

ETAP 23 T

instructieboek

instruction manual

gebrauchsanleitung

manuel d'information

INHOUD	CONTENTS	INHALT	TABLE DES MATIERES	
I. VOORWOORD	I. INTRODUCTION	I. EINLEITUNG	I. INTRODUCTION	p. 02
II. GARANTIE	II. GUARANTEE	II. GARANTIE	II. GARANTIE	p. 03
III. BELANGRIJKE AANBEVELINGEN	III. IMPORTANT REMARKS	III. WICHTIGE EMPFEHLUNGEN	III. REMARQUES IMPORTANTES	p. 06
IV. BESCHRIJVING ETAP 23	IV. DESCRIPTION ETAP 23	IV. BESCHREIBUNG ETAP 23	IV. DESCRIPTION ETAP 23	p. 07
V. HOE UW ETAP 23 BEDIENEN ?	V. HOW TO USE YOUR ETAP ?	V. BEDIENUNG IHRER ETAP 23	V. COMMENT L'UTILISER ?	p. 27
VI. ONDERHOUD	VI. MAINTENANCE	VI. WARTUNG	VI. ENTRETIEN	p. 54
VII. TECHNISCHE GEGEVENS	VII. TECHNICAL INFORMATION	VII. TECHNISCHE INFORMATION	VII. INFORMATIONS TECHNIQUES	p. 66
VIII. SERVICE EN ONDERDELEN	VIII. SERVICE AND SPARE PARTS	VIII. KUNDENDIENST UND ERSATZTEILE	VIII. SERVICE ET PIECES DE RECHANGE	p. 72

I. VOORWOORD

Van harte gefeliciteerd met Uw ETAP 23 !

Door een schip van onze werf te kopen, schenkt U ons uw vertrouwen. Wij weten dat U uw keuze weloverwogen heeft omdat U ook meent dat een kwalitatieve vakantie een kwalitatief produkt veronderstelt.

Dit instructieboek verschaft U uitvoerige informatie over constructie, gebruik en onderhoud, dealernet, optuigen ...

Wij hopen U op die wijze kostbare vakantietijd te besparen. Tevens zien wij dit als een vertrekpunt van onze "Zorg na verkoop".

Met de aflevering van Uw schip loopt onze "relatie" niet ten einde ... ze begint pas !

Vul daarom nu meteen uw garantiekaart in. Hierbij vragen wij U tevens enige gegevens over uzelf in te vullen wat ons toelaat onze klanten nog beter te leren kennen.

Wij danken U voor het vertrouwen en wensen U goede vaart !

I. INTRODUCTION

May we congratulate you with your new ETAP 23 !

Having bought an ETAP, you have given us your confidence. We trust that you have carefully considered your choice. Because you share our point of view that a carefree holiday calls for a quality product.

This manual gives you detailed information about construction, handling and maintenance, dealer network, etc.

We wish herewith to save precious holiday-time and regard this as a start of our "After Sales Service".

With this, the delivery of your boat, our relation ship has not come to an end ... but will continue over the years to come.

Therefore, don't hesitate to fill in your guarantee-card. In order to know our clients better we also ask you to answer some questions about yourself.

We thank you for your confidence and wish you happy sailing !

I. EINLEITUNG

Unsern herzlichen Glückwunsch beim Ankauf Ihrer ETAP 23.

Sie haben gewählt und somit unserm Produkt Ihr Vertrauen geschenkt. Wir wissen dass Sie es sich gründlich überlegt haben : für einen guten Urlaub ist ein Qualitätsprodukt unbedingte Voraussetzung !

Deshalb dieses Instruktionsheft, das Ihnen eine eingehende Information über alle Einzelheiten Ihres Schiffes erteilt : Konstruktion, Unterhaltung usw.

Bitte, lesen Sie dieses Instruktionsheft andächtig durch und beantworten Sie ebenfalls die andere Fragen. Es wird sich sicher lohnen und gleicherzeit ist es der Ansatz für einen guten Kundendienst.

Wir wünschen Ihnen gute Fahrt und grüssen Sie freundlichs.

I. INTRODUCTION

Nos sincères félicitations à l'achat de votre ETAP 23.

Vous avez fait votre choix et ce choix suppose un acte de confiance dans nos produits.

Par la présente, nous vous remettons un manuel d'information qui vous renseigne sur tous les aspects et détails de votre voilier : sa construction, son entretien etc.

Lisez le attentivement, cela vaut la peine et ce sera en même temps, le point de départ pour un excellent "service après vente" que nous vous garantissons.

Remplissez donc votre carte de garantie aujourd'hui. Nous vous demandons aussi de répondre quelques à questions sur vous-même ce qui nous permet de mieux connaître nos clients.

Nous vous remercions de votre confiance et nous vous souhaitons une bonne navigation !

Aan de eerste eigenaar.

