



VENDS Etap 28 i, 1994, très

Construit de 1987 à 1995 à 450 exemplaires, l'Etap 28 i interprète à la lettre le vrai voilier de croisière. Pas vraiment une surprise quand on sait que ce croiseur insubmersible a été dessiné par Philippe Harlé. Sorti en 94, Khamsin, le bateau d'Henri Basso n'a pas pris une ride et affiche toujours un état de santé excellent.

Texte et photos : Bernard Rubinstein.

De toute évidence, l'Etap 28 i a marqué l'histoire du constructeur belge Etap Yachting. Il a même fortement changé l'image de toute la gamme en la rajeunissant. Jusqu'en 1987, la majorité des Etap, et le 28 en particulier, sont dessinés par l'architecte hollandais Van De Stadt. Ce sont de bons bateaux, tous insubmersibles bien évidemment, mais leur sil-



bon état, 50 300 €

houette est vieillissante et leur intérieur très classique dénué de cabine arrière. En confiant à Philippe Harlé et à son collaborateur Alain Mortain le soin d'imaginer le successeur de l'Etap 28, l'Etap 28 i, le chantier Etap a visé juste. On ne présente plus le regretté Philippe Harlé. Personne n'a oublié sa vision qu'il avait du bateau de croisière : marin avant tout, confortable au port mais surtout à la mer. Le 28 i n'y déro-

ge pas. « A l'époque se souvient Alain Mortain, c'était notre première collaboration avec le constructeur belge, mais il nous avait donné carte blanche pour imaginer ce 28 pieds. Nos seules contraintes se situaient au niveau de l'insubmersibilité. Concrètement, il nous fallait prendre en compte, à l'intérieur, la place occupée par les volumes de mousse indispensables pour assurer l'insubmersibilité. » Un voilier de croisière marin, per-

formant, bénéficiant d'une réputation de sérieux, ce sont ces critères qui incitent, en décembre 2000, le Marseillais Henri Basso à acheter un Etap 28 i d'occasion construit en 94. Il faudrait sans doute écrire un roman pour raconter la carrière nautique d'Henri. En tout cas, en matière de bateaux, ses goûts sont plus qu'éclectiques (voir encadré). Mais pour faire court, disons que ses penchants vont plus naturellement vers la

régate que vers la croisière. D'ailleurs, sur le port du yacht-club de la Pointe Rouge à Marseille, quelques minutes suffisent pour découvrir que son bateau, baptisé *Khamsin*, du nom d'un vent du désert, porte les marques de sa passion pour la course. La barre franche est équipée d'un stick raquette, le palan de grand-voile à quatre brins de poulies signées Alu-carbon. Même les barbers de spi sont en place, au cas où... Quant

