

dragonflite 95

DRAGONFLITE 95

Règles de classe restreinte

2024
Version 1.5
Effective au 1er Janvier 2024



Note Importante:

Cette traduction est une aide pour les propriétaires DF95 de langue française. Elle est au plus proche du document original en anglais mais elle n'est pas parfaite. Des erreurs et fautes sont possibles, merci de les signaler par mail à : df95france@gmail.com

Introduction

Le projet DragonFlite 95 (DF95) a débuté au début de 2014 avec pour objectif de développer un compagnon plus grand, plus rapide que le DragonForce 65, dans un format facile à transporter en voiture ou en avion. La période de développement de deux ans, de la conception à partir de zéro à la production finale, a permis à l'équipe de conception et au constructeur (Joysway) de garantir que chaque aspect des performances et de la qualité de construction établisse de nouvelles normes pour la production en série de voiliers RC.

Le DF95 doit être utilisé dans le cadre d'une classe "Restreinte". Cela signifie que le bateau doit être utilisé tel que fourni par le constructeur, avec toutes modifications "restreintes" à celles spécifiquement indiquées dans ces règles.

Le site web www.dfracing.world servira de ressource centrale pour toutes les informations de la classe.

Introduction

The DragonFlite 95 (DF95) project started in early 2014 with a brief to develop a bigger, faster stablemate to the DragonForce 65 in a package that was easy to transport by car or airplane.

The two year development period from clean sheet concept to final production has allowed the design team and builder (Joysway) to ensure every aspect of performance and build quality set new standards for volume production RC sailboats.

The DF95 is to be raced as a 'Restricted Class'. That means the boat is to be raced as supplied by the Builder, with any changes 'restricted' to those specifically stated in these rules.

The website www.dfracing.world will act as a central resource for all class information.

Section A - Structure des règles fondamentales

A.1 Le constructeur agréé

Le DragonFlite 95 a été conçu par John Tushingham, Buzz Coleman et Mark Dicks et est construit par Joysway Hobby (HK) Ltd, ci-après dénommé « le Constructeur agréé ».

A.2 Autorité

Les règles sont administrées par le sous-comité DF International Class Rules et publiées sur le site www.dfracing.world. Toute proposition de modification ou de clarification de ces règles doit être soumise au sous-comité des règles par l'intermédiaire d'un représentant national de classe siégeant au Conseil mondial de la DF ICA pour examen. Toute modification sera annoncée et publiée sur le site Internet www.dfracing.world.

A.3 Langue

La langue officielle de la classe est l'anglais et en cas de désaccord sur la traduction, le texte anglais prévaudra.

A.4 Clarification

Le mot « doit » est obligatoire et le mot « peut » est permissif.

A.5 Esprit des règles de Classe

Ces règles de classe sont un ensemble de règles "Fermées". L'objectif fondamental de ces règles est de garantir que tous les bateaux de la Classe Restreinte DragonFlite 95 soient utilisés sur les mêmes bases de performance, et que le coût d'achat et d'entretien du bateau soit maîtrisé afin d'attirer à la fois les nouveaux venus comme les navigateurs VRC expérimentés. Avec cet objectif clair à l'esprit, les propriétaires sont priés de respecter l'esprit de ces règles et de ne pas chercher à obtenir un avantage en termes de performance en manipulant l'interprétation des règles par le biais de la traduction ou d'autres moyens.

A.6 Modifications

Le bateau doit être utilisé tel que fourni par le constructeur et monté comme indiqué dans le manuel de montage fourni avec le bateau, sans modifications ni ajouts autres que les changements autorisés décrits dans ce règlement. Les dimensions indiquées dans la notice de montage sont uniquement à titre indicatif.

Section A - Fundamental Rules Structure

A.1 The Licensed Builder

The DragonFlite 95 is a design by John Tushingham, Buzz Coleman and Mark Dicks and built by Joysway Hobby (HK) Ltd, hereafter referred to as 'the Licensed Builder'.

A.2 Authority

The rules are administered by the DF International Class Rules Sub-committee and published on the website www.dfracing.world. Any proposed alterations, or clarifications of these rules must be submitted to the Rules Sub-committee via a National Class Representative sitting on the DF ICA World Council for their consideration. Any changes will be announced and published on the www.dfracing.world.

A.3 Language

The official language of the class is English and in case of any dispute over translation the English text shall prevail.

A.4 Clarification

The word "shall" is mandatory and the word "may" is permissive.

A.5 Spirit of the Rules

These Class Rules are a 'Closed' set of rules. The fundamental aim of these rules is to ensure that all DragonFlite 95 Restricted Class boats are raced on a level performance basis and the cost of buying and maintaining the boat is kept under control to appeal to newcomers and experienced radio sailors alike. With this clear aim in mind owners are asked to adhere to the spirit of these rules and not seek to gain a performance advantage by manipulation of the wording through translation or other means.

A.6 Modifications

The boat shall be raced as supplied by the Licensed Builder and rigged as shown in the Rigging Instruction Manual supplied with the boat, with no modifications or additions apart from the permitted changes described in these rules. Any dimensions shown in the Rigging Instruction manual are for guidance only.

A.7 Réparations

Les réparations d'urgence de n'importe quelle partie du bateau sont autorisées, à condition qu'elles ne soient pas destinées à améliorer la fonctionnalité ou les performances des éléments endommagés. Les réparations des fissures de coque autour de la base de la boîte de quille sont permises, à condition que de telles réparations soient effectuées à l'intérieur de la coque et se limitent à une zone située à moins de 30 mm de la jonction de la peau de la coque et du passage de la boîte de quille. Toute réparation de ce type doit être réalisée avec du ruban adhésif, de la colle ou de la résine pouvant contenir des fibres de renforcement ou une couche de matériau de renforcement. Une fois qu'une coque a été réparée, elle peut continuer à être utilisée. Aucune structure supplémentaire, autre que la réparation de surface détaillée ci-dessus, n'est autorisée.

A.8 Certificat

Tout l'équipement fourni par le constructeur agréé est réputé conforme à la classe, par conséquent aucun certificat de mesure n'est requis. Cependant, les bateaux peuvent être soumis à une inspection par le comité de course lors de l'inscription ou à tout moment au cours d'une régata ou d'une série pour déterminer la conformité avec ces règles. Si un bateau est jugé non conforme pendant une régata, le comité de course peut annuler tous les résultats jusqu'à ce point et demander au propriétaire de ramener le bateau dans les règles ou, si cela n'est pas possible, retirer le bateau de l'événement.

