



**DRAGON FORCE**

## DRAGON FORCE RESTRICTED CLASS RULES

2015

Version 1.4

### *German Translation*

Ins Deutsche übersetzt von Andreas Hoffmann  
([andyhoff@web.de](mailto:andyhoff@web.de) / <http://rg-andy.blogspot.de>)  
Stand: 07.10.2015

Bindend ist die englische Originalfassung!

<http://dragonforce65.com/one-class-rules/>

## Einleitung

Das Dragon Force Projekt begann im Jahr 2011 als eine Zusammenarbeit zwischen Joysway (nachfolgend bezeichnet als "Hersteller"), Ripmax Großbritannien und der Design & Entwicklung Gruppe bestehend aus Mike Weston, Mark Dicks und John Tushingham. Joysway produziert das Boot in China und vertreibt es weltweit durch ihr umfangreiches Händlernetz. Das Boot ist für die Internationale RG65 Klassenregel entwickelt und kann gefahren werden als:

**-RG65 International Class.** Dem Besitzer ist freigestellt das Boot in jeglicher Weise zu modifizieren, solange es der internationalen RG65 Klassenregel entspricht.

oder

**-Dragon Force Restricted Class.** Das Boot ist zu segeln, wie durch den Hersteller ausgeliefert, Modifikationen sind nicht erlaubt, es sei denn, sie sind ausdrücklich in diesen Regeln als ‚zulässige Veränderungen‘ erwähnt. Das Boot ist noch zur Teilnahme an Regatten der Internationalen RG65 Klasse Rennen vorgesehen, gemischte Veranstaltungen sollten Preise für die besten Restricted Class Boote vorsehen.

Andere Nationen sind aufgefordert, diese Restricted Class Vorschriften zu übernehmen, um einen internationalen Wettbewerb zu etablieren.

## Abschnitt A - Grundregeln Struktur

### A.1 Verantwortlichkeit (Authority)

Die Regeln werden durch das vom Hersteller ernannte ‚Dragon Force Rules Committee‘ (Mike Weston, Mark Dicks & John Tushingham) gepflegt und auf der Website [www.dragonforce65.com](http://www.dragonforce65.com) veröffentlicht. Jede vorgeschlagene Änderung an diesen Regeln muss dem ‚Rules Committee‘ zur Prüfung eingereicht werden. Alle Änderungen werden ebenfalls auf dieser Website veröffentlicht.

### A.2 Sprache (Language)

Die offizielle Sprache der Klasse ist Englisch. Bei etwaigen Unklarheiten oder Übersetzungsfehlern ist der englische Originaltext bindend.

### A.3 Klärung (Clarification)

Das Wort "soll" ist bindend und das Wort "kann" ist optional.

### A.4 Geist der Regeln (Spirit of the Rules)

Das grundlegende Ziel dieser Regelungen ist es, sicherzustellen, dass alle Dragon Force Restricted Class Boote sich auf einem Performance-Level bewegen, die Kosten für die Beschaffung und Pflege der Boote gering bleiben, um so Neulinge und erfahrene RC-Segler gleichermaßen anzusprechen.

Mit diesem klaren Ziel vor Augen sind alle Besitzer aufgefordert den Zweck dieser Regeln zu respektieren und sich keinen Leistungsvorteil durch grenzwertige Regelauslegung zu verschaffen.

### A.5 Änderungen (Modifications)

Das Boot soll ohne Änderungen oder Ergänzungen wie geliefert gesegelt werden. Abgesehen von allen zulässigen Änderungen, die in dieser Regeln beschrieben werden.

Die Website [www.dragonforce65.com](http://www.dragonforce65.com) enthält eine Tipps & Tricks Sektion. Auch diese oder jede andere in Zukunft veröffentlichte Modifikationen gelten als erlaubte Änderungen im Sinne der Regel.

### A.6 Reparaturen (Repairs)

Notfallreparaturen an jedem Teil des Bootes während einer Veranstaltung sind zulässig, sofern sie nicht die ursprüngliche Funktion oder Leistung in unerlaubter Weise steigern.

### A.7 Messbrief (Certificate)

Ein Messbrief ist nicht erforderlich, jedoch können Boote während einer Regatta jederzeit auf die Einhaltung der Regel überprüft werden.