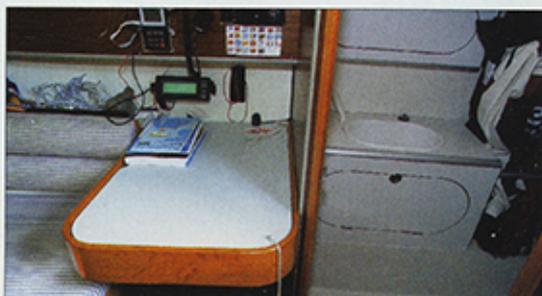
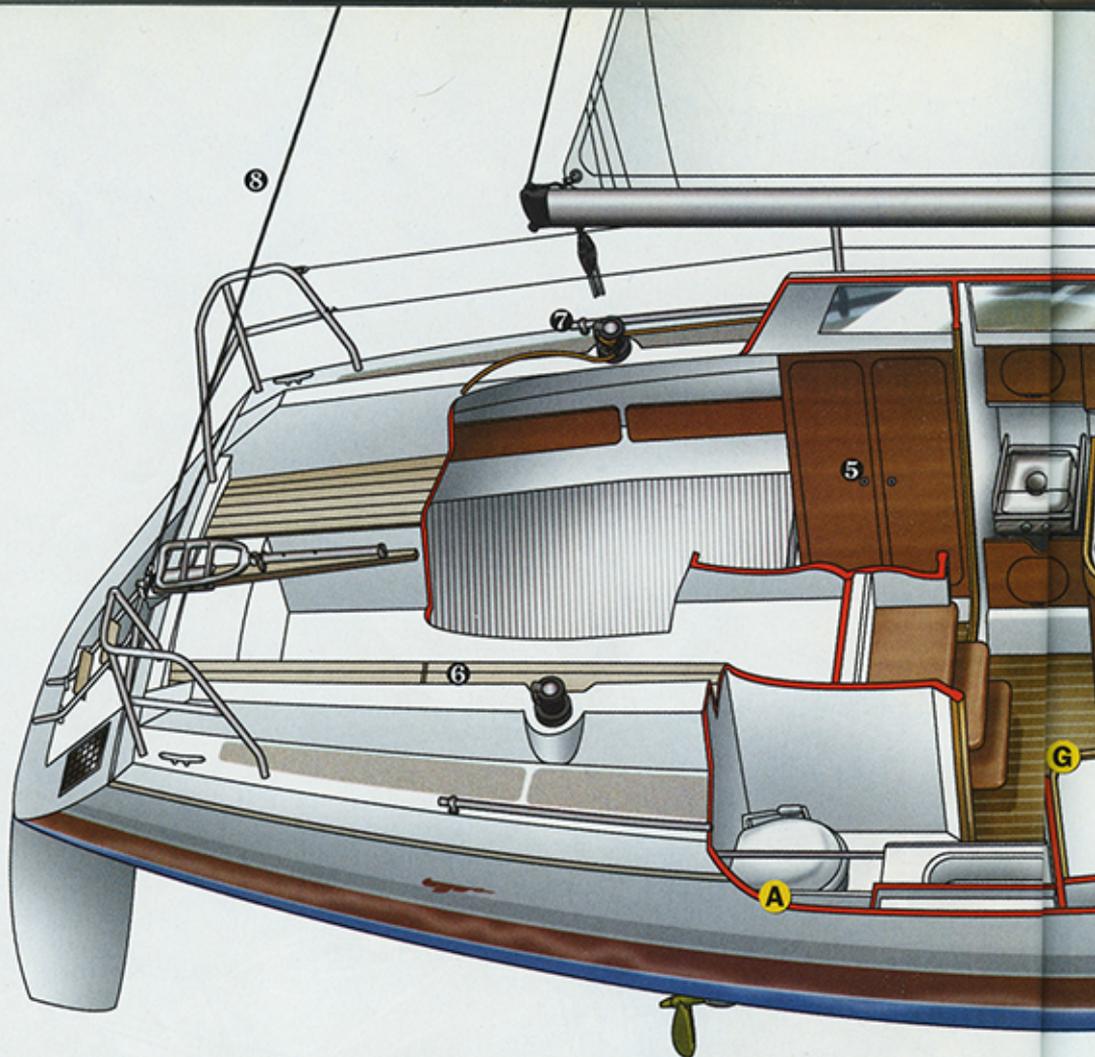
à la garde-robe (grand-voile à lattes forcées, génois et spi), elle n'a pas encore un an et porte la signature d'un bon voilier local, la Voilerie Phocéenne. Quoi qu'il en soit, même si ce n'est pas l'envie qui manque, la sortie en mer n'est pas encore à l'ordre du jour. Tout d'abord, sachez que malgré sa naissance il y a maintenant quinze ans, l'Étap 28 i n'a pas vraiment pris de rides. Bien sûr, on sait faire aujourd'hui des arrières plus larges et donc des cockpits plus généreux. Mais, cette remarque étant faite, nous avons pris du plaisir à renouer avec ce voilier, bien en phase avec l'idée que nous nous faisons du bateau de croisière.

Un rouf très court

En tout cas, voilà un croiseur facile à repérer dans un port. Car contrairement à bon nombre de ses concurrents, son rouf n'est pas en sifflet mais très court. On peut s'interroger sur sa légitimité. Elle présente deux avantages et un inconvénient. Premier intérêt, le plus évident, la plage avant est très grande et laisse une large surface de manœuvre, aussi bien pour les opérations de mouillage que pour préparer un envoi de spi par exemple. C'est depuis l'intérieur que le second point positif se fait jour. Dans le carré, on garde une vue panoramique sur l'extérieur grâce à la présence des

On travaille à la table à cartes assis sur l'arrière de la couchette tribord.