To the first owner

II. GARANTIE BEPALINGEN

1. Garantie geldt alleen wanneer bijgevoegde kaart aan Etap-Yachting n.v. wordt verzonden.
2. Alleen de eerste eigenaar geniet van de garantie.
3. De garantieperiode omvat 2 jaren, vangt aan bij de aflevering van uw schip, en geldt voor kasko, staand want, mast, giek en roer. Voor alle onderdelen niet door Etap-Yachting vervaardigd, zoals bv. kompas en motor geldt de garantie van de betreffende fabrikant.
4. Garantie geldt alleen indien het schip gevaren wordt onder verantwoordelijk toezicht van de eigenaar. Garantie geldt dus niet bij onderverhuur en zeilwedstrijden.
5. Garantie geldt af dealer.
Een tekortkoming wordt bij en door een Etap-dealer vastgesteld en door deze gerapporteerd aan Etap-Yachting. Herstellingen uitgevoerd zonder medeweten van Etap-Yachting worden niet vergoed.
6. Gebreken voortkomend uit verkeerde aanwending van het materiaal, uit gebruik in ongewone omstandigheden, evenals beschadigingen opgelopen tijdens transport en tewaterlating vallen buiten de garantie.

II. GUARANTEE CONDITIONS

1. Guarantee is only applicable if the guarantee card is returned to Etap Yachting.
2. Guarantee only covers the first owner.
3. Our guarantee conditions are valid for a period of 2 years running from the date of delivery, covering mast & boom, standing rigging, GRP mouldings, rudder.
Parts not being manufactured by Etap such as engine, compass a.o. are covered by the guarantee of the respective manufacturer.
4. To be valid the yacht has to be used in the presence of its owner. No guarantee is given for chartering and racing.
5. Guarantee is valid ex dealer.
Defects or faults have to be inspected by the agent and a written report made to ETAP by your agent. Repairs will be executed by your dealer in consultation with Etap. Repairs executed without our knowledge will not be accepted under guarantee.
6. No guarantee is given for :
 - a. damage due to improper handling
 - b. damage due to the use in unusual circumstances
 - c. damage due to the transport and launching of the boat

II. GARANTIE-BEDINGUNGEN

1. Die Garantie ist nur gültig wenn die Karte an ETAP-YACHTING zurückgeschickt wird.
2. Nur der erste Eigentümer kann diese Garantie beanspruchen.
3. Die Garantieperiode dauert 2 Jahre und fängt beim Abliefern des Schiffes an.
Sie gilt für Kasko, Stehendes Gut, Mast, Baum und Ruder. Für jedes zugeliesserte Stück, nicht von Etap selbst angefertigt (z.B. Motor, Kompass usw.) gilt die Garantie des Fabrikanten.
4. Die Garantie gilt nur wenn das Schiff unter verantwortlicher Aufsicht des Eigentümers gefahren wird. Sie gilt nicht bei Vermietungen und Regatten.
5. Die Garantie gilt ab Vertreter.
Mängel müssen vom zuständigen Vertreter festgestellt und der Firma rapportiert werden. Garantiereparaturen werden in der Werft des zuständigen Etap-Vertreters durchgeführt. Reparaturen ausgeführt ohne unser Wissen werden nicht zurückgezahlt.
6. Beschädigungen verursacht durch falsche Anwendung des Materials, durch Verwendung in aussergewöhnlichen Umständen, sowie Beschädigungen verursacht bei Transport und Einwässerung des Bootes gehören nicht zur Garantie.

II. CONDITIONS DE GARANTIE

1. La garantie est seulement valable si cette carte est renvoyée.
2. Seulement le premier propriétaire jouit de la garantie.
3. La durée de la garantie est de deux ans, à partir du jour de la mise à disposition, et comprend la coque et le pont en polyester, le gréement dormant, le mât et la bôme, et le safran.
Le matériel non fabriqué par Etap jouit de la garantie de son fabricant.
4. La garantie joue seulement si le bateau est navigué sous la responsabilité vigilante du propriétaire. La garantie ne compte pas en cas de location et de régates.
5. La garantie est valable "départ concessionnaire". Une faute doit être vérifiée par votre agent et rapportée à Etap. Les réparations seront exécutées après la consultation du chantier par l'agent. Les réparations exécutées sans notre connaissance ne seront pas honorées.
6. Sont exclues de la garantie :
Les détériorations provenant d'une utilisation ou d'un entretien défectueux, d'un usage dans des circonstances anormales, et les avaries survenues au cours d'un transport ou d'une opération de manutention.

Aan de tweede eigenaar

SECOND SALE SERVICE

Beste Etap-eigenaar,

Onze hartelijke gelukwensen! U bezit thans een schip dat U en Uw familie nog veel vaargenot zal bezorgen.

Wij hebben een verzoek aan U : vergeet niet deze servicekaart aan ons te verzenden.

- Hierdoor blijft U op de hoogte van onze activiteiten zoals reünies, regatta, open-deurdagen, ontwerp van nieuwe schepen, enz.
- Door het bouwnummer van Uw schip weet onze computer ook onmiddellijk uit welke onderdelen Uw schip precies werd samengesteld. Daarom kunnen wij U dadelijk helpen voor het vervangen of bijbestellen van onderdelen.

Wij wensen U een prettige vaart!

To the second owner

SECOND SALE SERVICE

Dear owner,

Our heartiest congratulations with your newly bought boat!