A.9 Descriptions de l'équipement

L'équipement décrit dans ces règles par nom ou code produit se réfère à ceux utilisés dans le manuel d'instructions de gréement du constructeur agréé fourni avec le bateau. Une copie en anglais de ce document est disponible sur le site web www.df racing.world.

A.10 Limitations de l'équipement

Sauf en cas de dommages avérés, seule une coque, une quille, un lest, un gouvernail et un de chaque gréement prescrit A, B, C & D peuvent être utilisés par événement.

A.7 Repairs

Emergency repairs to any part of the boat are permissible, provided they are not intended to enhance the original function or performance of the damaged items. Repairs to hull cracks around the base of the keelbox are permitted, provided such repairs are done inside the hull and confined to an area within 30 mm from the junction of the hull skin and the fin box trunking. Any such repair shall be of tape, glue or resin which may contain reinforcing fibres or one layer of reinforcing material. Once a hull has been so repaired it may continue to be used. No additional structure, other than the surface repair detailed above, is permitted. The sentence "Damaged or repaired items should then be replaced as soon as reasonably possible has been removed from the first paragraph, allowing repaired hulls to continue to be used.

A.8 Certificate

All equipment supplied by the Licensed Builder is deemed class legal, therefore no measurement certificate is required. However, boats may be subject to inspection by the race committee at registration or at any time during a regatta or series to determine compliance with these rules. If a boat is found to be noncompliant during a regatta, the race committee may remove all results up to that point and ask the owner to bring the boat back within the rules or, if this is not possible, withdraw the boat from the event.

A.9 Equipment Descriptions

Equipment described in these rules by name or product code refer to the those used in the Licensed Builder's Rigging Instruction Manual as supplied with the boat. An English language copy of this document is available on the website www.dfracing.world

A.10 Equipment Limitations

Except in the case of demonstrable damage, only one hull, keel, ballast, rudder and one of each prescribed A, B, C & D rig may be used per event.

Section B - Équipement électronique

B.1 Treuil de voile

Le treuil de voile et le tambour de treuil doivent être tels que fournis par le constructeur agréé. Le treuil de voile ne doit pas être modifié électroniquement ou mécaniquement par rapport à son couple, sa vitesse ou ses révolutions de performance par défaut d'usine, sauf pour le réglage des points de fin de course électriquement par l'émetteur ou un autre dispositif externe.

B.2 Servo de gouvernail

En cas de panne, le servo peut être remplacé par un nouveau servo standard fourni par le constructeur, ou par tout servo similaire s'insérant dans la découpe standard du logement du servo sans aucune modification.

B.3 Batterie

Le boîtier standard des piles sèches et les piles sèches peuvent être remplacés par une batterie rechargeable d'un poids minimal de 45 g. Le boîtier de piles sèches ou la batterie rechargeable doit être fixés uniquement au plateau de support du servo. Plus d'une batterie rechargeable ou bloc de piles sèches peuvent être utilisées pendant une régata, mais leur poids ne doit pas varier de plus de 5 g les uns des autres.

B.4 Radio Émetteur et récepteur

Les propriétaires peuvent substituer les articles standard par leur propre équipement. Les antennes du récepteur peuvent être installées de n'importe quelle manière à l'intérieur de la coque.

Section B - Electronic Equipment

B.1 Sail Winch

The Sail Winch and winch drum shall be as supplied by the Licensed Builder. The sail winch shall not be modified electronically or mechanically from its factory default performance torque, speed or revolutions, except for electrical end point adjustment by transmitter or other external device.

B.2 Rudder Servo

In the event of failure, the servo may be replaced by the standard item as supplied by the Licensed Builder, or by any suitable servo fitting the standard cutout in the servo tray without modification.

B.3 Battery Pack

The standard dry cell battery box and dry cells may be substituted by a rechargeable battery pack with a minimum weight of 45gms. The battery box or rechargeable battery pack shall be fixed to the servo tray only. More than one battery pack may be used during a regatta but all packs shall be within 5 gms of each other.

B.4 Transmitter & Receiver

Owners may substitute the standard items for their own equipment. The receiver aerials may be installed in any manner inside the hull.

Section C - Coque et pont

C.1 Finition de la coque

En cas de dommages/éraflures ou de préférence de couleur personnelle, la coque peut être repeinte.

Une couche de finition brillante est requise et aucun ponçage après la dernière couche de peinture n'est autorisé.

Le ponçage avant la peinture ne doit être que le strict minimum nécessaire pour obtenir une surface appropriée à l'application de la nouvelle peinture. Le ponçage excessif pour réduire l'épaisseur de la peau de la coque ou pour lisser la coque est interdit et constitue une violation claire de la Règle A.5.

Aucune tentative ne doit être faite pour lisser la base de la boîte de quille, les fixations de la coque du gouvernail ou le pare-chocs avant au-delà de la finition d'usine du constructeur agréé.

Les décalcomanies DragonFlite 95 ne sont pas nécessaires.

C.2 Décoration de coque

Pour faciliter l'identification, la coque et le pont peuvent être décorés avec des autocollants, à condition qu'il ne s'agisse pas de « films techniques » destinés à réduire le frottement de la coque.

C.3 Capot de pont et patch d'étanchéité de pont.

Le couvercle de pont en plastique transparent doit être utilisé en course. Les patches adhésifs de pont standard fournis par le constructeur agréé peuvent être remplacés par des éléments fabriqués à partir de tout matériel approprié, à condition que leur fonction soit uniquement d'assurer l'étanchéité du capot de pont. De la bande adhésive peut être utilisée comme alternative aux patches adhésifs.

C.4 Anneaux de pont

Les renforcements pour les anneaux de pont peuvent être partiellement remplis de colle ou de résine pour empêcher la pénétration d'eau.

Tous les anneaux de pont doivent rester en place. Les rugosités sur les anneaux de pont peuvent être polies pour empêcher l'abrasion des cordages.

C.5 Coque de remplacement

Une coque nue de remplacement est disponible auprès du constructeur agréé et doit uniquement être équipée avec des pièces standard fournies par le constructeur agréé. Les autocollants DragonFlite 95 ne sont pas obligatoires.

Section C - Hull & Deck

C.1 Hull Finish

In the event of damage/scratches or personal colour preference the hull may be repainted.

A gloss finish coat is required and no sanding following the final coat of paint is allowed.

Sanding prior to painting shall be no more than the minimum needed to reach a surface suitable for application of new paint. Excessive sanding to reduce hull skin thickness or to fair the hull, is prohibited and a clear contravention of Rule A.5.

No attempt shall be made to fair in the base of the keel box, rudder hull fittings or bow bumper beyond the Licensed Builder's factory finish.

