



Main datas

Builder : Etap
Year : 2001
Length : 8,93
Draft minimum : 1,70
Hull : Monohull
Area : France East Med
Berth details :
Flag : France

Subtype : Pleasure
Architect : Mortain / Mavrikios
Material : GRP
Beam : 3,16
keel : Fixed Keel
Life Raft : No
Mooring : No
Leasing in progress : No

Engines

Model : MD20
Montage : In Board (IB)
Power Unit. (CV) : 19
Hours : 520
Fuel capacity : 70

Brand : Volvo
Fuel : Diesel
Engine(s) : 1

Owner's Comments : Few hours, regularly maintained

Drive : Saildrive

Facilities

Sailor Cabin : 0	Double Cabin : 2
WC : Sailor	Head : 1
Helm : No	Berth : 4
	Flybridge : No

Electronics

Radar details : Furuno	Radar : Yes
Pilot details : Raymarine Evolution	Autopilot : Yes
Sounder details : Raymarine	Sounder : Yes
GPS details : MLR DGPS + Raymarine	GPS : Yes
Plotter details : Raymarine Axiom 9 inches	Chartplotter : Yes
Converter 12/220 : No	VHF : Yes
Watermaker details :	Watermaker : No

Bridge equipment

Hydrolic Gangway : No	Gangway : No
Bath platform : Yes	Davits : No
Winter cover : No	Electric windlass : Yes
Sprayhood : No	Cockpit awning : No
Teak cockpit : No	Furling genoa : Yes
Sails details : Mako sail with semi-batten, 2 automatic reefing lines, 130% jib, genoa, Code Zero on furler, Spinnaker	Spinnaker : Yes

Major equipment

Stern thruster : No	Bow Thruster : No
Group and thruster details :	Marine Gen. : No
Charger and AC details :	AC : No
Black Water : Yes	Hot water : No
Tender : No	Flaps : No
Details :	Tender Engine : No

Appliances

Freezer : No

Microwaves : No

Electric stove : No

Heating details :

Dishwasher : No

TV : No

IceMaker : No

Oven : Yes

Gas stove : Yes

Heater : No

Washing machine : No

TV antenna : No

SAT-TV : No

Owner's Comments

We have well maintained our Etap 30i with which we have spent very good times at sea and at anchor. We are upgrading to its bigger brother, the 32i. Recently, we have replaced: the mainsail (two-reef mainsail in Dacron) and Cunningham. Regular engine maintenance every year, replacement of the exhaust elbow early 2025. Overhaul and widening of the mainsail cover, overhaul of the cockpit enclosure with the addition of a removable crystal panel.

Limitation of liability : XBOAT presents the details of the boat as supplied to us by the owner.