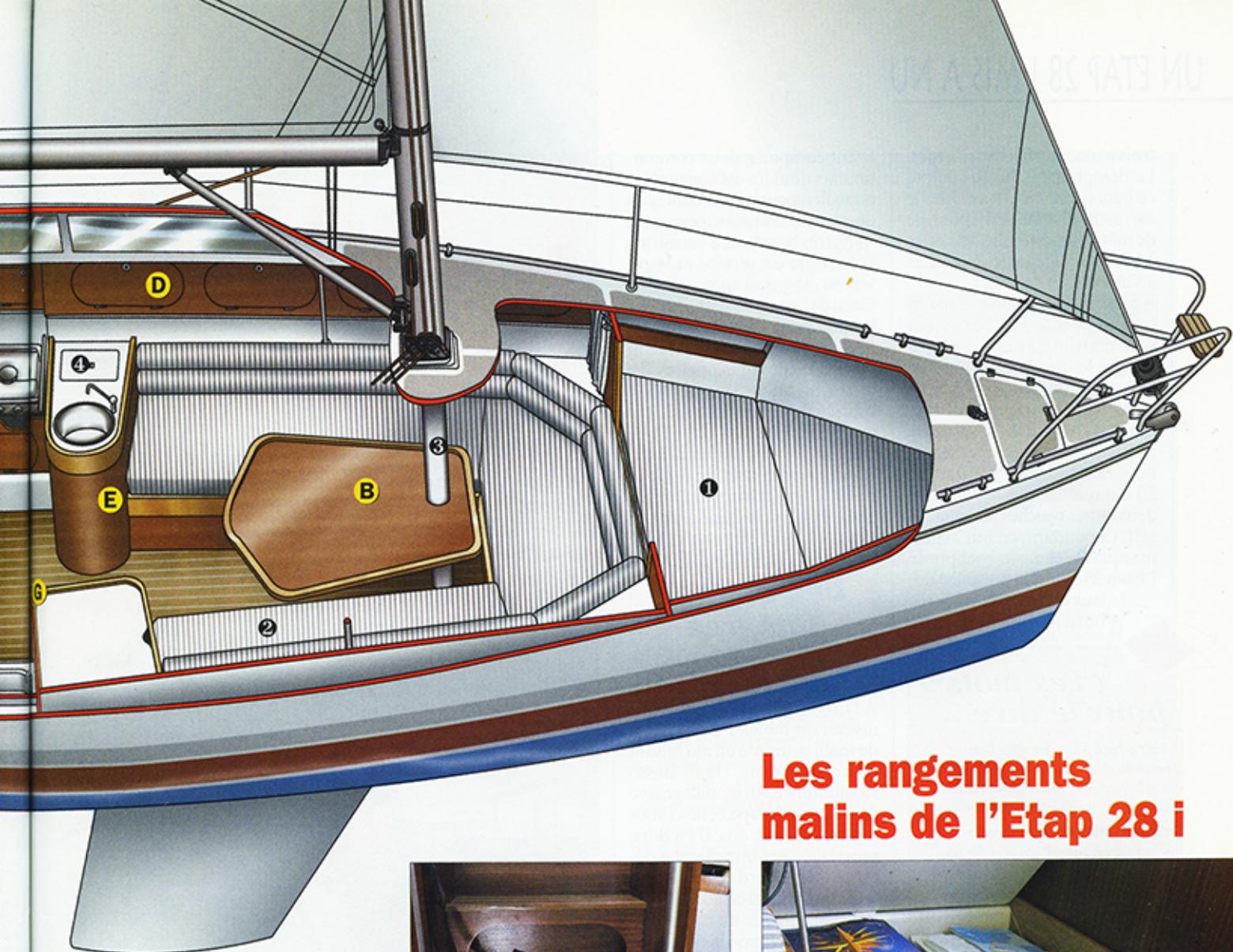
Grâce au contremoulage, le carré ne comporte pas de vaigrage.



ZOOM

- ① Au port, la couchette avant s'allonge en basculant le dossier de la banquette transversale du carré. Ses dimensions : 2 m de long, 1,20 m à la tête. Sous le matelas, seul un petit coffre est disponible.
- ② Sur bâbord comme sur tribord, les matelas des banquettes se soulèvent pour donner accès à de grands coffres contremoulés.
- ③ En raison de la présence d'un rouf très court mais panoramique, la hauteur sous barrots au niveau de l'épontille est de 1,30 m.
- ④ Le retour de la cuisine comporte une enceinte réfrigérée, le groupe frigorifique se situant dans l'équipet sous le réchaud.
- ⑤ La hauteur sous barrots dans la cabine arrière est de 1,77 m. Elle est équipée à l'entrée d'un grand placard comprenant une penderie et des équipets.
- ⑥ Sur tribord, il suffit de soulever le banc de cockpit pour accéder à deux coffres. Celui de l'avant sert au stockage de la bouteille de gaz.
- ⑦ Les winches de génois sont des Lewmar self-tailing à deux vitesses d'un rapport de puissance égal à 30.
- ⑧ Le patacas est réglable par un palan très démultiplié.





