

SEAGULL

Chars à Voile



Max XL



Notice d'assemblage
Assembly Instruction

Sommaire

Summary

1. Montage de votre Max XL	2
<i>Assemblage of your Max XL</i>	
2. Gréer votre voile.....	3
<i>How to rig your sail</i>	
3. Entretien.....	4
<i>Maintenance</i>	
4. Comment prendre un ris ?.....	6
<i>How to reef the sail</i>	

Montage de votre Max XL

Assemblage of your Max XL

Montage et démontage des essieux tout simplement comme sur les photos ci-dessous, la lame de ressort (sécurité en cas de choc) maintien chaque essieu, pour faciliter leur mise en place, mettez un peu de silicone en spray ou du nettoyant tableau de bord ou un peu d'huile sur les manchettes et embout en caoutchouc blanc sont secs



The assembly of the rear fiberglass axles is as shown in the pictures below. There is a spring-metal piece on each axle, (it is a safety system in case of shock). Put some silicone spray or any lubricant at the places indicated in the picture above. If the white rubber sleeves are too dry, it will be hard to mount the axles.



Montez les roues arrière sur les essieux. Et puis serrez l'écrou en utilisant une clé de 22mm. C'est inutile de serrer trop fort. Si la fusée rentre mal dans la roue, utilisez votre index pour aligner les trous.

Mount the backwheel to the axle. And then tight the screw but not too tight. You may need to use 22mm wrench. You can use your index finger to align the holes while inserting the backwheel to the axles.



Réglage de la direction à votre taille

A droite de la poulie, il y a un taquet en aluminium, prenez le bout, tirez fort, le pédalier vient vers vous et permet un réglage pour les petits. Pour les plus grands, levez le cordage du taquet pour le décoincer, poussez sur vos pieds, le palonnier avance.

Adjust the foot bar according to your height

Inside the seat, on the right side of the pulley, there is an alloy clam cleat, pull on the rope strongly, the foot bar is going to come towards you (it allows you to adjust the foot bar for everybody).

Pression des pneus :

- roues AR : 1,2 à 1,6 bar

- roues AV : 0,6 à 1 bar

(sol dur : bien gonflé ; sol un peu mou : pneus dégonflés).

Optimal tire pressure:

- backwheels: 1.2 to 1.6 bar

- frontwheel : 0.6 to 1 bar,

(hard surface : Inflated normally ; soft surface : less inflated)



Pour ajuster le palonnier à votre taille, tirez le cordage et bloquer le dans le taquet.

To adjust the footbar, pull this rope and lock it into the clamp cleat.

La longueur du rail est ajustable en 2 positions. Par défaut, le rail est monté en première position (voir la photo dessus). La deuxième position permet le réglage du pédalier pour les pilotes de petites tailles, par exemple les enfants, soit en position couchée ou assise. La première position est plutôt pour les adultes. Vous pouvez le régler facilement en desserrant et en serrant la vis en dessous de la coque.

The length of the footbar traveler tube is also adjustable in 2 positions. By default the traveler tube is mounted on the first position (picture above). The second position allow to set the footbar for short pilots for example kids either for lying position or sitting position. The first position is for adult. You can change the position easily by untighten and retighten the screw under the seat.



Position couché
Lying position



Position assise
Sitting position

Gréer votre voile

How to rig your sail

Assemblez les parties de mât par emboîtement : les 2 longues parties simplement emboîtées, et le haut /rallonge avec la lamelle d'emboîtement en plastique rouge.

Assemble the mast sections by stacking them into one another. Interlock the 2 long sections and for the top part, use the red strip.



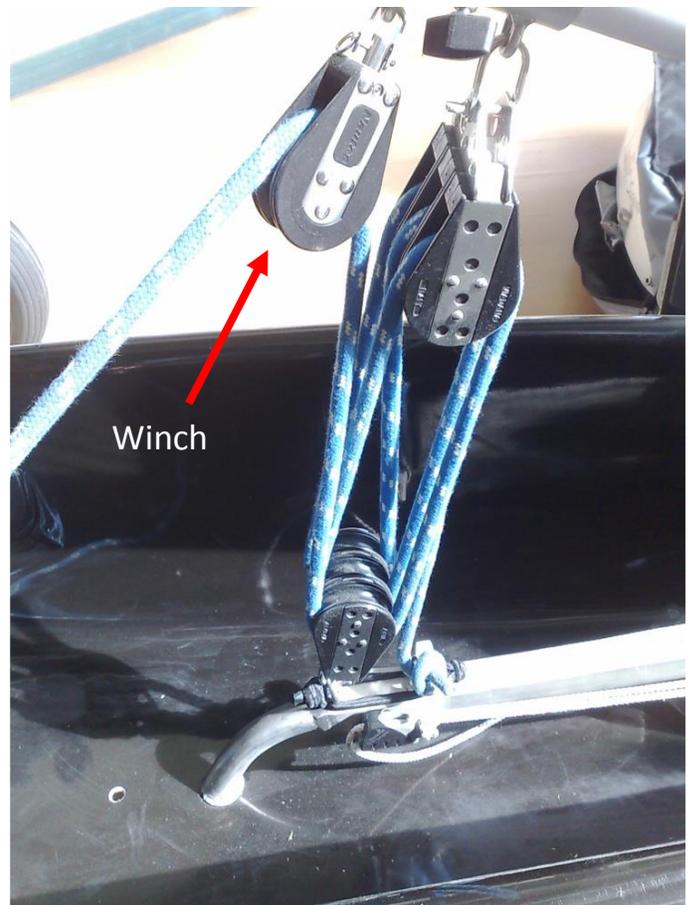
Enfilez le mât dans le fourreau de voile et redressez le tout pour planter le gréement dans le châssis. N'oubliez pas le petit cordage autour du mât.

