



## General

Constructor : Etap

Año : 2001

Eslora : 8,93

Calado minimo : 1,70

Casco : Monocasco

Región : Francia Med Oriental

Detalles del amarre :

Bandera : France

Subtipo : Recreo

Arquitecto : Mortain / Mavrikios

Material : Fibra

Manga : 3,16

Quilla : Quillado

Balsa Salvavidas : No

Amarre : No

Leasing en curso : No

## Motores

Modelo : MD20

Montaje : In Board (IB)

Potencia (CV) : 19

Horas : 520

Capacidad de combustible : 70

Marca/Fabricante : Volvo

Combustible : Diesel

Número : 1

Comentarios del Dueno : Pocos horas, mantenido regularmente

Transmisión : Saildrive

## Acondicionamiento

Cabina Marinero : 0  
Inodoro : Marino  
Timonera : No

Cabina Doble : 2  
Cuarto de baño : 1  
Litera : 4  
Flybridge : No

---

## Electrónica

Detalles del radar :  
Detalles del piloto : Raymarine Evolución  
  
Detalles de la sonda : Raymarine  
Detalles GPS : MLR DGPS + Raymarine  
Detalles Plotter : Raymarine Axiom 9 pulgadas  
  
Convertidor 12/220 : No  
Detalles de la potabilizadora :

Radar : Si  
Piloto auto : Si  
Sonda : Si  
GPS : Si  
Plotter : Si  
VHF : Si  
Potabilizadora : No

---

## Equipamiento de cubierta

Pasarela Hidráulica : No  
Plataforma de baño : Si  
Toldo de invierno : No  
Capota antirociones : No  
Bañera : No

Pasarela : No  
Pescantes : No  
Molinete eléctrico : Si  
Bimini : No  
Génova enrollable : Si

Spinnaker eléctrico : GV semi-batido, 2 rizos automáticos, foca automática, génova, code cero en enrollador,

---

## Equipamiento principal

Helice de popa : No  
Detalles generador y helice de proa :  
Detalles cargador y AA :  
Agua Negras : Si  
Embarcación auxiliar : No  
Detalles ambarcación auxiliar :

Helice de proa : No  
Generador : No  
Aire Acondicionado : No  
Agua caliente : No  
Flaps : No  
Motor Auxiliar : No

## Electrodomésticos

Congelador : No

Micro-ondas : No

Cocina eléctrica : No

Detalles calefacción :

Lava-vajillas : No

TV : No

Hielo : No

Horno : Si

Cocina de gas : Si

Calefacción : No

Lavadora : No

Antena TV : No

TV por satélite : No

---

## Comentarios del Dueno

Hemos mantenido bien nuestro Etap 30i con el que hemos pasado muy buenos momentos en el mar y en el anclaje. Cambiamos por su hermano mayor, el 32i. Recientemente hemos reemplazado: la vela mayor (vela de dos rizos en Dacrón) y el Cunningham. Mantenimiento del motor corriente cada año, cambio del codo de escape a principios de 2025. Revisión y ampliación de la funda de la vela mayor, revisión de la capota de bajada con la adición de un panel cristal amovible.

---

Limitación de responsabilidad : XBOAT presenta los datos de la embarcación tal y como nos los ha facilitado el propietario. Los propietarios pueden cometer errores o realizar cambios sin notificárnoslo.

Esta información no es contractual y no compromete en modo alguno a XBOAT. No puede ser impugnada por un visitante o un comprador.



