



**RS:RACING LT1
RIGGING &
TUNING GUIDE**

WWW.NEILPRYDE.COM



 **NEILPRYDE**

WWW.NEILPRYDE.COM

CONTENTS

ENGLISH		DEUTSCH		FRANCAIS	
Step by step rigging	04	Schritt für schritt aufriggen	22	Gréer étape par étape	40
Setup and tuning	08	Aufbau und tuning	26	Montage et réglage	44
De-rigging	14	Abriggen	32	Dégréer	50
Allen key batten adjuster	18	Inbus-lattenspannschlüssel	36	Réglage lattes par clé allen	54
ESPAÑOL		日本語			
Armado paso a paso	58	順序正しいセッティング	76		
Regulado y puesta a punto	62	チューニング	80		
Desarmado	68	セッティングをときます	86		
Adaptador de battem con llave	72	六角レンチのバテン調節システム	90		

STEP BY STEP RIGGING

1. Feeding the mast

- a. Fit both parts of your mast together and run your fingers over the join to check that it is smooth.
- b. Slide the mast into the luff pocket without threading it onto the cams and with the mast above both the sail body and battens.



- c. Feed the mast in until it runs into the leading edge of the luff sleeve. Don't force it all the way up the sleeve while holding the bottom of the sail. Instead walk up the sail and hold the mast with one hand (through the boom opening). Reach out with your other hand and grab the top of the sail as far up the luff as possible. Hold the luff sleeve and gently pull it down over the mast until it is stopped by the head cap.



- d. Next, walk to the top and check if the head cap is properly inserted into the mast (see picture).
- e. And then go to the bottom of the sail and pull out the slack using the handle on the tack fairing.
- f. Run your fingers over the luff sleeve at the join in the mast to check it is still fitted together properly. *(The RS:Racing LT1 has a mark on the sail where the join should be.)*



2. Attach extension and apply downhaul

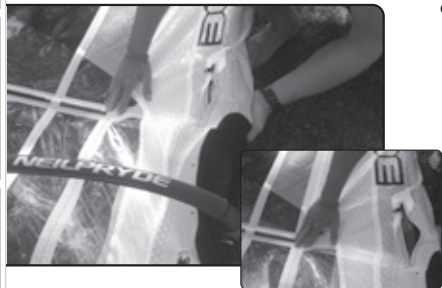
- a. Attach extension and thread the downhaul through the extension and the sail according to the instructions on page 8.
- b. Apply enough downhaul so that the mast is exposed through the boom opening (approx 12cm less than the maximum setting).

3. Putting the cams onto the mast

- Set your boom plenty long enough to fit around the mini-batten below the integrated compact clew. Then put the boom on the mast and walk around the clew side of the sail. Pivot the boom tail up and slide the boom to the recommended setting into the opening and apply about 5cm out-haul from Neutral.
- Open the zippers on the luff sleeve and release **ALL** the down-haul before pushing the cams onto the mast.



- Starting with the top cam put one hand on the sail body just on the edge of the mast sleeve, while your other hand goes under the cam supporting the cam with whole palm of your hand. Push down gently with the hand on the edge of the sleeve while the hand under the cam pushes the cam forward a little and it will go on to the mast easily. (If it doesn't go on easily then you may have too much outhaul.)



- Do this for all the cams except the bottom one. For the bottom cam put one hand into the zipper and push down onto the sail body, with the other hand again push the cam forward and up onto the mast.
- After all the cams are on close the zips.



4. Finish Rigging

- Apply downhaul and outhaul to your preferred setting.
- Loop the tack strap around the base and apply tension.

Check your setup and tune your sails and then you are ready to race!



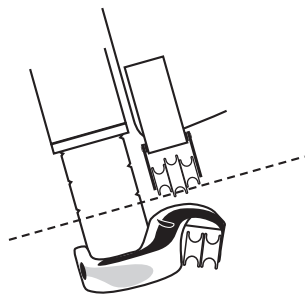
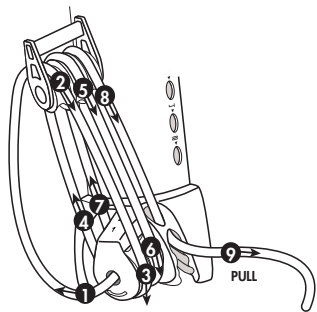
SETUP AND TUNING

1. Downhaul

- Thread line as shown.
- Downhaul sail until tack-fitting is aligned with the edge of the extension (as shown). This edge represents the end of the luff length of the sail.

For example, when the extension is set on 22cm, and used on a 460 mast, the edge of the extension measures 482cm to this point.

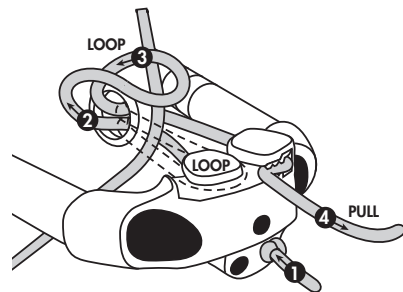
- In stronger winds, you can increase downhaul by approximately 1cm.
- In lighter winds, you can release downhaul by approximately 1cm.



Downhaul alignment

2. Outhaul

- Set your NeilPryde boom to the recommended length as printed on the bottom of the sail.
- Thread line as indicated, using the Loop- Loop- Pull technique.
- Outhaul the sail to its recommended setting +/- 1cm. For cambered sails, this will be a maximum of 4cm past neutral.
- In lighter winds, you can release the outhaul by approximately 1-2cm, and more on race sail.
- In stronger winds, you can increase the outhaul by approximately 1-2cm.

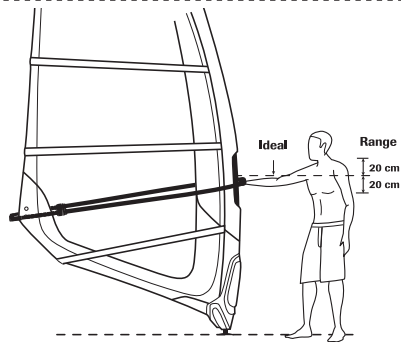


3. Boom Position

- Set the boom at chest level.
- According to sailing style and wind conditions, you can set the boom lower or higher within a range of approximately 20cm up or down.

Lower = more control in strong winds or in wave sailing conditions.

Higher = early planing and better upwind performance.

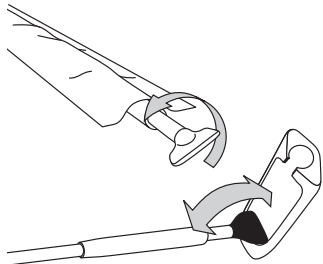


4. Batten Tension

In RS:Racing LT1, the amount of pressure you apply to the batten tensioner will determine how much pressure is applied to both the batten **AND** luff pocket.

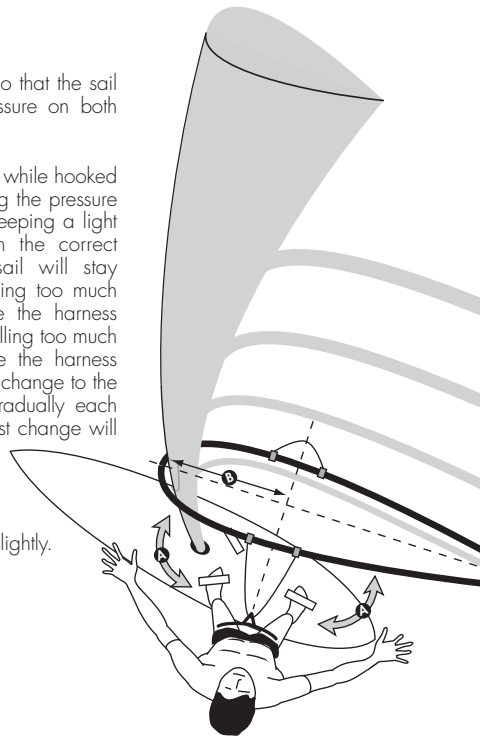
Before adjusting batten tension for the first time, use your sail for at least an hour in powered-up conditions. Then, check for vertical wrinkles on the batten or luff pockets. If visible, gradually increase the amount of batten tension until the sail body next to the batten pockets is free of any creases. When the sail is new, it is normal for there to be some creases in the luff pocket while the sail settles into its designed shape.

PRO TIP: For the top battens in an RS:Racing LT1 sail (those without cambers), it is ok to use a little less batten tension because you do not want to put tension into the leech. A tight upper leech can prevent the sail from twisting off cleanly - hence causing drag, which will slow you down.



5. Harness Lines

- Harness lines should be set so that the sail is balanced with equal pressure on both hands.
- Center of effort can be found while hooked into the harness and releasing the pressure from your hands (while still keeping a light hold of the boom). With the correct harness line setting, the sail will stay balanced. If the sail is pulling too much from your front hand, move the harness lines forward. If the sail is pulling too much from your back hand, move the harness lines back. When making a change to the harness lines, move them gradually each time. Some times the smallest change will make the difference.
- On larger sails and in overpowered conditions, move the harness lines back slightly.



6. Correct Downhaul

- a. Looking from the bottom of the sail, the head area between the 2nd and 3rd battens from the top of the sail should be loose from 2/3 to 3/4 of the way in from the leech.



- b. Looking up the leech from the clew of the sail, while the 2 battens above the boom will be standing up slightly, the 3rd will start to drop away in a smooth curve towards the 4th batten. Above the 4th batten, the leech will be loose.



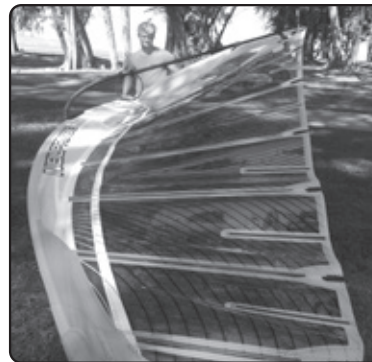
7. Under Downhauled Sails

An under downhauled sail will have a very tight leech in the top section of the sail. While on the land it will look nice, on the water this will translate into a sail with a "heavy" feeling, very little range and very little control, particularly when the wind increases.



8. Over Downhauled Sails

An over downhauled sail will have a very open leech that can easily be identified by seeing wrinkles going towards the mast sleeve. The bottom of the sail will also be extremely flat. On the water you will feel little drive from the sail, the leech will flutter and the sail will feel a little twitchy.



DE-RIGGING

1. Tack Strap

Be sure to remove the tack strap before de-rigging the sail. Leaving the tack strap on while releasing the downhaul tension will damage the sail.

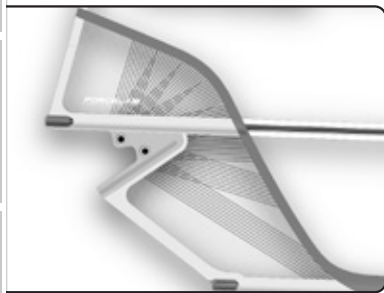
2. Release outhaul tension

Undo the threading of the outhaul line. Extend the boom out far enough for it to pass the mini-batten before pivoting it down. Now remove the boom from the mast.



3. Remove boom from the mast and sail

4. Open the cam zippers



5. Release downhaul

Before releasing downhaul check again to see if the tack strap is off the mast base. Put your foot on top of the extension; pull the downhaul line up and out of the cleat. Release downhaul tension gently so the cams come off the mast one by one to prevent possible damage to the sail or mast.