The boat you own now will certainly offer you a lot of pleasure and satisfaction.

May we ask you not to forget to send us back this card?

- It enables us to send you all information about our reunions, regattas, open days, information about new models,
- Knowing the number of your boat, our computer immediately knows the different parts of which your boat has been assembled. This guarantees you a quick and efficient service.

We wish you happy sailing!

Am zweiten Eigentümer

SECOND SALE SERVICE

Lieber Etap-Segler,

Wir gratulieren Sie herzlichst beim Ankauf dieses Bootes. Sie besitzen jetzt ein Schiff, das Ihnen und Ihrer Familie viel Freude und Vergnügen bieten wird.

- Wir bitten Sie nicht zu vergessen uns diese Service-Karte zurückzuschicken.
- Wenn wir die Baunummer Ihres Schiffes kennen, können wir Ihnen bei Bestellung von Ersatzteilen usw. einen besseren Service bieten.
 - So sind wir in der Lage, Sie von unseren Aktivitäten wie z.B. Versammlungen, Regatten, Tagen der Offenen Tür, neuen Entwürfen usw. auf dem laufenden zu halten.

Wir wünschen Ihnen eine gute Fahrt!

Au deuxième propriétaire

"SECOND SALE SERVICE"

Monsieur,

Nos sincères félicitations !

Vous possédez maintenant un bateau qui vous donnera à vous et à votre famille beaucoup de satisfaction.

Veillez nous renvoyer cette carte de service :

- Ainsi nous avons votre adresse et nous pourrions vous tenir au courant d'activités, telles que réünions, régatas, journées de porte ouverte, présentations de nouveaux modèles, etc.
- En recevant la codification de votre bateau, nous serons à même de mieux vous rendre service en cas de commande de pièces détachées.

Nous vous souhaitons une bonne navigation!

III. BELANGRIJKE AANBEVELINGEN

1. Lees aandachtig het instructieboekje van de motor.
2. Neem gedurende de winterberging alle noodzakelijke maatregelen en dit in overleg met uw dealer.
3. Verifieer de spanning van bouten en schroeven bij de ingebruikname van uw boot - raadpleeg hiervoor desgewenst uw dealer - en doe dit nogmaals over, na een veertiental dagen zeilen.
Polyester, rubber en alle andere kunststoffen hebben de eigenschap te krimpen onder spanning. Niettegenstaande de boot tip-top de werf verliet, moet hij dus toch even gecontroleerd worden en wel op volgende punten: de bouten van de brandstoftank, van de zeereling en het overige beslag.
4. Interpreteer condenswater niet altijd als lekkage. U weet, Etap is door zijn ship-in-ship constructie in combinatie met isolerend schuim een extra droog schip. Dit belet niet dat toch nog condens kan optreden bij slangen (WC, lavabo, keuken, kuiplozing,...), huiddoorvoeren en metalen massa's zoals batterij, motor en andere.

III. IMPORTANT NOTICE

1. Read with attention your engine instruction manual.
2. Take during the winter period the necessary precautions, do this in co-operation with your dealer.
3. Check the tension on all bolts and screws of your new boat - do this in consultation with your dealer - do this a second time after about 14 days.
Polyester, rubber and all other artificial materials have the tendency to shrink when under tension. Regardless the fact that the boat left the yard in a perfect state, we do seriously advise you to check the following points carefully: diesel tank bolts, lifelines and all other fittings.
4. Be careful not to interpret condensation as a leak. You know, that an ETAP a ship in ship construction with foam insulation giving an exceptionally dry boat. This however does not prevent the forming of condensation at certain pipes (toilet, galley, wash basin, ...) and metal objects such as motor, batteries etc.

III. REMARQUES IMPORTANTES

1. Lisez attentivement le manuel d'instruction du moteur.
2. Prenez les dispositions nécessaires pendant l'hivernage et ceci de concert avec votre agent.
3. Vérifiez la tension des vis et boulons avant de partir avec votre bateau - consultez à cet effet éventuellement votre agent - et répétez cette vérification une deuxième fois après 15 jours de navigation.
Le polyester, le caoutchouc et les matières plastiques ont la propriété de se rétrécir sous tension.
Même si le bateau a quitté l'usine dans un état impeccable, il faut quand même contrôler au moins les points suivants: les boulons du réservoir à carburant et de l'accastillage.
4. L'eau de condensation ne provient pas nécessairement d'une fuite. Vous savez que les voiliers Etap - par suite de leur construction "ship-in-ship" en combinaison avec la mousse isolante - sont des bateaux très secs. Ce qui ne veut pas dire cependant qu'on ne peut pas avoir d'eau de condensation aux tuyaux p.ex. du WC, lavabo et aux masses métalliques, telles que batteries, moteur et autres.