Wenn eine Abweichung gefunden wurde, wird die Wettfahrtleitung den Besitzer bitten, das Boot in einen regelkonformen Zustand zurück zu versetzen. Ist dies nicht möglich, ist das Boot von der Veranstaltung auszuschließen.

### **A.8 Ausrüstung Benennung (Equipment Descriptions)**

Die Bauteile werden per Name oder Produkt-Nr. wie in der englischen Anleitung des Herstellers benannt. Eine englische Kopie dieses Dokuments ist auf der Website [www.dragonforce65.com](http://www.dragonforce65.com) verfügbar.

### **A.9 Ausrüstung Einschränkung (Equipment Limitations)**

Außer im Falle von nachweisbaren Schäden dürfen pro Veranstaltung, nur ein Rumpf, Kiel, Ballast, Ruder und je eins der vorgeschriebenen A, B & C Riggs verwendet werden.

## **Abschnitt B - Elektronische Geräte (Electronic Equipment)**

### **B.1 Segelwinde (Sail Winch)**

Die Segelwinde soll bei einem Defekt durch eine baugleiche Ersatzwinde des Herstellers ausgetauscht werden. Die Segelwinde darf weder elektronisch noch mechanisch modifiziert werden, um die Serienleistung in Drehmoment, Drehzahl oder Umdrehungen zu verändern. Ausgenommen der Einstellungen, die am Sender vorgenommen werden können.

### **B.2 Ruder Servo (Rudder Servo)**

Das Ruderservo kann bei einem Defekt durch ein baugleiches Ersatzservo des Herstellers, oder durch ein beliebiges anderes Servo, das ohne Modifikation in den Servos-Ausschnitt passt, ersetzt werden.

### **B.3 Batterie Pack (Battery Pack)**

Die Standard-Trockenbatteriebox und Trockenzellen können durch einen wiederaufladbaren Akku mit einem Mindestgewicht von 48 Gramm ersetzt werden. Der Akku kann mit Klettband an der Seite des Kielkastens befestigt werden und durch die kleinere seitliche Öffnung getauscht werden. Ein Batterie-Verlängerungskabel kann verwendet werden.

*(Hinweis: Die Verwendung eines kleineren, wiederaufladbaren Akku-Pack anstelle der Standard-Batterie-Box und die vordere Positionierung des Akku-Packs ermöglicht, dass die große Hauptöffnung nach dem Einrichten des Boots geschlossen bleiben kann. Zum Wechseln des Akku-Pack und zum Belüften des Boots nach dem Segeln reicht es, nun das seitliche kleine Patch zu öffnen)*

### **B.4 Sender & Empfänger (Transmitter & Receiver)**

Die mitgelieferte Fernsteuerung kann durch eine andere ersetzt werden. Die Antenne des Empfängers kann beliebig verlegt werden.

## **Abschnitt C - Rumpf & Deck (Hull & Deck)**

### **C.1 Rumpf Oberfläche (Hull Finish)**

Im Schadensfall, oder wenn der Besitzer wünscht, das Boot unverwechselbar zu machen, kann der Rumpf repariert und / oder neu lackiert werden. Allerdings dürfen die Basis des Kielkastens, der

Ruderkoker und der Bumper nicht über das vom Erbauer vorgesehene Maß beigeschliffen werden. (Man darf also dabei nicht den Lack wegschleifen ...) . Dragon Force und RG65 Aufkleber sind nicht erforderlich. (*Hinweis: Exzessives Schleifen, um die Dicke der Außenhaut zur Gewichtseinsparung zu reduzieren, stellen einen klaren Verstoß gegen Regel A.4 dar*)

### **C.2 Rumpf Dekoration (Hull Decoration)**

Um die Identifizierung zu erleichtern, kann Rumpf und Deck mit Aufklebern/Folien versehen werden. Nicht erlaubt sind 'technische Folien' um die Reibung des Rumpfes zu reduzieren.

### **C.3 Lukendeckel (Deck Patches)**

Standard-Deck-Patches des Herstellers können als Ersatz aus jedem geeigneten Material hergestellt werden sofern sie ausschließlich die beiden Decksöffnungen abdecken.

### **C.4 Deckösen (Deck Eyes)**

Die Vertiefungen der Seilösen an Deck dürfen teilweise mit Klebstoff oder Harz aufgefüllt werden, um sie besser abzudichten. Alle Deckösen müssen bestehen bleiben können aber beliebig gedreht werden. Decköse 4 kann um 90° gedreht und zu einem Haken geformt (modifiziert) werden. Bei neueren Booten (ab 2015) befindet sich an dieser Stelle eine Schraube.