Note: The cambers will pop off the mast quite loudly - this is normal. If the bottom cam does not pop off push it down gently to release it. If a cam has not popped off the mast then please reach into the zipper opening of this cam and push the cam of the mast. This will make removing the mast easy as well as preventing any possible damage to your battens.



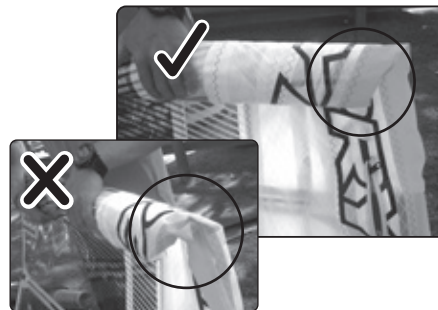
6. Take the mast out of the sail

Pull the mast out of the sail while using the derigging loop on the top of the sail. Make sure that you twist the mast for easy removal from the sleeve.



7. Rolling up the sail

- a. When rolling the sail be sure to flatten out the mast sleeve to have the fold on the seam on the leading edge. Also while rolling up the sail make sure the luff sleeve stays flat.



- b. After rolling up the sail apply the elastic around the toggle to make sure the sail stays rolled up tightly.

ALLEN KEY BATTEN ADJUSTER

We are introducing a new batten adjuster that will allow you to add the sufficient amount of batten tension without having to worry about damaging your Bat-Cam or struggling to get the right pressure on the cams. The Allen key actuated system will keep the design benefit found in the unique NeilPryde Bat-Cam system where you can adjust the batten tension without the need of a tool. While actuating with a tool is an option to help you tune the sail even more precisely.

You will find this system on all NeilPryde RS:Racing LT1 sail on the bottom 2 battens where the tension is the highest and there is the most need for this mechanism.

Please find a user guide on the mechanism below.

1. Using the Allen key actuated batten tensioner without a key

- To use the mechanism without the key you need to open the Bat-Cam and simply pull the tensioner out of the tube. In the far end of the part you pull out you will see a silver shaft.
- Turn the shaft to lengthen or shorten the tensioner, (longer for more tension, shorter for less tension).



- Slide the piece back into the batten and close the Bat-Cam. If it's too hard to close easily then please make the mechanism a little shorter to prevent possible damage to the Bat-Cam.



- Reduce the length till the bat-cam pushes onto the batten and sits around a 90 degree angle to the sail or until it seems easy enough to close. If you need more tension then please close the Bat-Cam and go to the next step in this guide where you will see how to tension the batten with the key and what to look for to make sure you don't over tension your battens.

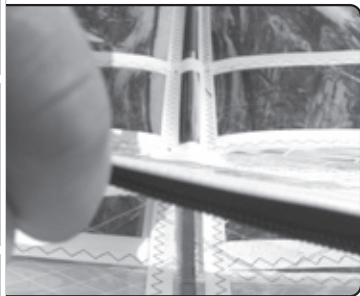
2. Tensioning your battens using the Allen key

If more tension is needed, please take the Allen key from the inside compartment in the opening flap of your RS:Racing LT1 sail-bag. Insert the Allen key into the back of the Bat-Cam and turn and push until you feel the Allen head engage into the tensioner. Now you can add tension. Please be careful not to over tension the batten as this could again damage your sail or batten.



3. Tension

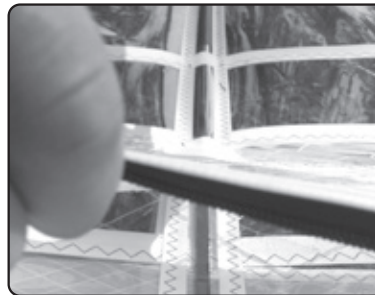
You have the right amount of tension on the batten when there are no more wrinkles visible.



I would suggest once the wrinkle is just about gone, make 1 turn with the key and check again. You need to tension the batten until the wrinkles just disappear. If you over tension the batten you could damage the sail.

You can see the area where the wrinkles show either through the cam zipper or, for the batten below the boom, through the boom opening.

Also you can feel along the edge of the sleeve from the outside to see if there are any wrinkles.



WARNING WHEN OPENING THE BAT-CAM!!!

Do not open the Bat-Cam while the batten is under full tension, the Bat-Cam will open with extreme force and could injure or damage you or your product.

To prevent damage to the mechanism and Allen key please remove the Allen key from the sail before opening the Bat-Cam.

Further support: If you require further assistance in rigging or derigging your sail, please visit the SUPPORT section on www.neilpryde.com. Our technical team is readily available to answer any questions that you may have with regards to any of your NeilPryde products.

SCHRITT FÜR SCHRITT AUFRIGGEN

1. Den Mast einführen

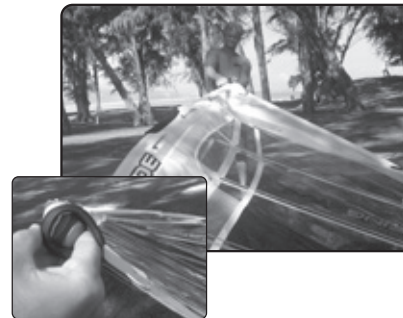
- a. Fügen Sie beide Mastteile zusammen und vergewissern Sie sich, dass diese Mastteile lückenlos miteinander verbunden sind, indem Sie mit den Fingern die Verbindung abtasten.
- b. Schieben Sie den Mast in die Masttasche, ohne ihn dabei in die Camber einzufädeln. Der Mast verläuft dabei oberhalb des Segelkörpers und der Segellatten.



- c. Schieben Sie den Mast bis in die Öffnung des oberen Masttaschenabschnitts hinein. Schieben Sie den Mast nicht komplett bis zum Segeltop durch, indem Sie mit einer Hand den unteren Bereich des Segels halten. Gehen Sie statt dessen zum Segeltop und greifen Sie den Mast mit einer Hand (durch die Gabelbaumaussparung). Mit Ihrer anderen Hand greifen Sie so weit wie möglich am Segeltop nach oben. Ziehen Sie jetzt die Masttasche mit Ihrer oberen Hand soweit über den Mast, bis dieser durch die Topkappe des Segels gestoppt wird.

- d. Als nächstes gehen Sie jetzt ganz nach oben zum Segeltop und überprüfen Sie, ob die Topkappe korrekt in den Maststopfen eingeführt ist (siehe Bild).
- e. Gehen Sie jetzt wieder zum Mastfuß und ziehen Sie das Segel mithilfe der Schlaufe am Segelhalsprotector nach unten.
- f. Überprüfen Sie erneut, ob Mastbase und Masttop lückenlos miteinander verbunden sind, indem Sie die Verbindung mit Ihren Fingern durch die Masttasche abtasten.

(Beim RS:Racing LT) befindet sich eine Markierung dort auf dem Segel, wo sich die Verbindung befinden soll.)



2. Setzen Sie die Mastverlängerung ein und ziehen Sie das Vorliek durch

- a. Fädeln Sie den Vorliekstrecker in die Mastverlängerung und das Segel gemäß der Anleitung auf Seite 21 ein.
- b. Setzen Sie das Vorliek soweit durch, bis der Mast deutlich in der Gabelbaumaussparung sichtbar wird (das Vorliek ca. 12cm weniger durchsetzen als maximal angegeben).

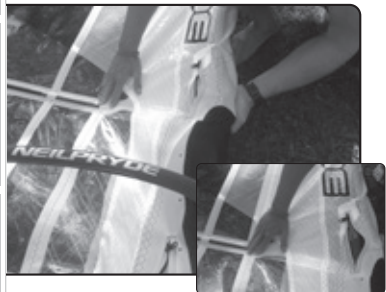


3. Die Camber am Mast anbringen

- a. Stellen Sie ihren Gabelbaum lang genug ein, sodass er um die Mini Latte unterhalb des integrierten Compact Clews passt. Dann fixieren Sie den Gabelbaum am Mast und gehen Sie zum Schothorn des Segels. Schwenken Sie das Gabelbaumende hoch, schieben Sie das Endstück in die Öffnung auf die empfohlene Länge und geben Sie etwa 5 cm Achterliekspannung von der neutralen Einstellung gemessen.
- b. Öffnen Sie alle Reißverschlüsse der Masttasche und lösen Sie die gesamte Vorliekspannung, bevor Sie die Camber auf den Mast drücken.



- c. Fangen Sie jetzt mit dem obersten Camber an. Legen Sie eine Hand oben auf den Segelkörper genau am Rand der Masttasche, während Sie mit der gesamten Innenfläche Ihrer anderen Hand den Camber von unten unterstützen. Drücken Sie die Hand, die sich am Rand der Masttasche befindet sanft nach unten und schieben Sie den Camber mit der unteren Hand leicht nach vorne. Der Camber springt jetzt ganz einfach auf den Mast. *(Sollte dies nicht einfach funktionieren, hat Ihr Segel eventuell zu viel Schothornspannung.)*



- d. Wiederholen Sie diesen Vorgang für alle Camber mit Ausnahme des untersten Cambers. Für den untersten Camber führen Sie eine Hand durch die Reißverschlussöffnung und drücken dabei den Segelkörper nach unten, mit der anderen Hand drücken Sie den Camber wieder nach vorne und nach oben auf den Mast.
- e. Nachdem Sie alle Camber angebracht haben, schließen Sie alle Reißverschlüsse.



4. Beenden des Aufriggens

- a. Setzen Sie Vorliek und Schothorn gemäß der von Ihnen bevorzugten Einstellungen durch.
- b. Legen Sie das Gurtband am Segelhals um den Mastfuß und ziehen Sie es dann stramm.

Überprüfen Sie den korrekten Aufbau Ihres Segels und nehmen Sie eventuell noch Feintuning vor. Jetzt können Sie aufs Wasser gehen!

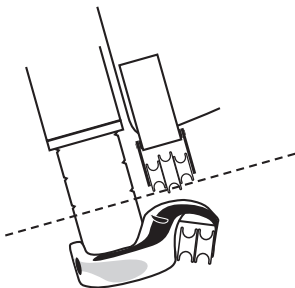
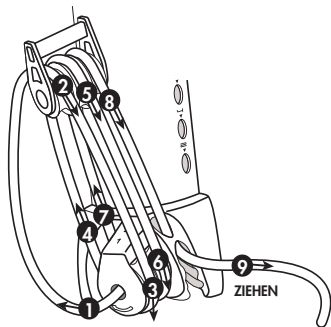
AUFBAU UND TUNING

1. Vorliek

- Fädeln Sie den Vorliekstrecker gemäß der Abbildung ein.
- Setzen Sie das Vorliek soweit durch, bis es mit der Unterkante der Mastverlängerung bündig ist (siehe Abbildung). Von dieser Unterkante aus wird die angegebene Vorlieklänge gemessen.

Stellt man z.B. die Mastverlängerung auf 22cm ein und benutzt dazu einen 460 Mast, ist das Vorliek bis zur Unterkante der Verlängerung 482cm lang.