DragonFlite 95 decals are not required

C.2 Hull Décoration

To aid identification, the hull and deck may be decorated with stickers, provided these are not 'technical films' intended to reduce hull friction.

C.3 Deck Hatch & Deck Patches

The clear plastic Deck Hatch shall be used when racing. The Licensed Builder's standard Deck Patches may be substituted for items made of any suitable material provided their function is only to seal the Deck Hatch. Tape may be used as an alternative to Deck Patches.

C.4 Deck Eyes

The recesses for the deck eyes may be partly filled with glue or resin to prevent water ingress.

All Deck Eyes shall remain in place. Any roughness in the deck eyes may be smoothed out to prevent rope abrasion.

C.5 Replacement Hull Moulding

A replacement hull moulding is available from the Licensed Builder and shall be completed using only standard fittings as supplied by the Licensed Builder.

DragonFlite 95 decals are not required.

C.6 Bouchon de drainage.

Le trou de drainage dans le pont arrière peut être fermé avec le bouchon en caoutchouc fourni, mais aussi par tout autre bouchon de remplacement ou un patch auto-adhésif. Un cordon de retenue peut être installé sur le bouchon et fixé à n'importe quel accessoire du cockpit arrière.

C.7 Anneau d'écoute de Grand-voile

L'anneau en acier inoxydable fourni par le constructeur peut être remplacé par tout autre anneau similaire.

Les cordons de la patte d'oie passant par l'anneau d'écoute peuvent être fixés sur les anneaux de pont et la pièce fixée par la vis haute de la dérive en passant par les tendeurs trois trous (bowsie)

C.8 Boîtier de Quille

Pour éviter les fuites d'eau dans la cavité du boîtier de quille, le boîtier peut être retiré puis remonté avec un produit d'étanchéité autour des bords supérieurs et inférieurs le long de la jointure entre le boîtier et la coque.

Se référer à la règle C.1 concernant la finition de la coque. (Remarque : ne serez pas trop les vis de fixation lors du remontage, cela peut entraîner une fissuration de la coque autour de la lèvre inférieure)

C.9 Autocollant de boîtier de voile de quille

Un autocollant transparent, dont les dimensions sont indiquées sur le schéma 1, peut être collé sur la surface extérieure de la coque, recouvrant le boîtier de voile de quille et la coque adjacente. Le but de cet autocollant est d'aider à prévenir ou à consolider toute fissure mineure dans cette zone de la coque et à empêcher l'entrée d'eau par la cavité du boîtier de voile de quille en dessous de la ligne de flottaison.

Un gabarit sera disponible en téléchargement sur le site www.dfracing.world
Disponible sur
<https://dfracing.world/wp-content/uploads/2023/06/df95-keelbox-sticker.pdf>

C.6 Drainage Bung

The drainage hole in the aft deck may be sealed by either the supplied rubber bung, any replacement bung or a self-adhesive patch. A retaining cord may be fitted to the bung and fastened to any fitting in the rear cockpit.

C.7 Mainsheet Bridle

The stainless steel ring supplied by the Licensed Builder builder may be substituted by any similar stainless steel ring.

The cord between the deck eye and the ring may be tied to either fitting and then lead through the bowsie.

C.8 Fin Box

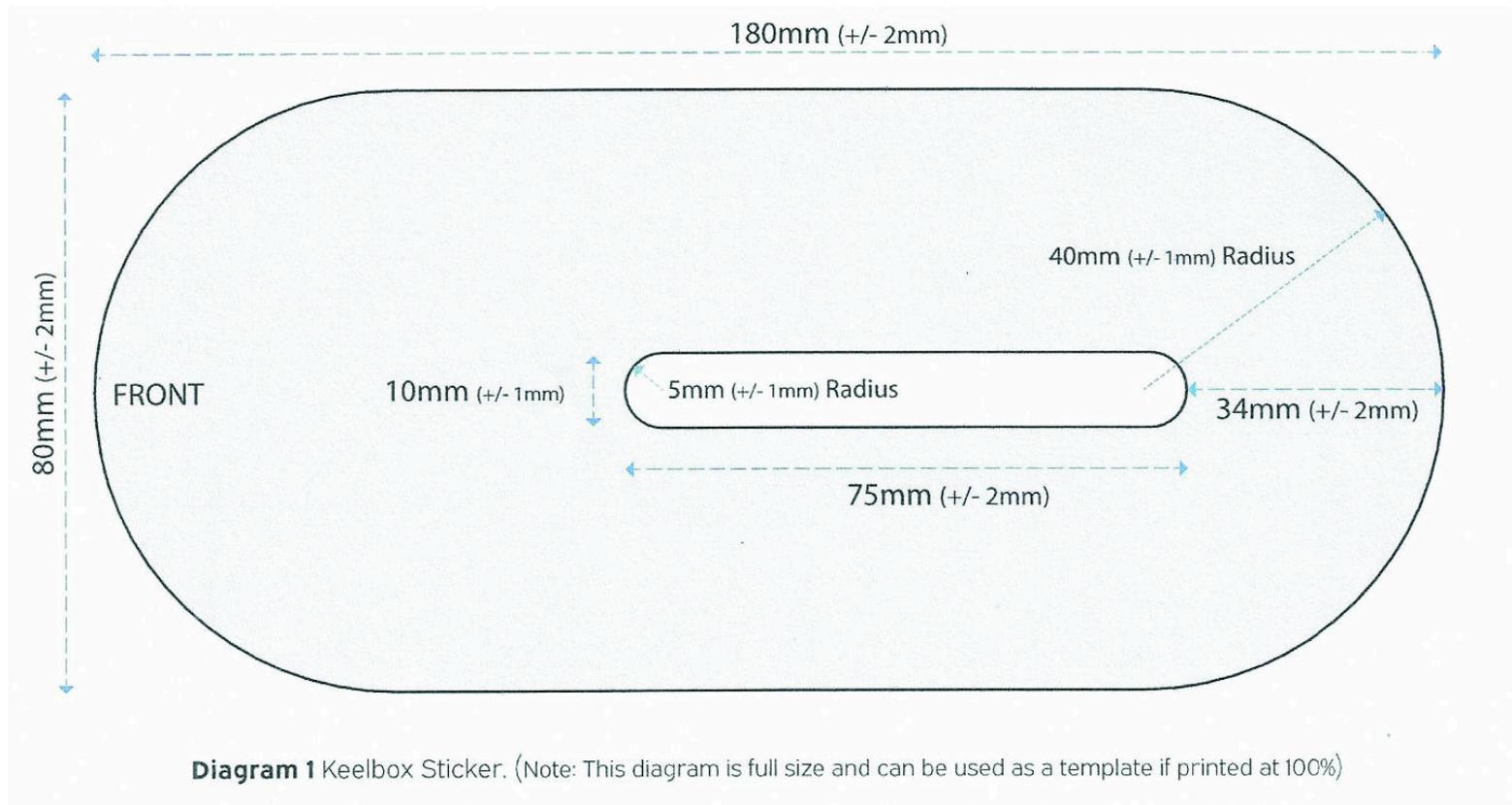
To prevent water leakage into the Fin Box cavity, the Fin Box mouldings may be removed and re-fitted with sealant where the two parts joint together and around their top and bottom flanges where they meet the hull moulding. Refer to Rule C.1 regarding hull finish. (Note: Do not overtighten the fixing screws when refitting, this can lead to Hull cracking around the bottom flange)

C.9 Fin Box Sticker

A transparent sticker, of dimensions shown in Diagram 1, may be stuck to the outside surface of the hull, covering the finbox and surrounding hull skin.

