel mit der registrierten Segelnummer der Jacht verwendet werden.

d) Rollreffeinrichtungen sind zulässig. Sie dürfen in der Wettfahrt verwendet werden, dürfen aber nicht zwischen der voll gerefften oder voll gesetzten Position der Segel benutzt werden.

e) Alle Vorsegel dürfen nur gefahren werden, wenn alle Stagreiter am Vorstag und der Hals am Bugbeschlag befestigt sind. Vorsegelrolleinrichtungen mit einer Keep sind erlaubt.

9.7 Mastfuß

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

9.8 Ruder

Das Ruder darf während der Wettfahrt, der Regatta oder der Serie von Wettfahrten ohne Genehmigung durch die Wettfahrtleitung oder die Jury nicht verändert werden.

9.9 Bänder (Messmarken) an Mast und Baum

Während einer Wettfahrt darf der Kopf des Großsegels nicht über die Unterkante des oberen Mastbandes reichen, das Schothorn des Großsegels darf nicht über die innere Kante des Baumbandes ragen, und die Oberseite des Baumes darf nicht unter die obere Kante des unteren Mastbandes reichen.

9.10 Ausreithilfen

Ausreithilfen für die Abstützung der Mannschaft, die über das Schandeck reichen, oder Gegengewichte sind nicht zulässig. Ausreithilfen außer der Standardausrüstung in ihrer normalen Position (z.B. Handläufe, Wanten, und Schoten, die zur normalen Segeleinstellung verwendet werden), sind nicht zulässig.

9.11 Handläufe

Die Handläufe am Kajütendach dürfen von ihrer ursprünglichen Position nicht entfernt werden, können aber entweder verlängert oder verkürzt werden, um Leinenführungen zu ermöglichen. Handläufe am Kajütendach dürfen in ihrer Gesamtheit nicht entfernt werden.

ENDE DER ALLGEMEINEN KLASSENREGELN UND SPEZIFIKATIONEN

APPENDIX III

III - 1
Offical Drawings

FIG. 1 Keel Dimensions

Dimensions are shown in millimeters

FIG. 2 NorthAmerican Mast Section

Wall thickness 2.54 mm except as noted
Weight 2.053 Kg/m

Dimensions are shown in millimeters

INTERNATIONAL SHARK CLASS ASSOCIATION
AN ISAF CLASSIC YACHT

Appendix III

III - 2

Fig. 3 Shark Emblem

Anhang IV

INTERPRETATIONEN UND AUSNAHMEN VON DEN ALLGEMEINEN KLASSENREGELN UND SPEZIFIKATIONEN

1. ABSCHNITT 2: HERSTELLER UND EIGNER

Das Komitee sieht wenig Handlungsspielraum oder Anlass, spezielle Modifikationen im Innenbereich zu genehmigen, außer für Boote, die signifikant übergewichtig sind. Wird ein Antrag für Modifikationen vorgelegt, überprüft das Komitee das festgestellte Bootsgewicht. Als Richtlinie ist anzunehmen, dass spezifische kleinere Modifikationen erlaubt werden, wenn ein Boot mehr als 2% über dem Minimalgewicht liegt. Diese Modifikationen sollten minimale Auswirkungen auf Aussehen und Funktion des Innenraumes haben, und werden im Zusammenhang mit richtigem Gewicht nicht gestattet.

Antrag:
Jeder Eigner eines Bootes, das nach offizieller Messung um 2% oder mehr über dem minimalen Regelgewicht (2,100 lbs) liegt, kann um eine Genehmigung zur Reduzierung ansuchen. Der Vorgang ist folgender:

1) Der Eigner legt den Antrag schriftlich beim nationalen Vermesser und beim ISCA Specifications Committee vor, und gibt das offizielle Gewicht an.
2) Das Specifications Committee erläßt einen schriftlichen Entscheid.
3) Der Eigner führt die angegebene(n) Modifikation(en) in Konsultation mit dem offiziellen Klassenvermesser durch, das Boot wird inspiziert und neu gewogen. Ausgleichsgewichte sind nicht zulässig.
4) Das offizielle Messzertifikat wird entsprechend abgeändert.

