



**DRAGON FORCE**

**DRAGON FORCE  
AUSTRIA KLASSENREGELN**

Version 1.0 2015

## Einführung

Das „Dragon Force“ Projekt wurde 2011 als Zusammenarbeit zwischen Joysway (im weiteren Hersteller genannt), Ripmax UK und der Design & Entwicklergruppe, bestehend aus Mike Weston, Mark Dicks and John Tushingham gestartet. Joysway stellt das Boot in China her und vertreibt es über sein Händlernetz. Das Boot wurde innerhalb der internationalen RG65 Klassenregeln entworfen. Man kann damit entweder

in der **RG65 International Klasse** starten, das bedeutet -

*der Eigner kann das Boot in jeder erdenklichen Art und Weise anpassen solange es den Klassenregeln entspricht*

oder in der **Dragon Force Only Klasse** antreten -

*das Boot muss im wesentlichen im Auslieferungszustand gefahren werden. Teile die gewechselt werden dürfen, sind hier so ausführlich wie möglich als „genehmigte Änderungen“ beschrieben. Das Boot entspricht in diesem Zustand beiden Klassen und kann ohne Änderung auch in der offenen RG65 Klasse gefahren werden.*

Dieses Regelwerk wurde auf Basis der englischen Urfassung von den Vereinen „Mini Yacht Club Wien“ und „MSV Schiffmodellbau NÖ SÜD“ erstellt. Es gibt jedoch minimale Unterschiede zur englischen Version der Regeln.

Das Regelkomitee besteht in (Ost)Österreich aus jeweils 2 gewählten Vertretern der oben genannten Vereine. Die Teilnahme an den Rennen ist **NICHT** an eine Mitgliedschaft in einem Verein gebunden. Aus Versicherungsgründen wird jedoch die Mitgliedschaft beim Dachverband der Österr. Modellschiffer dem AÖSMV verlangt. Dies sichert dem Teilnehmer an der Rennserie auch eine eigene Segelnummer, diese wird Ihm vom AÖSMV zugewiesen. Über den Jahresbeitrag von derzeit 28.- € wird auch die Versicherungsprämie entrichtet.

Das Regelkomitee ist auch für die Durchführung der Rennen dieser Klasse in Österreich zuständig. Die Termine und Ergebnislisten werden auf den Webseiten der beiden Vereine veröffentlicht. Austragungsort der Rennserie ist der Schwanensee auf dem Gelände der WiG74 in Wien Favoriten. Pro Teilnehmer und Rennen wird ein Startgeld von 5.- Euro eingehoben. Es werden bei jedem Event Urkunden verliehen und am Jahresende für die ersten 3 der Wertung jeweils ein Pokal. Die Regatten werden nach dem **Most Simple System** ausgewertet.

# Dragon Force AUSTRIA Klassenregeln

## Sektion A – Regelstruktur (Fundamental Rules Structure)

### A.1 Autorität (Authority)

Diese Vorschriften wurden durch das vom Hersteller ernannte Dragon Force Rules Committee (Mike Weston, Mark Dicks & John Tushingham) entwickelt. Sie werden auf [www.dragonforce65.com](http://www.dragonforce65.com) veröffentlicht. Alle Änderungen dieser Regeln werden ebenfalls dort bekannt gegeben.

### A.2 Sprache (Language)

Die offiziellen Klassenregeln wurden in Englisch verfasst, bei etwaigen Übersetzungsfehlern und/oder eventl. daraus resultierenden Missverständnissen bzw. Fehlinterpretationen gilt die englische Originalversion.