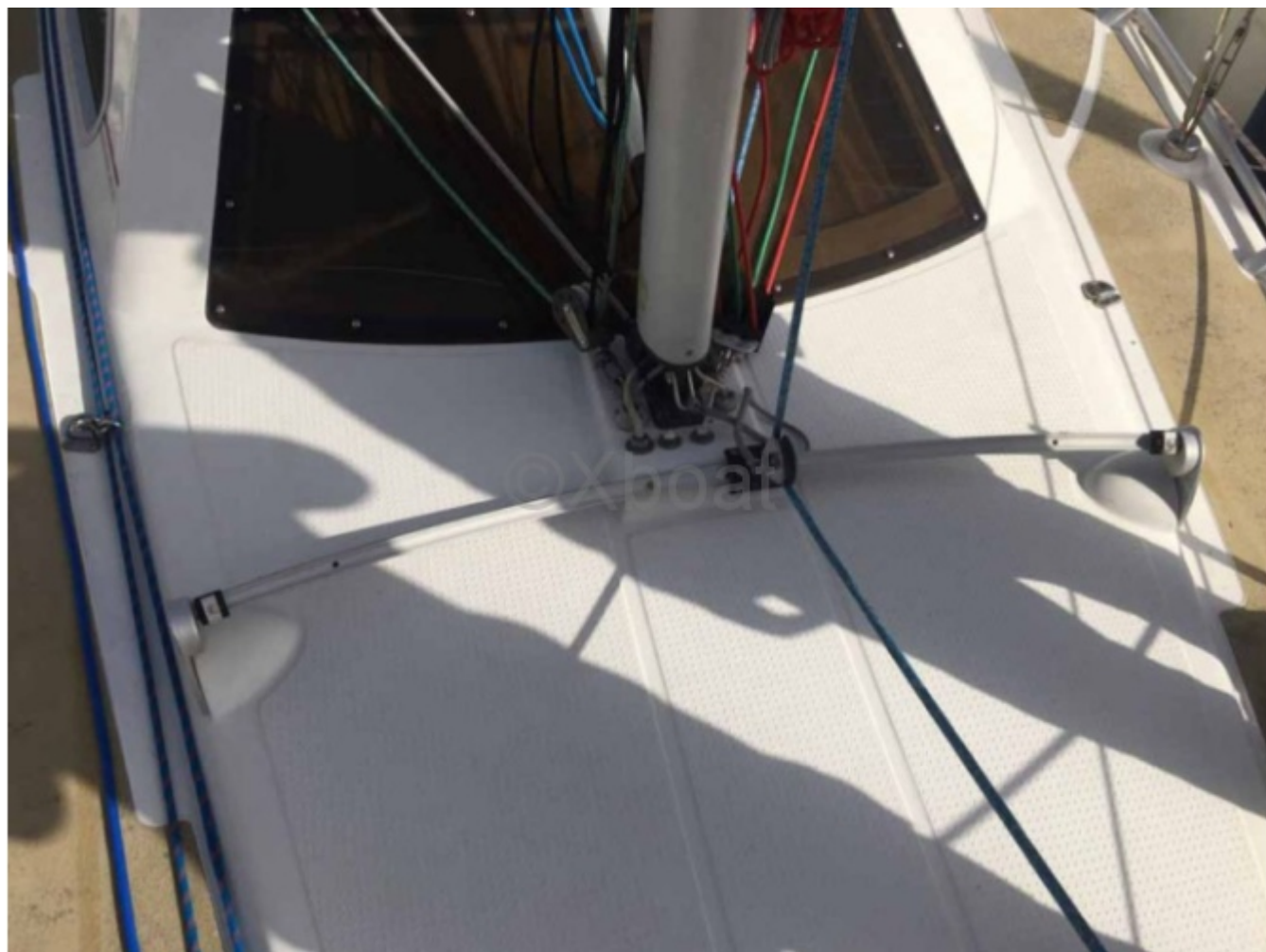
Owners may make errors or changes without notifying us. This information is not contractual and does not bind XBOAT in any way. It cannot be opposed by a visitor or a buyer.















































N.V. ETAP YACHTING B-2390 MALLE BELGIUM

Boattype: ETAP 30 i

Designcategory: B

Maximum load: 1200 kg

Persons recommended: 2

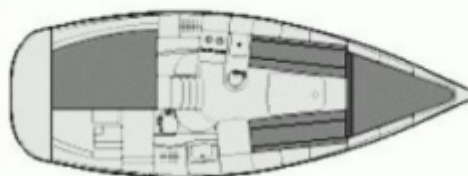
CE 0609

**Technical specifications**

l.o.a.:	9.35 m
hull length.:	8.93 m
b.o.a.:	3.16 m
draught.:	1.00 m / 1.70 m
weight.:	3600 / 3500 kg
keel weight.:	1200 / 1100 kg
length waterline.:	2.50 m
mainsail.:	24.30 m ²
jib.:	12.70 m ²
engine.:	19 HP - 13.4 kW
clearance.:	13.56 m
CE-Design.:	Cat. B
French Merchant Marine.:	Cat. 2
Designers.:	Mortain & Mavrikios Etap Yachting N.V.



Measurements and weights are indicative and are not binding. ETAP Yachting reserves the right to change construction and equipment specifications without notice.



ETAP 30i

SPECIFICATIONS TECHNIQUES :



L.h.t.	9.35 m
longueur de coque	8.93 m
longueur de flottaison	8.00 m
L.h.t.	3.16 m
largeur de flottaison	2.50 m
tirant d'eau	1.70 / 1.42 / 1.00 m
tirant d'air incl. windex	13.56 m
poids	3500 / 3600 kg
lest (1.00 / 1.42 m)	1200 kg
lest (1.70 m)	1100 kg
grand-voile	24.3 m²
foc	12.7 m²
moteur	19 CV - 13.4 kW
CE design	catégorie B
Marine Marchande	catégorie 2

Architectes :
Mortain & Mavrikios
ETAP Yachting S.A.

