



anwb.nl/watersport, de site voor watersporters

ETAP 34s

SPECIFICATIONS TECHNIQUES:



longueur h.t	10.63	m
longueur de coque	10.26	m
longueur de flottaison	9.07	m
largeur h.t.	3.52	m
largeur de flottaison	3.07	m
tirant d'eau	1.85 / 1.45 / 1.30	m
tirant d'air	15.20	m
poids	5.000/5.100	kg
lest	1.600/1.700	kg
grand-voile	31.3	m ²
généois	31.7	m ²
moteur	28 CV - 20.5	kW
Marine Marchande	1 ^{ère}	cat.
catégorie CE design		A

Architectes:
Mortain & Mavrikios
ETAP Yachting S.A.

1. Construction

L'ETAP 34s est -comme tous les ETAP- construit selon le principe exclusif du contremoulage intégral ETAP. Ce qui lui a valu d'être reconnu officiellement insubmersible et de pouvoir offrir 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, seul organisme officiel pour l'homologation de voiliers insubmersibles. L'ETAP 34s est homologué en 1^{ère} catégorie et sa conformité aux normes de la CE est en instance (en catégorie A).

L'ETAP 34s est un voilier confortable et rapide qui offre une bonne stabilité de coque. Il séduit aussi par l'agencement de son pont, qui combine de larges passavants à un cockpit profond. L'ETAP 34s a un couple arrondi à l'avant du bateau ce qui se traduit par une douceur de mouvement étonnante. Le mât Seldén et le gréement 7/8ième, les doubles barres de flèches, la superficie généreuse de la grand-voile et le choix de différentes quilles, donnent au voilier un potentiel de vitesse important, adapté au programme de navigation souhaitée.

2. Coque

La coque est construite en polyester (type ortho et iso) renforcé de fibres de verre et est protégée par un gelcoat iso-NGA, qui lui garantit une étanchéité absolue. La première couche stratifiée est entièrement réalisée à l'aide de courtes fibres de verre séparées (roving), sans mat

ni tissu. La couche est intégralement appliquée à la main et offre ainsi une protection maximale contre l'osmose. Les cloisons transversales et les coques intérieures sont stratifiées dans la coque extérieure (méthode ship-in-ship). La structure de la coque intérieure ETAP offre nombre d'avantages importants:

- la structure très stable et la construction très robuste des varangues de la coque intérieure de l'ETAP 34s garantissent une construction extrêmement rigide.
- les planchers peuvent être intégrés entre les varangues, d'où une belle finition.
- les côtés, en polyester recouvert d'une couche de gelcoat, sont des surfaces faciles 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 épontille, offrant ainsi une parfaite étanchéité.

Entre les deux coques, on a injecté une mousse polyuréthane à cellules fermées (min. 95 %) qui offre suffisamment de flottabilité pour permettre au voilier de poursuivre sa route même en cas d'avarie importante. A l'avant et à l'arrière, on a prévu une quantité importante de mousse comme protection en cas d'impact et pour assurer une stabilité longitudinale en cas d'avarie. Tous les renforts et contre-plaques de la coque et du pont sont réalisés en aluminium ou en inox (pas en balsa).

3. Pont

Le pont est également réalisé selon la technique du contre-moulage. Ce qui permet une finition intérieure soignée sans avoir recours à des

matériaux de décorations supplémentaires, bien souvent peu résistants à l'eau. Pour éviter le phénomène de condensation, le pont est complètement isolé selon le procédé exclusif ETAP dit "ship in ship" qui évite toute condensation. Un antidérapant TBS très efficace recouvre le pont et toutes les aires d'antidérapant sont protégées par un bourrelet en gelcoat. Au-dessus du capot coulissant d'entrée se trouve une console prête à accueillir les instruments de navigation. Elle comporte également des bouches d'air qui assurent une aération permanente. Pour assurer un meilleur appui, le pont est équipé de tubes cale-pieds en aluminium sur toute sa longueur. On peut également y attacher les défenses sans solliciter la filière et s'en servir comme points d'attache des amarres et des lignes de vie en cas de gros temps. Six taquets d'amarrage supplémentaires ont également été installés dont deux au milieu du voilier. Enfin, il y a une filière double en inox, haute de 60 cm gainée de matière synthétique, soutenue par 6 chandeliers en inox. Le pont est également équipé de mains courantes en bois de teck. Le balcon avant ouvert et le balcon arrière sectionné -en inox- facilitent l'accès au bateau. Le pont a été construit de manière telle qu'on peut, à la gîte, faire le tour du bateau sur le revêtement antidérapant tout en étant parfaitement protégé par la filière. Les nables de remplissage et les purges du gasoil et de l'eau douce ont été écartés diamétralement et peints de couleurs différentes pour éviter toute confusion. L'ETAP 34s est équipé d'un puits à chaîne autovideur et est pourvu d'un socle pour y monter un guindeau mécanique ou électrique. La suite de l'accastillage du pont se compose de:

- 2 winches de drisse self-tailing à 2 vitesses, 2 winches d'écoute self-tailing à deux vitesses et 2 manivelles de winches.
- poulies de retour pour commander le gréement courant depuis le cockpit
- 6 coinçeurs de drisse
- une hampe de pavillon avec support
- 3 cadènes articulées articulées pour la fixation du chariot d'écoute de grand-voile
- 2 rails de génois et 4 chariots de génois, réglables en continu depuis le cockpit
- une ancre CQR de 16 kg, avec 15 m de chaîne de 8 mm et 36 m de bosse.
- un double davier d'étrave en inox qui permet de laisser l'ancre CQR à poste
- une poulie de retour avec coinçeur pour cordage de manoeuvre de l'enrouleur de génois.

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 reprises par des barres de tension en inox. Après le laminage des cadènes de hauban, le pont est placé dans la coque. On crée ainsi un triangle de force 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'aide de résine de polyester armé pour former un ensemble d'un seul tenant. Pour terminer, on place un solide liston en aluminium comme protection mécanique.

5. Cockpit

L'ETAP 34s offre un cockpit auto-vidéur particulièrement spacieux et ergonomique. Il est équipé de sièges extra sûrs lorsqu'on navigue à

la gîte, situés derrière les dossiers du cockpit. Son fond est revêtu d'antidérapant, intégré dans le gelcoat pour faciliter l'entretien.

De série, les bancs du cockpit sont revêtus de lattes en teck massif coulées dans le polyester pour faciliter l'entretien.

A l'arrière, il y a une plage de bain qui comporte une échelle de bain escamotable et une douche. Le panneau de commande du moteur est protégé par un couvercle en plexi. 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 manoeuvrer au moteur.

A tribord, le cockpit dispose d'un très grand coffre entièrement contremoulé d'une capacité de 736 l, avec une étagère, et 2 coffres anti-choc pour ranger de petits objets comme des manivelles de winches, des poulies, des jumelles, des gants...

Le coffre autovideur qui accueille 2 bouteilles de gaz de 2.75 kg est entièrement isolé de l'intérieur du bateau.

La conduite de gaz fixe, en cuivre, offre une triple sécurité: un détendeur, un robinet principal dans la cabine arrière et un thermocouple sur le réchaud. L'installation est fournie avec robinet, détendeur et tuyau.

6. Gréement

L'ETAP 34s est équipé d'un mât Seldén à deux étages de barres de flèches et d'un gréement 7/8 ème. Un anneau pour le targon de spi est prévu de série. Le mât se trouve sur un pied de mât sur le pont (sans le traverser), ce qui garantit une parfaite étanchéité et un montage-démontage facile. Le mât repose en effet directement sur la quille par une épontille en aluminium. Une conduction électrique relie le mât, l'épontille et la quille. Tous les câbles électriques du mât sont interrompus sur le pont.

La bôme comprend un étarqueur et deux bosses de prises de ris ramenées au cockpit. Tout le gréement dormant est composé de filins inox avec des embouts T et des ridoirs sur le pont. La section de l'étau avant est de 6 mm, celui du galhauban et bas-hauban est de 7 mm et celle du pataras est de 5 mm.

La combinaison rod-kicker-hâlebas de bôme est équipée d'un ressort à gaz permanent pour soutenir la bôme, de manière à ce que celle-ci ne tombe pas sur le pont ou sur le capot lors d'une prise de ris.

La drisse de grand-voile et la drisse de foc ont une partie en filin d'acier pour une extensibilité minimale et une manille pour un étarquage aisé de la voile. De plus, il y a une drisse de pavillon à tribord, une écoute de grand-voile, deux écoutes de génois, et une girouette en tête de mât.

Des messagers ont été installés pour tout le gréement courant non installé de série comme le spinnaker, le 2 ème étau...