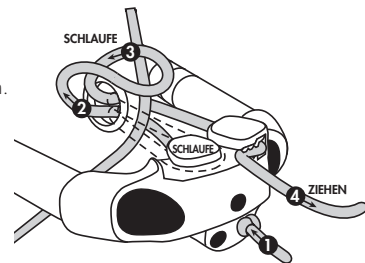
- Unter Starkwindbedingungen können Sie das Vorliek ungefähr 1cm weiter durchsetzen.
- Unter Leichtwindbedingungen können Sie das Vorliek ungefähr 1cm weiter lösen.



Das Vorliek bis zu dieser "Linie" durchsetzen

2. Gabelbaum

- Stellen Sie den Gabelbaum auf die am Fuße Ihres Segels angegebene Länge ein.
- Fädeln Sie den Tampen mit der Schlaufentechnik gemäß der Abbildung ein.
- Setzen Sie die Trimmshot wie angegeben durch (+/-1cm). Für Cambersegel wird das Schothorn maximal 4cm über die neutrale Position hinaus durchgesetzt.
- Bei Leichtwind kann die Achterliekspannung um etwa 1 bis 2cm verringert werden, bei Race Segeln entsprechend mehr.
- Bei Starkwind erhöhen Sie die Achterliekspannung um 1 bis 2cm.

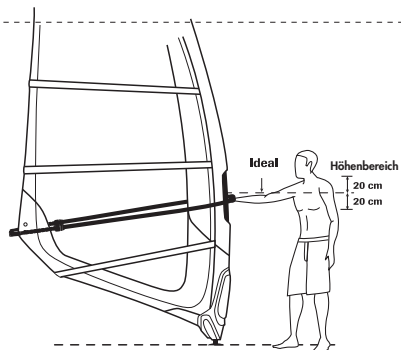


3. Gabelbaumposition

- Befestigen Sie den Gabelbaum auf Brushhöhe.
- Je nach Windsurfstil und Windbedingungen können Sie den Gabelbaum innerhalb eines Bereiches von 20cm höher oder tiefer montieren!

Tiefere Position = mehr Kontrolle bei Starkwind und in Wellenbedingungen.

Höhere Position = früheres Angleiten und bessere Amwindeigenschaften.

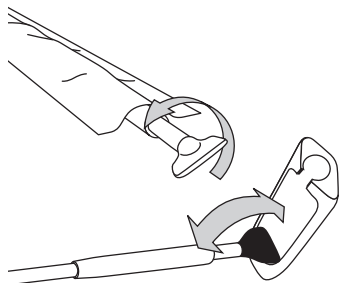


4. Lattenspannung

Beim RS:Racing LT1 bestimmt die eingestellte Lattenspannung SOWOHL die Spannung der Segellatte ALS AUCH die Spannung der Masttasche.

Benutzen Sie Ihr Segel mindestens eine Stunde lang unter guten Windbedingungen, bevor Sie die Lattenspannung zum ersten Mal einstellen. Dann überprüfen Sie Ihr Segel auf vertikale Falten auf den Lattentaschen und in der Masttaschenregion. Sollten vertikale Falten sichtbar sein, spannen Sie die Segellatten soweit nach, bis keine Falten mehr im Bereich der Lattentaschen zu sehen sind. Bei einem neuen Segel ist es ganz normal, dass sich Falten im Bereich der Masttasche bilden, denn das Segel muss erst im vorgesehenen Shape "ankommen".

PROFI TIP: Bei den obersten Segellatten des RS:Racing LT1 (die ohne Camber) ist es ratsam, etwas weniger Lattenspannung einzustellen, denn das Achterliek sollte nicht unter zu große Spannung geraten. Ein zu festes Achterliek verhindert, dass ein Segel im ausreichenden Maße twisten kann – dadurch entstehen ungewollte Querkräfte, die Sie unnötig langsamer machen.



5. Trapeztampen

- Die Trapeztampen sollten so montiert sein, dass der Zug gleichmäßig auf beide Hände verteilt wird und das Segel sich ganz ausballanciert halten lässt.
- Bestimmen Sie den Segeldruckpunkt, indem Sie sich ins Trapez einhängen und dann immer mehr Zug von den Händen nehmen (Gabelbaum jedoch nicht ganz loslassen). Mit korrekt eingestellten Trapezlampen lässt sich das Segel ganz ausballanciert fast ausschließlich über die Tampen halten. Spüren Sie mehr Zug auf der vorderen Hand, gehören die Tampen weiter nach vorne. Spüren Sie hingegen mehr Zug auf der hinteren Hand, müssen Sie die Tampen weiter nach hinten schieben. Verändern Sie die Tampenposition jeweils nur in ganz kleinen Schritten, da eine geringfügige Veränderung der Position schon einen deutlich spürbaren Unterschied ausmacht.
- Setzen Sie die Trapezlampen unter überpowerten Bedingungen und bei großen Segeln etwas weiter nach hinten.



6. Korrekte Vorliekspannung

- a. Wenn Sie vom Segelhalbs nach oben schauen, sollte vom Achterliek aus 2/3 bis zu 3/4 der Bahn zwischen der 2. und 3. Segellatte ganz locker sein.



- b. Wenn Sie vom Schothorn aus das Achterliek Ihres Segels beobachten, sollten die ersten 2 Latten über dem Gabelbaum leicht nach oben stehen, während die 3. Segellatte und das Achterliek dann in sanften Wellen bis zur 4. Segellatte nach unten fallen. Oberhalb der 4. Segellatte ist das Achterliek dann ganz locker.



7. Segel mit zu geringer Vorliekspannung

Ein Segel mit zu geringer Vorliekspannung hat im Topbereich ein sehr festes Achterliek. An Land mag so ein aufgeriggtes Segel gut aussehen, jedoch vermittelt ein solches Segel auf dem Wasser ein sehr „schweres“ Fahrgefühl. Es besitzt nur einen sehr kleinen Windeinsatzbereich und lässt sich nicht gut kontrollieren, besonders bei zunehmendem Wind.



8. Segel mit zu starker Vorliekspannung

Ein Segel, das mit zu starker Vorliekspannung aufgebaut wurde, hat ein sehr offenes Achterliek. Dies lässt sich einfach durch Falten im Segel erkennen, die bis zur Masttasche hin verlaufen. Der Fußbereich ist bei einer solchen Trimmweise extrem flach. Auf dem Wasser entwickelt ein so aufgeriggtes Segel wenig Vortrieb, das Achterliek flattert und das Segel fühlt sich insgesamt unruhig an.



ABRIGGEN

1. Gurtband am Segelhals

Vergewissern Sie sich, dass Sie das Gurtband am Segelhals entfernt haben, bevor Sie Ihr Segel abriggen. Wenn Sie die Vorliekspannung lösen, bevor Sie das Gurtband am Segelhals entfernt haben, könnte Ihr Segel dabei Schaden nehmen.

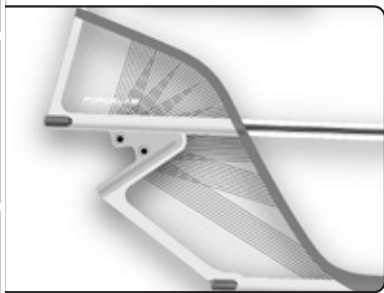
2. Lockern Sie die Trimmschot

Lösen Sie sämtliche Tampen der Gabel am Schothorn. Ziehen Sie das Endstück des Gabelbaumes so weit heraus, dass Sie ihn an der Mini Latte vorbeischieben können. Jetzt können Sie den Gabelbaum vom Mast lösen.



3. Entfernen Sie den Gabelbaum vom Mast und Segel

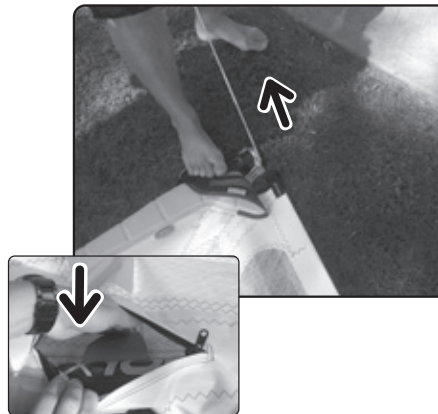
4. Öffnen Sie die Reißverschlüsse der Camber



5. Lösen Sie die Vorliekspannung

Überprüfen Sie erneut, ob Sie das Gurtband am Segelhals entfernt haben, bevor Sie den Vorliekstrecker lösen. Setzen Sie Ihren Fuß oben auf die Mastverlängerung, ziehen Sie jetzt den Vorliekstrecker nach oben und dadurch aus der Belegklemme heraus. Lösen Sie ganz vorsichtig die Vorliekspannung, damit die Camber nacheinander vom Mast springen. So vermeiden Sie unnötige Abnutzung von Segel und Mast.

Beachten Sie: Die Camber springen deutlich hörbar vom Mast - dies ist ganz normal. Sollte der unterste Camber nicht vom Mast springen, drücken Sie ihn vorsichtig nach unten, um ihn zu lösen. Falls ein Camber nicht von alleine vom Mast gerutscht ist, greifen Sie in die Öffnung am Reißverschluss des Cambers und drücken Sie ihn vom Mast. So können Sie den Mast deutlich leichter aus dem Segel ziehen, außerdem schützt es die Segellatten vor Beschädigung.



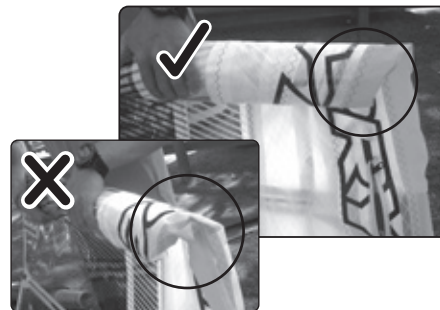
6. Ziehen Sie den Mast aus dem Segel

Ziehen Sie den Mast mithilfe der Abriegelschleife am Masttop aus dem Segel. Drehen Sie auf jeden Fall den Mast beim Herausziehen, denn dies erleichtert den Vorgang.



7. Das Segel aufrollen

- a. Achten Sie beim Aufrollen des Segels darauf, dass die Masttasche ganz glatt liegt, und so eine saubere Aufrollkante bildet. Achten Sie ebenfalls darauf, dass Vorliekbahn und Masttasche ganz dicht eingerollt werden.



- b. Nachdem Sie das Segel aufgerollt haben, legen Sie das elastische Band um die Segelrolle und befestigen es an dem dafür vorgesehenen Knebel, damit Ihr Segel stramm aufgerollt bleibt.

INBUS-LATTENSPANNSCHLÜSSEL

Hiermit stellen wir ein neues Lattenspannsystem vor. Mit diesem System kann ganz einfach die richtige Lattenspannung eingestellt werden, ohne dabei die Latten zu beschädigen. Sie werden immer den richtigen Druck auf die Camber einstellen können. Bei Verwendung des Inbusschlüssels können die Design Vorteile des einmaligen NeilPryde Bat-Cam Systems, mit dem man die Lattenspannung auch ohne Werkzeug einstellen kann, gesichert werden. Bei dem neuen System können Sie nun mit einem Schlüssel ein zusätzliches Feintuning deines Segels vornehmen.

Das neue System befindet sich bei allen NeilPryde RS:Racing LT1 Segeln an den beiden unteren Segellatten, wo die Lattenspannung am größten und der neue Mechanismus am sinnvollsten ist.