III. WICHTIGE EMPFEHLUNGEN

1. Das Instruktionshft des Motors genau durchlesen.
2. Während der Winterlagerung die notwendigen Massnahmen ergreifen (gegebenenfalls mit Hilfe des Dealers).
3. Bei Ingebrauchnahme des Bootes, die Spannung von Bolzen und Schrauben kontrollieren. Dasselbe 14 Tage später noch einmal wiederholen.
Polyester, Gummi und Kunststoffe haben die Eigenschaft, unter Spannung zu krumphen. Auch wenn das Boot die Werft tipptopp verlassen hat, muss folgendes immerhin noch kontrolliert werden: die Bolzen des Brennstofftanks, der Seereling und des übrigen Beschlages.
4. Kondenswasser darf nicht ohne weiteres als eine Leckage interpretiert werden. Durch seine Ship-in-Ship Konstruktion in Kombination mit Isolierschäum sind alle Etap-Boote überhaupt sehr trocken. Das nimmt jedoch nicht weg, dass Kondenswasser auftreten kann bei Schläuchen (von WC., Lavabo, Pantry...) sowie bei Batterie, Motor, usw.

IV. BESCHRIJVING ETAP 23

DEK

BINNENINRICHTING

- kajuit
- voorpiek en toilet

ZEILEN EN TUIGAGE

MOTOR

OPHAALBARE KIEL

IV. DESCRIPTION ETAP 23

DECK

INTERIOR ARRANGEMENT

- cabin
- forepeak and toilet

SAILS AND RIG

ENGINE

THE LIFTING KEEL

IV. BESCHREIBUNG ETAP 23

DECK

INNENAUSSTATTUNG

- Kajüte
- Vorschiff und Toilette

SEGELN UND RIG

MOTOR

DER AUFHOLBARE KIEL

IV. DESCRIPTION ETAP 23

PONT

AMMENAGEMENT INTERIEUR

- cabine
- Cabine avant et toilette

VOILES ET GREEMENTS

MOTEUR

LA QUILLE RETRACTABLE

p. 0:

p. 1:

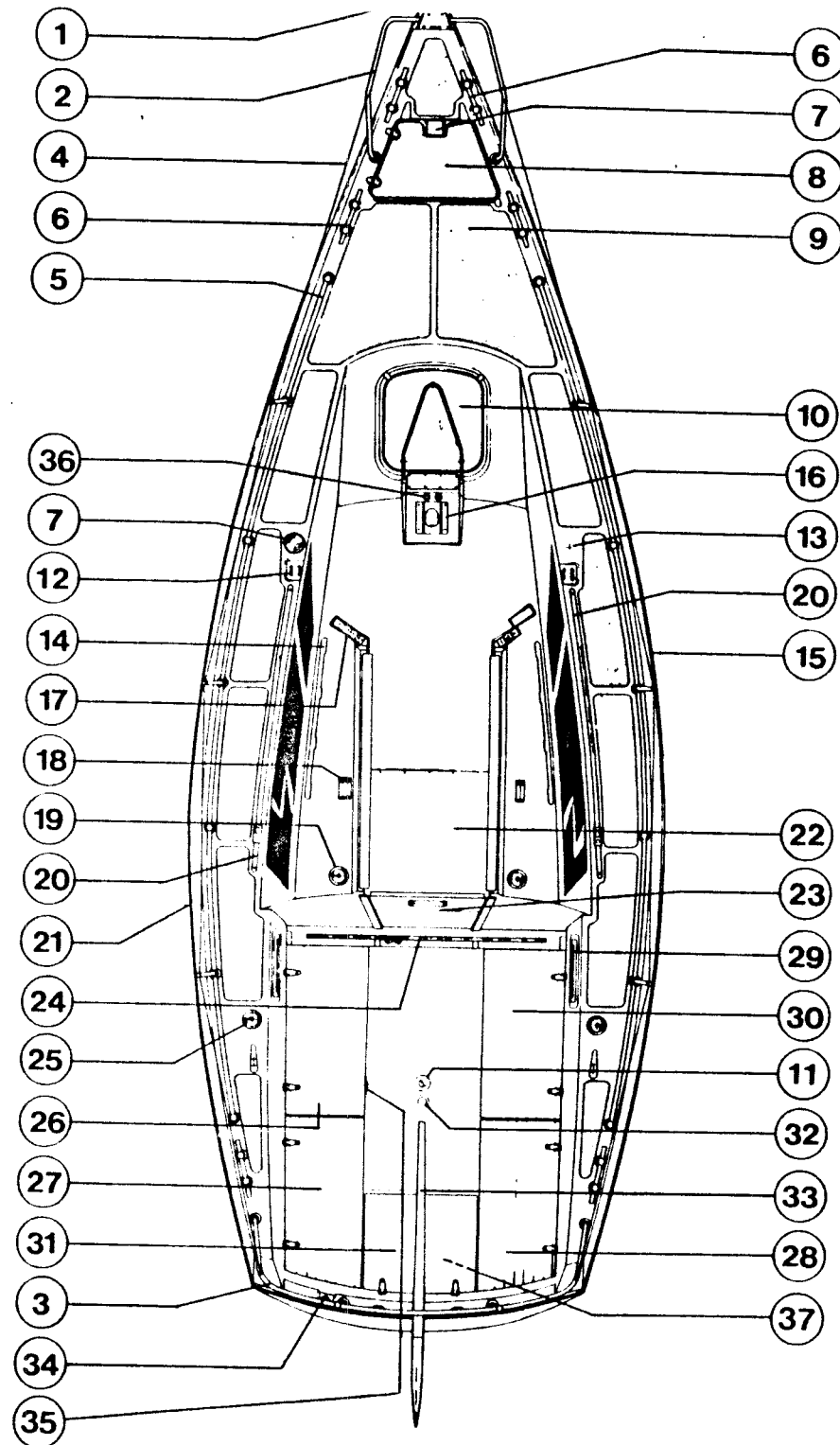
p. 1:

p. 1:

p. 2:

p. 2:

DEK
DECK
DECK
PONT



DEK

1. Neusstuk met dubbele ankerrol en voorstagputting
2. Preekstoel met veiligheidsdraad
3. Hekstoel
4. Zeereling, met plastic beschermd
5. Voetrail
6. Bolders (landvast-spring)
7. Dekventilatie
8. Ankerkoffer, zelflozend
9. Ingelegde antislip met noppen
10. Vluchtluik, getint plexiglas
11. Toevoer watertank
12. Puttingen
13. Sokkel voor schouw verwarming
14. Handgrepen, massief teak
15. Schuurlijst (in kunststof)
16. Mastvoet
17. Omkeerrollen
18. Valstoppers
19. Vallieren
20. Genuarails
21. Plaatsbevestigingsbeugel Waddenstutten
22. Schuifluik, plexi
23. Steekschotten met kajuitverluchting
24. Overlooprail met instellijn
25. Schootlieren (met klemkickers)
26. Teak kuipbanken
27. Kuipkoffer met brandstoftank
28. Kuipkoffer, zeilberging, batterij
29. Schootbakjes
30. Opklapbare kuipbank voor de steekschotten
31. Motorluik
32. Tafelpoot putting
33. Helmstock met trimdispositief
34. Vlaggestokpot tevens geschikt voor roeidol
35. Lenspomp
36. Aansluiting mastverlichting
37. Buitenboord motor in bun

