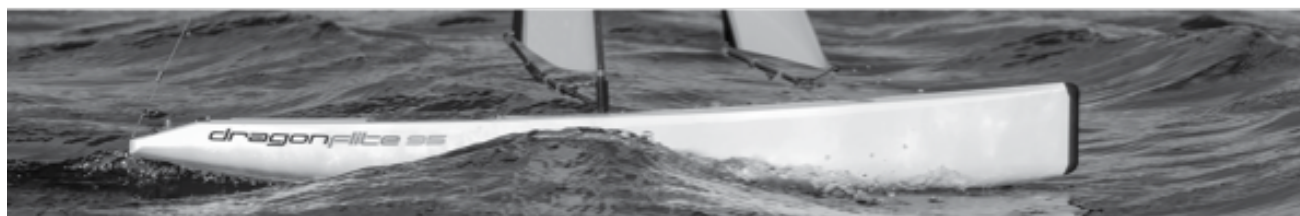


Note:

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

Dans tous les cas, le texte original anglais prévaut toujours sur la traduction.



dragonflite 95

DRAGONFLITE 95

RÈGLES DE CLASSE DF95 (traduction en français)

**2021
Version 1.3**



©DF Racing Rules Committee 2021

Introduction

- Le projet DragonFlite 95 (DF95) a débuté au début de 2014 avec pour objectif de développer un frère du DragonForce 65 mais plus grand et plus rapide, dans un emballage facile à transporter en voiture ou en avion. La période de développement de deux ans allant du concept d'une page blanche à la production finale a permis à l'équipe de conception et au constructeur (Joysway) de garantir tous les aspects de la performance et de construire une nouvelle référence en matière de qualité pour les voiliers RC de grande série.
- En régate le DF95 doit être défini comme une 'classe monotype'. Cela signifie que tous les bateaux sont identiques et doivent naviguer en régate tel que fourni par le constructeur, sans aucune modification, autres que celles spécifiquement énoncées dans ce règlement.
- Le site Web **www.dfracing.world** agira comme une ressource centrale pour toutes les informations de la classe.

Section A - Règles fondamentales

A.1 Le constructeur autorisé

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 **Autorisé**».

(ajout du mot « Autorisé » pour se conformer à la nouvelle DF International Class Association)

A.2 Autorité

Les règles sont administrées par la Commission DF Internationale des règles de classe et sont publiées sur le site Web www.dfracing.world. Toute proposition de modification ou de clarification de ces règles doit être soumise à la Commission Internationale par l'intermédiaire d'un représentant national de classe siégeant au Conseil mondial de DF ICA pour examen. Tout changement sera annoncé et publié sur le site Web www.dfracing.world.

(ajout libellé supplémentaire pour se conformer à la nouvelle DF International Class Association)

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

Les règles de Classe DF95 sont des règles fermées. (C'est-à-dire que tout ce qui n'est pas explicitement autorisé est interdit).

L'objectif fondamental de ces règles est de garantir que tous les bateaux de la classe monotype Dragonflite 95 régatent sur une base de performances identiques, que les coûts d'achat et de maintenance du bateau soient maîtrisés de manière à attirer aussi bien les nouveaux arrivants que les navigateurs de voile radio commandée expérimentés.

Dans cet objectif clair, il est demandé aux propriétaires d'adhérer à l'esprit de ces règles et de ne pas chercher à obtenir un avantage en termes de performances en modifiant le sens ou l'interprétation de ces règles par le biais de la traduction ou par tout autre moyen.

(ajout libellé supplémentaire pour se conformer à la définition du World Sailing)

A.6 Modifications

Le bateau sera couru tel que fourni par le constructeur et monté comme indiqué dans la notice de montage fournie avec le bateau, sans modifications ni ajouts en dehors des changements autorisés décrits dans ces règles. Les dimensions indiquées dans la notice de montage sont à titre indicatif uniquement.

(libellé révisé pour plus de clarté)

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 fonction ou les performances d'origines des éléments endommagés. Les articles endommagés ou réparés doivent alors être remplacés à la première occasion raisonnable.