Hier finden Sie eine Bedienungsanleitung für das neue System:

1. Gebrauch des Inbus-Lattenspannsystems ohne Schlüssel

- Um das System ohne Schlüssel zu verwenden, öffnen Sie den Bat-Cam Verschluss und ziehen den Lattenspanner aus dem Endstück der Segellatte. Am Ende befindet sich ein silberner Metallstift.
- Drehen Sie das Gewinde des Metallstifts länger oder kürzer (länger für mehr Spannung, kürzer für weniger Spannung).



- Schieben Sie das Endstück zurück in die Segellatte und schließen Sie den Bat-Cam Verschluss. Falls der Bat-Cam sich nur schwer schließen lässt, müssen Sie den Einstellstift etwas verkürzen, denn sonst können Beschädigungen am Bat-Cam entstehen.



- Stellen Sie die Länge so ein, dass der Bat-Cam im 90 Grad Winkel steht, oder bis der Bat-Cam sich leicht klappen und schließen lässt. Wenn Sie eine höhere Lattenspannung wünschen, schließen Sie den Bat-Cam und gehen Sie zum nächsten Schritt dieser Anleitung über. Dort wird erklärt wie man die Latten mit einem Schlüssel spannen kann und worauf man achten muss, um die Segellatte nicht zu überspannen.

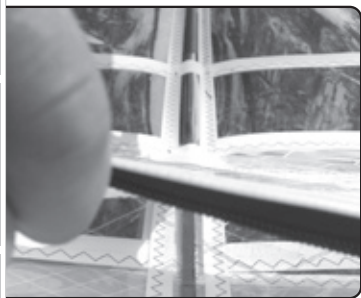
2. Spannen der Segellatte mit dem Inbusschlüssel

Falls mehr Lattenspannung gewünscht ist, nehmen Sie den Inbusschlüssel aus dem Kleinteilefach der RS:Racing LT1 Segeltasche. Setzen Sie den Inbus in das Ende des Bat-Cams und stellen Sie sicher, dass der Kopf des Schlüssels exakt im Lattenspanner sitzt. Jetzt können Sie die Spannung einstellen. Bitte seien Sie vorsichtig, eine zu hohe Segellattenspannung kann das Segel oder die Latte beschädigen.



3. Spannung

Sie haben die richtige Spannung an der Segellatte eingestellt, wenn keine kleinen Querfalten auf der Lattentasche mehr sichtbar sind.



Sobald die Falte verschwunden ist, schlagen wir vor, eine weitere Drehung mit dem Schlüssel durchzuführen. Es darf genau so viel Spannung gegeben werden, bis die Falten an der Tasche verschwinden. Zu viel Spannung auf die Latte kann das Segel beschädigen.

Den Bereich der Querfalten kann man entweder durch den Reißverschluss des Cambers oder an den Latten unterhalb des Gabelbaums durch die Gabelbaumaussparung kontrollieren.

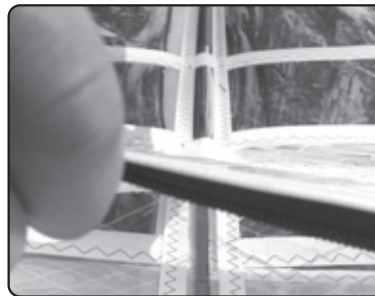
Du kannst auch an der Außenseite der Masttasche fühlen, ob noch Falten vorhanden sind.

WARNUNG VOR DEM ÖFFNEN DES BAT-CAMS!!!

Der Bat-Cam darf nie geöffnet werden, wenn die Segellatte unter voller Spannung steht. Der Bat-Cam würde sich dann nur mit extremer Kraft öffnen lassen und könnte Sie verletzen oder das Segel beschädigen.

Entfernen Sie vor dem Öffnen des Bat-Cams den Inbusschlüssel, um eine Beschädigung zu vermeiden.

Weitere Hilfe: Sollten Sie weitere Unterstützung beim Aufriggen oder Abringgen Ihres Segel benötigen, besuchen Sie bitte den SUPPORT Bereich unter: www.neilpryde.com Unser Technik Team beantwortet gerne Ihre Fragen zu allen NeilPryde Produkten.



GRÉER ÉTAPE PAR ÉTAPE

1. Insérez le mât

- a. Assemblez les deux parties de votre mât et assurez vous qu'il soit bien emboîté.
- b. Insérez le mât dans le fourreau au-dessus des lattes sans tenir compte des cams.



- c. Glissez la voile petit à petit en tenant le mât d'une main (par la fenêtre de wishbone) et la faire glisser jusqu'en haut.



- d. Faites le tour jusqu'à la tête de mât et vérifiez que le bouchon est bien rentré dans le mât (voir photo).
- e. Retournez au pied de mât et tirez sur la poignée de point d'amure.
- f. Vérifiez que les deux parties du mât sont toujours correctement emboîtées en passant vos doigts sur le fourreau.

(Sur la RS:Racing LT1 il y a une marque sur le fourreau au niveau du joint.)



2. Étarquez l'amure

- a. Réglez la longueur de l'extension comme conseillé et montez le palan d'amure voir dessin page 34.
- b. Etarquez suffisamment la voile jusqu'à ce que l'ouverture du wishbone laisse voir le mât (environ à 12cm de la tension maximale).



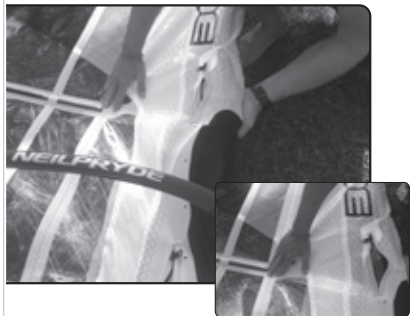
3. Insérez les cams

- a. Réglez votre wishbone suffisamment long de façon à ce qu'il puisse passer au delà de la mini-latte située au-dessous du nouveau système d'œillet compact intégré. Ensuite, fixez le wishbone au mât et revenez au point d'écoute. Faites pivoter le wishbone (de bas en haut) au niveau de l'œillet et ajustez à la longueur préconisée, installez ensuite votre palan d'écoute et étarquez de 5cm.
- b. Ouvrir les zips du fourreau de mât et relâcher légèrement la tension d'amure avant d'appliquer les cams sur mât.



- c. Appliquez chaque cam en commençant par le haut. Mettre la main à plat et poussez légèrement sur le corps de la voile, de l'autre main poussez le cam pour le mettre en place sur le mât. Vous devez pouvoir placer le cam sans effort.

(Si ce n'est pas le cas diminuer légèrement la tension à l'amure.)



- d. Appliquez les autres cams excepté celui du bas. Pour appliquer le cam du bas glisser la main par l'ouverture du zip et poussez le corps de la voile vers le bas, de l'autre main poussez le cam pour le mettre en place sur le mât.
- e. Une fois les cams en place fermez les zips.



4. Finir de gréer

- a. Tendez le guindant comme indiqué en bas de la voile, et vérifiez la tension d'écoute.
- b. Placez la sangle d'amure autour de la base et tendez là.

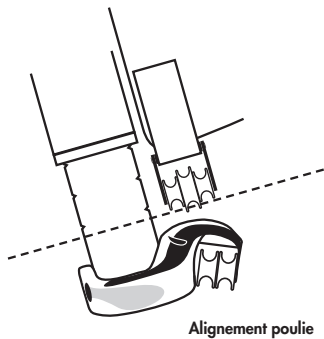
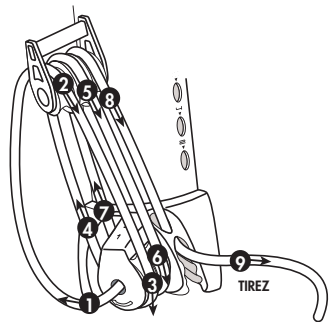
Vous êtes maintenant prêt à naviguer!



MONTAGE ET RÉGLAGE

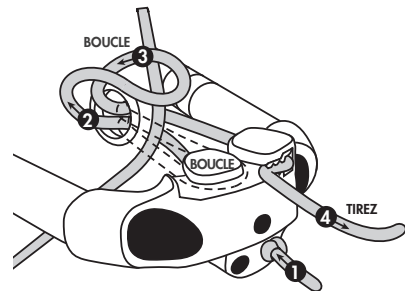
1. Le guindant

- Montez le palan d'amure comme sur le dessin.
- Étarquez la voile jusqu'à ce que le palan soit aligné sur le bord de la rallonge (voir dessin). Ce bord représente la longueur maximale de la voile au guindant. Par exemple, lorsque la rallonge est réglée sur 22cm et utilisée avec un mât de 460 cm, le bord de la rallonge se situe à 482cm.
- Par vent fort, vous pouvez augmenter la tension d'environ 1cm.
- Par vent faible, vous pouvez relâcher la tension d'environ 1cm.



2. L'écoute

- Réglez votre wishbone NP comme indiqué en bas de la voile.
- Montez la palan d'écoute comme indiqué.
- Appliquez la tension recommandée à l'écoute +/- 1cm. Pour les voiles à camber, ajoutez 4cm à la tension neutre.
- Par vent léger, vous pouvez relâcher la tension d'environ 1 à 2cm, voir davantage.
- Par vent fort, vous pouvez augmenter la tension d'environ 1 à 2cm.

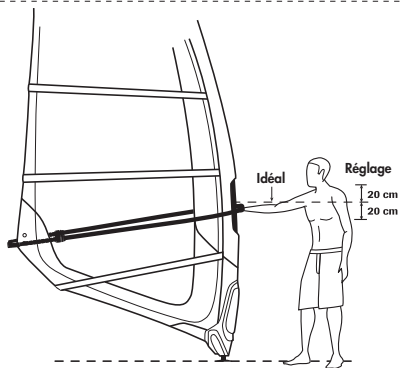


3. Position du wishbone

- Fixez le wishbone à hauteur de poitrine.
- En fonction de vos préférences et des conditions de vent, vous pouvez baisser ou remonter le wishbone d'environ 20cm.

Wishbone bas = plus de contrôle par vent fort et dans la houle.

Wishbone haut = meilleur départ au planning et meilleur cap.

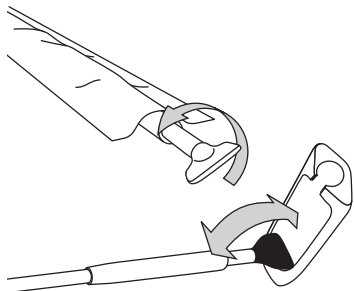


4. Tension des lattes

Sur la RS:Racing LT1, la tension des lattes déterminera combien de pression est appliquée à la latte **ET** au fourreau.