1. Construction

L'ETAP 30i est - comme d'ailleurs tous les ETAP - construit selon le principe unique du contre-moulage intégral. ETAP ayant été de ce fait reconnu officiellement insubmersible, il offre en plus une rigidité accrue, des cabines quasi sans condensation grâce à l'isolation complète de la coque et du pont, et une finition intérieure unique. La certification a été délivrée par la Marine Marchande Française, le seul organisme officiel pour l'homologation de voiliers insubmersibles. L'ETAP 30i a été approuvé dans la seconde catégorie et répond également aux normes de la CE dans la catégorie B. L'ETAP 30i est un voilier de croisière confortable, qui possède une vitesse potentielle élevée grâce à sa carène moderne et à sa longue ligne de flottaison. Il flappe par l'aménagement bien organisé de son pont, avec de larges passerelles, un grand cockpit et de nombreux espaces de rangement.

2. Coque

La coque est construite en polyester type ortho et est renforcée de fibres de verre et est protégée par un gelcoat ISO-NSA, qui

lui donne une étanchéité absolue. La première couche laminée est entièrement résistante à l'abrasion de courtes fibres de verre vides (jovings), sans mail ni fil. La couche est intégralement appliquée à la main et offre ainsi une protection optimale contre l'osmose.

Les cloisons transversales et les coques intérieures sont laminées dans la coque extérieure (méthode ship in ship). La structure de la coque intérieure offre un certain nombre d'avantages uniques :

- la structure de varangues très solide dans la coque intérieure garantit une construction extrêmement rigide ;
- les planchers peuvent être intégrés entre les varangues, d'où une belle finition ;
- la surface en polyester offre une finition facile à entretenir ;
- le mât est logé dans un pied de mât situé sur le pont et ne le traverse pas ; il repose sur la structure de la coque via une épavelette offrant ainsi une parfaite étanchéité.

Entre les deux coques, on a injecté de la mousse de polyuréthane : pastilles fermées, à au moins 95kg, qui offre suffisamment de capacité flottante pour permettre au voilier de poursuivre sa route même en cas d'avarie importante.

Comme protection contre les impacts et pour une stabilité longitudinale en cas d'avarie, une grande quantité de mousse polyuréthane a été injectée à l'avant et à l'arrière. Tous les renforts et collages plaques dans la coque et sur le pont sont en

aluminium ou en inox (pas de balsa).

3. Pont

Le pont est également réalisé en conformage pour offrir à l'intérieur une finition très soignée. Ce procédé rend superflu l'utilisation de matériaux de décoration supplémentaires, qui ne résistent généralement pas à l'eau. Pour diminuer la condensation, le pont est complètement isolé selon le procédé unique d'ETAP (ship in ship). Un antiréflétant 185 très efficace a été encasté dans le pont. Chaque champ antiréflétant est protégé par un bouton relevé.

Le pont est équipé de tubes collés-pied en aluminium sur toute sa longueur pour assurer un meilleur appui, pour attacher des défenses sans charger les fibres, et comme pont d'attache pour les amarres et pour les lignes de vie en cas de tempête. Quatre saquets d'arrimage supplémentaires ont également été prévus. La double filière faite de fil en inox et garnie de matière synthétique à une hauteur de 60 cm et est soutenue par 6 chandeliers en inox.

Le rouf est équipé de mains courantes en aluminium. Le balcon avant et le balcon arrière sectionné facilitent l'accès au biseau.

Le pont a été construit de telle façon qu'on peut, à la gîte, lier le tour sur le revêtement antidérapant tout en étant en permanence parfaitement protégé par la filière.

Les rubies de remplissage et les purges du gazol et de l'eau douce ont été écarts dimensionnellement et peints en couleur différente pour éviter toute erreur.

ETAP 30 est également équipé d'un pont à montage auto-vidour.

Le pont est pour le reste équipé de :

- 2 winches de drisse (type MFA) et 2 manivelles de winches
- poulies de retour pour commander le gréement courant du cockpit
- 8 concours de drisse
- une hampe de pavillon avec support
- 3 cintres articulés pour le flottage de grand voile

un rail pour foc auto-vider avec chariot et arrêt. Les arrêts peuvent être déplacés pour bloquer le chariot du foc auto-vider, ce qui est pratique quand on a le vent en poupe ou pour effectuer une manœuvre foc - tack.