DECK

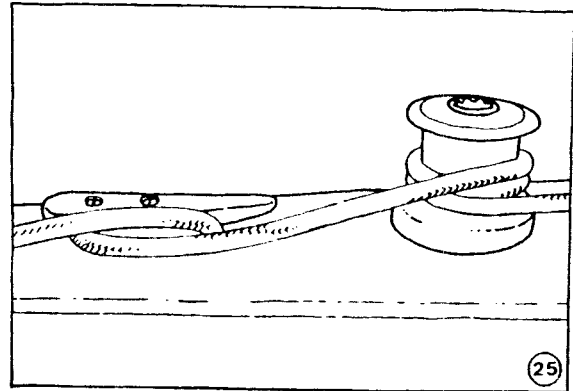
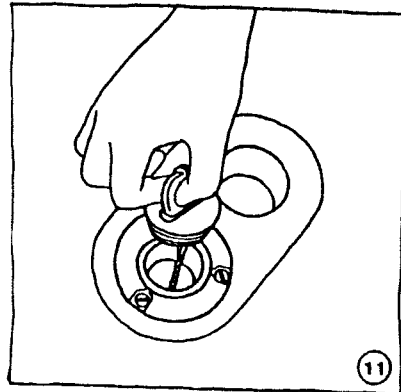
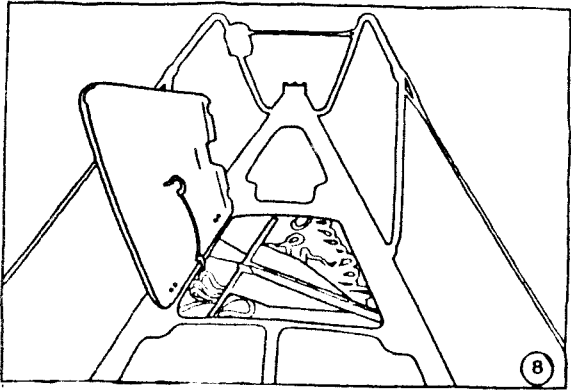
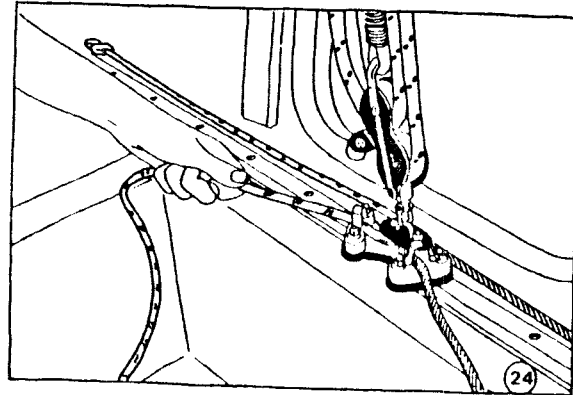
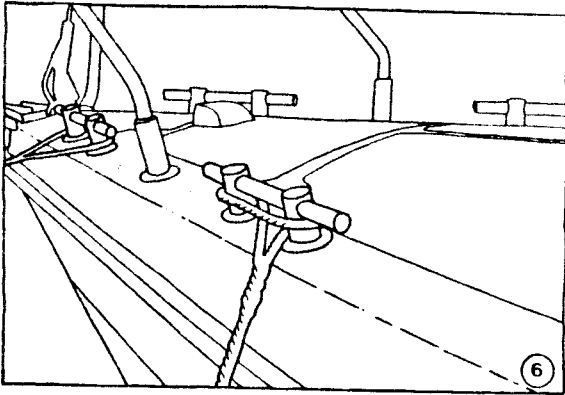
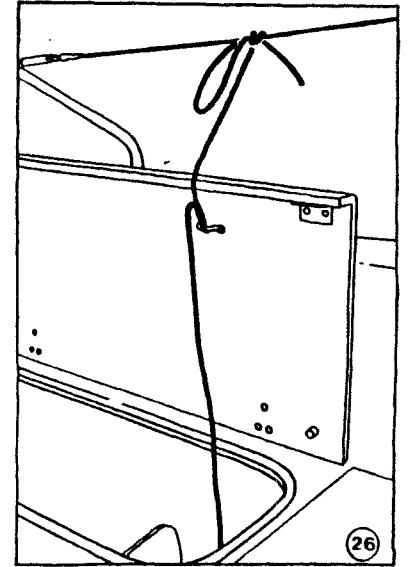
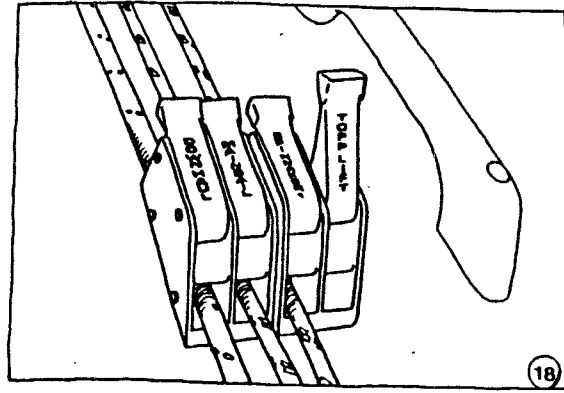
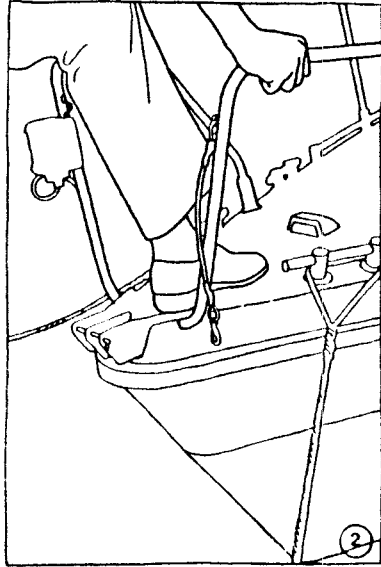
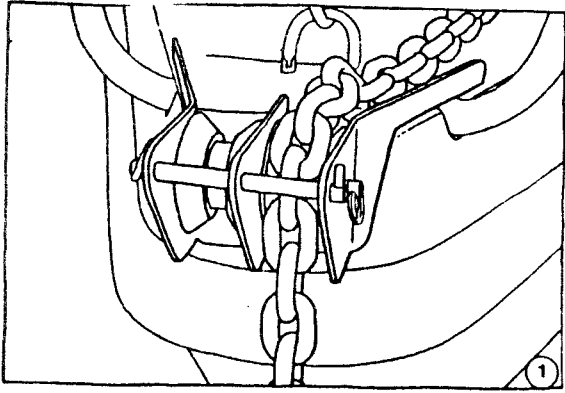
1. Stainless steel forestay fitting & anchor double rollerfitting
2. Pushpit with removable lifeline
3. Pulpit
4. Stanchions with lifelines, plastic covering
5. Toerail
6. Mooring bit (warps and spring)
7. Deck ventilation
8. Anchor locker, self draining
9. Non slip deck covering
10. Forehatch, smoked perspex top
11. Filler fitting watertank
12. Chainplates
13. Basement for chimney of heater
14. Grab rails, in massive teak
15. Beading all around
16. Maststep
17. Return blocks
18. Halyard stoppers
19. Halyard winches
20. Genoa tracks
21. Fitting for legs
22. Sliding hatch, perspex
23. Wooden washboards with cabin-ventilation
24. Traveller
25. Sheet winches (with "clam-cleat")
26. Cockpit benches, teak
27. Stowage locker with fuel tank
28. Sail stowage locker, battery
29. Cockpit lockers
30. Folding seat with washboards stowage
31. Engine hatch
32. Fitting for cockpit-table
33. Tiller
34. Ensign staff holder also suitable for rowlock
35. Bilge pump
36. Lighting plug for navigation lights
37. Built-in outboard