7. Voiles

La grand-voile de l'ETAP 34s, partiellement lattée et à bordure libre, est fabriquée par des voileries de réputation internationale. Sa surface est de 31.3 m²; elle est munie de trois oeillets de ris. Les deux lattes supérieures traversent la grand-voile sur toute sa largeur tandis que les deux lattes inférieures la traversent partiellement afin d'éviter un effort trop important sur les coulisseaux; ce système permet aussi de hisser et d'ariser plus facilement la grand-voile.

Le taud amovible et indépendant de la grand-voile est attaché avec du raban dans la bôme. Des lazy jacks guident la grand-voile vers le taud

qui reste à poste pendant la navigation. Le génois à enrouleur a une superficie de 31.7 m² et est pourvu d'un profil intégré et d'une bande anti-UV. La grand-voile porte un logo ETAP. Les deux voiles sont munies de tell-tales et d'étrappeurs et sont livrées avec leur sac à voile.

8. Moteur et compartiment moteur

L'ETAP 34s est propulsé par un moteur marin diesel Volvo Penta 3 cylindres, de type 2030. Son double circuit de refroidissement offre une plus grande longévité et une fiabilité accrue.

Ce moteur développe une puissance de 20.5 kW ou 28 CV à 3.600 tours/minute. Son montage sur un bâti spécifique est très sûr et fait partie de la coque intérieure. Des supports de bloc moteur en caoutchouc amortissent les vibrations et le bruit du moteur, qui est accessible à l'avant et l'arrière grâce à des panneaux à fermeture rapide, ainsi que par la cloison latérale bâbord.

La transmission par saildrive - avec anode de zinc- réduit les vibrations et permet l'étanchéité complète du passe-coque sans entretien. Le moteur est complété d'une hélice à 2 pales fixes Volvo Penta de 16" x 13".

Il est équipé d'une alarme acoustique et optique pour la pression et la température d'huile et pour le chargement des batteries, d'un compte-tours et d'un compte-heures, de témoins de contrôle de pression d'huile, de température moteur, de charge et de pré-chauffage.

Le compartiment moteur a été isolé consciencieusement avec du matériel isolant et insonorisant et il est aéré en permanence grâce à un ventilateur électrique.

Le réservoir de gasoil de 90 l est équipé d'un raccord spécial pour un chauffage au diesel et d'une jauge électrique. L'apport de carburant peut être interrompu depuis le cockpit. Un pré-filtre avec séparateur d'eau a été disposé de façon à être facilement accessible. L'installation du moteur s'effectue conformément aux directives de Volvo Penta. Un certificat de conformité peut être obtenu sur demande.

9. Equipement électrique

Près de la table à cartes se trouve un tableau électrique avec fusibles de sécurité, voltmètre et douille 12 V, jauge de carburant et d'eau douce. La cuisine est également équipée d'une douille 220V.

L'équipement standard comporte une batterie de démarrage moteur de 70 Ah et une batterie de service de 108 Ah. L'installation comprend également un connecteur par batterie et un répartiteur de charge. Les deux batteries peuvent ainsi être chargées par l'alternateur moteur de 60 Ah, ou par une prise de quai en option, sans se décharger entre elles.

La batterie de démarrage est exclusivement réservée au démarrage du moteur en ce qui en accroît la fiabilité. Un troisième connecteur principal pour l'interruption de la partie négative du circuit électrique est prévu de série.

Deux circuits séparés assurent l'éclairage intérieur par 12 spots halogènes orientables, intégrés dans le pont intérieur.

Les feux de navigation sont conformes aux normes européennes. L'ETAP 34s dispose d'un feu tricolore en tête de mât, au-dessus duquel se trouve un feu de mouillage, et d'un feu de navigation rouge-vert à l'avant du mât.

Tous les câblages électriques se trouvent dans des tubes et sont numérotés.

L'installation est accompagnée de son schéma électrique.

10. Eau

Sous la banquette bâbord du carré se trouve un réservoir d'eau douce de 170 litres, contenu dans un réservoir en polyéthylène muni d'une ouverture large. Ce qui permet un nettoyage facile et un accès aisé en cas de panne de courant. De série, le bateau est équipé d'une jauge de débit d'eau douce, permettant ainsi de contrôler exactement l'état des réserves. En option, il est possible de disposer d'un réservoir d'eaux usées provenant de la cuisine et du cabinet de toilette.

Une pompe à eau électrique alimente le cabinet de toilette et l'évier de cuisine.