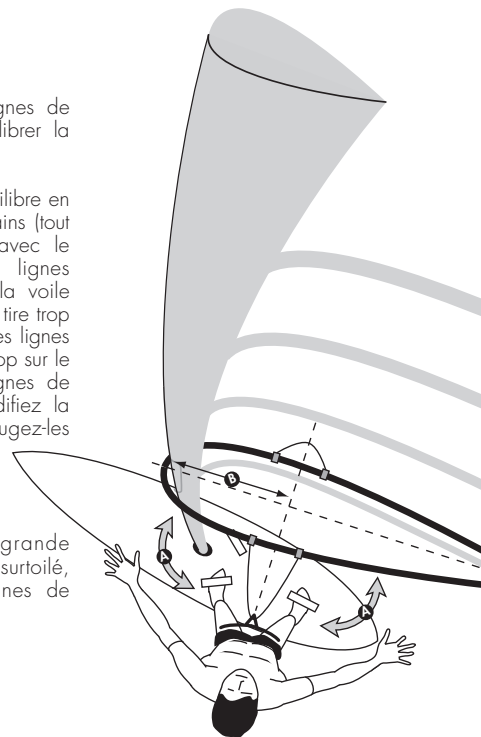
Avant d'ajuster la tension des lattes pour la première fois, utilisez votre voile pendant au moins une heure dans des conditions de vent forçant. Puis, contrôlez les plis verticaux au niveau des lattes et du fourreau de mât. Si des plis sont visibles, augmenter graduellement la tension des lattes pour les éliminer. Quand la voile est neuve, il est normal qu'il y ait quelques plis au niveau du fourreau.

CONSEIL DE PRO: Pour les lattes du haut (sans cam), il est conseillé de mettre moins de tension afin d'éviter de trop tendre la chute. Trop de tension de latte peut empêcher la voile de twister correctement - entraînant plus de trainées, qui vous ralentiront.



5. Lignes de harnais

- Vous devez installer vos lignes de harnais de manière à équilibrer la voile dans les deux mains.
- Vous trouverez le point d'équilibre en relâchant la pression des mains (tout en conservant le contact avec le wishbone). Avec les lignes correctement positionnées, la voile reste en équilibre. Si la voile tire trop sur le bras avant, avancez les lignes de harnais. Si la voile tire trop sur le bras arrière, reculez les lignes de harnais. Lorsque vous modifiez la position des lignes, bougez-les progressivement. Parfois le plus petit des changements peut faire la différence.
- Avec des voiles de grande surface et si vous êtes surtoilé, reculez légèrement les lignes de harnais.



6. Tension correcte au guindant

- a. Si vous regardez la voile de bas en haut, la zone en tête de mât entre la seconde et la troisième latte doit être molle des 2/3 au 3/4 de la chute.



- b. Si vous regardez la chute à partir du point d'écoute, elle doit être tendue jusqu'à la 2ème latte au-dessus du wishbone, elle ouvre progressivement de la 3ème à la 4ème latte. A partir de la 4ème latte, la chute doit être molle.



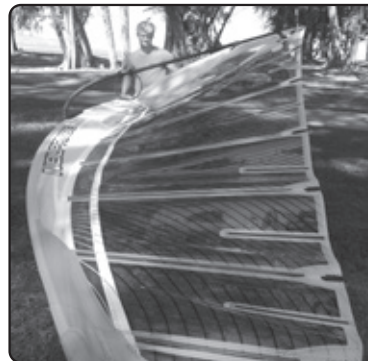
7. Tension insuffisante au guindant

Une voile qui n'est pas suffisamment étarquée aura une chute très tendue dans la partie haute de la voile. Bien que sur terre elle semble correctement étarquée, sur l'eau cela donne une impression de voile «lourde» et limite la plage d'utilisation et de contrôle, particulièrement lorsque le vent forcé.



8. Tension exagérée au guindant

Une voile trop étarquée au guindant aura une chute très ouverte facilement identifiable par des plis vers le fourreau de mât. Le bas de la voile sera extrêmement plat. Sur l'eau la chute flottera et vous n'aurez plus de sensation.



DÉGRÉER

1. Sangle d'amure

Commencez par détacher la sangle d'amure. Dans le cas contraire cela pourrait endommager votre voile.

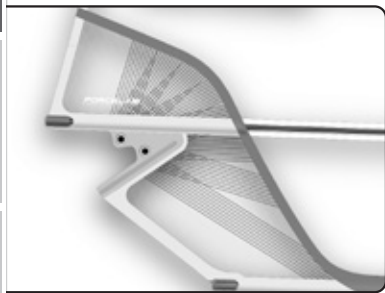
2. Relâchez la tension d'écoute

Relâchez le palan d'écoute. Ensuite, rallongez votre wishbone de façon à ce qu'il puisse passer au delà de la mini-latte située au-dessous du nouveau système d'œillet compact intégré. Faites pivoter le wishbone (de haut en bas).



3. Détachez le wishbone du mât et enlevez-le.

4. Ouvrir les zips



5. Relâchez la tension d'amure

Assurez vous que la sangle d'amure est détachée, puis relâcher doucement la tension de guindant en plaçant un pied sur la rallonge. Les cams vont sauter ce qui est normal.

Note: Si les cams ne sautent pas, faites le manuellement en ouvrant les zips et en les faisant glisser du mât avant de retirer le mât de la voile. Cela évitera de forcer sur les lattes au risque de les endommager.



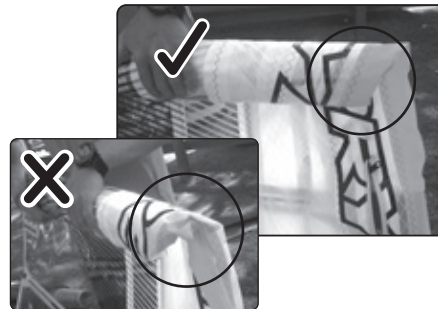
6. Retirez le mât

Retirez le mât (vous pouvez utiliser la boucle se trouvant en tête de mât et la fixer au sol où ailleurs), tournez le mât pour le retirer de la voile.



7. Roulez la voile

- a. Roulez la voile délicatement en évitant les plis.



- b. Après avoir roulé la voile fixer l'élastique.



RÉGLAGE LATTES PAR CLÉ ALLEN

Nous avons un nouveau système de réglage de lattes vous permettant d'ajouter de la tension sans crainte d'endommager vos Bat-Cam ou de difficultés pour obtenir la bonne pression sur les cams. Le nouveau système de réglage par clé Allen vous permet de conserver le bénéfice du système NeilPryde Bat-Cam vous permettant d'ajuster la tension des lattes sans outil. Ce système de clé Allen est un plus pour régler la voile encore plus finement.

Vous trouverez ce système de réglage sur les deux lattes du bas des voiles NeilPryde RS:Racing LTT là où la tension est la plus élevée et où il y a le plus besoin de ce système.

Le guide d'utilisation ci-dessous.

1. Régler la tension de latte sans la clé Allen

- Pour utiliser le mécanisme sans clé Allen vous devez d'abord retirer l'embout de latte du tube. Au bout de la pièce vous découvrirez une tige inox.
- Tourner la tige pour augmenter ou diminuer la tension, (plus longue pour plus de tension, plus courte pour moins de tension).



- Positionnez l'embout de latte et fermez le Bat-Cam. Si c'est trop difficile à fermer, diminuez la tension pour éviter d'endommager le Bat-Cam.



- Réduire la longueur afin que la latte pousse correctement sur le Bat-Cam. Assurez vous que le Bat-Cam soit positionné à 90 degrés afin de faciliter sa fermeture. Si vous souhaitez plus de tension, fermez le Bat-Cam et passez à l'étape suivante de ce guide où vous verrez comment augmenter la tension de latte avec la clé Allen et pour vous assurer que vous n'avez pas mis trop de tension.

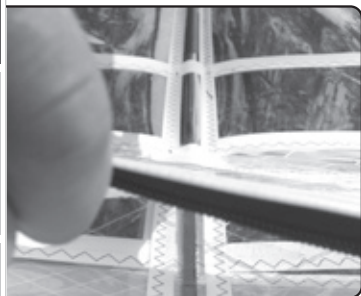
2. Tendez vos lattes avec la clé Allen

Si plus de tension est nécessaire, prenez la clé Allen se trouvant dans la poche de votre housse de voile. Insérez là dans le Bat-Cam (comme indiqué sur la photo). Maintenant, vous pouvez ajuster la tension. Faites attention de ne pas mettre trop de tension, cela pourrait endommager la voile ou la latte.



3. Tension

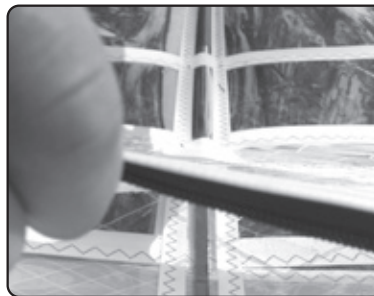
Vous avez la bonne tension lorsqu'il n'y a plus de plis visibles au niveau du gousset de latte.



Si des plis sont apparents, nous vous conseillons de mettre un tour de clé afin qu'ils disparaissent. Attention: Si vous mettez trop de tension vous risquez d'endommager la voile.

La meilleure façon de vérifier si il y a des plis au niveau des goussets de lattes est de regarder à travers la fermeture de Cam ou par la fenêtre de fixation du wishbone pour la latte positionnée en dessous.

Vous pouvez aussi vérifier si il reste des plis en passant la main sur le gousset de latte.



ATTENTION en ouvrant le BAT-CAM!

Ne jamais ouvrir le Bat-Cam avec la latte sous tension, vous pourriez vous blesser ou endommager le produit.

Pour éviter d'endommager le mécanisme, enlever la clé Allen avant d'ouvrir le Bat-Cam.

Support: Si vous souhaitez obtenir de l'aide pour gréer ou régler votre voile, cliquez sur la section Support de notre site internet www.neilpryde.com. Notre équipe technique est à votre disposition pour répondre aux toutes vos questions concernant les produits NeilPryde.

ARMADO PASO A PASO

1. Insertando el mástil

- a. Inserte ambas partes del mástil una dentro de la otra y pase sus dedos por sobre la unión para revisar que ese sector este liso.
- b. Deslice el mástil dentro del bolsillo del gratil sin pasarlo por los cambers pero sí sobre la vela y los battens.



- c. Empuje el mástil hasta que el mismo se deslice dentro del borde de ataque del gratil. No fuerce el mástil mientras lo este insertando a través del gratil, tirando desde la base de la vela, camine hacia el gratil y sostenga el mástil con una mano en la apertura para la botavara mientras que la otra la extiende lo máximo posible hacia la parte superior de la vela. Tome la vela desde el gratil y tire de la misma por sobre el mástil hasta que haga tope con la cabeza del tapón.



- d. Luego, camine hasta el tope de la vela y revise si el tapón del tope de mástil esta correctamente insertado dentro del mástil. (ver foto).
- e. Luego dirijase a la parte de abajo de la vela y tire hacia afuera de la cinta hasta que desaparezcan los pliegues en la vela utilizando la manija ubicada en el puño de amura.
- f. Pase sus dedos sobre el bolsillo del gratil en la unión del mástil para revisar que todavía este enganchado correctamente. (La RS:Racing LT1 tiene una marca en la vela donde debe estar la union)



2. Enganche y aplique tensión de pie de mástil.

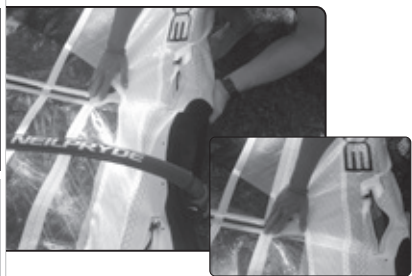
- a. Pase el cabo del extensor a través del extensor y de la vela de acuerdo a las instrucciones de la pagina 47.
- b. Aplique suficiente tensión de pie de mástil hasta que el mástil se vea a través de la apertura de la botavara (aproximadamente 12cm. menos que la marca máxima establecida).