- boudoirs et d'arrêt d'étrave à utiliser pour fixer à bord l'antiréflétant incorporé, comme point d'attache du bout de réglage du spi asymétrique et comme d'arrêt d'étrave, avec réduction du risque d'endommager la coque en remontant l'ancrage.

Aux endroits prévus pour le montage de l'accastillage également l'optionnel, on a renforcé le polyester et prévu des plaques de renfort en aluminium.

4. Raccord pont-coque

Les forces de tension du gréement dormant sont amorties via des bannes de traction en inox placées sur des cales de hauban laminées dans la coque. Après le laminage des cales de hauban, le pont est posé dans la coque. On crée ainsi un triangle de forces optimal entre le gréement dormant,

le mât, le pont et la coque. Le pont est d'abord fixé mécaniquement à la coque et relié ensuite à l'axe de rebine de polyester armé pour former un seul ensemble. On place pour terminer un loupé-baton en PVC, comme protection mécanique.

5. Cockpit

Le cockpit auto-vider est très spacieux et ergonomique.

Il est équipé de sièges extra-sûrs sur le passavant, derrière les dossiers du cockpit, lorsqu'on navigue à la gîte.

Le sol est revêtu d'une structure antidérapante intégrée dans le gelcoat pour faciliter l'entretien. Le voile dispose également d'une jupe et d'une échelle de bain relevable.

Il est équipé d'un panneau de commande du moteur, avec protection en plexiglas. La manette des gaz est placée sur le bord de la jupe arrière, de sorte que le moteur peut être commandé debout, ce qui est très pratique lorsqu'il faut manœuvrer au moteur.

Le cockpit a un grand coffre complètement contenu à l'étrave, et deux coffres en matière synthétique résistants aux chocs pour ranger des objets moins volumineux, comme des manivelles à winches, des mouquetons, des jumelles, des gants... Une pompe de cale manuelle a également été montée.

Il est également équipé d'un coffre auto-vider pour 2 bouteilles de gaz entièrement isolé du reste de l'intérieur.

L'installation de gaz dispose d'une triple protection : un défendeur sur la bouteille de gaz, un robinet principal dans la cabine arrière et un thermo-couple sur le réchaud. L'installation est fournie avec cabinet, défendeur et tuyau.

6. Gréement

ETAP 30 a un mât Seldén avec 1 étage de bannes de fibres aérodynamiques, gréement 7/8ème.

Un anneau pour le tangon de spi est prévu de série. Le mât se trouve sur un pied de mât sur le pont, ce qui garantit une construction équilibrée et facile à démonter.

Le mât repose en effet directement sur la quille par une épissure en acier inoxydable.

Tous les câbles électriques du mât sont interrompus sous le pont.

Le gréement comprend également une bôme avec étrave et 3 bannes de prise de ris, laminées au cockpit, ainsi qu'un plexiglas réglable, fendu à la base et ramené au cockpit via le biquet.

Tous le gréement dormant est en inox avec des embouts T et des rondins Haseffort sur le pont. Ils ont les diamètres suivants : élé avant 5 mm, galvauban et bas-hauban 6 mm, poulies 4 mm.

La combinaison rodlock - hâubus de bôme est équipée d'un ressort à gaz permanent pour le support de la bôme, afin que celle-ci ne tombe pas sur le pont ou sur le cockpit lors d'une prise de ris.

La drisse de grand-voile et la drisse de foc ont une partie en fil d'acier pour une extensibilité minimale et une manille pour un élargissement au de la voile.

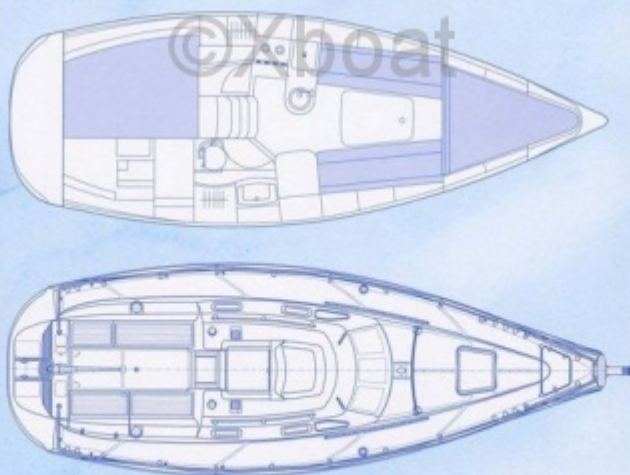
ETAP 30 est également équipé d'une drisse de pavillon à la barre de flèche de tribord et d'une gruelette en haut du mât. Des cordages pilote ont été prévus pour tout le gréement courant non-installé de série (pinnaker...).