11. Quille

La quille en fonte d'un tirant d'eau de 1.85 m a une forme elliptique et est profilée en ailettes, ce qui accroît son efficacité.

La quille est boulonnée de manière classique dans la coque et des contre-plaques inox la renforcent. La quille est montée dans un logement qui fait partie intégrante de la coque et de la contre-coque. Comme la charge exercée sur la quille est transférée sur la coque de manière maximale, on obtient une étanchéité parfaite et une construction particulièrement robuste.

En option, il est possible de choisir une quille avec un tirant d'eau de 1.45 m ou une quille ETAP 2M d'un tirant d'eau de 1.30 m.

12. Gouvernail

Un safran elliptique prééquilibré assure un excellent fonctionnement. Il est fabriqué selon la technique dite du moule fermé: un noyau de polyuréthane est développé avec des fibres de verre. La mèche du safran est constituée d'aluminium AIMgSi1F31 (avec certificat). Pour le passe-coque de la mèche du safran, on utilise un roulement à aiguilles qui assure une sensation de contact direct avec le safran et permet une commande très précise.

13. Passe-coques

Tous les passe-coques sont en bronze et de type vanne à fermeture rapide. Les tuyaux armés sont fixés à l'aide d'étaux doubles en inox. Une coque sans passe-coques peut être fournie sur demande.

14. Ventilation et éclairage

Un panneau coulissant et deux panneaux de pont (47 x 47 cm) fournissent une ventilation et un éclairage suffisants. Les panneaux de pont peuvent être occultés de l'intérieur à l'aide de stores à enrouleurs. L'ETAP 34s est également muni de 7 hublots ouvrants: 4 dans le carré, 2 dans la cabine arrière (dont 1 donnant dans le cockpit) et 1 dans le cabinet de toilette.

Le carré, la cabine arrière et le cabinet de toilette sont munis d'aérateurs fixes permanents et un ventilateur électrique aère la chambre du moteur lorsque celui-ci tourne.

Une grande table se trouve au milieu du carré: elle possède deux rabats et un porte-bouteilles pour 5 bouteilles. Il y a un espace de rangement supplémentaire sous la banquette tribord et un réservoir d'eau douce de 170 l sous la banquette bâbord. Tant à bâbord qu'à tribord, des équipets fermables courent sur toutes les parois du carré. De plus, des mains courantes sont disposées sur toute la longueur du carré ainsi que sur les deux côtés de la descente.

3. Cuisine

Le réchaud-four à deux feux est équipé d'une sécurité thermique et monté sur semi-cardans; l'installation de la conduite de gaz est fixe et homologuée et possède un robinet principal de gaz.

L'évier double en inox présente des cuvettes profondes et en-dessous se trouvent de très vastes rangements dont un porte-couverts, un support de sac poubelle et de la place à suffisance pour la batterie de la cuisine.

Les plans de travail sont Corian massif.

La glacière bien isolée d'une capacité de 65 l dispose d'une ouverture large et d'un tuyau d'évacuation pour la condensation et le nettoyage.

Une unité réfrigérante de type Frigomatic AH 12 V DC, avec compresseur, est prévue de série. Une veille de tension est installée sur le compresseur pour éviter que la batterie ne descende à moins de 10,5 V. Dans ce cas, le compresseur est immédiatement mis hors service.

Tout le bloc-cuisine est fini d'une baguette en hêtre massif. Au-dessus du réchaud, il y a un hublot ouvrant vers l'extérieur et une bouche d'aération permanente.

4. Table à cartes

A tribord, au bas de la descente, se trouve la table à cartes de 97 cm x 58 cm. Sous la table, il y a une armoire destinée aux cartes et un siège navigateur escamotable.

Le panneau des instruments de navigation est amovible.

Le tableau électrique très lisible comporte des fusibles automatiques, un voltmètre, une douille 12 V, une douille 220 V, un indicateur de carburant et une jauge d'eau douce. Tous les câbles électriques sont numérotés.

5. Cabine avant.

Dans la cabine avant se trouve une grande couchette double asymétrique.

Des équipets fermables sont disposés sur les parois bâbord et tribord et il y a une penderie à tribord.

De plus, la cabine offre deux appliques de lecture et un grand panneau de pont en acétate de 47 cm x 47 cm avec store à enrouleur.

La hauteur sous barrots est de 1.80 m.