Les réparations des fissures de la coque autour de la base du boîtier de quille sont autorisées, à condition que ces réparations soient effectuées à l'intérieur de la coque et limitées à une zone située à moins de 30 mm de la jonction de la peau de la coque et de la boîte du puit de voile de quille. Toute réparation de ce type doit être constituée de ruban adhésif, de colle ou de résine pouvant contenir des fibres de renforcement ou une couche d'autres matériaux de renforcement. Une fois qu'une coque a été ainsi réparée, elle peut continuer à être utilisée. Aucun renfort structurel supplémentaire, autre que la réparation de surface détaillée ci-dessus, n'est autorisée.

(L'intention de cette règle est de permettre des réparations d'urgence au bord de l'eau, ou lorsque vous n'avez pas un accès immédiat aux pièces de rechange, mais le bateau doit être remis en conformité d'origine dès que raisonnablement possible. L'exception de cette règle est de couvrir les rares cas où la coque est fissurée autour de la base du boîtier de quille. Nous considérons qu'il est injuste de demander que la coque soit remplacée pour ce qui, dans certains cas, pourrait être un défaut de fabrication. Les concepteurs et le constructeur autorisé travaillent en permanence sur l'amélioration dans ce domaine et cette règle sera modifiée sous réserve de ces améliorations)

A.8 Certificat

Aucun certificat de jauge n'est requis. Toutefois, les bateaux peuvent être soumis à l'inspection du comité de course lors de l'inscription ou à tout moment de la régata ou d'une série de régates pour déterminer si ces règles sont respectées. Si un bateau est jugé non conforme lors d'une régata, le comité de course peut retirer tous les résultats jusque-là et demander au propriétaire de remettre le bateau en conformité ou, si cela n'est pas possible, retirer le bateau de la manifestation.

A.9 Descriptions des équipements

Les équipements décrits dans ces règles par nom ou par code de produit font référence à ceux utilisés dans les instructions de montage du constructeur fournies avec le bateau. Une copie en anglais de ce document est disponible sur le site Web www.dfracing.world

A.10 Limites d'équipement

Sauf exception de dommage évident, une seule coque, quille, bulbe, safran et un de chaque gréement A, B, C & D prescrit peuvent être utilisés dans une épreuve.

Section B - Équipement électronique

B.1 Treuil d'écoute de voiles (Winch)

Le treuil de voile **et le tambour** doivent être ceux fournis par le constructeur autorisé. Le treuil d'écoute de voile ne doit pas être modifié électroniquement ou mécaniquement pour modifier sa puissance, sa

vitesse ou ses révolutions d'origine, à l'exception des réglages de fin de course avec l'aide de la radio ou un autre dispositif externe.

B.2 Servo de barre

En cas de panne, le servo peut être remplacé par un nouveau servo standard fourni par le constructeur autorisé, ou par tout autre 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 remplacées par un bloc-pile rechargeable d'un poids minimal de 45 g. La batterie peut être fixée par Velcro uniquement sur l'emplacement prévu sur la platine. Plus d'une batterie peut être utilisée pendant une régata, mais leur poids ne doit pas varier de plus de 5 g l'une de l'autre.

(nouveau libellé et ajout pour limiter le positionnement de la batterie uniquement sur la platine)

B.4 Radio Émetteur et récepteur

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

Section C - Coque et pont

C.1 Finition de la coque

En cas de dommage sur l'état de finition de la coque ou si le propriétaire souhaite rendre le bateau plus distinctif, la coque peut être réparée et / ou repeinte. Toutefois, aucune tentative ne doit être faite sur la coque pour enduire le boîtier de la quille, le tube du safran ou du bumper à l'avant au-delà de la finition en usine faite par le constructeur. Les autocollants DragonFlite 95 ne sont pas obligatoire. (Remarque: un ponçage excessif pour réduire l'épaisseur de la peau de la coque et réduire le poids est clairement une infraction à la règle A.5)

(ici on parle de l'état de surface extérieur de la coque, pas de la structure)

C.2 Décoration de coque

Pour faciliter l'identification, la coque et le pont peuvent être décorés avec **de la peinture, de l'encre** ou des autocollants s'ils ne sont pas des «films techniques» destinés à réduire le frottement de la coque.