2. ABSCHNITT 2: HERSTELLER UND EIGNER

2.2 c) Cockpit Abflüsse

SHARKS, die vom “Shark Shoppe” mit einer Nummer über 1456 gebaut wurden, können Cockpitabflüsse durch den Heckspiegel anstatt durch den Rumpf aufweisen. Mit Ausnahme der oben angeführten sollen die Einbauorte der Cockpitabflüsse und deren Durchmesser unverändert bleiben.

3. ABSCHNITT 6: RUMPF, KIEL UND RUDER

6.1 g) Verbindung zwischen Rumpf und Deck

Die Verbindung zwischen Rumpf und Deck darf gemäß nachstehenden Kriterien aus Glasfasermaterial bestehen:
Gemäß Punkt 2.3 der Spezifikationen haben Werften und Eigner sich mit ISCA in Verbindung zu setzen, und eine schriftliche Ermächtigung einzuholen, bevor sie irgendwelche Änderungen am Boot, Rigg oder Ausrüstung vornehmen, die unter diese Regeln fallen.
Die mechanische Befestigung der Verbindung hat der originalen Befestigungsart zu entsprechen, einschließlich der originalen Art der Befestigung und hat in der selben Qualität zu erfolgen.
Die Verwendung von GFK dient nur der Abdichtung der Verbindung und nicht als Ersatz für die mechanische Befestigung des Decks am Rumpf.
Wenn diese Arbeiten zu einer Gewichtsreduzierung führen, ist eine der folgenden Maßnahmen erforderlich:

(A) Für Boote über dem minimalen Regelgewicht (2.100 lbs) wird diese Reduktion als Gewichtsentlastung betrachtet.

(B) Boote unter dem minimalen Regelgewicht oder Boote, die unter dieses fallen: Das Hinzufügen von Ausgleichsgewichten muss der Gewichtsreduzierung entsprechen oder größer als diese sein. Diese Gewichte müssen an folgenden Stellen angebracht werden:

Diese Ausgleichsgewichte müssen mit ihrem Gewicht dauerhaft markiert sein und in dauerhafter Weise auf der Unterseite des Decks, wo es auf den Rumpf trifft, angebracht sein. Das Gewicht ist vor dem Hauptschott und/oder im Bereich der Cockpitsitze anzubringen.

(v) Das Boot ist mit seinem Regelgewicht vor und nach Durchführung der Arbeiten zu wiegen, um festzustellen, ob eine Gewichtsreduktion aufgetreten ist. Nach Beendigung der Arbeiten sind alle originalen Führungsschienen, Relings und Anbauteile wieder einzubauen.

(vi) Bei Booten mit einer Scheuerleiste aus Vinyl wird diese zu entfernen sein, um die Verbindung zwischen Rumpf und Deck aus Glasfasermaterial herstellen zu können. Die Scheuerleiste aus Vinyl kann nach Beendigung der Arbeit nicht wieder eingebaut werden, da sie ein integrierender Bestandteil der Verbindung zwischen dem ursprünglichen Rumpf und dem Deck war. Die Entfernung der Scheuerleiste aus Vinyl ist zum Zwecke der Herstellung einer Verbindung zwischen Rumpf und Deck aus Glasfasermaterial zulässig. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Scheuerleiste schwer ist, und das wahrscheinlich zu einer Gewichtsreduzierung nach Durchführung der Glasfaserarbeiten führt, und so die oben angeführte Vorgangsweise erforderlich macht.

ENDE DER INTERPRETATIONEN

ENDE DER
CONSTITUTION (SATZUNG), REGELN UND SPEZIFIKATIONEN
der
INTERNATIONALEN SHARK KLASSENVEREINIGUNG