The purpose of this sticker is to help prevent or seal any minor cracks in this area of the hull and to prevent water ingress into the finbox cavity from below the waterline.

A template will available to download from the website www.dfracing.world



Le sticker disponible sur : <https://dfracing.world/wp-content/uploads/2023/06/df95-keelbox-sticker.pdf> doit être mis à l'échelle pour impression

Section D - Quille et safran

- D.1** En cas de dommages/rayures ou de préférence de couleur personnelle, la quille et le gouvernail peuvent être repeints.
Une couche de finition brillante est requise et aucun ponçage après la dernière couche n'est autorisé.
Le ponçage avant peinture ne doit dépasser le minimum nécessaire pour atteindre une surface adaptée à l'application d'une nouvelle peinture.
Un ponçage ou un remplissage excessif pour rectifier la quille ou le gouvernail est interdit et constitue une violation flagrante de la règle A.5.
- D.2** Les bavures de moulage autour du safran peuvent être poncées à ras.
- D.3** Si l'axe de gouvernail est trop serré ou trop lâche dans le tube de gouvernail de la coque, la pièce en plastique dans la coque peut être percée pour faciliter l'ajustement ou percée et gainée pour resserrer.
- D.4** Le bulbe de quille peut être repeint en cas de dommage ou de préférence de couleur personnelle.
Il peut être poncé, tout dommage peut être lissé aussi près que possible de la section d'origine et peint.
Une couche de finition brillante est requise et aucun ponçage après la dernière couche de peinture n'est autorisé.
- D.5** Le trou de vis à la base du bulbe peut être recouvert d'un autocollant, mais il ne doit pas être utilisé pour cacher un supplément de poids. Un tel poids enfreindrait clairement les règles A.5 et A.6
- D.6** Les pièces en plastique qui s'insèrent entre la quille et le bulbe de quille doivent être amovibles et rester non peintes, non rectifiées et non altérées.

Section D - Keel & Rudder

- D.1** In the event of damage/scratches or personal colour preference the Keel and Rudder may be repainted. A gloss finish coat is required and no sanding following the final coat of paint is allowed.
Sanding prior to painting shall be no more than the minimum needed to reach a surface suitable for application of new paint. Excessive sanding or filing to fair the Keel or Rudder is prohibited and a clear contravention of Rule A.5.
- D.2** Any moulding flashing around the edge of the rudder may be sanded flush.
- D.3** If the Rudder Shaft is too tight or too loose a fit in hull's rudder tube, the plastic fitting in the hull may be drilled out to ease the fit or drilled and sleeved to tighten.
- D.4** The Keel Bulb may be repainted in the event of damage or personal colour preference
It may be sanded, any damage may be faired as close to original section as possible and painted.
A gloss finish coat is required and no sanding following the final coat of paint is allowed.
- D.5** The hole in the base of the Keel Bulb may be covered with a sticker, but it shall not be used to conceal any additional added weight. Such weight would be a clear contravention of Rules A.5 and A.6.
- D.6** The plastic shoe fittings that fits between the Keel and the Keel Bulb shall be removable and remain unpainted, unfaired and unaltered.

Section E – Gréements

Le bateau est fourni avec un gréement A par le constructeur agréé. Des gréements plus petits B, C et D sont autorisés.

Les dimensions et les détails de construction sont décrits en détail dans les sections G et H.

Tous les espars et accessoires de montage sont limités à ceux fournis par le constructeur agréé. Les modifications autorisées sont décrites dans ces règles. Les voiles peuvent être soit celles fournies par le constructeur agréé, soit celles construites par d'autres fabricants ou individus selon les dimensions et la construction décrites dans la section H avec le tableau 2.

Section F –Grément & divers

Toutes les dimensions indiquées dans le manuel d'instructions du constructeur agréé sont destinées à servir de guide pour aider à la configuration initiale du bateau et ne sont pas obligatoires. Les modifications autorisées aux instructions de montage sont les suivantes :

F.1 Le propriétaire peut remplacer le cordon Dyneema fourni par tout autre cordon qu'il juge approprié.

F.1.1 Le propriétaire peut remplacer les anneaux en acier inoxydable fournis par d'autres anneaux en acier inoxydable de taille similaire.

F.2 Le câble de l'étai de foc peut être remplacé par tout autre câble que le propriétaire juge approprié.

Section E - Rigs

The boat is supplied by the Licensed Builder with an A Rig. Smaller B, C & D Rigs are permissible.

Dimensions and construction details are fully described in Sections G & H.

All spars and rig fittings are restricted to those supplied by the Licensed Builder.

Permitted Changes are described in these rules.

Sails are either those supplied by the Licensed Builder, or made to the dimensions and construction as described in Section H and Table 2, by other manufacturers or individuals.

Section F - Rigging

Any dimensions shown in the Licensed Builders Rigging Instructions Manual are intended as a guide to help initial setup of the boat and are not mandatory. The permitted changes to the rigging instructions are as follows:

F.1 The owner may substitute the supplied Dyneema cord for any cord the owner deems suitable.

F.1.1 The owner may substitute the supplied stainless steel rings with other stainless steel rings of a similar size.

F.2 **The wire Jib Forestay may be substituted with any wire the owner deems suitable.**

F.3 Attache du foc

La bôme de foc doit être fixée au bateau comme indiqué dans le manuel d'instructions de gréement. Pour les gréements A et B, le cordon de pivot de la bôme doit passer à travers du pontet de pont n°1 et revenir au crochet de pont. Pour les gréements C & D, le cordon de pivot de la bôme doit passer à travers du pontet de pont n°2 et revenir au crochet de pont.

Un petit bout de courte longueur servant de queue peut être attachée à la boucle qui va au crochet pour faciliter le passage dans les pontets et l'accroche de la boucle au crochet.