Les rangements malins de l'Etap 28 i



A
Un placard à cirés digne de ce nom. Implanté dans le cabinet de toilette, il est équipé d'une barre inférieure pour bloquer les vêtements à la gîte.



C
Chaque marche de la descente est équipée d'antidérapant. La supérieure offre un rangement pour recevoir les manivelles.



B
La table du carré descend sur l'époutille pour se transformer en une couchette double.

D
L'intérieur de la porte arrondie de la cuisine a été aménagé pour accueillir des équipements bien pratiques pour le matériel.



F
Le carré offre six équipets de ce type. Chacun dispose d'une porte au blocage efficace.

F
L'intérieur de la table à cartes est un modèle du genre. Il est cloisonné et très haut.



G
Henri a fabriqué cet équipet sous la table à cartes pour y ranger les chaussures.

trois panneaux fixes sur l'avant. Le désagrément, lui, se compte en hauteur sous barrots. Dans le carré, au niveau de l'épontille de mât, celle-ci tombe de 1,80 m à 1,30 m, obligeant les équipiers à s'asseoir.

Après cette petite incursion sous le pont, revenons à l'extérieur pour nous intéresser au cockpit. Malgré les années, les lattes de teck qui recouvrent les bancs ont plutôt bien résisté et sont toujours en bon état. Il en va de même des deux winches de génois, des Lewmar self-tailing 30 complétés, sur le rouf, par deux autres winches 16 mais sans self. Cependant, ce qui est remarquable dans le cockpit de l'Étap 28 i, c'est la présence des deux coffres situés sur tribord. Celui le plus en

avant comporte deux compartiments dont un est conçu pour pouvoir recevoir deux bouteilles de gaz cylindriques superposées – une très bonne idée – ainsi que la batterie de service et le réservoir de gasoil en inox.

Celui de l'arrière est utilisé pour le rangement des voiles et la fixation du pilote. Sur ce point, Henri n'a pas lésiné sur la qualité. Il a mis en place un gyropilot NKE complété par une centrale de la même marque. Reste qu'il suffit de soulever les couvercles de ces deux coffres et de les soulever pour se rendre compte que chez Étap, on ne plaisante pas avec la qualité du polyester.

Une marche intégrée

Avant de quitter le cockpit, ajoutons quelques mots sur la jupe. A l'origine, elle était équipée au niveau du tableau d'une sorte de main courante en alu faisant office de marche. Henri Basso l'a supprimée. Au mouillage, une fois assis sur la jupe, celle-ci vous rentrait dans le dos. Il l'a donc remplacée par une marche déportée sur bâbord et intégrée au tableau. Même si la rade de Marseille est maintenant baignée de soleil, il n'est pas dans nos intentions de la mettre à l'épreuve. En revanche, c'est désormais

Les mots pour le dire...

Varangage : désigne l'ensemble des varangues destinées à structurer le fond de la coque. Elles sont toujours transversales.

Contremoule : ce terme s'applique aussi bien à la coque qu'au pont. Il est toujours en polyester et peut parfois être structuré à l'image des Bénéteau.

NKE : l'une des rares marques françaises d'électronique. Elle est très prisée des figaristes.

HENRI BASSO

Un drôle de passionné



A la barre de Khamsin, Henri a toujours pris du plaisir.

Profession : éducateur sportif au CMV (Centre municipal de voile) où il s'est fait une spécialité d'enseigner la voile aux handicapés. Mais quand Henri ne joue pas les pédagogues, il assouvit sa passion : la voile. Sous toutes ses formes, sur tous les types de bateaux. Marseillais d'origine, Henri a connu les grandes heures de la voile marseillaise. Mais ne lui demandez pas de vous les raconter. Cela prendrait des jours et des nuits. L'année de la SNIM, où l'Airel a disparu, il régatait avec Jacques Fauroux sur un Aloa 25 tandis qu'un certain Bruno Troublé menait un Dufour 2800. L'Étap 28 i, qu'Henri revend pour sans doute acheter un Sormiou 28, est son septième bateau. Ses précédents voiliers : un Mini Ton, un First Class 8, un Tonic 23 de chez Jeanneau, un Mini Transat dessiné par Gilles Vaton, un Endurance 35, enfin un X-99. C'est peu dire que ses goûts sont éclectiques. Ce qui compte avant tout pour lui, naviguer toujours naviguer.