(pour donner plus d'option dans la décoration)

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

Le couvercle de pont en plastique transparent doit être utilisé en course. Les patchs adhésifs de pont standard fourni par le constructeur peuvent être remplacé par d'autres matériaux appropriés, à condition que leur fonction soit uniquement pour assurer l'étanchéité du capot de pont. De la bande adhésive peut être utilisée comme alternative aux patchs adhésifs.

C.4 Pontet 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 pontets de pont doivent rester en place. Les rugosité 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. Elle peut être peinte de n'importe quelle couleur et doit uniquement être équipée avec des pièces standard fournis par le constructeur. Les autocollants DragonFlite 95 ne sont pas obligatoire.

C.6 Bouchon de drainage

Le trou de drainage dans le pont arrière peut être bouché avec le bouchon en caoutchouc fourni, mais aussi par tout autre bouchon de remplacement ou un patch auto-adhésif.

C.7 Anneau d'écoute de Grand-voile

L'anneau en acier inoxydable fourni par le constructeur peut être remplacé par tout autre anneau **inoxidable** similaire. Le noeud de la ficelle peut être indifféremment attaché soit sur l'anneau ou sur le pontet du pont puis à travers le tendeur (bowsie)

(dans l'ancienne règle, il était mention de la 3ème ficelle sur le boulon de quille. Cela a été supprimé car maintenant c'est un équipement standard sur les nouveaux bateaux)

C.8 Boitier de Quille

Pour éviter les fuites d'eau dans la cavité du boitier de quille, le boitier peut être retiré puis remonté avec un produit d'étanchéité où les bords supérieurs et inférieurs le long de la jointure entre le boitier et la coque se rejoignent. (Note: ne pas trop serré les vis pour éviter de fissurer la lèvre inférieur de la coque).

(la zone de jointure n'était pas précisée dans l'ancienne règle)

Section D - Quille et safran

D.1 La quille et le safran peuvent être peints. En cas de dommage, la quille et le safran peuvent être poncé, mastiqué, et repeint en gardant la forme la plus proche possible de la section d'origine fournie avec le bateau.

D.2 Les arêtes de moulage autour du safran peuvent être poncée à raz.

D.3 Si la mèche de safran est mal ajustée dans le tube de la coque, est trop serrée ou a trop de jeu, la pièce peut être percée pour faciliter l'ajustement ou percée pour installer un manchon plus serré.

D.4 Le bulbe de quille peut être repeint. En cas de dommage, le bulbe peut être poncé, mastiqué et repeint en gardant la forme aussi proche que possible de sa forme d'origine.

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

Section E – Les Gréements

Le bateau est fourni par le constructeur avec un gréement A. 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. Les modifications autorisées sont décrites dans ces règles. Les voiles sont soit celles fournies par le constructeur, soit fabriquées selon les dimensions et la construction décrites à la section H par d'autres fabricants ou par des particuliers.

Section F – Montage des gréements

Toutes les dimensions indiquées dans les instructions de montage du constructeur sont un guide destiné à faciliter la configuration de base du bateau et ne sont pas obligatoires. Les modifications autorisées des instructions de montage sont les suivantes:

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

F.1.1 Le propriétaire peut remplacer les anneaux en acier inoxydable fournis par le constructeur par d'autres anneaux en acier inoxydable d'une taille similaire.
(nouvel article)

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

F.3 Montage du foc

La bôme de foc doit être fixé au bateau comme indiqué dans les instructions de montage. Pour les gréements A et B, la ficelle de pivot de la bôme doit passer à travers le pontet de pont 1 et revenir au crochet de pont. Pour les gréements C & D, la ficelle de pivot de la bôme doit passer à travers le pontet de pont 2 et revenir au crochet de pont.

Une petite ficelle de courte longueur servant de queue peut être attachée sur la boucle qui va au crochet pour faciliter le passage dans le pontet et l'accroche de la boucle sur le crochet.

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

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

La balancine de la bôme de foc doit être monté conformément aux instructions de montage ou tout arrangement utilisant une ficelle, un anneau et un tendeur (Bowsie).

Le crochets de point d'écoute du foc peut être remplacé par de la ficelle.