### **C.5 Ersatzrumpf (Replacement Hull Moulding)**

Ein Ersatzrumpf ist vom Hersteller erhältlich. Er wird in weißer Grundierung geliefert und kann in jeder Farbe lackiert werden, darf aber nur mit den Standardbauteilen des Herstellers aufgebaut werden. Die ‚Dragon Force‘ und ‚RG65‘ Aufkleber sind nicht erforderlich.

### **C.6 Entwässerungsbohrung (Drainage Bung)**

Die Entwässerungsbohrung am Heck kann entweder durch den mitgelieferten Gummistopfen, einen anderen Stopfen oder Klebeband verschlossen werden.

## **Abschnitt D - Kiel & Ruder (Keel & Rudder)**

**D.1** Im Schadensfall können Kiel und Ruder geschliffen, gespachtelt und neu lackiert werden, um dem Originalzustand so weit wie möglich wiederherzustellen

**D.2** Alle evtl. vorhandenen Gussnähte am Ruder dürfen verschliffen werden.

**D.3** Im Falle einer Beschädigung können Kiel und Bleigewicht repariert und neu lackiert werden.

**D.4** Die untere Bohrung des Bleigewichts darf nicht überklebt oder aufgefüllt werden.

**D.5** Der Kurzkiel, welcher als Zubehör vom Hersteller erhältlich ist, darf nicht bei offiziellen Dragon Force Restricted Class Regatten verwendet werden. Es ist erhältlich, um das Boot auch in lokalen flachen Gewässern und bei Club-Regatten zu segeln.

## Abschnitt E - Riggs (Rigs)

Das Boot wird durch den Hersteller mit einem A Rigg ausgeliefert. Kleinere B & C Riggs sind zulässig. Abmessungen und Konstruktionsdetails sind vollständig in den Abschnitten G & H beschrieben.

Alle Rohre und Rigg-Bauteile sind auf die durch den Hersteller gelieferten Teile beschränkt. Zulässige Änderungen sind in diesen Regeln beschrieben.

Segel sind entweder die vom Hersteller gelieferten, oder können nach Abmessungen und Konstruktion in Abschnitt H durch andere Hersteller oder Privatpersonen angefertigt werden.

## Abschnitt F - Takelage (Rigging)

Alle in der Hersteller-Bedienungsanleitung angegebenen Maße oder Winkel dienen als Leitfaden zur Ersteinrichtung des Bootes und sind nicht verbindlich. Die zulässigen Änderungen der Takelanweisungen sind folgende:

**F.1** Die mitgelieferten Dyneema Schnur kann durch eine andere geeignete Schnur ersetzt werden.

**F.2** Das Dyneema Fock-Vorstag kann durch Draht ersetzt werden.

### **F.3 Fock anschlagen (Jib Attachments)**

Der Fockbaum wird mit einer Schnur, die um den Baum gebunden und zwischen den Baum-Bändern SR2 & SR3 fixiert wird, angebracht. An Deck wird diese Schnur durch Deck Auge 2 geführt und hinten an Decköse 4 befestigt. (Dieses kann wie in Regel C.4 beschrieben zu einem Haken geändert werden)

Der Fockhals (unteren vorderen Ecke) kann direkt an dem Auge im vorderen Endstück des Fockbaums befestigt werden. Die Fockdirk (am hinteren Ende des Fockbaums) muss wie dargestellt am Vorstagbeschlag befestigt werden und kann, unter beliebiger Verwendung von Schnur, Klemmschieber oder Ring aufgebaut werden.

### **F.4 Großsegelbefestigung (Mainsail Attachments)**

Das Großsegel kann wie in der Gebrauchsanweisung dargestellt am Mast angeschlagen werden, oder fest mit Schnurschlaufen an Kopf, Hals (vordere untere Ecke) und den drei anderen Augen entlang der Vorliek (Vorderkante).

### **F.5 Achterstag (Backstay)**

Das Achterstag wird vom Achterstagausleger zum Haken am Heckspiegel geführt und kann unter beliebiger Verwendung von Schnur, Klemmschieber oder Ring und Haken aufgebaut werden.