3. Poniendo los cambers en el mástil.

- Regule su botavara lo suficientemente larga para que el mini-battem entre debajo de la mordaza compacta integrada. Luego ponga la botavara en el mástil y camine alrededor de la vela del lado de la mordaza. Gire la cola de la botavara hacia arriba y deslice la botavara al regulado recomendado dentro de la apertura y aplique alrededor de 5 cm de tensión de escota desde la posición Neutral.
- Abra los cierres del gratil y afloje TODA la tensión de escota antes de empujar los cambers al mástil.



- Comenzando con el cam superior coloque una mano sobre la vela justo en el borde del bolsillo del mástil, mientras que la otra mano va debajo del camber sosteniendo así el camber con toda la palma de la mano. Empuje suavemente hacia abajo con la mano que esta en el borde del bolsillo mientras que con la mano ubicada debajo del camber empuja el camber un poco hacia delante haciendo que el mismo llegue al mástil fácilmente. (Sino llegara fácilmente entonces querrá decir que tiene mucha tensión de escota.)



- Haga esto con todos los cams excepto con el inferior. Para el cam inferior ponga una mano dentro del cierre y empuje hacia abajo en dirección a la vela, con la otra mano empuje nuevamente el cam hacia delante y arriba sobre el mástil.
- Luego de colocar todos los cams cierre los cierres.



4. Termine de armar

- Aplique tensión en el pie de mástil y en la escota según sus preferencias.
- Enlace la cinta del puño de amura alrededor del extensor y tire de la misma.



Revise su armado y ponga a punto sus velas y luego estará listo para correr!

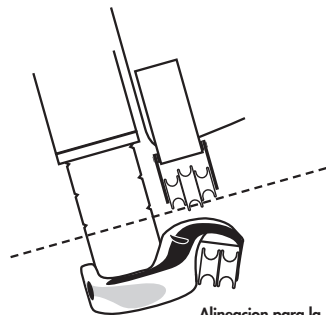
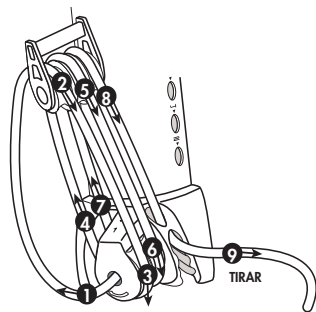
REGULADO Y PUESTA A PUNTO

1. Tensión de amura

- Pase el cabo como se muestra.
- Tensione la vela hasta que el borde inferior de la amura este alineado con el borde del extensor (como se muestra). Este borde representa el final del largo del gratil de la vela.

Por ejemplo, cuando el extensor esta regulado en 22cm., y usado en un mástil 460, el borde del extensor mide 482cm. a este punto.

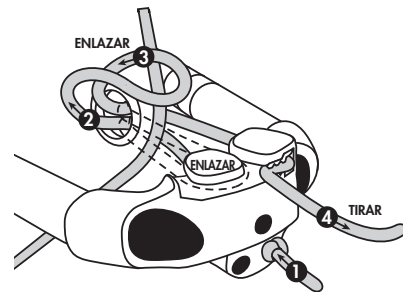
- En condiciones de viento fuerte, puede incrementar la tensión de amura 1cm. aprox.
- En condiciones de viento leve, puede aflojar la tensión de amura 1cm. aprox.



Alineación para la tensión de amura

2. Tensión de escota

- Regule su botavara NeilPryde al largo recomendado impreso en la base de la vela.
- Pase el cabo como se indica, usando la técnica lazo-lazo-tire.
- Tense la vela a su regulado recomendado +/- 1cm. Para velas con cambers, esto puede ser a un máximo de 4cm. pasado el punto neutral.
- En condiciones de viento leve, se puede aflojar la tensión de escota 1-2cm. aprox., y mas en velas de race.
- En condiciones de viento fuerte, se puede aumentar la tensión de escota 1-2cm. aprox.

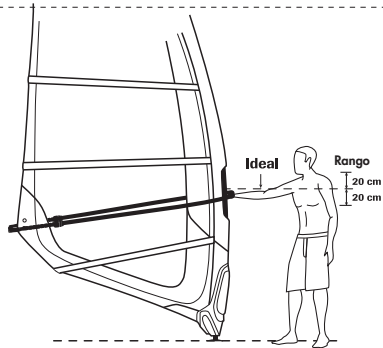


3. Posición de la botavara

- Regule la botavara a la altura de su pecho.
- De acuerdo al estilo de navegación y condiciones del viento, usted puede regular la botavara más baja o más alta con un margen de aprox. 20cm. hacia arriba o abajo.

Mas bajo = Mayor control en condiciones de viento fuerte o en navegación en olas.

Mas alto = Planeo temprano y mejor rendimiento a favor del viento.

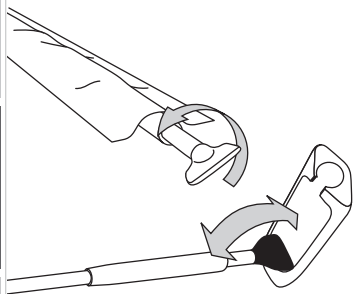


4. Tensión del Battem

En una vela RS: Racing LT1, la presión que uno ejerce usando el regulador de tensión (en la punta del battem) determinará cuanta presión es aplicada a ambos los battens Y el bolsillo de gratil.

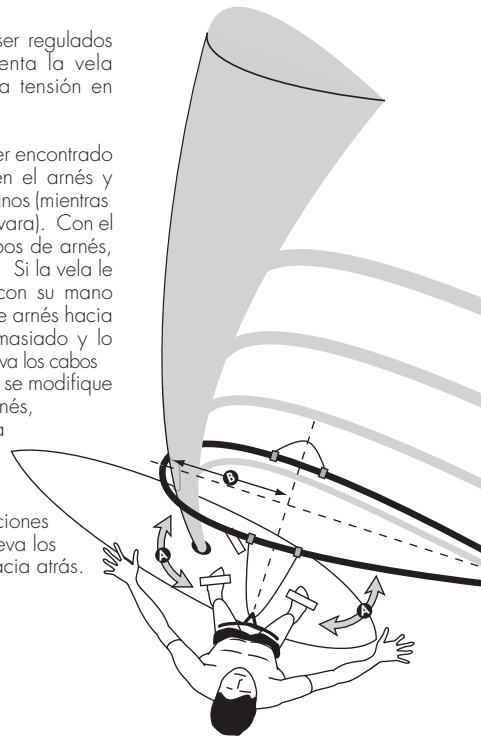
Antes de ejercer tensión en los battens por primera vez, use su vela por lo menos una hora antes en condiciones de mucho viento. Luego, revise que no queden arrugas verticales en el battem o los bolsillos del gratil. Si hay alguna arruga visible, incremente gradualmente la tensión en los battens hasta que la parte de la vela al lado de los bolsillos de los battens quede sin arrugas. Cuando la vela es nueva, es normal encontrar arrugas en el gratil hasta que la vela se asiente en su forma.

CONSEJO PRO: Para los battens superiores en una vela RS: Racing LT1 (las que no tiene cambers), esta bien tensor los battens un poco menos porque no querrá ejercer presión en la baluma. Una baluma alta bien formada puede prevenir problemas en la rotación del tope de la vela, dando como resultado un arrastre el cual causara que la velocidad disminuya.



5. Cabos de arnés

- Los cabos de arnés deben ser regulados de manera tal que uno sienta la vela balanceada y con la misma tensión en ambas manos.
- El punto de esfuerzo puede ser encontrado mientras este enganchado en el arnés y aflojando la tensión de sus manos (mientras se sostiene levemente la botavara). Con el regulado correcto de los cabos de arnés, la vela quedara balanceada. Si la vela le tira demasiado y lo siente con su mano delantera mueva los cabos de arnés hacia delante. Si la vela le tira demasiado y lo siente con su mano trasera, mueva los cabos de arnés hacia atrás. Cuando se modifique el estado de los cabos de arnés, muévalos gradualmente cada vez. A veces los pequeños cambios hacen la diferencia.
- En velas grandes y en condiciones con exceso de potencia, mueva los cabos de arnés levemente hacia atrás.



6. Tensión correcta del puño de amura

- a. Mirando la baluma desde la escota de la vela, la parte de la punta entre los battens 2 y 3 deberá estar suelta en el tramo entre 2/3 a 3/4 desde la baluma.



- b. Mirando la baluma desde la escota de la vela, mientras los 2 battens ubicados sobre la botavara están levemente verticales, el tercero comenzara a caer formando una suave curva en dirección al batten 4. Sobre el batten 4 la baluma estará suelta.



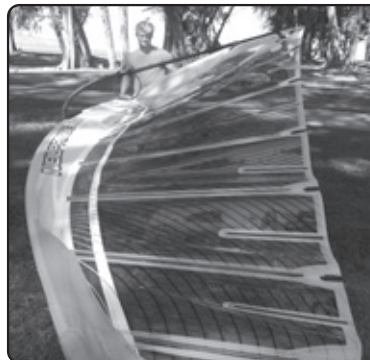
7. Velas poco casadas de amura

Una vela poco casada de amura tendrá una baluma muy tensa en la parte de la punta de la vela. Mientras que en la tierra se vera muy linda, en el agua esto se transformara en una vela que brindara una sensación "pesada", muy poco margen y muy poco control, particularmente cuando sube el viento.



8. Velas muy casadas de amura

Una vela muy casada de amura tendrá una baluma muy abierta la cual se reconocerá fácilmente por las arrugas que van hacia el gratil. La parte inferior de la vela también se vera extremadamente plana. En el agua sentirá que la vela es poco manejable, la baluma flameara y la vela se sentirá un poco inestable.



DESARMADO

1. Fijación de la base de la vela

Asegúrese de aflojar y retirar la fijación antes de comenzar a desarmar la vela. Dejar la fijación puesta mientras se afloja la tensión de escota podría dañar la vela.

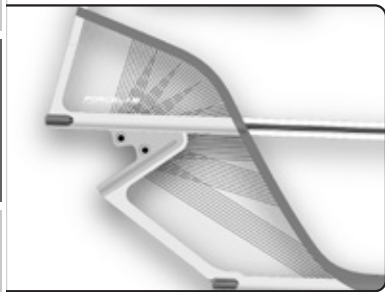
2. Afloje la tensión de escota

Desenhebre la línea de tensión de escota. Extienda la botavara hasta que pase el mini-battem antes de girarlo hacia abajo. Ahora saque la botavara del mástil.



3. Saque la botavara del mástil y de la vela.

4. Abra los cierres de los cambers.



5. Afloje la tensión del extensor

Antes de aflojar la tensión del extensor, revise nuevamente si retiró la cinta de la base del extensor de la base de la vela. Ponga su pie sobre el extensor, tire del cabo hacia arriba y hacia fuera de la mordaza del extensor. Afloje la tensión del extensor suavemente, de esta manera los cambers se soltarán del mástil uno por uno evitando el desgaste innecesario de la vela y el mástil.

Note: Los cambers harán un sonido fuerte cuando se los saque del mástil- esto es normal. Si el cam inferior no hace este sonido empujelo suavemente hacia abajo para aflojarlo. Si el camber no salió del mástil por favor vaya al cierre de este camber y saque el camber del mástil. Esto facilitara sacar el mástil así como prevenir cualquier daño a sus battens.