F.4 Montage de la grand-voile

La grand-voile doit être fixée au mât et à la bôme comme indiqué dans les instructions de montage, mais les anneaux du guindant de grand-voile peuvent être remplacés par de la ficelle. Le crochet de point d'écoute de la grand-voile peut être remplacé par de la ficelle.

F.5 Pataras

Le pataras doit être monté comme indiqué dans les instructions de montage. Il peut être équipé d'une perle en plastique au-dessus de la boucle inférieure pour faciliter le montage.
(nouvel ajout)

F.6 Les écoutes

L'écoute de foc de gréement A et B doit être fixée comme indiqué dans les instructions de montage.

Pour les gréements D et C, le pontet 4 sera utilisé à la place du pontet 3. L'écoute peut soit être ramenée directement au clip de ligne de treuil, soit passer au travers de l'œillet de pont de la pantoire d'écoute de grand-voile, puis vers le clip.

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

(nouvel ajout)

F.7 Élastique du treuil

L'élastique de rappel peut être montée tel que installée d'origine ou elle peut être attachée au pontet 1 et partir directement au crocher de la ligne du treuil sans passer dans aucun pontet. L'élastique fournie par le constructeur peut être remplacée par tout autre élastique que le propriétaire juge appropriée.

F.7.5 Clip de ligne de treuil

Le clip de ligne de treuil peut être remplacé par tout autre clip similaire qui ne contient pas d'émerillon et sa fonction doit uniquement servir à attacher les écoutes à la ligne de treuil.

(nouvel article. Le clip d'origine n'était pas très solide. Les bateaux sont maintenant équipés d'un clip plus costaud, mais un clip différent est autorisé)

F.8 Passages d'écoute

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

F.9 Tendeurs (Bowsies)

Les tendeurs standard fournis avec le bateau peuvent être remplacés par ceux de tous 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 la fixation de la tête de grand-voile, mais la voile ne doit être attachée qu'à un seul de ces trous.

Section G - Mâts et Bômes

G.1 Matériau du tube de mât

Seul 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 : 827mm

Gréement C: 652mm

Gréement D: 590mm

(Remarque: ces dimensions correspondent aux longueurs de tube coupées et n'incluent aucun accessoire de mât)

G.3 Construction du mât

Pour éviter que les extrémités des tubes de mât ne se fendent, il est permis de coller la tête de mât et la tige inférieure du pied de mât.

G.4 Roulements

Les roulements fournis sur le vit de mulet peuvent être remplacés à tout moment soit par les roulements standards fournis par le constructeur, soit par tout autre roulement en métal de taille 10mm x 6mm x 3mm.

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**
Remarque: La bôme de GV du jeu D n'a pas de coude central, elle est donc trop longue pour être coupée dans tout autre kit de mât. La nouvelle version 2019 est en 2 parties avec désormais un coude.

G.6 Bagues silicone de bômes

Les bagues en silicone fournis par le constructeur peuvent être remplacés par des anneaux en silicone découpés dans d'autres types de tubes.
(nouvel article)

Section H - Les voiles

H.1 Utilisation

Aucune voile d'un gréement ne doit être utilisée avec un autre gréement de taille différente.

H.2 Construction

La construction sera une voile souple d'un seul panneau. Le foc et la grand-voile, quelle que soit leur taille, doivent être construites 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 par 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 au maximum quatre autres positions appropriées le long du guindant de grand-voile. Des œillets métalliques peuvent être utilisés pour renforcer ces points de fixation.

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 inférieure maximum 100mm. Grand-voile D: Latte supérieure 50mm maximum. Les trois lattes inférieure maximum 70mm. Aucun foc ne doit avoir de lattes.

H.4 Patches de renfort

Des patches de renfort peuvent être appliqués aux coins de la voile, aux extrémités des lattes et aux points de fixation du guindant de grand-voile. Ceux-ci doivent être en matériau auto-adhésif et ne pas dépasser trois couches par côté aux points d'amure, de drisse et d'écoute de la voile et une couche par côté aux extrémités des lattes et au point de fixation des œillets le long du guindant de 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 des points d'attache du guindant de la grand-voile et les patches 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 autorisé.