### **F.6 Schotführung (Sail Sheeting)**

Die Fockschot wird wie dargestellt vom Fockbaum durch Decköse 5 geführt. Sie kann dann direkt zurück zur Winschleife geführt und in den Clip eingehängt werden. Eine Führung durch die Deckösen 7 oder 8 ist optional.

Die Großschot wird wie dargestellt vom Großbaum durch den Großschotmetallring geführt. Sie kann dann direkt zur Wunschleife geführt und in den Clip eingehängt werden. Eine Führung durch die Decköse 8 ist optional.

### **F.7 Klemmschieber (Bowsies)**

Die Standard Klemmschieber welche mit dem Boot geliefert werden, können durch andere ersetzt werden.

## Abschnitt G – Masten (Masts)

### G.1 Mastrohr Werkstoff (Mast Tube Material)

Nur das vom Hersteller gelieferte Mastrohr ist zulässig.

### G.2 Mastlängen (Mast Lengths)

Der A Rigg Mast muss wie vom Hersteller geliefert verwendet werden.

Die B & C Rigg Mastrohre müssen entweder wie vom Hersteller geliefert, oder aus den Hersteller A Rigg Kits auf die folgenden Längen gekürzt werden:

-B Rigg: Unterteil 575mm, Oberteil 135mm

-C Rigg: Unterteil 490 mm, Oberteil 65mm

*(Hinweis: Diese Maße entsprechen den geschnittenen Rohrlängen ohne Anbauteile)*

### G.3 Mastkonstruktion (Mast Construction)

Um eine Aufspaltung der Mastrohre zu verhindern wird empfohlen, den Topbeschlag sowie den Mastverbinder einzukleben. Ab 2015 sind die Rohrenden mit Ringen verstärkt. Diese Ringe sind als Zubehör erhältlich und können nachgerüstet werden.

## Abschnitt H - Segel (Sails)

### H.1 Verwendung (Usage)

Das Segel eines Riggs darf nicht mit einem Rigg anderer Größe verwendet werden.

### H.2 Konstruktion (Construction)

Die Segel sollen aus einem weichen Material und aus einer einzigen Bahn gefertigt ein.

Fock und Großsegel jeder Rigg Größe sind aus dem gleichen Material zu fertigen.

Alle Segel müssen aus einer einzigen Bahn ohne Nähte bestehen. Es ist nicht gestattet den Segeln ein Profil mit Hilfe von Wärme oder Kraft zu geben.

Die Segel werden an Mast und Baum je durch ein einziges Loch das innerhalb 10mm von jedem Eckpunkt (Eckpunkte A, C & E Fock, A, G & L Großsegel) entfernt ist und durch 3 weitere geeignete Positionen entlang des Großsegel Vorliek angeschlagen. Metallösen können verwendet werden, um die Löcher zu verstärken.

### H.3 Segellatten (Battens)

A & B Großsegel - haben jeweils 4 Segellatten, deren äußere Enden innerhalb 5mm um die Punkten H, I, J und K positioniert werden. Die maximale Länge der Top-Latte beträgt 100 mm und die unteren drei Latten haben eine maximale Länge von 50 mm. Maximale Breite = 12mm.

C Großsegel - haben 3 Segellatten, deren äußere Enden innerhalb 5mm um die Punkte I, J & K positioniert werden. Die maximal Länge beträgt 50 mm. Maximale Breite = 12mm.

Fock - Kann 2 Latten der maximalen Länge von 50 mm und maximale Breite 12mm haben.

Die Latten können beliebig entlang der Fock-Achterliek (Hinterkante) positioniert werden.

### H.4 Verstärkungen. (Reinforcement Patches)

Verstärkungen können an den Segelecken, Lattenenden und Großsegel Vorliek Befestigung angebracht werden. Diese können aus selbstklebendem Material mit maximal vier Lagen bestehen. Segeleckverstärkung müssen in einen 80 mm Radius ausgehend vom Eckpunkt des

Segels passen. Großsegelvorliek-Befestigungspunktpatches und Lattenende-Patches, müssen an beiden Enden der Leiste in einen Kreis von 20 mm Durchmesser passen.  
Großsegel Vorliekverstärkung (Aufdoppelung / luff tabling) ist nicht gestattet.