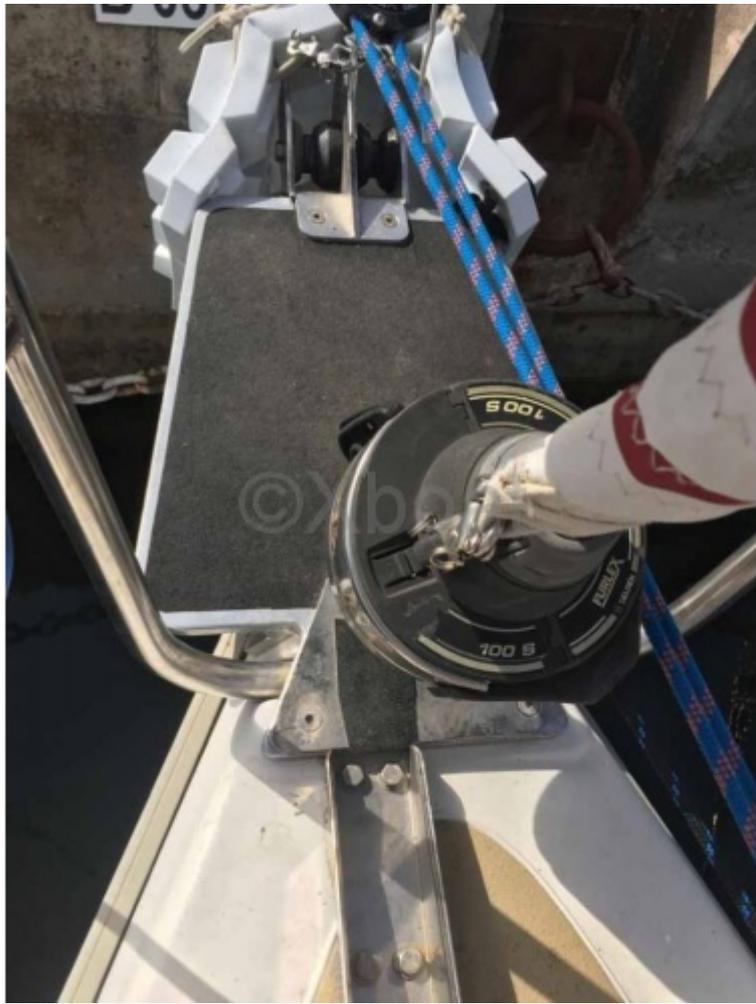






















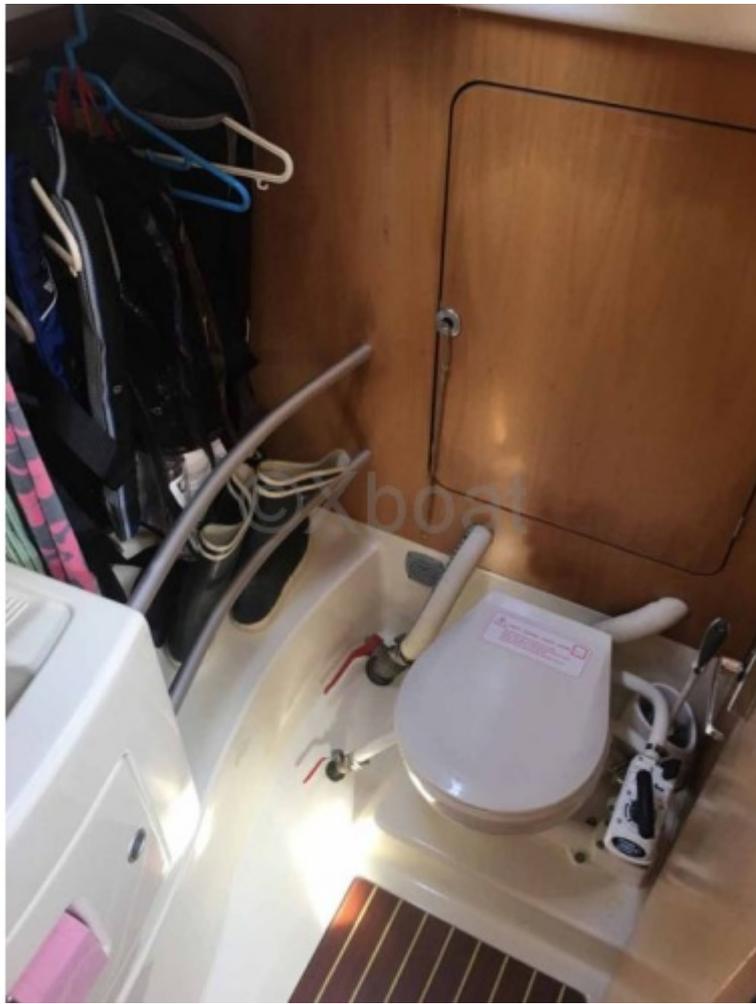


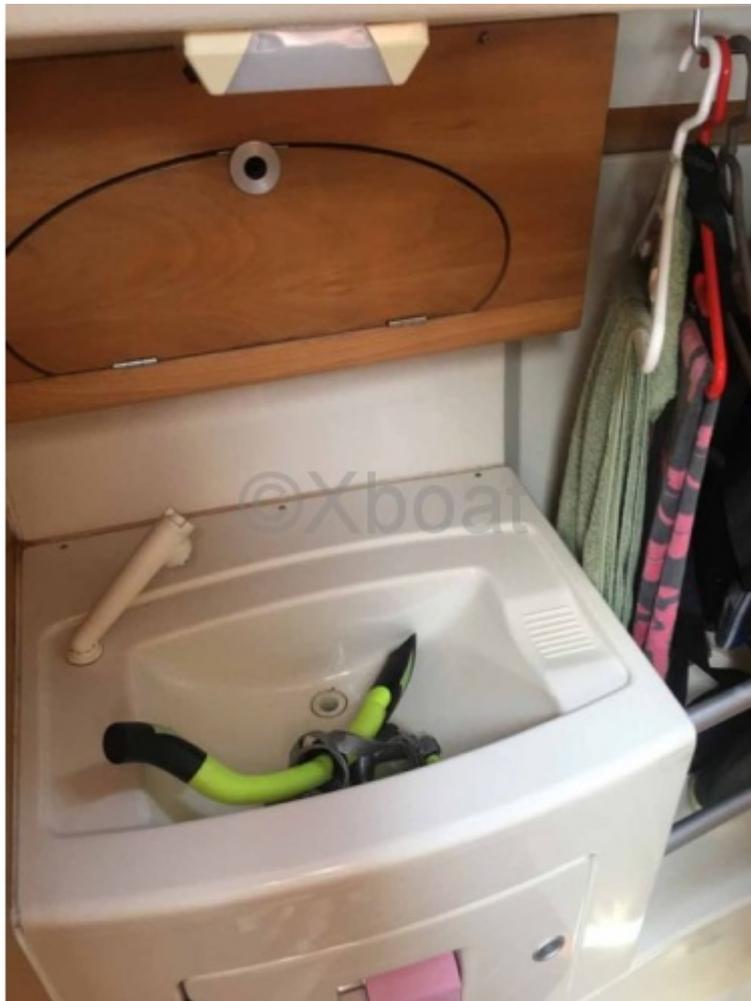




















N.V. ETAP YACHTING B-2390 MALLE BELGIUM

Boattype: ETAP 30 i

Designcategory: B

Maximum load: 1200 kg

Persons recommended: 2

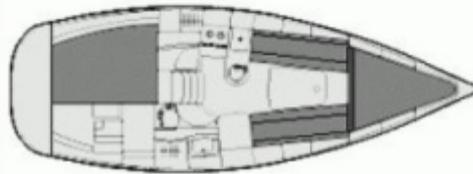
CE 0609

**Technical specifications**

<b>l.o.a.:</b>	9.35 m
<b>hull length.:</b>	8.93 m
<b>b.o.a.:</b>	3.16 m
<b>draught.:</b>	1.00 m / 1.70 m
<b>weight.:</b>	3600 / 3500 kg
<b>keel weight.:</b>	1200 / 1100 kg
<b>length waterline.:</b>	2.50 m
<b>mainsail.:</b>	24.30 m <sup>2</sup>
<b>jib.:</b>	12.70 m <sup>2</sup>
<b>engine.:</b>	19 HP - 13.4 kW
<b>clearance.:</b>	13.56 m
<b>CE-Design.:</b>	Cat. B
<b>French Merchant Marine.:</b>	Cat. 2
<b>Designers.:</b>	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 m <sup>2</sup>
foc	12.7 m <sup>2</sup>
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 30 est - comme d'habitude 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 30 a été approuvé dans la seconde catégorie et répond également aux normes de la CE dans la catégorie B. L'ETAP 30 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 passavants, 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 élasticité absolue. La première couche laminée est entièrement résistante à l'air de courtes fibres de verre vibrantes (vibring), sans mat ni fil. La couche est méticuleusement 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 traverse pas, il repose sur la structure de la coque via une épavelette offrant ainsi une parfaite élasticité.