L'avis de l'expert

C'est pratiquement en voisin que notre expert de Sanary Pascal Marty est venu examiner l'Étap 28 i d'Henri Basso. L'occasion pour lui de rediscuter avec ce propriétaire marseillais qui a connu comme Pascal les grandes heures de la SNIM, à une époque où les Italiens venaient encore nombreux.

Nous soussigné, Pascal Marty, expert maritime à Sanary-sur-Mer (83110), déclare avoir été requis par Voile Magazine pour examiner le navire Khamsin et estimer sa valeur vénale.



Notre expert maritime Pascal Marty sonde l'état de la quille en fonte qui présente des traces d'oxydation.

IDENTIFICATION DU VOILIER

Il s'agit d'un voilier quillard de type Étap 28 i, numéro de série 337, construit en 1994 par le chantier Étap (Belgique). Il est immatriculé à Marseille sous le numéro 872086. Ses principales dimensions sont : longueur de 8,59 mètres, largeur de 3,13 mètres, jauge de 7,5 Tx. Ce navire rentre dans la catégorie des navires insubmersibles avec une navigation possible en 2^e catégorie.

LA COQUE



Les fonds sont propres et le varangage en parfait état.

L'examen de la coque montre un aspect général tout à fait correct qui révèle un navire n'ayant pas souffert structurellement et ne laissant pas apparaître de défauts majeurs.

CEUVRES MORTES

Tant le pont que les œuvres mortes sont bien conservés. Notons des fendillements du gel-coat sur le tableau





La carène de l'Etap 28 i est assez typée pour bien marcher dans le médium. Quant à son état, il s'est révélé très bon.

arrière et autour de la cadène de haubans latéraux tribord. L'association inox-alu posant souvent problème de cohabitation, cela n'échappe pas aux assemblages des tubes d'aluminium de cale-pieds, balcon et chandeliers, qui présentent un début de corrosion autour des vis inox.

ŒUVRES VIVES

Les œuvres vives ont été découpées il y a peu, laissant apparaître une couche de sous-marine avec une tenue correcte à moyenne. Pas de traitement époxy anti-osmose mais ce modèle de navire est d'une manière générale très peu atteint. Hélas nous n'avons pu faire de relevés d'humidité. Il n'empêche qu'un traitement préventif est toujours conseillé. Sur la quille, le traitement de protection n'est plus trop efficace avec des points de rouille apparaissant ainsi que sur le pourtour en partie haute à la liaison coque. Un traitement général est conseillé.

A l'intérieur nous remarquons qu'il y a eu intervention sur les boulons de quille, par ailleurs en bon état, mais soit pour un simple resserrage soit pour un déquillage.

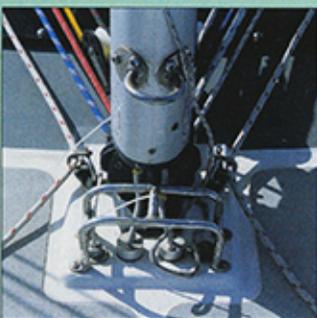
AMENAGEMENTS

Bien conservés pour un navire qui a probablement fait un peu de location. Les vernis et selleries sont en bon état de conservation.

Notons un début de piqûres des entourages intérieurs alu des hublots ouvrants.

Les WC ne possèdent pas de col de cygne. Le tuyau de gaz est à remplacer. Notons la présence de deux batteries avec répartiteur, le sanglage de la batterie en avant du moteur est à prévoir. Ce navire est équipé d'un groupe froid.

MATURE



Une ferrure en inox protège les connexions électriques.

Le mât et le gréement dormant ne présentent pas de défaut vu du pont. Le feu de pont est par contre abîmé et sera à remplacer.

Notons la présence d'un hale-bas rigide Selden, d'un palan de GV alucarbon, d'un enrouleur de foc Furlex, modèle de qualité.

Les rondelles sont à mettre derrière les goupilles d'axe.

VOILURE

La garde-robe est composée d'un jeu en très bon état par une GV lattée et d'un génois d'un an, d'un spi également en très bon état. Un jeu de voiles d'origine, dans un état évidemment moindre mais encore utilisable, est également présent à bord.