Le point d'amure du foc (coin avant inférieur) doit être fixé sur la bôme comme indiqué dans les instructions de montage.

L'étai de foc doit être monté conformément aux instructions de montage.

La balancine de la bôme de foc doit être montée conformément aux instructions de montage ou tout autre arrangement utilisant un bout, un anneau et un tendeur trois trous (Bowsie).

Le crochet de point d'écoute du foc sur la bôme peut être remplacé par un cordon.

F.4 Attache de la grand-voile

La grand-voile doit être fixée au mât et à la bôme comme indiqué dans le manuel d'instruction de gréement, mais les anneaux du guindant de grand-voile peuvent être remplacés par un bout de cordon. Le crochet de point d'écoute de la grand-voile sur la bôme peut être remplacé par un bout de cordon.

F.5 Pataras

Le pataras doit être gréé comme indiqué dans le manuel d'instruction de gréement. Il peut également inclure une perle en plastique au-dessus de la boucle inférieure pour faciliter la mise en place.

F.6 Les écoutes de voiles

L'écoute de foc du gréement A et B doit être gréée comme indiqué dans le manuel d'instruction de gréement. Pour les gréements D et C, le pontet n°4 sera utilisé à la place du pontet n°3. L'écoute peut être ramenée directement à l'agrafe de ligne de treuil, soit à travers l'œillet de pont de la patte d'oie d'écoute de grand-voile, puis à l'agrafe.

L'écoute de grand-voile de tous les gréements doit être montée comme indiqué dans la notice de montage.

F.3 Jib Attachments

The Jib Boom shall be attached to the boat as shown in the Rigging Instructions Manual. For Rigs A & B the cord shall go from the Jib Boom through Deck Eye 1 and back to the Jib Deck Hook.

For Rigs C & D the cord shall go from the Jib Boom through Deck Eye 2 and back to the Jib Deck Hook.

The loop in the end of the Jib Boom Hook Down may have a single, short length of cord attached to act as a tail to aid threading through the Deck Eyes and locating on the Jib Deck Hook.

The Jib Tack (lower front corner) shall be attached to the Jib Boom as shown in the Rigging Instructions Manual.

The Jib Forestay shall be rigged as shown in the Rigging Instructions Manual.

The Jib Topping Lift shall be rigged as shown in the Rigging Instructions Manual or any arrangement using cord, a ring and a bowsie.

The Jib Clew Hooks may be substituted with cord.

F.4 Mainsail Attachments

The Mainsail shall be attached to the mast and boom as shown in the Rigging Instructions Manual, but the Mainsail Luff Rings may be substituted with cord ties.

The Mainsail Clew Hooks may be substituted with cord.

F.5 Backstay

The Backstay shall be rigged as shown in the Rigging Instructions Manual. It may also include a plastic bead above the lower loop to aid rigging.

F.6 Sail Sheeting

The Jib Sheet for Rigs A & B shall be rigged as shown in the Rigging Instructions. For Rigs D & C Deck Eye 4 will be Used in place of Deck Eye 3. The sheet may then be lead back directly to the Winch Line Clip, or routed through any other Deck Eyes and then to the clip.

The Mainsheet for all rigs shall be rigged as shown in the Rigging Instructions Manual.

F.7 Élastique du treuil

L'élastique de rappel doit être attaché au pontet n°1 ou n° 2 et ramené directement à l'agrafe de la ligne du treuil ou acheminé à travers tout autre pontet de pont.
L'élastique fourni par le constructeur peut être remplacé par tout autre élastique que le propriétaire juge approprié.

F.7.5 Agrafe de ligne de treuil

L'agrafe de ligne de treuil peut être remplacée par n'importe quelle agrafe similaire qui ne contient pas d'émerillon et sa fonction est uniquement de fixer les écoutes à la ligne de treuil.

F.8 Passages d'écoute

Les guides de passages d'écoutes de foc et de grand-voiles peuvent être collés en position sur la bôme. Les anneaux en caoutchouc SR1 et SR4 peuvent être supprimés.

F.9 Tendeurs 3 trous (Bowsies)

Les tendeurs standards fournis avec le bateau peuvent être remplacés par ceux d'autres fabricants.

F.10 Potence de pataras

Pour faciliter le positionnement avant et arrière de la tête de grand-voile, un deuxième trou peut être percé dans la potence du pataras pour l'attache de la tête de grand-voile, mais la voile ne doit être attachée qu'à un seul de ces trous.

F.7 Winch Line Elastic

The Winch Line Elastic shall be tied to Deck Eye 1 or 2 and taken directly back to the Winch Line Clip or routed through any other Deck Eyes. The supplied elastic may be substituted with any elastic the owner deems suitable.

F.7.5 Winch Line Clip

The Winch Line Clip may be substituted with any similar clip that does not contain a swivel and its function is only to attach the sheets to the Winch Line).

F.8 Sheet Guides

The Jib Sheet and Mainsheet Guides may be glued in position on the booms. Bands SR1 & SR4 may be removed.

F.9 Bowsies

The standard Bowsies supplied with the boat may be substituted by those from any other manufacturer.

F.10 Backstay Crane

To facilitate fore and aft positioning of the Mainsail head, a second hole may be drilled in the Backstay Crane for attachment of the Mainsail head, but the sail shall be attached to only one of these holes.

Section G - Mâts et Bômes

G.1 Matériau du tube de mât

Seuls les tubes fournis par le constructeur sont autorisés.

G.2 Dimension des mâts

Le mât du gréement A doit être utilisé tel que fourni par le constructeur. Les tubes des gréements B, C & D doivent être soit ceux fournis par le constructeur, soit découpés dans l'un des kits de mât les plus longs fournis par le constructeur aux longueurs suivantes :

Gréement B : 827 mm

Gréement C: 652 mm

Gréement D: 590mm

(Remarque: ces dimensions sont les longueurs de tube coupé et n'incluent aucun accessoire de mât)

G.3 Assemblage du mât

Pour éviter que les extrémités du tube de mât ne se fendent, il est permis de coller la tête de mât ainsi que la tige inférieure du mât au tube de mât.

G.4 Roulements

Les roulements fournis sur le vit de mulet peuvent être remplacés à tout moment par les roulements standard du constructeur ou par tout autre roulement métallique de taille 10 mm x 6 mm x 3 mm

G.5. Bômes

Les tubes de bôme B, C et D peuvent être coupés à partir de kits de mâts plus grands fournis par le constructeur. Toutes les dimensions des bômes sont disponibles sur le site Web www.dfracing.world

G.6 Anneaux de bômes en silicone

Les anneaux de bôme en silicone fournis par le constructeur peuvent être remplacés par des anneaux en silicone découpés dans d'autres tubes.