#### **H.5 Fock Vorliek (Jib Luff)**

Der Fock Vorliek soll eine gerade Linie zwischen den Punkten A und C bilden.  
Die Verstärkung am Vorliek (Vorderkante) muss eine Tasche für das Vorstag bilden. Maximale Breite der Tasche darf 12mm sein. Die Verstärkung ist Teil der Segelfläche und muss innerhalb der Segel Abmessungen liegen. Die Verstärkung muss eine kontinuierliche Tasche bilden, die max. 10mm von den Punkte A&C entfernt endet.

#### **H.6 Achterliek (Leech Profile)**

Fock - Die Fock Achterliek soll eine gerade Linie zwischen den Punkten D & E bilden.  
Großsegel - Das Großsegel Achterliek wird gebildet aus geraden Linien zwischen den Achterliekpunkten G, H, I, J, K & L.

#### **H.7 Unterliek (Foot Profile)**

Fock - Unterliek soll eine gerade Linie zwischen den Punkten A & E. bilden  
Großsegel - Das Großsegel Unterliek soll eine gleichmässige Kurve zwischen den Punkten A & L mit der maximalen Krümmung von Punkt M bilden, wie in Abbildung 2 beschrieben.

#### **H.8 Großsegel Vorliekkurve (Mainsail Luff Curve)**

Die Krümmung der Vorliekkurve ist freigestellt, muss aber in den Maßen der Segelbreiten mit aufgenommen werden, wie in der Abbildung 1 und Tabelle 1 dargestellt.

#### **H.9 Segelnummern (Sail Numbering)**

Segelnummern sollen den Vorgaben der RG65 International Class Rule entsprechen (siehe Website [www.rg65.org](http://www.rg65.org)). Zulässige Änderung ist die mögliche Verwendung von drei Stellen.

#### **H.10 Klassenzeichen (Class Emblem)**

Das RG65-Klassenzeichen soll der RG65 International Class Rule entsprechend verwendet.

#### **H.11 Segel Dekoration (Sail Decoration)**

Segel können unter Verwendung von Tinte verziert werden, dies darf aber nicht die Lesbarkeit der Segelnummern, Länderkennung etc. beeinträchtigen.

#### **H.12 Segel Hersteller-Logo (Sail Manufacturer Logo)**

Ein Segel Hersteller-Logo kann auf einer oder beiden Seiten der Segel angebracht werden und muss so positioniert werden, das es innerhalb eines Radius von 80 mm um Punkt A passt.

#### **H.13 Segel Kontrollfäden & Windanzeiger (Sail Telltales and Wind Indicators)**

Kontrollfäden sind an Fock und Großsegel zulässig. Anzahl und Position ist nicht beschränkt, sie dürfen jedoch in ihrer normalen Position nicht über die Segelkontur herausragen.  
Ein Windanzeiger oder Verklicker an Mastspitze oder Achterstagbügel ist zulässig, sofern er dem alleinigen Zweck der Windrichtungsanzeige dient.

## Sail Dimensions

Table 1

		<b>A Mainsail</b>	<b>B Mainsail</b>	<b>C Mainsail</b>
HEIGHT	<b>A-B</b>	33mm	33mm	33mm
	<b>A-C</b>	213mm	205mm	168mm
	<b>A-D</b>	433mm	390mm	305mm
	<b>A-E</b>	649mm	563mm	474mm
	<b>A-F</b>	842mm	695mm	547mm
	<b>A-G</b>	863(+/- 2)mm	710(+/- 2)mm	553(+/- 2)mm
WIDTH	<b>B-L</b>	246(+/- 2)mm	246(+/- 2)mm	246(+/- 2)mm
	<b>C-K</b>	222(+/- 2)mm	216(+/- 2)mm	218(+/- 2)mm
	<b>D-J</b>	176(+/- 2)mm	173(+/- 2)mm	170(+/- 2)mm
	<b>E-I</b>	127(+/- 2)mm	114(+/- 2)mm	86(+/- 2)mm
	<b>F-H</b>	66(+/- 2)mm	48(+/- 2)mm	23(+/- 2)mm
		<b>A Jib</b>	<b>B Jib</b>	<b>C Jib</b>
HEIGHT	<b>A-B</b>	73mm	86mm	102mm
	<b>A-C</b>	633(+/- 2)mm	552(+/- 2)mm	474(+/- 2)mm
WIDTH	<b>B-E</b>	206(+/- 2)mm	203(+/- 2)mm	194(+/- 2)mm
	<b>C-D</b>	13(+/- 1)mm	13(+/- 1)mm	13(+/- 1)mm