Entre les deux coques, on a injecté de la mousse de polyuréthane (cellules fermées à au moins 95%) 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 prévue à l'avant et à l'arrière. Tous les renforts et collages dans la coque et sur le pont sont en

aluminium ou en inox (pas de bûche).

### 3. Pont

Le pont est également réalisé en contremouillage pour éviter 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 (step in step). Un antiréfléant 100 très efficace a été encasturé dans le pont. Chaque champ antiréfléant est protégé par un bouchon télescopé.

Le pont est équipé de tubes collés en aluminium sur toute sa longueur pour assurer un meilleur appui, pour attacher des défenses sans charger le filé, et comme pont d'attache pour les amarres et pour les lignes de vie en cas de tempête. Quatre saquets d'amarriage supplémentaires ont également été prévus. La double ligne faite de fil en inox et garnie de manille synthétique a 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 bateau.

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

Les rubans de remplissage et les juges du gazol et de l'eau douce ont été écartés diamétralement et peints en couleur différente pour éviter toute erreur.

ETAP 30 est également équipé d'un pass à l'arrimage auto-vidéur.

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 câbles articulés pour le frottement de récolte 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 dâres d'étrave à utiliser pour fixer à bord pendant l'arrêt inopiné, comme point d'attache du bout de réglage du spi asymétrique et comme dâre d'étrave, avec réduction du risque d'endommager le coque en remorquant l'ancres.