Thread the sail sleeve with the mast and then plant the mast on the frame. Don't forget to tie the boom to the mast.



Faites passer votre circuit d'écoute de voile comme tel : départ de l'écoute sur l'anneau situé le plus en Avant, passer dans un premier réa en haut, puis en bas, en inversant le sens au 3ème réa et continuez pour sortir en fin de la Triple du bas dans le bon sens pour arriver dans la winch.

Tie one end of the cord to the front ring situated on the traveler tube. Then the cord goes straight up around the 3rd upper pulley sheave, next down and inverse the direction for the 3rd lower one, and then it goes straight up again to the 2nd upper pulley sheave, goes down again but this time you don't have to inverse the direction. Same goes to the first one. This is for having the exit in the right direction from the last lower pulley to arrive in the good direction to the winch pulley.

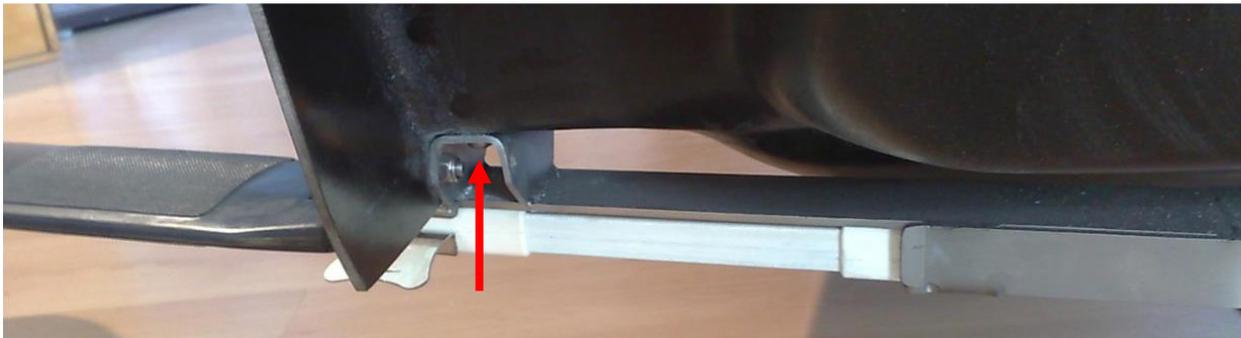


Entretien

Maintenance

Lorsque vous vérifierez le serrage du support d'essieux AR (il y a 4 vis par côté, 2 vis latérales et 2 vis verticales au-dessus. Pour celles de verticales, ne resserrez pas celle de l'AR verticale, car elle comporte en intérieur de coque une poulie de renvoi de cordage de poignée de lancement, vous risqueriez de désorienter cette poulie et cela occasionnerait du frottement parasite ; ou alors, si vous le faites un jour, ouvrez l'emplacement du coude (le tympan lycra) et regardez à ce que la poulie reste bien orientée (il y en a une de chaque côté).

When you check all the screws, do not tighten or turn the vertical screw of the axles support. It is because this screw support a pulley inside the body (each side) for the hand-steering system. In case of turning one of those pulleys it may cause frictions on the steering rope and then the steering will become harder to turn! So if one day you want to check/tighten those screws, open the "Elbow Lycra membrane" and look at the right position of those pulley (one on each side) of the handle steering system.



L'entretien de roulement à bille:

Faire « déjanter » le joint spi à l'aide d'une pointe ou lame de cutter (en prenant soin de ne pas endommager le joint) et mettre quelques gouttes d'huile ou de la graisse. Reclipser le joint par simple pression des pouces; lorsque vous désirez changer les roulements il est alors également conseillé de changer l'entretoise.