MOTEUR



Le Volvo 2002 Sailerdrive a été bien entretenu.

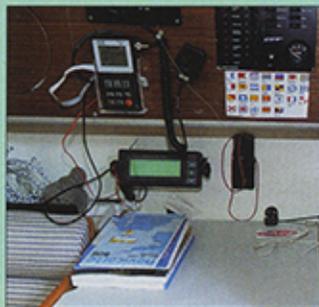
Le moteur Volvo 2002 Sailerdrive est d'origine et de bel aspect. Nous constatons néanmoins quelques plans de joint sulfatés vers le circuit de refroidissement et des silent-blocs un peu assouplis qui pourraient demander à être remplacés.

Son fonctionnement est très bon, avec une hélice bec de canard récente en très bon état mais peut-être légè-

ment forte en pas.

Le soufflet d'embase, bien qu'en bon état, sera à remplacer, sa période de garantie étant passée.

ELECTRONIQUE



Un inventaire complet de l'électronique a été effectué.

Ce navire est fortement équipé en matériel de navigation : centrale NKE, pilote Gyropilote avec hydraulique sur secteur, GPS, Navtex, VHF, compas de relèvement électronique.

PRECONISATIONS

- Installer un col de cygne aux tuyaux WC.
- Remplacer tuyau de gaz.
- Sanglage batterie à prévoir.
- Traitement antirouille de la quille.
- Prévoir le remplacement du soufflet de saildrive.
- Feux de pont à remplacer.

La conclusion de l'expert

IMPRESSION GENERALE

Le navire Khamsin nous a paru plutôt bien conservé et fortement équipé. Ce modèle allie qualité de construction et bon comportement marin.

NOTRE ESTIMATION

COQUE/MATURE/ MOTEUR	41 100 €
ELECTRONIQUE/ VOILES	9 200 €
TOTAL	50 300 €



Notre voilier d'occasion est proposé avec de belles voiles. C'est un fait assez rare pour être souligné...

ET LES AUTRES ?

L'Étap 28 i face à ses concurrents

	Etap 28 i	First 285	Sun Dream 28
Longueur coque (en m)	8,58	8,30	8,75
Longueur flot. (en m)	7,25	7,40	7,46
Largeur (en m)	3,13	3	3,15
Tirant d'eau (en m)	1,60	1,60	1,65
Lest (en kg)	840	800	1 070
Déplacement (en kg)	2 800	2 450	2 700
Surf. de voileure (en m ²)	43,57	42,30	45
Architecte	Harlé/Mortain	Groupe Finot	Tony Castro
Matériau	stratifié verre	stratifié verre	stratifié verre
Constructeur	Etap Yachting	Bénéteau	Jeanneau
Année de lancement	1988	1987	1987

au tour de *Khamsin*, l'Étap 28 i d'Henri de prendre le large.

Pas de problème pour démarer le moteur, un Volvo saildrive 2002. L'on peut toutefois s'interroger sur la place du tableau de commandes, équipé d'un compte-tours, situé sur l'arrière du barreur. Pour sa visualisation, on a vu mieux. En revanche, il faut bien reconnaître qu'en matière de taquets ou de cale-pieds, l'efficacité est au rendez-vous. Constitués de tube d'aluminium, comme sur tous les Etab, ils jouent leur rôle à la perfection. On peut dire la même chose du revêtement de pont. Peut-être certains n'aimeront-ils pas son côté esthétique, sa couleur grise mais son efficacité est au top.

Barre d'écoute sur l'avant

Dans le cockpit, Henri joue les navigateurs solitaires. Compreniez par là qu'il tient, pour l'occasion, à nous montrer que l'on peut se débrouiller seul, sans quitter la barre, pour envoyer les voiles. En fait la grand-voile, puisque le génois est monté sur un enrouleur de marque Selden dont la réputation n'est plus à

faire. Et ça marche, d'autant que la barre d'écoute de grand-voile située sur l'avant du bridge-deck n'entrave en rien les déplacements du barreur.