6. Cabine arrière

La cabine arrière, la cabine du propriétaire, offre un lit double d'une longueur de 205 cm et d'une largeur de 158 cm (à la tête) et 105 cm (aux pieds). L'espace situé sous le fond du cockpit a une hauteur confortable.

La cabine contient une penderie et une armoire, et sur ses côtés il y a de nombreux équipets fermables.

Une grille de ventilation et deux hublots ouvrants assurent une ventilation permanente.

Une trappe de visite à fermeture rapide donne accès au moteur et au saildrive.

La hauteur sous barrots est de 190 cm.

7. Cabinet de toilette

Le cabinet de toilette est situé à tribord de la descente. Derrière les toilettes se trouve un rangement. Les toilettes marines classiques peuvent être raccordées à un réservoir d'eaux usées (en option) qui peut prendre place derrière les toilettes.

Le lavabo est équipé d'une douchette et dispose d'eau froide sous pression.

Un vaste espace de rangement humide avec écoulement pour les cirés est complété par une armoire située sous le lavabo. Celui-ci est surmonté d'un miroir et d'un point lumineux.

L'éclairage de jour et la ventilation sont assurés par un hublot ouvrant vers l'extérieur.

La hauteur sous barrots est de 190 cm.

Documentation

Chaque ETAP 34s est fourni avec un schéma électrique détaillé et un manuel d'utilisation de 120 pages environ (français/néerlandais ou anglais/allemand) qui détaille chacune des fonctions du voilier et les illustre à l'aide de schémas clairs.

Garantie

ETAP Yachting offre une garantie de deux ans sur toutes les pièces fabriquées par ETAP. 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.

INTERIEUR

1. Généralités

Les aménagements intérieurs de style contemporain de l'ETAP 34s sont en hêtre étuvé, poncé et recouvert de trois couches de vernis polyuréthane.

Les meubles ont des moulures en hêtre massif.

Les rideaux et les coussins sont en très beaux tissus coordonnés.

Le plancher est en makoré, avec des filets en hêtre.

Les planchers sont vissés dans des chevilles coulées dans le polyester, les vis pouvant ainsi être enlevées facilement. Des trappes de visite en aluminium permettent une vue des fonds et des instruments de navigation.

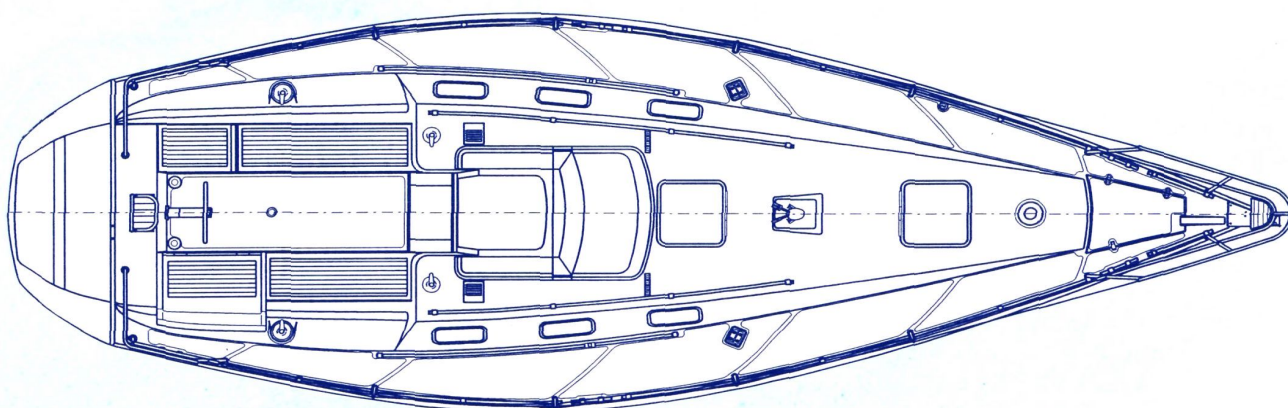
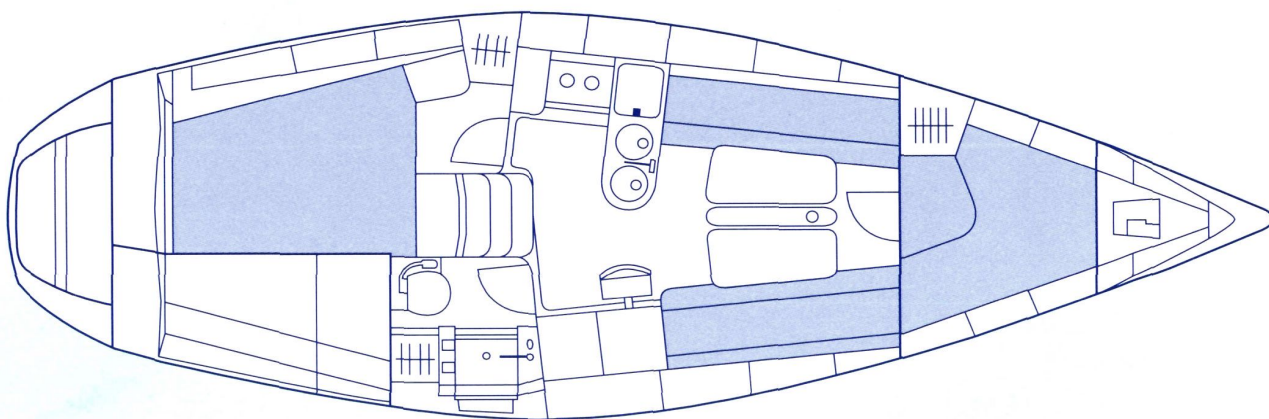
La descente est formée de 4 marches courbes en aluminium recouvertes d'antidérapant. Le panneau d'entrée en matériau massif