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 caissons de hublots laminés dans la coque. Après le laminage des caissons de hublots, le pont est placé dans la coque. On crée ainsi un triangle de forces optimal entre le gréement dormant,

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

### 5. Cockpit

Le cockpit auto-vidéur 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 spi est tenu d'une structure amovible intégrée dans le gelcoat pour faciliter l'entretien. Le voiler dispose également d'une jupe et d'une échelle de bain rétractable.

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-vidéur 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 robinet, défendeur et tuyau.

### 6. Gréement

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

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

Le mâit repose en effet directement sur la quille par une épauvette en acier inoxydable.

Tous les câbles électriques du mâit sont interrompus sous le pont. Le gréement comprend également une bôme avec étraveur et 3 bosses de prise de ris, laminées au cockpit, ainsi qu'un patakas réglable, fendu à la base et ramené au cockpit via le bloquer.

Tous le gréement dormant est en inox avec des embouts et des ridons Havelon sur le pont. Ils ont les diamètres suivants : étré avant 5 mm, galhuban et bas-hubans 6 mm, poulies 4 mm.

La combinaison rodlocker - hâbles 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.

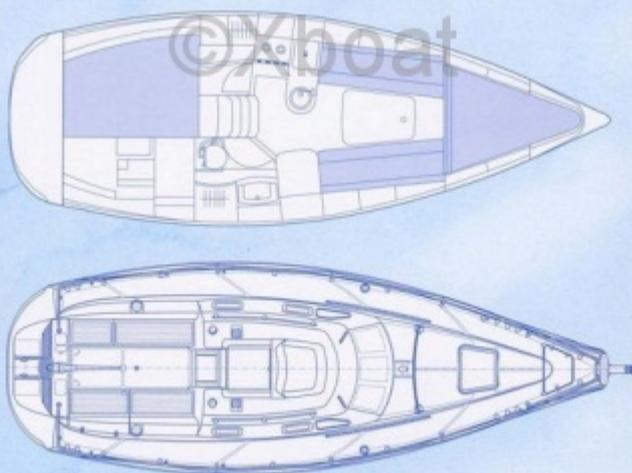
ETAP 30 est également équipé d'une drisse de pavillon à la barre de flèche de tribord et d'une goussette en haut du mâit. Des cordages pilote ont été prévus pour tout le gréement courant non-installé de série (pinnaker...).