### A.4 Der „Geist“ der Vorschriften (Spirit of the Rules)

Der eigentliche und ursprüngliche Zweck dieser Vorschriften ist es einerseits, allen „Dragon Force AUSTRIA“ Booten einen Fairen Wettkampf auf gleichem, so weit wie möglich identischem Material und damit gleichem technischen Niveau zu ermöglichen. Andererseits sowohl die Anschaffungs- als auch die Erhaltungskosten so niedrig wie möglich zu halten, um es damit sowohl für erfahrene Segler als auch für Neueinsteiger interessant zu machen. Die Eigner der Boote sind dazu aufgerufen den Zweck dieser Vorschriften zu respektieren und nicht nach technischen Wettbewerbsvorteilen zu streben, weder durch Manipulation noch durch grenzwertige Regelauslegung („Biegen“ der Vorschriften)

### A.5 Modifikationen (Modifications)

das Boot muss ohne Änderungen oder Anbauten wie geliefert, gefahren werden. Die sog. genehmigten Ausnahmen werden im folgenden aufgeführt. Die Webseite [www.dragonforce65.com](http://www.dragonforce65.com) hat eine „Tipps & Tricks“ Abteilung. Die dort gelisteten Anregungen sind ebenfalls als Genehmigte Ausnahmen zu sehen.

### A.6 Reparaturen (Repairs)

Notreparaturen während eines Rennens sind erlaubt, sofern sie nicht die Leistung des Schiffs in unerlaubter Weise steigern bzw. verändern.

### A.7 Messbrief (Certificate)

Ein Messbrief ist nicht erforderlich, die jeweilige Rennleitung ist jedoch jederzeit berechtigt, jedes beliebige Boot auf Einhaltung dieser Regeln zu überprüfen. Falls das Boot den Regeln nicht entsprechen sollte, wird die Rennleitung dem Eigner Gelegenheit geben das Boot den Regeln entsprechend zu ändern. Falls dies nicht möglich sein sollte, stellt dies einen Grund zum Ausschluss vom Bewerb oder der ganzen Serie dar.

### A.8 Ausrüstungs-Benennung (Equipment Descriptions)

Die Ausrüstung wird per Name oder Produkt-Nr. wie in der englischen Bedienungsanleitung benannt. Die englische Originalversion dieses Dokuments ist jederzeit auf [www.dragonforce65.com](http://www.dragonforce65.com) verfügbar.

### A.9 Ausrüstungs Beschränkung (Equipment Limitations)

Mit Ausnahme nachweisbarer Beschädigung im Rennen darf nur ein Rumpf, Schwert, Ballast, Ruder und ein Rigg der beschriebenen Größen A, B & C pro Rennen verwendet werden.

## **Sektion B – Elektronik (Electronic Equipment)**

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

Die Segelwinde sollte im Schadensfall mit einer Ersatzwinde des Herstellers ausgetauscht werden. Die Segelwinde darf weder elektronisch noch mechanisch verändert werden. Das Drehmoment, die Geschwindigkeit oder die Anzahl der Umdrehungen dürfen nicht beeinflusst werden. Ausgenommen durch Einstellungen, die am Sender vorgenommen werden können.

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

Falls der Ruderservo versagt, darf er durch jeden Standard-Servo der ohne Änderungen in den Servo-Ausschnitt passt, ersetzt werden.

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

Das Standard Batterie-Pack darf durch ein wiederaufladbares Akku-Pack ersetzt werden. Dieses Akku-Pack muss jedoch ein Minimalgewicht von 48 Gramm haben. Das Akku-Pack darf mit Klett-band o. ä. am Schwertkasten befestigt werden wo man es leicht durch die vordere (kleinere) Service-Luke erreichen kann. Zu diesem Zweck darf ein extra Verlängerungskabel benutzt werden.

*(Bei dieser Anordnung kann das größere Decks-Patch an seinem Platz bleiben, während das Boot genügend Luft zum Trocknen durch das kleine Decks-Patch bekommt, Die kleine Service-Luke ermöglicht auch den problemlosen Akkutausch)*

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

Der Sender und der Empfänger dürfen durch eigenes Equipment ersetzt werden. Die Antenne des Empfängers darf in geeigneter Weise befestigt bzw. montiert werden.