ne demande pas d'entretien et est équipé d'un aérateur permanent. La hauteur sous barrots à la descente est de 190 cm.

Le pont intérieur est fini selon le procédé de construction exclusif ETAP: tout en polyester structuré. On ne doit donc pas utiliser de matériaux de décorations supplémentaires qui résistent souvent mal à l'eau. Cette finition, très facile à entretenir, conserve longtemps son aspect neuf, même après des années d'usage intensif.

2. Carré

Le carré est composé de deux longues banquettes (2.00 m) qui peuvent servir de couchettes. Les coussins ergonomiques et déhoussables sont maintenus par une baguette décorative (pas avec de l'auto-collant).



OPTIONS

Votre conseiller ETAP vous fournira sur simple demande une liste complète de toutes les options pour l'ETAP 34s, avec leurs prix et une documentation technique spécifique.

Nous nous limitons ici à quelques options importantes.

EVS®: ETAP Vertical Steering System.

Outre une barre franche traditionnelle de série, l'ETAP 34s peut également être équipé du système de barre révolutionnaire 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.

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

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

Deuxième étai avant avec ridoir, drisse et tourmentin.

Le génois à enrouleur (150 % - 31.7 m²) avec étai profilé, peut être combiné avec un deuxième étai avant. Ce second étai est fixé avec un ridoir pélican à une cadène supplémentaire, laquelle est ancrée dans une plaque inox sur la proue. Grâce au ridoir pélican à volant, le deuxième étai peut être tendu, sur lequel on hisse ensuite le tourmentin. C'est une manœuvre rapide et facile qui permet en outre de laisser le génois enroulé sur le premier étai. Si on n'utilise pas le deuxième étai, on le fixe à côté du gréement dormant afin de ne pas gêner l'utilisation du génois.

Chauffage.

Un chauffage au diesel de type Webasto Air Top 2000, 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'ouïes réglables: dans le cabinet de toilette pour sécher les cirés mouillés, 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.

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 passe-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.

Quille ETAP 2M.

Etap Yachting et les architectes Mortain et Mavrikios ont développé un nouveau type de quille qui donne de meilleurs résultats à tirant d'eau réduit. La solution réside dans le montage, l'une derrière l'autre, de deux quilles courtes, suffisamment espacées et reliées par un bulbe à aileron: la quille ETAP 2M. On obtient ainsi un meilleur rapport de l'allongement de chaque profil et donc une augmentation de l'efficacité. Ce bulbe à aileron influence non seulement la stabilité, mais assure également un meilleur fonctionnement hydrodynamique. Résultat: ces quilles, qui sont accompagnées d'un safran approprié, permettent de réaliser les mêmes performances que des quilles de bas-fond "normales", et cela à tirant d'eau nettement plus réduit. C'est ce que des tests indépendants ont démontré. Le tirant d'eau de l'ETAP 34s équipé d'une quille ETAP 2M est de 1.30m.



FIRST IN SAFETY

Etap Yachting S.A.

Steenovenstraat, 2 - 2390 Malle - Belgique.

Tél: 32 3 312 44 61 Fax: 32 3 312 44 66

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