Avant de partir vers Marseille, l'architecte du 28 i, Alain Mortain, m'avait rappelé qu'à l'époque de sa conception il avait, avec Philippe Harlé, optimisé ce bateau pour le médium. Les faits semblent lui donner raison. Bien sûr, en l'absence de concurrents, il est difficile de quantifier notre vitesse. N'empêche ! A en juger par notre sillage au près comme au débriqué, l'Étap 28 i affiche des performances plus qu'honorables. Ce que confirme Henri Basso qui a déjà engagé *Khamsin* dans les régates de son club, le Club nautique de Port-Miou. Du côté de l'équilibre à la barre, point besoin de confirmation pour la jauger. Celle-ci se révèle douce, précise. Et, même dans les risées, l'Étap 28 i reste sous contrôle. C'est-à-dire que contrairement à pas mal de bateaux de la génération montante aux formes arrière souvent monstrueuses, la carène du 28 i se déforme peu à la gîte. En d'autres termes, le barreur n'assiste pas, impuissant, au départ au lof du bateau et



L'étau ne monte pas en tête pour réduire la taille du génois.

peut ainsi naviguer surtoilé le temps d'un grain, avant de réfléchir à la suite à donner aux événements. Il s'agit là d'un bon point pour un croiseur dont la vocation première est avant tout familiale, programme que vient confirmer un intérieur où l'on a apporté un soin tout particulier aux rangements. Et cela malgré la présence de nombreux volumes, principalement ceux situés sous les couchettes avant et arrière, utilisés pour recevoir la mousse indispensable à l'insubmersibilité de l'Étap 28 i.

Un rideau sépare le carré

Sur un plan plus général, l'intérieur du 28 i reprend le principe du lit breton. Ce type d'aménagement s'adapte bien aux voiliers de taille moyenne : il permet de disposer d'un volume non cloisonné qui renforce l'impression d'espace. De plus, il est cohérent avec le programme familial de l'Étap. Cette couchette double isolée du carré par un rideau est parfaite pour accueillir les enfants, les parents se réservant la cabine arrière. Nous l'avons déjà évoqué, elle fut une première pour le chantier Etab mais également une parfaite réussite : 1,77 m de hauteur sous barrots, un grand placard à l'entrée, le tout complété par des équipets latéraux, sans oublier une vaste couchette double. Le

chantier n'a pas non plus lésiné sur la taille du cabinet de toilette. Il est immense et surtout pourvu d'un placard à cirés comme on aimerait en voir plus souvent. Une longue tringle pour accrocher les cintres complétée par une barre inférieure destinée à bloquer les cirés à la gîte. Toujours au chapitre des louanges, on ne saurait oublier la table à cartes que l'on utilise assis sur l'arrière de la couchette tribord ou debout face au bordé. Grande et très haute, elle permet d'y ranger tous les documents nautiques. Lui faisant face, la cuisine en L est également remarquable en matière de rangements. Elle est aussi prétexte à saluer la bonne idée du chantier d'avoir utilisé l'intérieur de la porte arrondie pour y intégrer des équipets. Côté rangements toujours, le carré n'a pas été oublié. De grands coffres contremoulés sont situés sous les matelas tandis que six équipets latéraux au-dessus des dossiers des couchettes permettent d'engloutir aussi bien des bouquins que des vivres. Enfin, on ne saurait laisser la parole à notre expert sans évoquer le problème du vieillissement des vaigrages. Il est ici inexistant. A bord de l'Étap 28 i, tout est contremoulé, des bordés au-dessous du rouf. En cela, mais également sous bien des rapports déjà évoqués, un 28 i est unique et justifie le fait qu'il soit très prisé sur le marché de l'occasion.

INSUBMERSIBILITE

La règle d'or

Le chantier Etab s'est fait depuis toujours le défenseur de l'insubmersibilité. L'Étap 28 i n'y déroge pas, ce qui l'autorise à naviguer jusqu'en 2^e catégorie sans radeau de survie. Réglementation française dans la mesure où à l'étranger, la dispense s'applique sans limitation de zone de navigation. 3 m³ de mousse polyuréthane à cellules fermées sont injectés entre la coque et le contremoule dans la partie avant (sous la couchette) et à l'arrière afin de répondre à l'arrêté 224-2.24. Bien évidemment, un bateau n'est déclaré insubmersible qu'après avoir subi une série de tests portant principalement sur sa flottabilité et sa stabilité. Les francs-bords sont ainsi mesurés une fois le bateau plein d'eau (équipage debout dans le cockpit) tout comme est évalué le moment de redressement à 80 degrés qui doit rester positif. Par ailleurs, l'insubmersibilité offre un second intérêt en terme de confort. Elle permet en effet d'obtenir une très bonne isolation thermique et phonique.