



SS 級マイラーセイル取扱い説明書

メインは6本のテーパーバテン、ジブは3本のノンテーパーバテンを採用しました。これらのバテンにはすべてチューブ加工が施してあり、折れてもポケットの中でバラバラにならず簡単に取り出せます。メイン、ジブ、ジェネカーそれぞれにリペアセットが標準装備されています。ジェネカーのクロスも変更しました。

<取り扱いについて>

メイン、ジブ

今までのダクロンクロスに比べ伸びが無く軽量ですが柔軟性がありません。極端に折り曲げたりするのは避けて収納時には必ずロールして下さい。また、セイルの下にブロックや突起物があるとその上に乗ったり、踏みつけたりすると破れますので注意が必要です。小さな穴などが開いたときにはこまめに付属のリペアクロスで補修して下さい。少々の傷でしたらリペアクロスを貼るだけで十分です。

メインセイル

フルバテンのエンドには「バットカムシステム」を採用しました。バテンエンドのネジを調節する事によってバテンのテンションが簡単に変わる事が可能となり、セイルのリーチにはこのエンドを固定するためのレバーが縫い付けてあります。

<注意点>

- 1.レバー（写真透明部分）のポケットに確実にバテンエンドを入れる。
- 2.バテンエンドを必ずレバーで固定する。
- 3.ラフ側のバテンプロテクターにしっかりとバテン先端を入れる。
- 4.下のバテンほどセイルクロスのバイアス（斜め方向）を横切っています。
マイラークロスといっても伸びますのでテンションの掛け過ぎは良くありません。
- 5.バテンエンドを接着してしまうとバテンが折れた時に交換できません。テープなどで固定する事をお勧めします。（紛失に注意。）
- 6.ロールする時には必ずレバーをはずしてバテンテンションを緩めるかバテンを抜く。



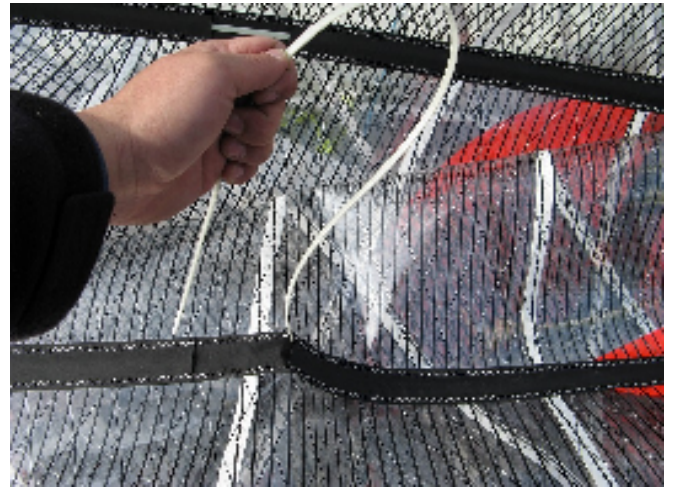
レバーのポケット（この透明部分）
に確実にバテンエンドを入れる

リーチ側バテンエンドおよびレバー

ジブセイル

バテンポケットの中間が途切れていて、バテンが折れた時に簡単に交換できます。これまでのようにその都度ポケットをほどいて縫い直す必要がありません。

(右写真参照→)



クリューボードは調節用のホールが5個のものに変更し、より細かいトリムが可能です。ハンクスからジッパーラフになりジャイブ時にジェネカーシートがハンクスに絡むことが無くなりました。

<注意点>

- 1.クリューボードの穴の径が小さくなったので現在使用しているシャックルでは大きすぎる事があります。
- 2.ジッパーのスライダーは塩や砂が絡んだまま使用すると故障しやすくなります。清潔を保ってください。すべりが悪い時にCRCなどは決して使用しない事。ジッパーやスライダーを溶かしてしまいます。

ジェネカー

クロスはSCN（シリコンコーテッドナイロン）を採用しました。このクロスは摩擦係数が非常に少なくセイルの上げ下げ、ジャイブ時に簡単に、スムーズにスピンが移動します。

このクロスは水も良くはじきますので沈した後や雨天にはその効果がさらに顕著になります。

<注意点>

- 1.シリコンコーティングのために通常のリペアクロスや両面テープは貼り付きません。リペアクットの中に入っているジェネカーと同じクロスとシリコン剤で修理をします。クロスはハサミで切ってもコーティングが強いため、それほどホツレません。接着剤はヘラなどを使うときれいに塗布できます。接着が完了するまでに30分~1時間程度掛かりますのでレース時にはドライヤーなどを持って行くといいでしょう。但し、このクロスは従来のものに比べ格段に強度がありますので一度に切れる心配はほとんどありません。
- 2.シリコン剤がなくなった場合は市販の日曜大工などで使うシリコンコーキング剤を使います。色などが付いていない（添加物が入っていない）透明なものを購入して下さい。
- 3.コーティングが取れてくるとセイルの性能も落ちます。レース後セイルをシバーさせて乾かすくらいなら濡れたまま収納したほうが長持ちします。セイルの3点を持って数回上下に動かせばほとんど水は飛ばします。セイルの塩出しは良くやりますが気が付かないのはセイルバッグです。セイルがきれいになってもバッグに塩が付いていると何にもなりません。たまにはバッグも塩出しして下さい。