INTERIEUR

1. Généralités

Un intérieur moderne en hêtre éluvé, poncé et recouvert de trois couches de vernis acrylique résistant à l'humidité. Les meubles ont des moulures en hêtre massif. Le plancher est en lamini et les filets en hêtre. Le plancher est vissé dans des chevilles coulés dans le polyester, les vis pouvant ainsi être enlevés facilement. Des panneaux en acier inoxydable permettent de contrôler les boulons de la quille et

le circuit des instruments de navigation. La descente est formée par 4 marches courbes en aluminium, recouvertes d'antidérapant. Le panneau d'entrée en matériau massif ne demande pas d'entretien et est équipé d'un office de ventilation permanent. Le pont intérieur est fini selon le principe de construction unique d'ETAP : tout en polyester structuré. On ne doit donc pas avoir recours à des décorations supplémentaires craignant l'humidité. Cette finition est très facile à entretenir et conserve son caractère neuf, même après de nombreuses années d'utilisation. La hauteur sous barrot est de 190 cm à la descente.



2. Carré

Les deux longues banquettes (2,00 m) à bâbord et tribord peuvent être utilisées comme couchette, avec des coussins ergonomiques et fractionnés, protégés par une baguette décolorable (guil d'autocollant). Une grande table se trouve au milieu avec une partie rabattable à tribord. Le carré est parfaitement éclairé par le hublot panoramique, qui donne une impression unique d'espace et de luminosité. L'entrée est très accueillante et ouverte, et permet à l'équipage sous le pont de participer aux plaisirs de la voile. Un espace de rangement pour des bouteilles se trouve derrière les diaphragmes (à bâbord et tribord). Un espace de rangement est situé sous la couchette à tribord, et un réservoir d'eau douce sous la couchette à bâbord. À bâbord et tribord, des étagères fermables protègent le pont sur toute la longueur. Des mains courantes ont été prévues sur toute la longueur du carré et des deux côtés de la descente. La hauteur sous barrot est de 180 cm.

3. Cuisine

Le réchaud 2-2 foux est équipé d'une sécurité thermique. Il est suspendu par un système de gaz et est fixé. Le robinet principal se trouve dans la penderie de la cabine arrière. La cuisine comprend également un évier très profond en inox, de nombreuses possibilités de rangement pour les couverts, une poubelle et un espace pour les marmites et les couvercles. La surface de travail est réalisée en feuillet de résine. Le plan de travail est équipé d'un robinet à eau froide et chaude, un contenu de 65 litres, et un réservoir d'eau douce pour la condensation et le nettoyage. Le réchaud est fixé sur un socle massif. L'adhésion au-dessus du réchaud peut être ouverte par un hublot ouvert.

4. Table à cartes

Une table à cartes de 75 x 57 cm avec espace de rangement pour les cartes est située à tribord, à côté de la descente. Le panneau pour les instruments de navigation est amovible. Près de la table, on trouve également un tableau électrique avec des fusibles automatiques, un voltmètre, un indicateur de gaz et un socle de 12 V. Le tout est bien clairement disposé, avec des câbles numérotés. Un rangement spacieux a été prévu sous la table à cartes.

5. Cabine avant

La cabine avant est équipée d'une couchette double d'une longueur de 195 cm et d'une largeur de 155 respectivement 25 cm. Elle peut être fermée à l'aide de deux parois à trois éléments coulissants. Des étagères fermables ont été aménagées le long de la coque à tribord, à bâbord et à l'avant, et un espace de rangement à bord en matière synthétique a été prévu sous la couchette. La cabine avant dispose en plus de deux rampes d'escalade et d'un grand panneau de pont transparent ouvert en acryl (167 x 54 cm).