## **Sektion C – Rumpf & Deck (Hull & Deck)**

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

Im Schadensfall darf der Rumpf repariert (ausgebessert) werden. Weiters darf der Rumpf ganz oder teilweise lackiert werden. Im Bereich der Mast/Kieltasche, des Ruders oder im Bug darf die Oberfläche innen wegen verbotener Gewichtseinsparung nicht beschädigt (reduziert) werden. Die Dragon Force and RG65 Zeichen außen am Rumpf sind nicht verpflichtend vorgeschrieben. *(Bitte beachten: Exzessives Schleifen der Rumpfoberfläche zur Gewichts- bzw. Stärkenreduktion ist eine eindeutige Verletzung der Regel A.4)*

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

Um das Identifizieren des Bootes zu erleichtern, dürfen Rumpf und Deck mit Folien beklebt werden, Dies dürfen jedoch keine 'technical films' zur Verringerung des Reibungswertes sein.

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

Die Standard-Lukendeckel des Herstellers dürfen durch eigene ersetzt werden. Diese dürfen aus jedem geeigneten Material bestehen, solange die Funktion auf das Abdecken der beiden Luken beschränkt bleibt.

### **C.4 Decks-Ösen (Deck Eyes)**

Die Vertiefungen der Seilösen an Deck dürfen teilweise mit Leim oder Harz gefüllt werden um die Dichtheit des Schiffs zu gewährleisten.

Öse Nr. 4 darf um 90° gedreht und zu einem Haken geformt (umgebaut) werden.

Öse Nr. 6 darf ebenfalls um 90° gedreht werden.

### **C.5 Ersatz-Rumpfschale (Replacement Hull Moulding)**

Die Rumpfschale ist als Ersatzteil erhältlich. Der Ersatz hat eine weiße Primer-Oberfläche und kann in jeder gewünschten Farbe lackiert werden. Falls der Rumpf ersetzt wird ist er mit Original-Beschlägen zu komplettieren. Die Dragon Force und RG65 Zeichen außen am Rumpf sind nicht verpflichtend vorgeschrieben.

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

Die Bohrung zur Entwässerung darf mit einem Stopfen aus Gummi oder einem anderen geeigneten Material verschlossen werden. Alternativ darf man die Bohrung auch mit Klebeband verschliessen.

## **Sektion D – Kiel & Ruder (Keel & Rudder)**

### **D.1**

Ibei Beschädigung des Kiels oder des Ruders darf man die Teile reparieren und neu Lackieren. Dies sollte jedoch so weit wie möglich dem Auslieferungszustand gleichen.

### **D.2**

Alle eventl. vorhandenen Gussfehler bzw. Ungenauigkeiten an den Ruderanten dürfen glatt geschliffen werden.

### **D.3**

Im Schadensfall darf die Kielbombe repariert, geschliffen und neu lackiert werden..

### **D.4**

Das Loch im Boden der Kielbombe darf weder gefüllt noch abgedeckt werden. Das Kurzschwert, welches vom Hersteller als Zubehör ebenfalls zu beziehen ist, wird bei Rennen in dieser Klasse NICHT zugelassen. .

## **Sektion E – Rigs**

Das Boot wird mit einem A-Rig ausgeliefert. Kleinere B & C Rigs sind erlaubt. Abmessungen und Konstruktions-Details sind in den Sektionen G & H beschrieben.

Alle Teile wie Rohre und Beschläge sind auf Hersteller-Teile beschränkt. Genehmigte Änderungen sind in diesem Regelwerk beschrieben. Segel sind entweder beim Hersteller zu beziehen oder in den beschriebenen Dimensionen von anderen Segelmachern oder Privatpersonen herzustellen. Segel sind einteilig ohne Profilierung auszuführen.

## **Sektion F – Rigging**

Alle im Manual angegebenen Abmessungen und Winkel sollten als Hilfsangaben und Anleitung zum Grund-Trimmm verstanden werden. Sie sind selbstverständlich nicht verpflichtend. Im folgenden wird der korrekte Rig-Aufbau, leicht abweichend vom Manual beschrieben.:

### **F.1**

Die mitgelieferten Dyneema Schnüre dürfen nach eigenem Ermessen ausgetauscht werden.

