

FRA-300 MODE D'EMPLOI



FRA-300 n'est pas une pièce de musée, mais un vieux monsieur né en Angleterre en 1974. N'ayez pas peur de lui tirer dessus, il est fait pour ça, ...

... cependant, à cette époque on ne disposait pas des matériaux actuels, et pour obtenir une coque au poids minimal autorisé de 83 kg son constructeur a employé pour les fonds du contreplaqué de 4 mm seulement.

Alors attention à ne pas le défoncer à ce niveau, en particulier en le remettant sur le chariot de mise à l'eau.

Page 2 : A TERRE

Page 3 : MISE A L'EAU

Page 4 : RETOUR A TERRE

A TERRE

- **La clé** du parc à bateaux se trouve au fond de ce casier.
- **Le bateau** est incliné vers l'arrière, c'est important pour éviter que de l'eau ne stagne dans les fonds (en bois !). Merci de le remettre dans cette position.
- **Pour retirer le taud**, libérer la drisse et dénouer le bout rouge-blanc qui passe sous le bateau à ce niveau.
- **Ranger l'éponge dans le taud**, elle servira à la fin.
- **Tendre l'étai** : le tendeur est de fabrication artisanale, **mettre des gants**. Une fois l'étai tendu en basculant la poignée vers le bas, bloquer le tout en descendant le tuyau PVC.
- **Fermer** les quatre trappes de cockpit et les deux bouchons de vidange sur le tableau arrière.
- **La bôme et la voile** sont dans l'Algéco, dans un sac à voile tricolore. La voile est enroulée sur la bôme.
- **Engager le vit de mulet** dans la bôme, et fixer tout de suite le hale-bas pour éviter que la bôme ne tombe sur le pont.
- **Passer l'écoute selon le circuit suivant** : le bout qui sort de la tourelle passe dans la poulie de bôme, puis dans la poulie de pantoire (au fond du cockpit), et se noue sur l'anneau de bôme par un nœud de chaise.
- **Passer le bout bleu de réglage de point d'écoute** dans la poulie qui pend sous la bôme, puis compléter le circuit sur l'autre bord.
- **Passer le bout vert de Cunningham** dans la poulie fixée sur l'amure de la voile, puis compléter le circuit sur l'autre bord.
- **Fixer le safran** sur le tableau, en le bloquant en position haute avec la vis papillon. Fixer le stick sur la barre (il faut entendre un clic).

MISE A L'EAU

- **Porter des gants et une combinaison protégeant les genoux.**
- **Immerger le chariot** et pousser le bateau à l'eau. **Attention à ne pas enfoncer les fonds avec le chariot.**
- **Baisser la dérive** suffisamment pour tendre la pantoire (le bout qui traverse le cockpit et supporte la poulie basse d'écoute), frapper le mousqueton sur la platine.
- **Baisser le safran** et le bloquer en serrant la vis papillon.
- **Régler les trapèzes assez hauts** de façon à pouvoir juste s'asseoir dans la partie avant du cockpit.
- **Ne pas sortir trop de dérive** sous peine de ne plus tenir le bateau dans les surventes.
- **Le hale-bas** est la pédale d'accélérateur, ne pas hésiter à le tendre à fond dès que le vent monte, il est aussi très efficace pour calmer le roulis pendulaire au vent arrière.
- **Pour virer de bord**, relâcher 50 cm d'écoute, relâcher du hale-bas, accompagner le virement à la barre en oubliant le stick dans le sillage. On le récupère sur l'autre bord après être passé sous la bôme en regardant vers l'arrière.
- **Ne pas subir les empannages**, mais les provoquer en tirant sur l'écoute. Attention à l'auloffée quand la bôme est passée.
- **En règle générale, on a tendance à se tenir trop en arrière. → s'avancer dans le cockpit jusqu'au mât par petit temps, à toutes les allures. Le tableau ne doit jamais s'enfoncer.**
- **La règle d'or, éviter de gîter, maintenir le bateau le plus à plat possible.**

Il est temps de rentrer à terre...

RETOUR A TERRE

A l'approche de la rive,

- **détendre la pantoire** en décrochant le mousqueton de la platine. In dispensable sinon la dérive ne pourra pas remonter entièrement.
- **Desserrer la vis papillon** du safran, éventuellement le faire remonter.
- **Dans les derniers mètres, larguer le hale-bas et l'écoute.**
- **ENCORE UNE FOIS, ATTENTION A NE PAS TROUER LES FONDS SUR LES BORDS DU CHARIOT.** (CONTREPLAQUE 4 MM !!)

Une fois le bateau au parking,

- **Remonter entièrement la dérive.**
- **Retirer l'écoute, détacher le hale-bas** de la bôme et les laisser au fond du cockpit.
- **Retirer le Cunningham et le réglage de point d'écoute sur un bord.**
- **Rouler la voile** autour de la bôme et rentrer le tout dans l'Algéco.
- **Ouvrir toutes les trappes pour aérer le bateau.**

Le bateau embarque un peu d'eau suite à un système d'axe de dérive obsolète.

→ Il faut absolument le vider sous peine de le faire pourrir.

Pour cela ranger le bateau en lui mettant le nez dans le talus, l'eau (1 litre/sortie) s'accumule à l'arrière. Ouvrir les deux bouchons de vidange sur le tableau arrière et éponger les deux compartiments sous les trappes arrière du cockpit.

Ranger l'éponge et les bouchons à l'arrière du cockpit.

- **Remettre le taud** en protégeant au maximum le pont des UV, en particulier à l'avant.
- **Attacher le bout rouge-blanc qui ceinture la coque au 1/3 arrière, attacher la drisse au taud et bien souquer pour empêcher la formation d'une poche d'eau.**