6. Cabine arrière

Dans la cabine arrière, on trouve un lit de propriétaire double d'une longueur de 200 cm et d'une largeur de 151 cm à l'avant et de 108 cm à l'arrière, avec suffisamment de hauteur sous le plancher du cockpit. Elle est équipée d'une penderie et d'une armoire à long bras qui offre un espace de rangement ouvert sur toute sa longueur. Une ventilation permanente est assurée par une grille de ventilation et deux hublots ouvrants. Un panneau de contrôle à fermeture rapide permet d'accéder au compartiment moteur et au vâleuse. La hauteur sous barrot est de 180 cm.

7. Cabinet de toilette

Le cabinet de toilette est situé immédiatement à tribord de la descente. Au-dessus des toilettes, on a prévu un rangement spacieux, qui fait partie des coffres du cockpit, mais qui est accessible du cabinet de la toilette. Le WC à pompe classique offre une possibilité de branchement sur un réservoir des eaux usées, qui peut être placé derrière la paroi du cabinet de toilette (en option). Le cabinet de toilette est également équipé d'un lavabo avec douche et eau froide sous pression. Un grand espace de rangement avec écoulement sert à ranger les coqs. Une armoire a été prévue au-dessus et en dessous du lavabo, et un grand miroir est fixé au-dessus du lavabo. L'éclairage et la ventilation sont assurés par un hublot ouvrant. La hauteur sous barrot est de 180 cm.

Documentation

Chaque EVO est livré avec un schéma électrique détaillé et un manuel d'utilisation de 100 pages (français/anglais/allemand) qui détaille chacune des fonctions du voilier et les illustre à l'aide de schémas clairs.

Garantie

EVO Yachting offre une garantie de deux ans sur toutes les pièces fabriquées par EVO. Tous les autres pièces sont garanties par leurs fabricants. Les conditions de garantie sont détaillées dans les conditions de vente et dans le manuel d'utilisation.

7. Voiles

La grand-voile à bordsure fixe est parfaitement adaptée. Elle est fabriquée par des voiliers de réputation internationale et a une surface de 24,3 m², 3 piques de ris et un grand fond de chute. Les deux lettres supérieures traversent la voile sur toute sa largeur pour lui donner la forme subtile idéale, alors que les deux lettres inférieures traversent parfaitement la voile pour éviter un effort trop important sur les roulements et pour hisser et enrouler facilement la voile.

Le boud amovible et indépendant de la grand-voile est attaché avec du nylon au bas de la bôme. Des jacks guident la grand-voile dans le boud.

Le foc automatique a une surface de 12,7 m² et une coupe plate. La grand-voile arbore le logo ETAP et les deux voiles sont équipées de lestables et d'attacheurs. Toutes les voiles sont fournies avec leur sac à voile.

8. Moteur & compartiment moteur

ETAP 30 est propulsé par un 3-cylindres diesel Volvo Penta type 2020 avec double circuit de refroidissement, qui garantit une plus grande longévité et qui offre plus de fiabilité. Ce moteur développe une puissance de 13,4 kW ou 19 CV à 3.600 rpm. Son montage est très sûr sur un bâti spécialement prévu à cet effet et qui fait partie de la coque intérieure. Le moteur est assuré par des supports de bloc moteur en polyuréthane, est accessible de trois côtés via des panneaux à fermeture rapide. La transmission par solidité avec anode de zinc assure un meilleur amortissement des vibrations. Le moteur est entièrement protégé contre les intempéries. L'ensemble est complété par une hélice à deux pales fixes Volvo Penta.

ETAP 30 est équipé d'une alarme acoustique et optique pour la pression et la température de l'eau, d'un compteur-tour et d'un compteur-heures, de voyants de contrôle pour la pression d'eau, la température du moteur, le contrôle de la charge et le pré-chauffage.

Le compartiment moteur a été isolé de façon experte avec du matériel isolant et insonorisant, et il est équipé d'une évacuation permanente par ventilation électrique. Le réservoir de gasoil en inox (50 litres) a une purge électrique et un raccord supplémentaire pour un chauffage au gasoil. L'apport de carburant peut être interrompu du cockpit. L'ensemble comprend également un pré-filtre à carburant avec séparateur d'eau bien accessible. L'insolation du moteur s'effectue conformément aux directives de Volvo Penta. Un certificat est délivré sur demande.