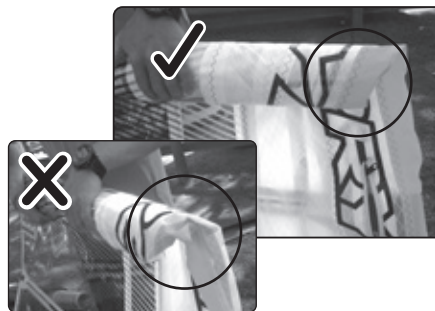
6. Sacar el mástil fuera de la vela

Retire el mástil fuera de la vela utilizando el lazo de desarmado ubicado en el tope de la vela. Asegúrese de girarlo para removerlo más fácilmente.



7. Enrollar la vela

- a. Cuando enrolle la vela asegúrese de aplanar bien el bolsillo donde se coloca el mástil (gratil) para que el doblez coincida con el borde de ataque. También asegúrese de que mientras este enrollando la vela el gratil quede plano.



- b. Luego de enrollar la vela coloque el elástico alrededor del tubo para asegurarse que la vela quede enrollada de manera segura.

ADAPTADOR DE BATTEM CON LLAVE

Introducimos un Nuevo adaptador de battem que le permitirá agregar la suficiente cantidad de tensión al battem sin preocuparse por dañar su Bat-Cam o luchar por obtener la presión suficiente en los cambers. El sistema Allen mantiene el beneficio del diseño que brinda el sistema único Bat-Cam NeilPryde donde usted puede adaptar la tensión del battem sin necesidad de una herramienta. Una herramienta es una opción para ayudarlo a regular la vela de una manera más precisa.

Encontrará este sistema en todas las velas NeilPryde RS:Racing LT1 en los últimos dos battems donde la tensión es mayor y se necesita este mecanismo.

Encontrará una guía del usuario sobre este mecanismo más abajo.

1. Utilización del adaptador de battem de la llave Allen (sin llave).

- Para usar el mecanismo sin la llave necesitará abrir el bat-cam y simplemente tire del regulador fuera del tubo. En la parte final de la pieza que saca verá un pituto de plata.
- Gire el pituto para alargar o acortar el regulador (más largo para mayor tensión, corto para menor tensión).



- Deslice la pieza dentro del battem y cierre el Bat-Cam. Si es muy difícil de cerrar entonces acorte un poco el mecanismo para prevenir posible daño al Bat-Cam.



- Reduzca el largo hasta que el bat-cam empuje sobre el battem y se apoye a un ángulo de 90 grados con respecto a la vela o hasta que parezca fácil de cerrar. Si necesita más tensión entonces por favor cierre el Bat-Cam y vaya al paso siguiente en esta guía donde verá como tensionar el battem con la llave y que buscar para asegurarse de no sobre tensionar sus battems.

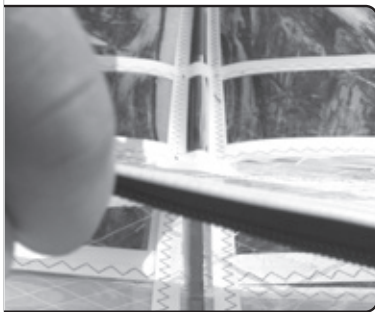
2. Tensionando sus battems usando la llave Allen.

Si se necesita más tensión, por favor tome la llave Allen desde el compartimiento interno en la solapa de la apertura de su funda de vela RS:Racing LT1. Inserte la llave Allen en la parte trasera del Bat-Cam y gire y empuje hasta sentir que la cabeza de la llave Allen esta enganchada en el regulador. Ahora puede aplicar tensión. Por favor tenga cuidado de no sobre ajustar el el battem ya que esto podría dañar nuevamente su vela o battem.



3. Tensión

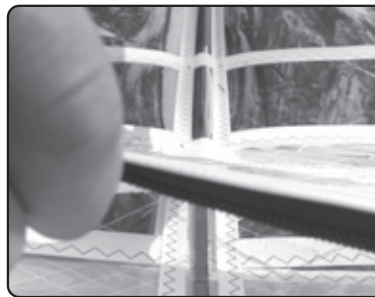
Cuando no hay mas arrugas visibles significa que tiene la tensión correcta en el battem.



Yo sugiero que antes de que la arruga este por desaparecer, haga un giro con la llave y revise nuevamente.

Necesitara tensionar el battem hasta que las arrugas apenas desaparezcan. Si se sobre tensa el battem podría arruinar la vela.

Usted podrá ver el área donde están las arrugas o a través del cierre del camber, o por el battem debajo de la botavara, a través de la apertura para la botavara.



CUIDADO CUANDO ABRA EL BAT-CAM!

No abra el bat-Cam mientras el battem este bajo tensión máxima, el Bat-Cam se abrirá con extrema fuerza y podría dañar a usted o a su producto.

Para prevenir el daño al mecanismo y a la llave Allen por favor saque la llave Allen de la vela antes de abrir el Bat-Cam.

Soporte auxiliar: Si usted necesita asistencia para armar o desarmar su vela, por favor visite la sección de SOPORTE en la pagina web www.neilpryde.com Nuestro equipo técnico está disponible para evacuar cualquier duda que pueda surgir con respecto a los productos NeilPryde.

順序正しいセッティング

1. マストを通します。

a. ツーピースマストをつなげてから接続部分に手をあてがい、きちんとはまっていることを確認します。

b. マストをラフポケットに通します。その際マストはカムに通さず、セイルボディとパテンの上に通すようにします。



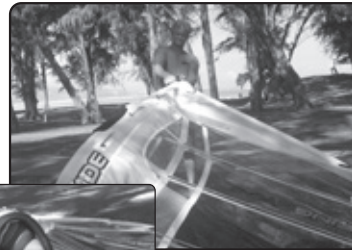
c. ラフスリーブのリーディングエッジにマストが当たる所までマストを挿入します。セイルの下部を持ったままマストを最後まで通そうとして力を加えないでください。スリーブ横に歩いていき、ブーム取り付け開口部から片手を入れマストを持ち、もう片方の手でセイルトップにマストを入れていきます。マストがヘッドキャップに当たるまでゆっくりとマストを通します。



d. セイルトップに行き、マスト先端の差し込み口とセイルのプラグがきちんとはまっていることを確認します。

e. 次にセイルのボトムに歩いていき、タックフェアリングについているハンドルを使ってセイルボトムを引きます。

f. マストの接続部分付近のラフスリーブを触り、ツーピースマストがきちんとはまっていることを確認します。
(RS:レーシングLT1にはマストのつなぎ目の位置がセイルにプリントされています)



2. エクステンションを取付けダウンホールを引きます。

a. エクステンションを取付け、P60に記載のイラストに従い、ベースとセイルにシートを通します。

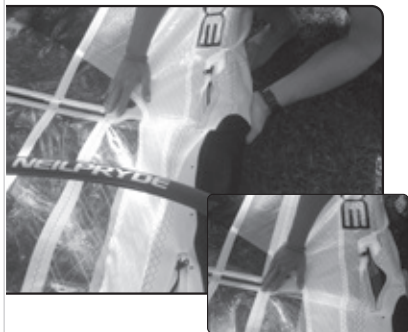
b. スリーブのウインドウからマストが見えなくなるまでダウンホールを引きます（最もダウンホールを引くより12cm程度少なめ）。

3. カムをマストに挿入します。

- a. 一体化されたコンパクトクリューの下にあるミニバテンの外側にくるように、ブームを充分な長さにセットします。マストにブームを取り付け、セイルのクリューの横に立ちます。ブームテイルを持ち上げ、ブームの長さを開口部に合う長さに調節し、アウトホールのニュートラルの状態より5cmほどアウトホールを引きます。
- b. ラフスリーブにあるジッパーを開きカムをマストに入れる前にダウンテンションをすべて緩めます。



- c. 一番上のカムから挿入します。マストスリーブの端部分のセイルボディに片手をあてがい、もう片方の手は手のひら全体でカム下にあてがいます。スリーブに乗せた手でゆっくりとカムを押しながら、スリーブ下の手でカムを少しずつ上に押し出すようにすると、カムはマストに簡単に入ります。(アウトホールのテンションがかかり過ぎている場合、上手にできないことがあります)



- d. 一番下のカム以外、すべてのカムを同じようにマストに挿入します。
一番下のカムは片手をジッパーの中に入れ、セイルボディにカムを押し下げるようにしながら、もう一方の手でカムを押し上げマストにカムをあてがうようにします。
- e. すべてのカムが挿入できたらジッパーを閉めます。



4. セッティングの仕上げ

- a. ダウンホールとアウトホールを推奨値まで引きます。
- b. ベースにフットベルトを巻き、テンションをかけます。

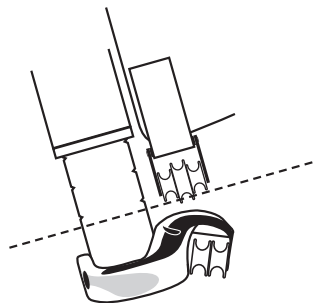
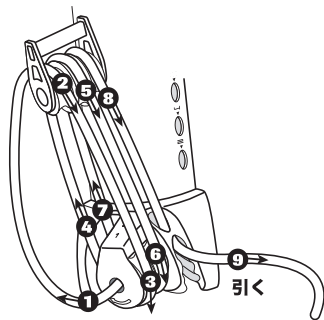


全体の仕上がりをチェックしセイルのチューニングが済めば、レースへの準備は完了です。

チューニング

1. ダウンホール

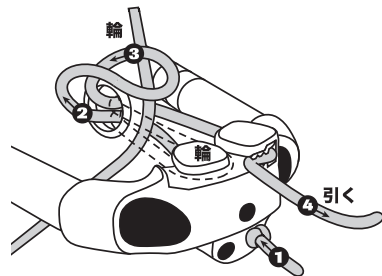
- イラスト通りにシートを通します。
- タックフェアリングがエクステンションの端に来るまで、セイルにテンションをかけます(図参照)。このエクステンションの端までがセイルのラフの長さとなります。
- 強風の場合は、ダウンホールを1cmまで多く引くことができます。
- 風が弱い場合には、ダウンホールを1cm少なくセッティングすることができます。



ダウンホールの目安

2. アウトホール

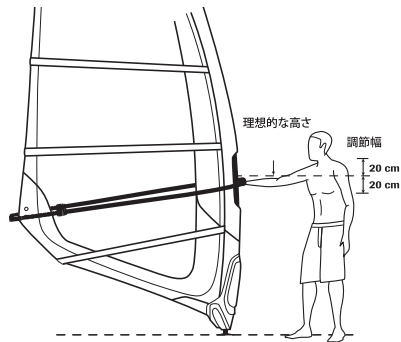
- セイルのボトムに書いてある推奨値通りにニーブルブライドブームをセットします。
- 表示通りにループ・ループ・ブルのテクノロジーを用いてシートを通します。
- セイルに記入されている推奨値に対して、 ± 1 cmの範囲でアウトホールを引きます。ノーカムセイルの場合は通常、ニュートラルの状態より4-7cm引くことになります。カムセイルの場合はニュートラルの状態から4cm以内まで引くことになります。
- 微風時には最高で1-2cmまでアウトホールを緩めることができ、レースおよびスラロームセイルの場合はそれより緩めることができます。
- 強風時には最高で1-2cm多くアウトホールを引くことができます。