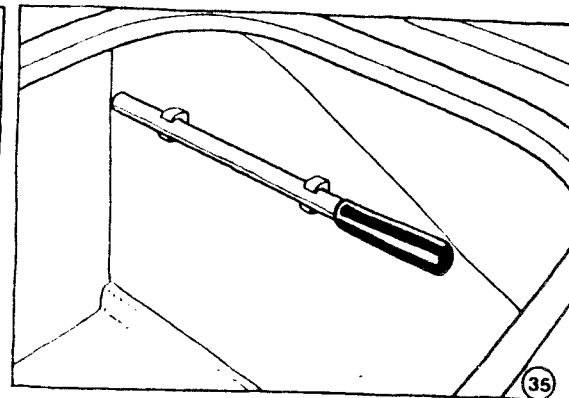
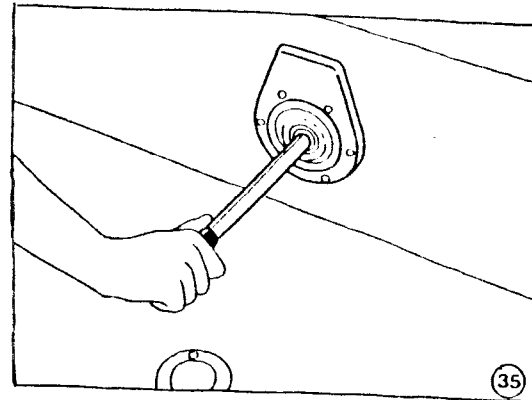
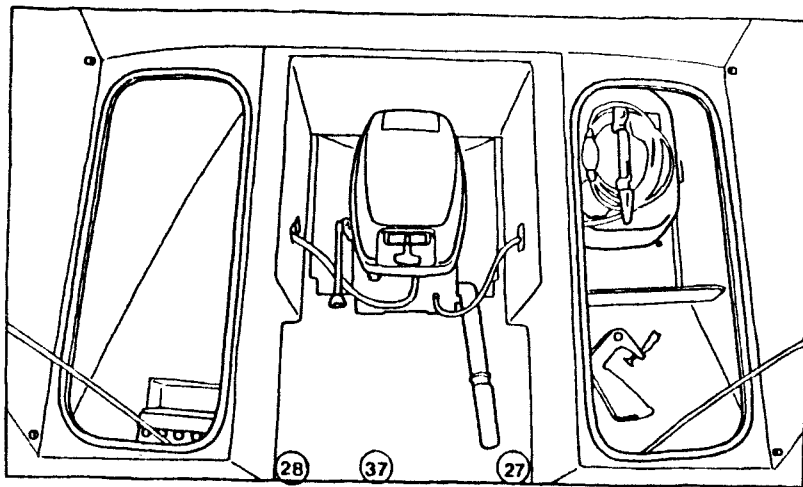
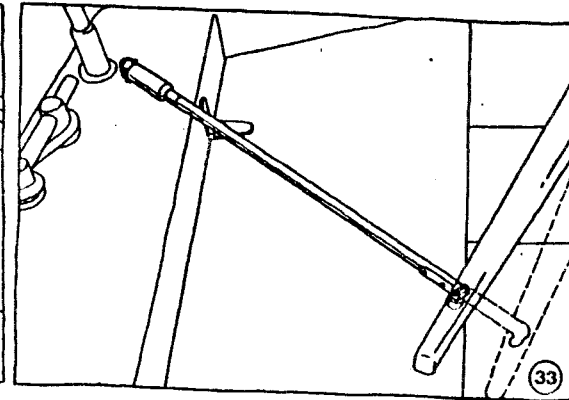
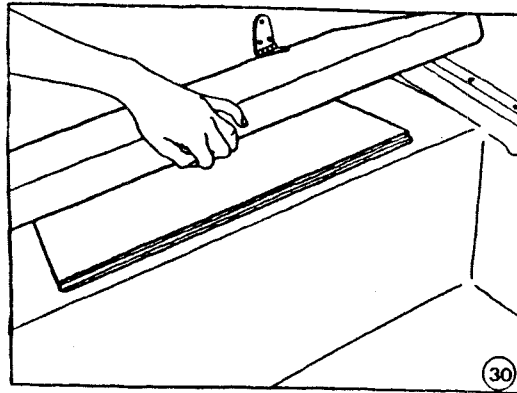
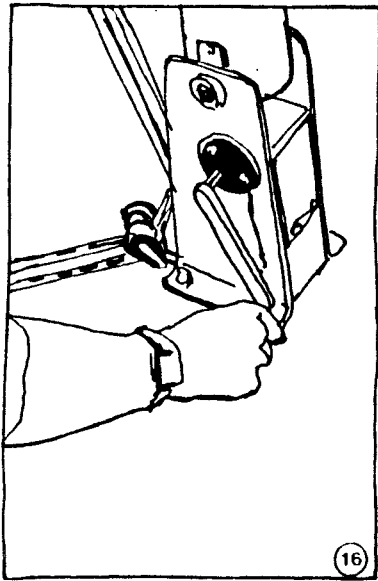
DECK