Section G - Masts & Booms

G.1 Mast Tube Material

Only tubing supplied by the Licensed Builder is permissible.

G.2 Mast Lengths

The A Rig mast shall be used as supplied by the Licensed Builder.

The B, C & D Rig mast tubes shall be either those supplied by the Licensed Builder, or cut down from one of the Licensed Builder's longer Mast Kits to the following lengths:

B Rig: 827 mm

C Rig: 652 mm

D Rig: 590 mm

(Note: These dimensions are the cut tube lengths and do not include any mast fittings)

G.3 Mast Construction

To avoid the mast tubes splitting it is permitted to glue in the Masthead Plug and glue in the lower Mast Stub.

G.4 Bearings

Supplied Gooseneck bearings can be replaced at any time with either the Licensed Builder's standard bearings or any other metal bearing of size 10mm x 6mm x 3mm.

G.5 Booms

Boom tubes for B, C & D rigs may be cut down from larger Boom kits supplied by the Licensed Builder. All Boom dimensions are available on the website www.dfracing.world

G.6 Silicon Booms Rings

The Silicon Boom Rings supplied by the Licensed Builder may be substituted by silicon rings cut from other tubing.

Section H - Les voiles

H.1 Utilisation

Aucune voile d'un gréement ne peut être utilisée avec le gréement d'une autre taille.

H.2 Construction

La construction doit être une voile souple d'une seule épaisseur. Le foc et la grand-voile, quelle que soit leur taille, doivent être construits à partir de la même matière.

Toutes les voiles doivent être construites d'un seul panneau sans coutures et le constructeur ne doit pas essayer d'introduire une forme (creux) dans la voile par un procédé de chaleur ou par la force.

Les voiles doivent être attachées au gréement et aux espars au moyen d'un seul trou positionné dans une zone de 10 mm à chaque angle de la voile (points A, C & E du foc, A, G et L de la grand-voile) et avec un maximum de quatre autres positions appropriées le long du guindant de la grand-voile. Des œillets métalliques peuvent être utilisés pour renforcer ces trous.

H.3 Lattes

Toutes les grand-voiles doivent avoir quatre lattes dont les extrémités extérieures sont placées à moins de 5 mm des points H, I, J et K.

Longueur de lattes :

Grand-voiles A, B & C : Deux lattes supérieures maximum 80mm. Deux lattes inférieures maximum 100 mm largeur maximum 12 mm.

Grand-voile D : Latte supérieure 50 mm maximum. Les trois lattes inférieure maximum 70 mm. Largeur maximum 12 mm

Aucun foc ne doit avoir de lattes.

H.4 Patches de renfort

Des Patches de renfort peuvent être appliqués aux coins de la voile (tableau 1), aux extrémités des lattes. Ceux-ci doivent être en matériau auto-adhésif et ne pas comporter plus de trois couches par côté au coin de la voile et une couche par côté aux extrémités des lattes et au point de fixation du guindant de la grand-voile.

Les Patches de renforts d'angle de voile doivent rentrer dans un rayon à partir de l'angle de la voile (voir Schéma A) comme indiqué dans le Tableau 1 ci-dessous :

Les Patches du guindant de la grand-voile et les patches d'extrémités de latte, situées à l'une ou l'autre extrémité de la latte, doivent s'inscrire dans un cercle de 35 mm de diamètre

Une ralingue sur le guindant de la grand-voile n'est pas autorisée.

Section H - Sails

H.1 Usage

Any sail from one rig shall not be used with another sized rig.

H.2 Construction

Construction shall be a soft sail of a single ply. The Jib and Mainsail of any given rig size shall be constructed from the same ply.

All sails shall be constructed of a single panel with no seams and the maker shall not try to introduce camber (shape) into the sail by means of heat or force.

The sails shall be attached to the rigging and spars by means of a single hole positioned within 10 mm of each sail corner point (points A, C & E Jib, A, G & L Mainsail) and a maximum of four other suitable positions along the mainsail luff. Metal eyelets may be used to reinforce these holes.

H.3 Battens

All Mainsails shall have four battens with their outer ends positioned within 5 mm of points H, I, J & K.

Batten lengths:

A, B & C Rig Mainsails: Top two battens maximum 80mm. Lower two battens maximum 100mm. Maximum width 12mm.

D Rig Mainsail: Top batten maximum 50mm. Lower three battens maximum 70mm. Maximum width 12mm.

All Jibs shall have no battens.

H.4 Reinforcement Patches.

Reinforcement patches may be used at the sail corners, batten ends and mainsail luff attachment points. These shall be made of a self-adhesive material and not more than three layers per side at the sail corners and one layer per side at batten ends and Mainsail Luff attachment points.

Sail corner reinforcements shall fit within a radius of the sail corner points (refer to Diagram A) as shown in Table 1.

Mainsail luff attachment point patches and batten end patches, at either end of the batten, shall fit within a circle of 35 mm diameter.

Mainsail luff tabling is not permitted.

Tableau 1

Dimension du patch de renfort (les valeurs correspondent au rayon maximum à partir des points de voile appropriés) .				
Point de voile	Grand-voile A	Grand-voile B	Grand-voile C	Grand-voile D
A	80 mm	80 mm	65 mm	65 mm
G	125 mm	125 mm	100 mm	100 mm
L	140 mm	140 mm	120 mm	100 mm
Point de voile	Foc A	Foc B	Foc C	Foc D
A	80 mm	80 mm	80 mm	60 mm
C	80 mm	80 mm	80 mm	80 mm
E	100 mm	100 mm	90 mm	90 mm

H.5 Guindant du foc

Le guindant du foc doit être une ligne droite entre les points A et C.
Le bord avant du guindant doit former un fourreau pour le câble de l'étai. Le fourreau du guindant doit avoir une largeur maximale de 12 mm.
Le fourreau du guindant fait partie intégrante de la surface de la voile et doit rentrer dans les dimensions de la voile.
Le fourreau du guindant doit être un fourreau continu se terminant à moins de 10 mm des points A & C.

H.6 Forme de la chute

Foc – La chute du foc doit former une ligne droite entre les points D & E.
Grand-voile - La chute de grand-voile doit être formée par une série de lignes droites entre les points de de la chute G, H, I, J, K et L.

H.7 Forme de la bordure

La base du foc et de la grand-voile doit former une courbe comme décrit dans les gabarits à l'échelle 1:1 téléchargeables sur le site Web www.dfracing.world
Ceux-ci peuvent être imprimés à la taille réelle par une imprimante sur papier format A4.