3. ブームの高さ

- ブームを胸の高さに取付けます。
- セーリングスタイルや風の状態により、最高上下20cmの間で調節します。

低い位置=強風時やウェーブのコンディションでコントロール性能がアップします。
高い位置=早くプレーニングに入り、アップウインドの性能が高まります。

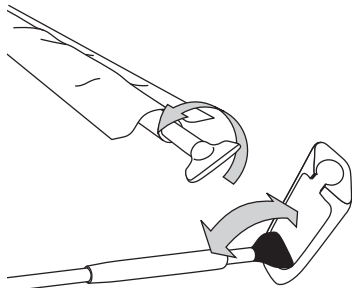


4. バテンテンション

RS:レーシングLT1ではバテン・テンショナーにかけたテンションがそのままバテンとラフポケットへのテンションの量につながります。

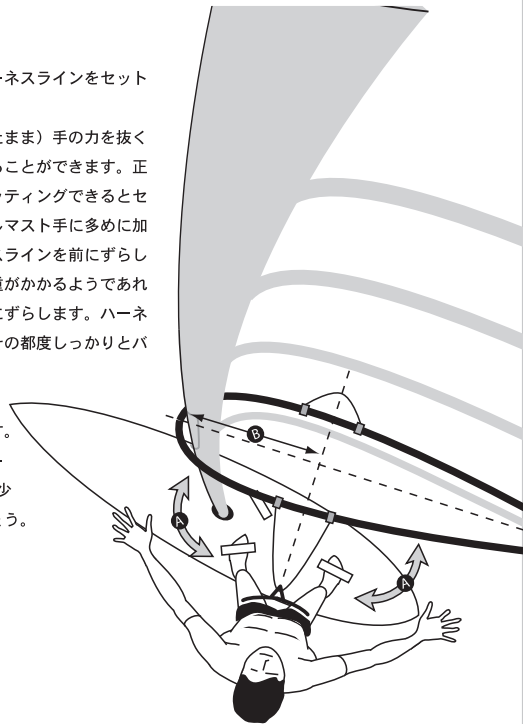
少なくとも1時間はセーリングしてから、バテンテンションを調節するようにしてください。またバテンやラフポケット上に垂直なシワの有無を確認してください。シワがあるようならば、バテンポケット横のセイルボディにシワがなくなるまでバテンテンションをかけてください。セイルが新しい場合、セイルがデザインされたとおりのシェイプに落ちつくまでに、ラフポケットに若干のシワが入ることがあります。

プロが伝授するコツ：リーチにテンションをかけ過ぎないチューニングを求めるのならば、RS:レーシングLT1のトップバテン(カムのない)はバテンテンションが少なめでも使用できます。バテンテンションをかけすぎると、リーチのツイストがきれいに行われず、そのためにドラッグが発生してスピードが損なわれます。またテンションをかけ過ぎると素材を痛める原因になります。



5. ハーネスライン

- 両手に均等に力が入る位置にハーネスラインをセットします。
- ハーネスをかけ、(ブームを握ったまま)手の力を抜くことによって風圧中心を見つけることができます。正しい位置にハーネスラインがセッティングできるとセイルはバランスを保ちます。もしマスト手に多めに加重がかかるようならば、ハーネスラインを前にずらします。またセイル手に多めに加重がかかるようであれば、ハーネスラインを少し後ろにずらします。ハーネスをチューニングした場合は、その都度しっかりとバランスがとれているかどうか確認しましょう。わずかな変化が大きな違いを生むことがあります。
- 大きいサイズのセイルやオーバーセイル時には、ハーネスラインを少し後ろに移動させると良いでしょう。



6. ダウンホールの正しい引き具合

- a. セイルのボトムから見て、第2バテンと第3バテンの間のセイル上部がリーチから2/3-3/4くらいの所まで下に向かって下りている状態です。



- b. セイルのクリューから見て、ブームの上にある2本のバテンがまっすぐに立ち上がった状態になっています。また、第3バテンは第4バテンの方に向かってなだらかなカーブを描き、第4バテン上部のリーチはルーズになっている状態です。



7. ダウンテンションの足りないセイル

ダウンテンションが足りないセイルでは、セイル上部のリーチが非常に固くなります。陸上では問題ないように見えても、海上に出ると、このようなセイルはセラーに重たいセイルという感覚を与え、特に風が上ってきたときなど、コントロールしにくいセイルとなります。



8. ダウンホールを引き過ぎたセイル

ダウンホールを引き過ぎたセイルでは、リーチが非常に開いており、マストスリーブに向かってシワが入るので、見た目でも簡単に判断できます。またセイルのボトムが非常にフラットになります。海上に出ると、セイルのパワーがあまり感じられずにリーチがばたつき、安定しないセイルとなります。



セッティングをときます

1. フットベルト

セイルのセッティングをはずす前にフットベルトをはずしてください。フットベルトをつけたままダウンホールを緩めるとセイルにダメージを与える恐れがあります。

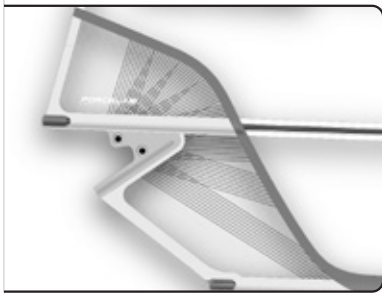
2. アウトホールのテンションを緩めます

アウトホールのシートをほどきます。ブームを取り外すため、ブームエンドを押し下げる前に、ミニバテンに当たらない程度まで充分にブームを長くしておきます。ブームをマストから取り外します。



3. マストとセイルからブームをはずします。

4. カム用ジッパーを開きます。



5. ダウンホールを緩めます。

フットベルトがはずれていることを確認して作業に入ります。エクステンションの上に足を乗せ、シートがクリートからはずれないように、シートを上向きに引きまします。ゆっくりとダウンホールのテンションを緩めていくと、セイルやマストを傷つけることなくカムがひとつずつマストからはずれまします。

注意：カムがマストから外れるときには大きな音がしますが、これは正常です。一番下のカムが外れない場合、下に向けてカムをそっと押しまします。マストからカムが自動的に落ちない場合は、ジッパーの中に手をいれ、カムを直接押しまします。これはバテンに負担をかけずにマストを抜くために有効な方法です。



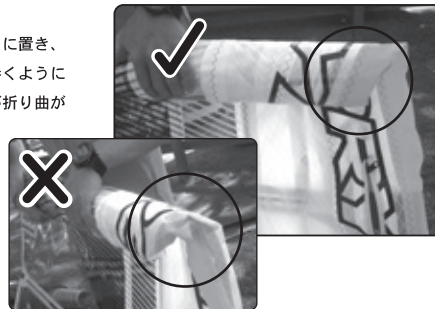
6. セイルからマストを引き抜きます。

簡単にマストを引き出すためには、セイルトツプにあるデ・リギンググループを使うか、マストをねじりながら引き抜きます。



7. セイルを巻きます

- a. セイルを巻くときは、マストスリーブを平らに置き、リーディングエッジのシーム付近を持って巻くようにします。巻き終わったときにラフスリーブが折り曲がらないように注意します。



- b. セイルを巻き終わったらセイルトグル（ゴムベルト）をかけ、セイルがきつく巻かれた状態が保たれるようにします。

六角レンチのバテン調節システム

バットカムにダメージを与えたり、カムに最適なテンションをかけられずに苦勞する必要がないよう、では新しいバテン調節システムを用いました。六角レンチによるシステムで、ニールブライド独自のバットカムのシステムの利点をさらに増長させ、ツールを使わずにバテンテンションを調節できます。より緻密にチューニングしたい人にはオプションとしてツールを使ったチューニング法も用意されています。

すべてのニールブライドRS:レーシングLT1の下2つのカムにこのシステムを採用しました。この部分に採用したのは、システムが最も有効に作用し、なおかつ一番強くテンションがかかる箇所だからです。

メカニズムに関しては以下のユーザーガイドを参照ください。

1. キーを使わずバテンテンショナーの六角レンチを有効化する方法

- a. キーを使わずにシステムを有効にするためにはバットカムを開き、テンショナーをチューブから引き抜きます。パーツの最先端に銀色のシャフトがついています。
- b. シャフトの長さを調節することでテンションを調節できます。(長くすればテンションが多くなり、短くすればテンションが少なくなります)



- c. その後シャフトをバテンに戻し、バットカムを閉めます。バットカムを閉めることが難しい場合は、バッドカムを破損する場合がありますので、シャフトを若干短く調整し直してください。



- d. バットカムがきちんとカム内に収まり、セイルと90度の角度になってバットカムをきちんと閉められる状態までチューニングします。更にテンションをかけたいと感じたら、バットカムを閉じてから、このガイドに沿って次のステップに進みます。これから六角レンチを使ってテンションを調整し、バテンにテンションをかけすぎない方法を記載していきます。



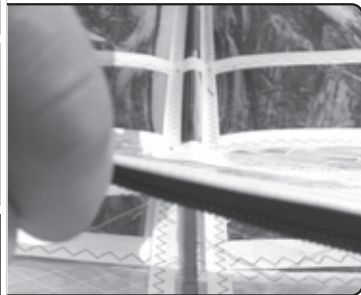
2. 六角レンチを使ってバテンテンションをかける

更にテンションをかけたいと思った場合には、RS:レーシングLT1のセイルバッグにあるフラップを開け、中から六角レンチを取り出します。バットカムの後ろ部分に六角レンチを差し込み、六角レンチの先がテンショナーに噛み合ったと感じるまでレンチを押し込みます。レンチを回すことによってテンションをかけられます。セイルとバテンを破損する可能性がありますので、テンションのかけ過ぎに注意してください。



3. テンション

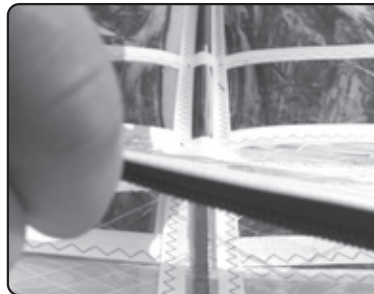
シワが見えなくなればバテンに十分なテンションがかかった状態となります。



シワがなくなった時点で、レンチをもう一巻きし、再び確認してみることをお勧めします。シワが消えた瞬間が最もテンションの掛け方が良い状態です。テンションをかけすぎるとセイルを痛める恐れがあります。

シワができていない箇所はカムジッパーやブーム下のバテンの部分、ブーム取り付け開口部から見るができます。

またスリーブ端の外側をなぞって触っていくことによって、シワがないかどうか、確認することができます。



バットカムを開けるときの注意!!!

バテンにテンションが強かかっているときにバットカムを開けないでください。テンションがかかったバットカムは非常に強い力で開くので、怪我や道具を破損する可能性があります。

メカニズムや六角レンチの破損を防ぐため、バットカムを開ける前に六角レンチを取り除いてください。

その他のサポートシステム: セイルのセッティングやセッティングをとくことに関する質問がある場合は、ホームページ www.neilpryde.com にあるニールプライドサポート部門をご覧ください。テクニカルチームがセイル以外のニールプライド製品も含めて、どんな質問にもお答えする準備をしています。