## INTERIEUR

### 1. Généralités

Un intérieur moderne en hêtre élué, 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 laminé et les filets en fibres. Le plancher est vissé dans des chevilles coulés dans le polyester, les vis peuvent 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 permanente. 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 désoxydante (pas d'autooxydants). 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'éclairage est très accueillant et ouvert, 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 couchettes à tribord et un réservoir d'eau douce sous la couchette à tribord. À bâbord et tribord, des étagères fermables protègent le carré sur toute sa longueur. Des mains courantes ont été prévues sur toute la longueur du carré et des deux côtés de la descente. La hauteur sous barrots est de 185 cm.

## 3. Cuisine

Le réchaud à 2 foyers est équipé d'une sécurité thermique, il est suspendu par semi-cardan et son isolation de gaz est fixe. 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 réchauffés et les couvercles. La surface de travail est réalisée en feuilleté en gres. Le gasoil parfaitement isolé se chauffe dans un réservoir avec un contenu de 65 litres, et un tableau d'évaporation pour la condensation et le nettoyage. Le réchauffeur est basé sur un brûleur massif. L'adhésion au-dessus du réchauffeur est assurée 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. Plus de la table, on trouve également un tableau électrique avec des fusibles automatiques, un voltmètre, un indicateur de gazoil et un socket de 12 V. Le tout 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 aménagés le long de la coque à tribord, à bâbord et à l'avant, et un espace de rangement à leur en dessous synthétique a été prévu sous la couchette. La cabine avant dispose en plus de deux rampes d'accès et d'un grand panneau de pont transparent ouvert en acryl (6,7 x 5,4 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 vâdrove. La hauteur sous barrots 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 surcroisement 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 douchette et eau froide sous pression. Un grand espace de rangement avec écoulement sert à ranger les câbles. Une armoire a été prévue au-dessus et en dessous du lavabo, et sur la paroi on trouve un grand miroir. L'éclairage et la ventilation sont assurés par un hublot ouvrant. La hauteur sous barrots est de 180 cm.

## Documentation

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

## Garantie

EYF Yachting offre une garantie de deux ans sur toutes les pièces fabriquées par EYF. Toutes 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 m<sup>2</sup>. 3 piques de ris et un grand fond de chute. Les deux voiles supérieures traversent la voile sur toute sa longueur pour lui donner la forme stable idéale, alors que les deux voiles inférieures traversent partiellement la voile pour éviter un effort trop important sur les coulisses et pour hisser et enver facilement la voile.

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

Le foc automatique a une surface de 12,7 m<sup>2</sup> et une coupe plane. La grand-voile arbore le logo XBOAT et les deux voiles sont équipées de lestages et d'attacheurs. Tous les voiles sont fournis avec leur sac à voile.

## 8. Moteur & compartiment moteur

LEAP 30 est propulsé par un 3-cylindres diesel Volvo Penta type 2500 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 3.600tr/mn. Son montage est très sûr sur un bloc spécialement prévu à cet effet et qui fait partie de la coque intérieure. Le moteur est ancré par des supports de bloc moteur en aluminium et est accessible de trois côtés via des panneaux d'accès séparés. La transmission par saignée avec anneau de zinc assure un meilleur amortissement des vibrations. Un silencieux sans entretien est complètement étanche. L'ensemble est complété par une hélice à deux pales fixes Volvo Penta.