9. Equipement électrique

À l'arrière de la cabine se trouve un tableau électrique avec fusibles automatiques, indicateur de gasoil, voltmètre et double 12 V. La batterie de 75 Ah ne demande pas d'entretien et est rechargée par l'alternateur 60 Ah du moteur. Trois connecteurs de batterie ont été prévus, pour préparer l'installation de la deuxième batterie.

Deux circuits séparés assurent l'éclairage intérieur avec 11 plafonniers, dont 6 spots halogènes intégrés dans le pont intérieur. Tous les câblages se trouvent dans des tubes et sont numérotés. Des tubes supplémentaires ont été prévus pour des instruments à ajouter éventuellement par la suite. Les flux

de navigation sont conformes aux normes européennes. Ils comprennent un feu moteur de 25 W, un feu de proue bâbord de 25 W, un feu de poupe de 15 W, et un feu de mouillage de 5 W.

L'installation est accompagnée d'un schéma électrique.

10. Eau

Un réservoir d'eau de 130 litres a été placé sous le divan à bâbord. Il s'agit d'un réservoir rigide en polyéthylène avec grand orifice de service pour faciliter le nettoyage et l'accès en cas de panne de courant.

Le niveau de l'eau est indiqué sur le réservoir même.

ETAP 30 offre une possibilité d'évacuation des eaux usées de la cuisine et du cabinet de toilette vers un réservoir des eaux usées (en option). Une pompe à eau douce électrique alimente le cabinet de toilette et la cuisine.

11. Quille

La quille en fonte a un centre de gravité bas grâce à un bulbe, dont la forme hydrodynamique a également une fonction d'aérodynamisme assurant une augmentation sensible de l'efficacité. La quille standard a un tirant d'eau de 1,70 m, des quilles d'un tirant d'eau de 1,42 m et 1,00 m existent en option.

Les quilles sont boulonnées de façon classique (avec des boulons en inox de 10 à 16 mm) et des contre-plaques en acier ont été prévues dans la coque. La quille est montée dans un logement qui fait partie intégrante de la coque et de la structure. Comme il s'agit d'un exercice sur la quille est transmise de façon permanente à la coque, on obtient une stabilité élevée et une construction très robuste.

12. Gouvernail

Un safran elliptique préfabriqué assure un excellent fonctionnement. Le safran est fabriqué selon la technique dite à moule fermé, le safran étant du même bat formé d'une seule pièce avec des renforts de fibres continues. La meche du safran est fabriquée en un alliage d'aluminium ALMgSi1F31 (avec certification). Pour le passe-coque dans la meche du safran, on utilise un roulement à aiguilles, qui assure une sensation de contact direct avec le safran et une commande très précise.

13. Passe-coques

Les passe-coques en bronze sont munis de vannes à fermeture rapide. Les tuyaux armés sont fixés à l'aide d'écrous doubles en inox. Une coque sans passe-coques peut être fournie sur demande.

14. Ventilation et éclairage

Le pont est équipé d'un panneau coulissant et d'un panneau de pont. Il y a cinq hublots ouvrants : 2 dans le coin, 2 dans la cabine arrière et 1 dans le cabinet de toilette.

Deux hublots fixes ont été prévus dans la superstructure et un hublot panoramique dans le toit.

Il y a une ventilation permanente dans la cabine arrière et une ventilation électrique dans le compartiment moteur, lorsque celui-ci tourne.

OPTIONS

Votre conseiller ETAP peut vous fournir sur demande une liste complète de toutes les options possibles pour l'ETAP 30i, avec leur prix et une documentation technique supplémentaire. Nous nous limitons ici à quelques possibilités importantes.

1. Géniois 110 % - 16 m² et accastillage

Il y a moyen de remplacer le foc auto-rouleur par un géniois 110%, dont la surface est de 30% supérieure à celle du foc, mais qui n'est pas auto-rouleur. Pour l'écoute, on fixe des rails et des chariots de géniois sur le pont ainsi que des cadènes articulées avec des poulies d'écoute amovibles dans le passavint, à hauteur de l'entree de la cabine. Dans le cockpit, il faut prévoir des winches d'écoute supplémentaires (du type 30 AGI). Ces derniers sont du type auto-rouleur et peuvent également être utilisés pour le spi asymétrique. Pour obtenir un confort optimal, le géniois optionnel et le foc auto-rouleur de série peuvent être équipés en option d'un enrouleur.