H.8 Courbe de guindant de la grand-voile

La courbure du guindant est libre, mais elle est comptée dans les largeurs transversales de la voile comme décrit dans le diagramme A et le **tableau 2**.

H.9 Numérotation des voiles

Les numéros de voile doivent être inscrits dans la grand-voile et dans le foc. Ils doivent être conformes aux dimensions indiquées dans le **tableau 3**.
Sur la grand-voile, ils doivent être positionnés sous une ligne joignant les points E-I et au-dessus d'une ligne joignant les points C-K (voir diagram A).
Deux ou trois chiffres peuvent être utilisés mais doivent être les mêmes sur tous les gréements et identiques sur la grand-voile et le foc. Lors de l'utilisation de deux chiffres, il doit y avoir un espace devant le numéro de voile pour un préfixe numérique.
Les lettres nationales doivent être conformes aux dimensions indiquées dans le **tableau 4** et placées sur la grand-voile sous une ligne joignant les points C-K.
Les lettres nationales ne sont obligatoires que pour les événements internationaux.
Tous les chiffres et toutes les lettres doivent être entièrement remplis, dans une couleur fortement contrastée et disposés de façon à permettre une lisibilité maximale. Un guide est disponible sur www.dfracing.world

H.5 Jib Luff

The Jib Luff shall form a straight line between points A & C.
Tabling at the luff (front edge) shall form a pocket for the Forestay. Maximum width of tabling shall be 12mm.
Tabling forms part of the sail area and must fit within the sail dimensions. Tabling shall be one, continuous pocket finishing within 10 mm of points A & C.

H.6 Leech Profile

Jib - The Jib leech shall form a straight line between points D & E.
Mainsail - The Mainsail leech shall be formed by a series of straight lines between the leech points G, H, I, J, K & L.

H.7 Foot Profile

The Jib & Mainsail foot shall form a curve as described by full-sized templates available to download from the website www.dfracing.world
These can be printed out at full size on an A4 printer.

H.8 Mainsail Luff Curve

The amount of luff curve is optional, but shall be included in the sail cross widths as described in Diagram A and Table 2

H.9 Sail Numbering

Sail numbers shall be applied to the Mainsail and Jib. They shall conform to the dimensions shown in Table 3.
On the Mainsail they shall be positioned below a line joining Sail Points E-I and above a line joining C-K (see Diagram A).
Two or three digits can be used but must be consistent on all rigs and the same on both Main and Jib. When using two digits, there shall be space in front of a sail number for a numeric prefix.
National letters shall conform to the dimensions shown in Table 4 and positioned on the Mainsail below a line joining Sail Points C-K. National letters are only mandatory for international events.

All numbers and letters shall be filled in solid, in a strong contrasting colour and arranged for maximum legibility. Guidelines are available on www.dfracing.world
Sail numbers, and national letters if fitted, shall be applied to both sides of the sail with port side numbers and letters positioned below starboard side.
Sail numbers, and national letters if fitted, shall be applied using either

Les numéros de voile et les lettres nationales, le cas échéant, doivent être marqués sur les deux côtés de la voile avec les numéros et lettres du côté bâbord placés sous le côté tribord.
 Les numéros de voile et les lettres nationales, le cas échéant, doivent être inscrits à l'aide d'un matériau autocollant ou de l'encre.
 Les marquages des numéros de voiles appliqués aux voiles avant le 1er juin 2023 seront acceptés.

self-adhesive material or ink. Sail numbering applied to sails before 1 June 2023 shall be grandfathered.

Tableau 3

NUMÉRO DE VOILE	Dimensions et espacements			
	Gréement A et B		Gréements C et D	
	Min	Max	Min	Max
Hauteur des N° de voile individuels	100 mm	110 mm	100 mm	110 mm
Largeur des N° de voile individuels	40 mm		30 mm	
Epaisseur des N° de voile individuel	10 mm		8 mm	
Espacement des nombre adjacents	15 mm		10 mm	
Espacement vertical entre les rangées	40 mm		20 mm	

tableau 4

Dimensions et espacement des lettres nationales		
	Toutes les voiles	
	Min	Max
Hauteur de lettre individuelle	40 mm	50 mm
Epaisseur du trait des lettres individuelles	4 mm	
Espacement des lettres adjacentes	7 mm	
Espacement vertical entre les rangées	15 mm	

H.10 Emblème de classe

L'emblème de la classe DF doit être appliqué sur la grand-voile au-dessus d'une ligne joignant les points E-I à l'aide d'un matériau auto-adhésif ou d'encre sur les 2 côtés de la voile. S'il est appliqué des deux côtés de la voile, le côté bâbord doit être situé sous le côté tribord avec un espace libre entre eux.

Le logo DF95 doit avoir une largeur de 70 mm. Un modèle est disponible au

téléchargement sur le site Web www.dfracing.world

Disponible sur :

<https://dfracing.world/wp-content/uploads/2016/02/df95-sail-logo-70mm.pdf>

H.10 Class Emblem

The DF class emblem shall be applied to the Mainsail above a line joining Sail Points E-I using self-adhesive material or ink on one or both sides of the sail. If applied on both sides of the sail, port side shall be below the starboard side with a clear gap between them.

DF95 logo shall be 70mm wide. A template will available to download from the

website www.dfracing.world



H.11 Décoration des voiles et bandes de visualisation

Les voiles ne peuvent être décorées uniquement qu'avec de l'encre ou de la peinture, mais les marquages ne doivent pas gêner l'identification aisée des numéros de voile ou des lettres nationales. Des bandes de visualisation peuvent être ajoutées à l'aide d'encre ou de ruban adhésif souple. Celles-ci sont limitées à deux bandes par voile et peuvent être appliquées des deux côtés de la voile et ne doivent pas interférer avec les numéros de voile ou les lettres nationales.

H.12 Logo du fabricant de voile

Un logo du fabricant de voiles peut être apposé sur un ou les deux côtés des voiles et doit être placé dans un rayon de 80 mm à partir de l'angle du point d'amure A.

H.13 Penons de voile et indicateurs de vent

Des penons sont autorisées sur le foc et la grand-voile. Leur nombre et leur position ne sont pas limités, à condition qu'ils ne tombent pas en dehors du périmètre de la voile quand ils flottent dans leur position normale. Un indicateur de vent ou une girouette fixée au sommet du mât ou fixé à la potence du pataras est autorisé à condition que son seul objectif soit d'indiquer la direction du vent.

