



# Notice de montage de votre Standart'



Seagull

# SOMMAIRE

1 Montage de votre Standart' .....	4
2 Gréer votre char à voile.....	6
3 Réglages.....	8
4 Entretien.....	9

Vous êtes un privilégié "STANDARTISTE", en effet il existe une association de STANDART', l'ISSA (International Standart' Sand yachting Association), vous y êtes membre automatiquement la première année à l'achat de votre premier STANDART. Le STANDART' dessiné en 1990 comme char à voile de LOISIR est devenu depuis 1994 par ses multiples QUALITÉS en terme de sécurité et habitabilité le seul MONOTYPE INTERNATIONAL en COMPÉTITION au sein de la FISLY (Fédération Internationale de Sand et Land Yachts: char à voile sur sable et terre).



Adresses de l'ISSA : International Standart Sand yachting Association.

ISSA c/o Pierre Nyssens, 19 av. de cor de chasse, 1410 Waterloo, Belgique. Tel : +/32 (0)2 354 75 91.  
Web site: [www.issa-standart.com](http://www.issa-standart.com)

Standart appartenant à : .....

Depuis: .....

N° de fabrication (étant le N° de VOILE) : .....

Observations ou/ et dates de reventes d'occasion:

.....

# I. Montage de votre Standart'.

## a) Emboîter les essieux :

Mettre en regard les indexages poinçonnés de parallélisme.  
(L'essieu entre dans le châssis de 29 cm environ). Outils : clés de 17mm.



## b) Montage des roues :

-Roues AR.: clé de 22 à tube de préférence, sinon enfoncez le flasque à la main et utilisez une clé plate. Attention, serrage "contact", pas un serrage fort.

-Roue AV.: clé alen de 10 et clé plate de 19 pour serrer FORT par contre le contre-écrou qui s'appuie sur la fourche. Les trous de gonflage sont mis côté char et non côté extérieur.

## c) Réglage du palonnier à votre taille :

Réglage par cordage au taquet sous le tableau de bord.

Tirez sur le cordage et le palonnier vient vers vous, lâchez et le palonnier recule pour les grandes jambes. Si la manipulation est dure en tirant car système grippé par sable et sel, passez vos pieds derrière le palonnier pour aider au réglage en tirant par les dessus des pieds. Pour bien piloter, ayez les pieds bien verticaux, talons posés au fond. Réglage fait, assurez vous que le cordage est bien coincé dans le taquet.

Mais si toutefois il devait se décroincer, vous avez toujours le demi-volant devant vous qui reste couplé à la direction.

Assurez-vous aussi au fil du temps du bon vieillissement/usure du cordage à ses points de frottements à l'intérieur de la coque. Si votre palonnier n'est pas droit lorsque votre roue avant l'est, c'est que le cordage a glissé dans le demi-volant; alors dévissez les 2 vis qui serrent en pression le cordage dans le demi-volant, attention aux cales plastique de +/-3cm, ressortez-les en piquant dedans avec une pointe de ciseaux par exemple, rajustez votre palonnier bien droit par rapport à la roue avant tout en maintenant votre demi-volant bien centré. Remboitez les cales plastique et resserrez les 2 vis en prenant soins qu'elles appuient sur les cales plastiques et non sur le cordage en direct, ce qui pourrait le blesser.



A l'occasion, ouvrez la trappe de visite côté gauche de la coque pour graisser le tube carré coulisse de palonnier et retendez si besoin l'élastique de rappel dans la coque.

## **d) Pression des pneus :**

A l'**avant** : 0,8 à 1,2 bars et à l'**arrière** : entre 1,6 et 2 bars suivant le terrain. Les pneus doivent avoir la même dureté que le sol, sol mou, pneus mous. Si vous avez des vibrations en virage, vos pneus arrières sont trop gonflés ou et vos roues trop inclinées (réglage dans les lumières des supports de fusées).

## II. Gréer la voile.

### a) Poser la voile au sol et ouvrez la fermeture éclair :

*Enfilez le mât dans le fourreau de voile jusqu'à bonne moitié, voir 3/4.*

*Enfilez les 5 cambers (profils plastiques) sur le mât, N°1 à 5, flèche vers le haut et N° 1 en bas et N° 5 en haut en dernier).*



*Ensuite enfilez le mât complètement jusque dans la tête sangle.*

*Seulement maintenant placez le camber N° 5 en place, c'est à dire en glissant le bout de latte en sangle entre les lèvres du bord de fuite du camber et entre le tout fin cordage qui maintien pincé le bord de fuite du camber. C'est à dire bord de fuite pinçant le bout de la latte de voile (sanglé) qui dépasse à l'intérieur du fourreau.*



*Puis fermez la fermeture éclair sur les profils un par un. 5,4, 3, et 2, pas encore le 1; pourquoi, parce qu'en laissant ouvert la fermeture sur le dernier mètre, cela vous permettra de prendre le mât à pleine main pour le redresser et le planter dans le char. Si vous trouvez trop lourd ou qu'il y a beaucoup de vent, plantez le mât nu dans le char, renversez le char et gréez la voile char couché.*



**Attachez le point d'amure, avec la garcette autour du mât (espace entre le coin de voile et le mât), serrez de façon à avoir un pouce maximum :**



Seulement après étarquez à l'arrière jusqu' à apparition d'une légère tension sur la bordure le long de la bôme.