### **F.2**

Das Dyneema Vorstag darf durch dünnen Draht ausgetauscht werden.

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

Der Fockbaum wird mittels einer Schnur am Boot befestigt. Diese Schnur wird am Baum zwischen den Baumbändern SR2 & SR3 festgebunden. Anschließend wird die Schnur durch die Decks-Öse 2 geführt und Richtung Heck an der zu einem Haken gebogenen Decks-Öse 4 befestigt. (Dieser Umbau wurde in Regel C 4 beschrieben).

Der Fock-Hals(vordere untere Ecke) wird durch die Öse im Segel direkt an den vorderen Fockbaumbeschlag gebunden.. Die Dirk wird wie abgebildet zwischen dem hinteren Ende des Fockbaums und dem Vorstagbeschlag am Mast befestigt. Die Dirk besteht aus einem geeigneten Stück Schnur, einem Klemmschieber und einem Ring..

### **F.4 Großsegel anschlagen (Mainsail Attachments)**

Das Großsegel sollte wie im Manual gezeigt angeschlagen werden. Eine Schnurschleife zum Masttop, eine weitere zum Segelhals und drei kleine Schleifen durch die Augen im Vorliek des Segels und rund um den Mast.

### **F.5 Backstay**

Das Backstay wird vom Backstay-Ausleger zu einer Öse am Heck geführt. Jedes System bestehend aus Schnur, Klemmschieber und Haken mit einem Ring ist Regelkonform..

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

Die Fockschot sollte wie abgebildet vom Fockbaum durch die Decks-Öse 5 geführt werden. Von der Öse 5 darf Sie entweder direkt oder durch die Ösen 7 & 8 zur Winschleine gehen.

Die Großschot geht vom Großbaum durch den Metallring, wahlweise direkt oder durch die Öse 8 zur Winschleine.

## **Sektion G – Masten (Masts)**

### **G.1 Mastrohr / Material (Mast Tube Material)**

Nur Mastrohre mit dem gleichen Durchmesser und aus gleichem Material, wie die des Herstellers sind erlaubt.

### **G.2 Mastlängen (Mast Lengths)**

Der A Rig Mast darf nicht verändert werden.

Alle Teile des Rigs, außer den Rohren müssen als Ersatzteil beim Hersteller gekauft werden. Die Rohre selbst dürfen im gleichen Durchmesser im örtlichen Fachhandel (Drachenshop) bezogen werden.

Die B & C Rig Mast Rohre müssen auf folgende Längen gekürzt werden:

B Rig: Unterteil 575mm, Oberteil 135mm

C Rig: Unterteil 490mm, Oberteil 65mm

(Achtung: Diese Maße betreffen die reinen Rohrlängen ohne Beschläge)

### **G.3 Mast Aufbau (Mast Construction)**

Um ein Splintern oder Mastbruch zu verhindern, ist es nicht nur erlaubt, sondern dringend empfohlen das Mast Topstück und den Vorstag-Mastverbinder mit den Mastrohren zu verkleben.

## **Sektion H – Segel (Sails)**

### **H.1 Verwendung (Usage)**

Segel und Rig-Größen sollten passend verwendet werden. Die Verwendung eines B-Segels in einem A-Rig ist nicht gestattet.

### **H.2 Aufbau (Construction)**

Die Segel sollten aus einfacher weicher Folie sein. Das Fock und Großsegel der jeweiligen Rig-Größe sollte aus dem gleichen Material sein. Alle Segel müssen Nahtlos aus einem Stück sein. Auch der Versuch durch Hitzeeinwirkung oder Dehnen ein Profil ins Segel zu bringen ist illegal.