2. Rail d'écoute

Afin de pouvoir encore mieux régler la grand-voile, on peut prévoir un rail d'écoute dans le cockpit. Ce rail traverse le cockpit sur toute sa largeur et permet de régler en permanence le position du thorax d'écoute de grand-voile. Le rail est facilement amovible, sans le moindre outil, grâce à deux clavettes. Il peut être rangé dans le coffre à l'arrière.

3. EVS®: ETAP Vertical Steering System

Outre une barre franche traditionnelle, l'ETAP 30i peut également être équipé du système de barre réversible EVS d'ETAP.

La commande du voilier est alors assurée par un gouvernail au profil ergonomique, qui se meut dans un plan transversal et vertical.

EVS® combine les avantages d'une barre franche et d'une barre à roue mais évite les inconvénients typiques de ces deux systèmes.

EVS® est livré avec deux petits sièges en teck montés sur le balcon arrière et une barre de secours.

4. Quille tandem ETAP

ETAP Yachting a développé un nouveau type de quille qui donne de meilleurs résultats à tout niveau. La solution réside dans le montage l'une derrière l'autre de deux quilles courtes, suffisamment espacées et reliées par un tube à aileron: la quille tandem ETAP. On obtient ainsi un meilleur rapport d'aspect et donc une augmentation de l'efficacité. Ce tube à aileron influence non seulement l'avancement, la stabilité, mais assure également un meilleur fonctionnement hydrodynamique.

Résultat: ces quilles, qui sont accompagnées d'un setup approprié, permettent de réaliser les mêmes performances que les quilles de basford "normales", et cela à tout niveau nettement plus réduit. C'est ce que des tests indépendants ont démontré. Le stanc d'eau de l'ETAP 30i équipé d'une quille tandem est de 1,90 m.

5. Seconde batterie

Une batterie de service de 108 Ah peut être prévue en supplément. L'installation est effectuée à l'aide d'un connecteur de batterie et d'un régulateur de charge comme séparation entre les deux batteries. Elles peuvent ainsi être chargées simultanément mais ne peuvent pas se décharger entre elles. La batterie de série de 75 Ah est alors uniquement réservée au démarrage du moteur, ce qui en augmente la fiabilité. Un troisième connecteur principal pour l'interruption de la partie négative du circuit électrique est prévu de série.

6. Chauffage

Un chauffage au diesel de type Webasto, avec échappement isolé à travers la coque, est intégré dans l'espace technique, à l'arrière. Les conduits d'air chaud sont reliés à deux bouches munies d'ouies réglables: dans le cabinet de toilette pour sécher des vêtements, et dans le carré.

Compte tenu de l'excellente isolation thermique des voiliers ETAP, on obtient rapidement une chaleur agréable. Un thermostat placé dans le carré permet le maintien constant de la température. L'installation peut également servir de système de ventilation - sans chauffage.

7. Unité réfrigérante

Une unité réfrigérante du type compresseur peut être intégrée à l'arrière sous la banquette. Le thermostat et l'évaporateur sont montés dans la glacière. Grâce à la très bonne isolation de celle-ci et du puissant compresseur, on obtient une excellente réfrigération avec, sur la batterie de service, une autonomie de plusieurs jours. Une surveillance de la tension est installée sur la pompe compresseur pour empêcher que la tension de la batterie ne descende sous les 10,5 V. Dans ce cas, le compresseur s'arrête automatiquement sans dommage.

8. Réservoir des eaux usées

Il y a moyen de collecter les eaux usées du cabinet de toilette dans un réservoir qui est placé dans le coffre du cockpit. Comme il est équipé d'une pompe manuelle, on peut en vider le contenu via un gicleur-coque. Un passage par le pont est également aménagé pour une éventuelle évacuation via une installation portuaire. Le réservoir est doté d'une alarme de niveau qui se déclenche lorsque le réservoir est presque plein. Cette installation est robuste, fiable et simple à manipuler.

ETAP

LE PLAISIR INSUBMERSIBLE

ETAP Yachting S.A.
Scheepswaagweg 2 - 2310 Melle - Belgique
Tél.: +32 (0)3 3124461 - Fax +32 (0)3 3124466
Internet: <http://www.etapyachting.com>
e-mail: info@etapyachting.com

Tous poids et mesures indiqués sont indicatifs et non contraignants. Des modifications dans la construction et les équipements peuvent intervenir sans avis préalable.