N.B.: réglez la hauteur de la voile par la tête réglable en haut de mât, +/- 25 cm du mât reste visible en haut et +/- 20 cm reste entre la dame de nage (attache de bôme noire) et le puits du mât.

*Enfilez l'écoute de voile dans les poulies en partant de l'anneau soudé au châssis.*

*Lorsque vous bordez à fond, les poulies du haut doivent pouvoir toucher celles du châssis.*



*Attention à bien maintenir les poulies écartées l'une de l'autre sur la bôme (il y a une petite garcette qui reprend le cordage d'attache des poulies (à l'intérieur du fourreau de bôme), et qui maintient tendu écartées les poulies sur la bôme.*

*Il est conseillé de mettre une chaussette caoutchouc (bout de chambre à air coupé) pour l'étanchéité entre le puits de mât et le mât pour que le sable ne coince pas le mât dans son puits.*

### **III. Réglages.**

Par gros vent je conseille de démonter les flasques de la roue avant, cela évite la prise au vent et une sensation de devoir pousser sur le palonnier plus d'un côté que de l'autre.

Inclinaison des roues AR : Inclinaison par vent frais et sol glissant ou farineux très "labourés" dans les zones bouées de virages (en circuit compétition). Redressez un cas de petit vent ou louvoyage sur petits espaces.

#### Après la première utilisation:

Rincez le char et vérifiez tous les points de serrage. Coque au châssis à l'intérieur de la coque, (clé allen de 10 comme pour la roue AV.) vérifiez les supports de fusées, les fusées serrées fort sur leur support à lumières oblon de réglage de carrossage, et les roues (pas fort à l'AR et fort à l'AV.). Roulez la voile par le haut pour le stockage et parallèle aux lattes le pliage, contre la bôme qui peut rester.



## IV. Entretien.

Polissez-les éléments polyester, nettoyez les tâches de goudron à l'essence, démontez les vis et ré-humectez les pas-de vis de graisse ou d'huile. Pour les vis en pression sur les embouts souples de direction, un coup de bombe d'huile dégrippante, pas besoin de démonter. Si vous les démontez, lors du remontage lorsque vous sentez le contact de la vis avec l'embout, ne resserrez pas trop fort, juste 3 tours et demi de vis maximum. Il est conseillé de mettre une petite garcette de sécurité reliant les 2 vis à chaque jonction. Si le pas-de-vis était endommagé, il existe en pièce détachée des corollettes inox avec nouveau pas-de-vis plus solide intégré.



Lorsque vous remplacerez les roulements à billes, changez aussi l'entretoise. Nous proposons des roulements à billes INOX. Choisissez toujours un roulement dont la bague centrale est large : 2mm environ et non 1mm, car les bagues centrales fines endommagent les entretoises.

S'il devait arriver que vous cassiez une fusée de roue arrière, celle-ci cassera à la soudure, et c'est conçu de telle sorte que cela soit un "fusible". En effet, une résistance supérieure causerait le voilage ou cassure de la jante, ce qui serait plus onéreux au remplacement.

Si vous souhaitez des pièces de rechanges, consultez la vue éclatée qui suit et la liste de prix correspondante aux références. Attention certaines pièces comportent 2 références, en exemple: il y a l'ancienne référence pour une direction réglable mécaniquement et la nouvelle référence pour la direction réglable par cordage.

Pour recoller les flasques de roue, utilisez du silicone, (exemple Rubson) pour coller les vitres d'aquarium, n'omettez pas les vis nylon de sécurité.

PARALLÉLISME : Par rapport aux repères poinçonnés, si vous tournez l'essieu vers l'arrière, les roues ouvrent, et vers l'avant, elles ferment. Réglez toujours un peu ouvert, entre 5mm et 1cm. Nous proposons une machine (barres de contrôle) de parallélisme.

**GARANTIE:**

La garantie d'un an porte uniquement sur les défauts de fabrication. Les matériaux utilisés et la conception préalablement faite de nos produits ne pourront être mis en cause. L'usage en compétition exclu forcément, (comme dans beaucoup de sports), toute garantie. Les pièces à faire valoir en garantie ne seront remplacées qu'après retour en usine des pièces défectueuses pour analyse. (Retour effectué aux bons soins du propriétaire du char à voile).

La garantie ne porte que sur les pièces et main d'œuvre, hors transport.

**Chars à Voile SEAGULL,**

**Statue de la Liberté,**

**56880 PLOEREN FRANCE,**

**tel: 02 97 400 600 (from out of France +33/297 400 600)**

**Fax: 02 97 400 637 (from out of F: +33/297 400 637)**

**Web site :<[www.seagull.fr](http://www.seagull.fr)> e-mail : [info@seagull.fr](mailto:info@seagull.fr)**



**SEAGULL**   
*Chars à Voile*

Chars à Voile SEAGULL,  
Statue de la Liberté,  
56880 PLOEREN FRANCE,  
tel: 02 97 400 600 (from out of France +33/297 400 600)  
fax: 02 97 400 637 (from out of F:+33/297 400 637)  
website:<[www.seagull.fr](http://www.seagull.fr)>