Die Segelösen sollten innerhalb von 10mm gemessen von den Ecken sein. (Punkte A, C & E Fock, A, G & L Großsegel)

Am Großsegel müssen noch 3 weitere Augen für die Mastbänder gemacht werden. Metallösen zur Verstärkung sind erlaubt.

### **H.3 Segellatten (Battens)**

A & B Großsegel – 4 Latten deren äußere Endpunkte innerhalb 5mm der Punkte H, I, J & K sind. Die oberste Latte darf maximal 100mm, und die anderen 3 Latten maximal 50mm lang sein, maximale Breite 12mm.

C Großsegel - 4 Latten deren äußere Endpunkte innerhalb 5mm der Punkte I, J & K sind, maximale Länge 50mm, maximale Breite 12mm.

Focksegel (alle) – 2 Latten mit einer maximalen Länge von 50mm und einer maximalen Breite von 12mm, mit Ihren äußeren Enden irgendwo am Achterliek der Fock (hintere Kante).

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

Verstärkungen dürfen verwendet werden an: Segelecken, Latten-Enden und an den Befestigungspunkten am Großsegel-Vorliek. Die Verstärkungen sollten aus selbstklebendem Material mit nicht mehr als 4 Schichten sein. Die Verstärkungen an den Segelecken müssen in einen Radius von 80mm von den Segelecken passen. Die Verstärkungen am Großsegel-Vorliek und an den Latten-Enden dürfen einen Durchmesser von 20mm nicht überschreiten. Eine Lufftasche (Luffline) am Großsegel ist nicht gestattet.

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

Das Fock-Vorliek sollte eine gerade Linie zwischen den Punkten A & C bilden. An der Fock ist eine Lufftasche (Vorliektasche) erlaubt, diese Lufftasche ist ein Teil des Segels und zählt bei der Flächenberechnung mit. Maximale Breite der Tasche – 12mm. Die Lufftasche sollte durchgehend sein und die Enden sollten innerhalb 10mm der Punkte A & C liegen.

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

Fock – Das Fock-Achterliek sollte eine gerade Linie zwischen den Punkten D & E bilden.

Großsegel - Das Großsegel-Achterliek sollte eine Reihe von geraden Linien zwischen den Punkten G, H, I, J, K & L bilden.

### H.7 Fussliek – Form (Foot Profile)

Fock – Das Fock-Fussliek sollte eine gerade Linie zwischen den Punkten A & E bilden.

Großsegel – Das Großsegel-Fussliek sollte eine faire Kurve zwischen den Punkten A & L bilden, mit dem tiefsten Punkt M wie in Abb. 2 gezeigt.

### H.8 Großsegel-Vorliekskurve (Mainsail Luff Curve)

Die Vorliekskurve ist optional, muss jedoch zur Segelbreite gerechnet werden. Abb.1 und Tabelle 1

### H.9 Segelnummern (Sail Numbering)

Segelnummern sollten gemäss der Int. RG65 Klassenregel angebracht werden. ([www.rg65.org](http://www.rg65.org))

### H.10 Klassenzeichen (Class Emblem)

Das RG65 Klassenzeichen sollte gemäss der Int. RG65 Klassenregel angebracht werden.

### H.11 Segel Deko (Sail Decoration)

Segel dürfen dekoriert werden, die Lesbarkeit der Segelnummern sollte jedoch nicht beeinträchtigt werden..

### H.12 Segelmacherlogo (Sail Manufacturer Logo)

Der Segelmacher darf sein Logo beidseitig am Großsegel zeigen, dies muss jedoch innerhalb eines Radius von 80mm gemessen von Punkt A angebracht sein.