The maintenance of ball bearing:

Remove the water proof seal of the bearing using sharp object for example cutter blade. Be careful not to damage the seal. After that put a few drops of lubricant oil or some grease. Put back the seal and press it using your thumb to make sure it's fits. If you want to change the bearings, it is advised to verify the state of the spacer tube and change it if the condition is not good.



Après le long de stockage, il arrive que le roulement soit bloqué. Si le roulement est bloqué, mettez du dégrippant et débloquez le noyau pour remettre le roulement en rotation. Ensuite, remplissez le de graisse remettez de joint de spi.

After a long time, it happens sometimes that the bearing is completely blocked. If the bearing is blocked, use some penetrating oil for example WD 40. After that try to unjam by forcing the inner ring to rotate. Put some grease inside the ball chamber and put back the seal.

L'entretien de la coque en polyester :

Pour les grosses rayures, il existe le pinceau de vernis au rayon auto. Cela fait disparaître des rayures blanchâtres. Pour les zones légèrement griffé et mattes. Un simple polish auto mobile permettra de retrouver la brillante origine. Pour les accrochages opté plutôt pour les réparations masticque et peinture en bombe auto plutôt que du gelcoat. En effet le gelcoat est plus difficile à mettre en neuf pour une réparation.

The maintenance of the polyester hull:

For big scratches, you can use some varnish brush can be bought at auto shops. This brush helps to cover and make the scratches invisible. For the zone which is slightly

scratched and mattes, car polish liquid can help to make it shiny. For the confusion between spray paint and gelcoat, which one is better for mastic repair? Indeed gelcoat is much harder process. But it is up to you.



Comment prendre un ris

How to reef the sail

Voile à ris = surface réductible par vent fort

Reefing = Reducing the surface area of the sail for strong wind

Défaire la bôme par la manille à l'avant et sortir l'arrière de la bôme de la sangle arrière.

Undone the boom by releasing the sail from the front shackle and take out the boom from the strap at the other end.



Couchez votre char à voile, défaites le nœud de tête en de manière à baisser la voile d'environ 80 cm, c'est-à-dire la hauteur du tissu en bas qui devra être roulée pour réduire la surface de voile.

Lay down your land yacht, untie the top webbing on top of the mast. Pull the sail downwards about 80cm, which is correspond to the height of the sail below that needed to be rolled to decrease the surface area of the sail.



Maintenant, roulez les 80 cm de tissu du bas.
Suivez les instruction suivantes.

*Now, roll the 80cm of the sail at the bottom.
Please follow the instruction below.*



Remettez la bôme dans la sangle arrière (qui se trouve environ 80 cm plus haut) et rattacher la manille à l'avant, (environ 80 cm plus haut).

*Re-insert the boom in the back strap which is now 80cm higher than the original position.
Reattach the shackle in the front same 80 cm higher than the original position.*



« Repliez » le coin avant perpendiculaire à la bordure (la bordure c'est le bas de la voile).

Fold inwards the front corner of the sail, as shown in the photo on the right.



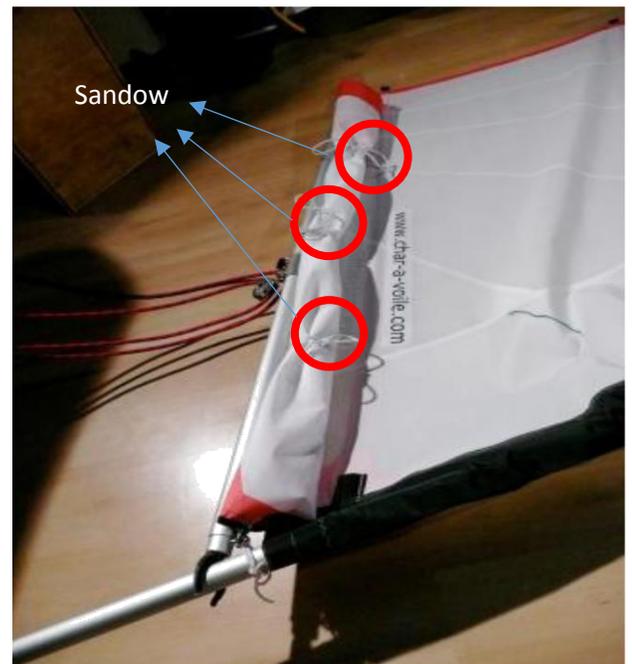
Ensuite roulez le tissu jusqu'à la bôme, le plus serré possible.

Next, you need to roll the sail as tight as possible until it reach the boom.



Serrez les 3 sandows (les élastiques), uniquement autour du tissu, sans même y inclure la bôme.

Tie the 3 sandows around the rolled sail and not including the boom.



Ça y est, vous êtes mieux équipé pour sortir par vent frais... mais restez vigilant, une plus petite voile reste une voile rapide !!

Ok now you are well equipped for land yachting... But always be vigilant because with small sail, it's still go very fast!!