Dimension des patches de renforts (rayon maximum depuis le point de mesure)					Table 1
Point de mesure	GV A	GV B	GV C	GV D	
A	80mm	80mm	65mm	65mm	
G	125mm	125mm	100mm	100mm	
L	140mm	140mm	120mm	100mm	
Point de mesure	Foc A	Foc B	Foc C	Foc D	
A	80mm	80mm	80mm	60mm	
C	80mm	80mm	80mm	80mm	
E	100mm	100mm	90mm	90mm	

H.5 Guindant du foc

Le guindant du foc doit être une ligne droite entre les points A et C.

La ralingue du guindant (bord avant) doit former un fourreau pour le câble de l'étai. La largeur maximale de la ralingue doit être de 12mm. La ralingue fait partie intégrante de la surface de la voile et doit rentrer dans les dimensions de la voile. La ralingue 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 sera formée par une série de lignes droites entre les points 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 quantité de courbe de 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 Numéros de voiles

Les numéros de voile doivent être inscrits dans la Grand-voile et dans le Foc. Ils doivent avoir une hauteur minimale de 100 mm. Sur la grand-voile, ils doivent être positionnés sous une ligne joignant les points E-I et au-dessus d'une ligne joignant C-K (voir diagramme A).

Deux ou trois chiffres peuvent être utilisés mais doivent être les mêmes sur tous les jeux de voiles et les mêmes sur la Grand-voile et le foc. Lorsque vous utilisez deux chiffres, il doit y avoir un espace devant le numéro de voile pour ajouter un préfixe numérique. Lorsque le numéro de voile se situe dans la plage "00" à "09", le "0" initial doit être omis et le chiffre restant positionné de manière à laisser de la place pour un préfixe et un suffixe. «0» ne doit pas être utilisé comme préfixe. .

Les lettres nationales doivent avoir une hauteur minimale de 40 mm et être placés sur la grand-voile au-dessous d'une ligne joignant les points C-K. Les lettres nationales ne sont obligatoires que pour les événements internationaux.

Tous les chiffres et les lettres doivent être remplis, avec un fort contraste, et disposés de manière à assurer une lisibilité maximale. Des recommandations sont disponibles sur le site

www.dfracing.world

Les numéros de voile et les lettres nationales, si elles sont présentes, doivent être apposés des deux côtés de la voile avec les numéros et les lettres du côté bâbord positionnés sous le côté tribord avec un espace libre entre les rangées.

Les numéros de voile et les lettres nationales, si présentes, doivent être appliqués à l'aide d'un matériau autocollant ou à l'encre.

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



H.11 Décoration des voiles et bandes de visu

Les voiles ne peuvent être décorées uniquement avec de l'encre ou de la peinture, mais les marquages ne doivent pas gêner la bonne lisibilité des numéros de voile ou les lettres nationales si elles sont présentes. Des bandes de visu peuvent être ajoutées à l'aide d'encre, de la peinture ou du 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 gêner la bonne lisibilité des numéros de voile ou les lettres nationales.

H.12 Logo fabricant de voiles

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 autorisés 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 fixé 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.

Sail Dimensions (Refer to Daigram A for Sail Measurement Points)

Table 2

		A Mainsail	B Mainsail	C Mainsail	D Mainsail
HEIGHT	A-B	75mm	64mm	39mm	58mm
	A-C	249mm	244mm	212mm	197mm
	A-D	495mm	472mm	383mm	360mm
	A-E	766mm	679mm	530mm	498mm
	A-F	976mm	803mm	634mm	570mm
	A-G	992(+/- 2)mm	814(+/- 2)mm	643(+/- 2)mm	580(+/- 2)mm
	WIDTH	B-L	331(+/- 2)mm	308(+/- 2)mm	251(+/- 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
		A Jib	B Jib	C Jib	D Jib
HEIGHT	A-B	65mm	84mm	84mm	88mm
	A-C	940(+/- 2)mm	775(+/- 2)mm	632(+/- 2)mm	543(+/- 2)mm
WIDTH	B-E	284(+/- 2)mm	280(+/- 2)mm	243(+/- 2)mm	216(+/- 2)mm
	C-D	15(+/- 1)mm	21(+/- 1)mm	21(+/- 1)mm	14(+/- 1)mm

Diagram A