H.11 Sail Decoration & Flow Stripes

Sails may be decorated using only ink or paint, but markings shall not interfere with easy identification of the sail numbers, or national letters if fitted. Flow Stripes may be added using ink, paint or soft adhesive tape. These are limited to two stripes per sail and may be applied to both sides of the sail and shall not interfere with sail numbers or national letters. Flow stripes maximum stroke thickness of 10mm has been deleted.

H.12 Sail Manufacturer Logo

A sail manufacturer logo may be fitted on one or both sides of the sails and shall be positioned within a radius of 80mm from the tack point A.

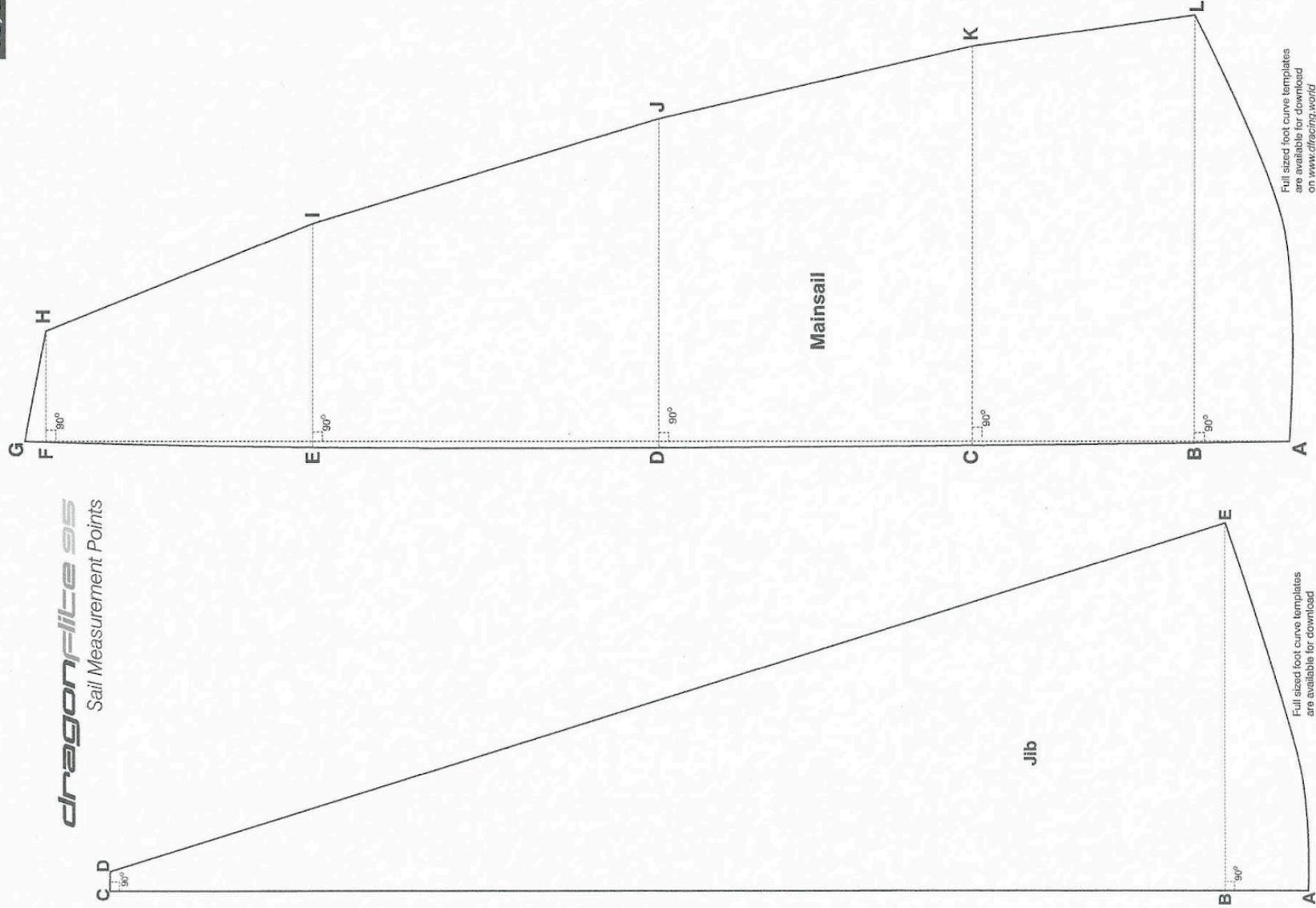
H.13 Sail Telltales and Wind Indicators

Telltales are permissible on the Jib and Mainsail. The number and position of them is not restricted, provided that when streaming in their normal position they do not fall outside of the sail outline shape. A wind indicator or burgee attached to the top of the mast or backstay crane is allowed provided it's sole purpose is to indicate wind direction.

Tableau 2

Dimensions des voiles (voir le schéma A pour les points de mesure de la voile)					
		Grand-voile A	Grand-voile B	Grand-voile C	Grand-voile D
H A U T E U R	A - B	75 mm	64 mm	39 mm	58 mm
	A - C	249 mm	244 mm	212 mm	197 mm
	A - D	495 mm	472 mm	383 mm	360mm
	A - E	766 mm	679 mm	530 mm	498 mm
	A - F	976 mm	803 mm	634 mm	570 mm
	A - G	992 (+/- 2) mm	814 (+/- 2) mm	643 (+/- 2) mm	580 (+/- 2) mm
L A R G E U R	B - L	331 (+/- 2) mm	308 (+/- 2) mm	251 (+/- 2) mm	222 (+/- 2) mm
	C - K	309 (+/- 2) mm	282 (+/- 2) mm	222 (+/- 2) mm	196 (+/- 2) mm
	D - J	254 (+/- 2) mm	219 (+/- 2) mm	175 (+/- 2) mm	154 (+/- 2) mm
	E - I	173 (+/- 2) mm	136 (+/- 2) mm	118 (+/- 2) mm	102 (+/- 2) mm
	F - H	86 (+/- 2) mm	64 (+/- 2) mm	52 (+/- 2) mm	55 (+/- 2) mm
		Foc A	Foc B	Foc C	Foc D
H A U T E U R	A - B	65 mm	84 mm	84 mm	88 mm
	A - C	940 (+/- 2) mm	775 (+/- 2) mm	632 (+/- 2) mm	543 (+/- 2) mm
L A R G E U R	B - E	284 (+/- 2) mm	280 (+/- 2) mm	243 (+/- 2) mm	216 (+/- 2) mm
	C - D	15 (+/- 2) mm	21 (+/- 2) mm	21 (+/- 2) mm	14(+/- 2) mm

dragonflite ss
Sail Measurement Points



Full sized foot curve templates are available for download on www.dfracing.world

Full sized foot curve templates are available for download on www.dfracing.world

NOTE :

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....