LEAP 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 aération permanente par ventilateur électrique. Le réservoir de gasoil en inox (50 litres) a une jauge électrique et un raccord supplémentaire pour un chauffage au gasoil. L'appât de carburant peut être interrompu du cockpit. L'ensemble comprend également un pré-filtre à carburant avec séparateur d'eau bien accessible. L'insulation du moteur s'effectue conformément aux directives de Volvo Penta. Un certificat est délivré sur demande.

## 9. Equipement électrique

Hors de la table à cartes se trouve un tableau électrique avec fusibles automatiques, indicateur de gasoil, voltmètre et double 12 V. La batterie de 70 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 fils de navigation sont conformes aux normes européennes. Ils comprennent un feu moteur de 25 W, un feu de proue tactique 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. LEAP 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 x 16 mm, et des contre-plaques en inox ont été prévues dans la coque. La quille est montée dans un logement qui fait partie intégrante de la coque et de la carène. Une commande d'entretien sur la quille est montée de façon manuelle. La coque, qui obtient une épaisseur élevée et une construction très robuste.

## 12. Gouvernail

Un safran elliptique pré-équilibré assure un excellent fonctionnement. Le safran est fabriqué selon la technique dite à moule fermé, le safran étant du même fait formé d'une seule pièce avec des renforts de fibres continues. La meche du safran est fabriquée en un alliage d'aluminium AW47131 (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 amovibles 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 carré, 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 rouf.

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 30, avec leur prix et une documentation technique supplémentaire. Nous nous limitons ici à quelques possibilités importantes.

### 1. Génios 110 % - 16 m<sup>2</sup> et accastillage

Il y a moyen de remplacer le foc auto-rouleur par un génios 110%, dont la surface est de 30% supérieure à celle du foc, mais qui n'est pas auto-ventur. Pour l'école, on fixe des rails et des chariots de génios sur le pont-ars qui des cadres articulés avec des poulies d'école amovibles dans le passavant, à hauteur de l'entree de la cabine. Dans le cockpit, il faut prévoir des verches d'école supplémentaires (du type 30 AGI). Ces derniers sont du type auto-rouleur et peuvent également être génios pour le spa asymétrique. Pour obtenir un confort optimal, le génios optionnel et le foc auto-rouleur de série peuvent être équipés en option d'un rouleur.

### 2. Rail d'écoute

Afin de pouvoir ensuite mieux régler le 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 la position du chapeau 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 outils.

### 3. EVS® - ETAP Vertical Steering System

Quatre une barre franche traditionnelle de série, l'ETAP 30 peut également être équipé du système de barre révolucionnaire 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 d'eau réduite. La solution réside dans le montage l'une derrière l'autre de deux quilles courtes, suffisamment espacées et reliées par un tube. À aller: la quille tandem ETAP. On obtient ainsi un meilleur rapport d'aspect et donc une augmentation de l'efficacité. Ce tube à ailettes influence non seulement favorablement la stabilité, mais assure également un meilleur fonctionnement hydrodynamique. Résultat: ces quilles, qui sont accompagnées d'un sifflet approprié, permettent de réaliser les mêmes performances que les quilles de bakbord "normales", et cela à tout d'eau nettement plus réduit. C'est ce que des tests indépendants ont démontré. Le stant d'eau de l'ETAP 30 équipé d'une quille tandem est de 1,50 m.

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

### 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 objets mouillés, et dans le cabot.

Compte tenu de l'excellente isolation thermique des voiliers, l'ETAP obtient rapidement une chaleur agréable. Un thermostat placé dans le cabot 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'avant sous le bancouete. 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 le groupe 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 service.

### 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 puits-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.



LE PLAISIR INSUBMERSIBLE

ETAP Yachting S.A.  
Scaenoverstråat 2 - 2310 Melle - Belgique  
Tél. : +32 (0)3 3124463 - Fax +32 (0)3 3124466  
Internet : <http://www.etapyachting.com>  
e-mail : [info@etapyachting.com](mailto:info@etapyachting.com)