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

Sail Measurement Points  
referred to in Table 1

Diagram 1

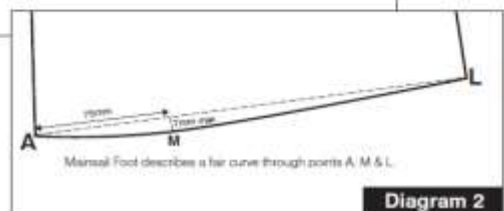
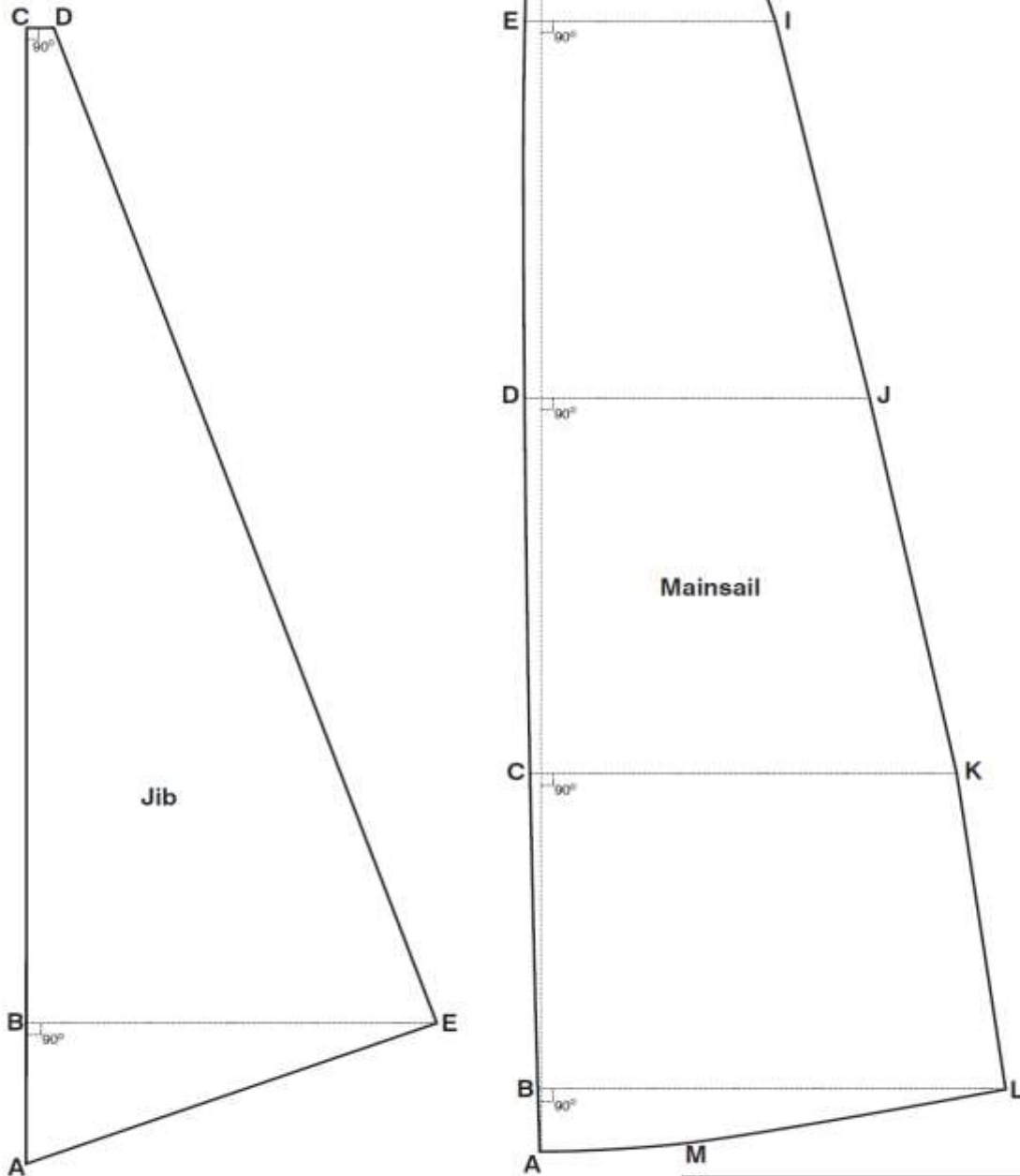


Diagram 2