1. Bugstück, Vorstagpütting und Ankerrolle
2. Bugkorb mit Sicherungsleine
3. Heckkorb
4. Seereling
5. Fussleiste
6. Festmacherklampe
7. Deckventilation
8. Selbstsenzender Ankerkasten
9. Spezial Antirutschbelag mit Kork-Gummi Noppen eingelegt
10. Klappluke aus getöntem Plexiglas
11. Einfüllung und Wassertank
12. Püttingen
13. Sockel Schornstein Heizung
14. Handgriffe, massiv Teak
15. Scheuerleiste
16. Mastfuss
17. Umkehrrolle
18. Fallarretierung
19. Fallwischen
20. Genuaschiene mit verstellbaren Blöcken
21. Platzbefestigung für Wattstützen
22. Schiebeluk aus Plexiglas
23. Luken, mit Ventilation
24. Grosschottravellerschiene
25. Schotwischen
26. Teakholz Cockpitbänke
27. Backskiste mit Treibstoftank
28. Backskiste, Segelstauraum, Batterien
29. Schwalbennester
30. Hochklappbare Cockpitbank für die Lüken
31. Deckel des Motorraumes
32. Tischbein-halterung
33. Helmstock
34. Flaggenstockhalterung mit Möglichkeit für Ruderdolle
35. Bilgepump
36. Anschluss Mastbeleuchtung
37. Motor

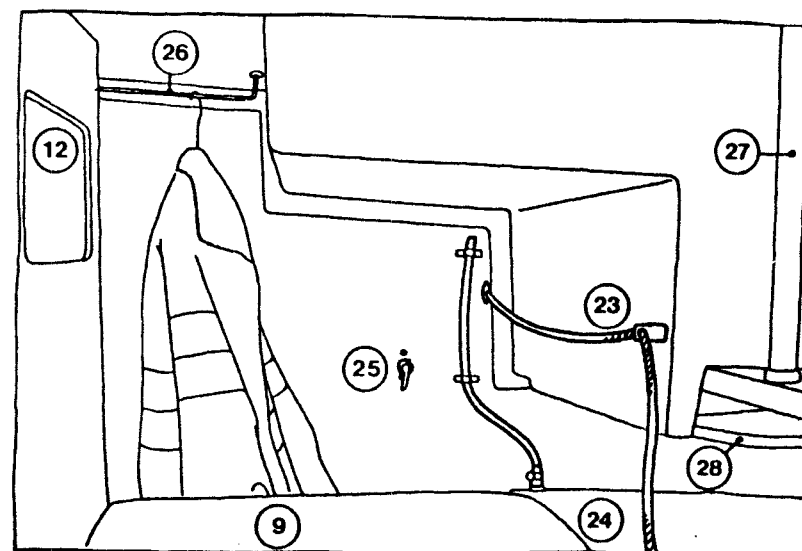
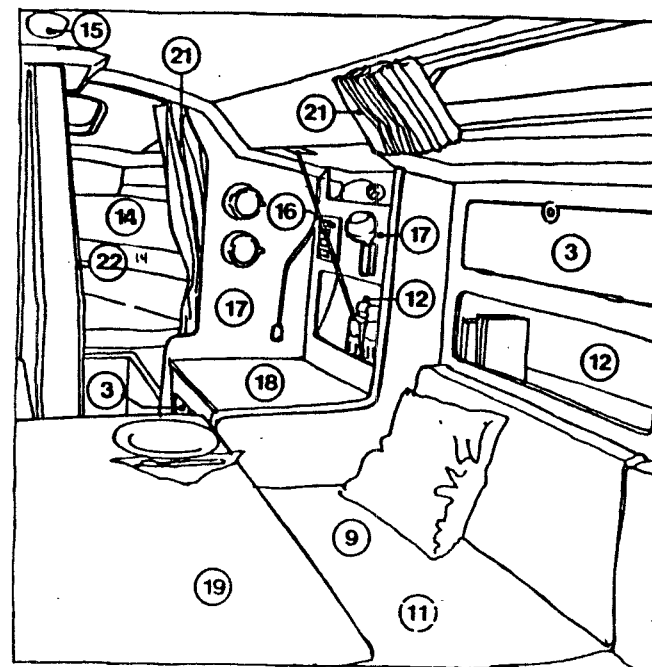
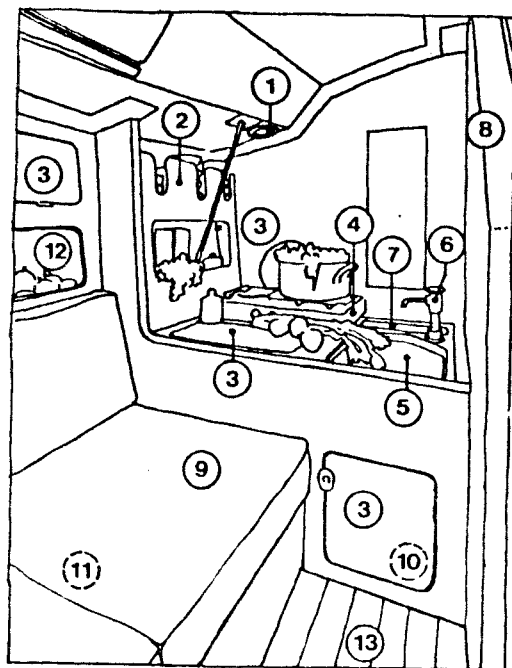
PONT

1. Pièce d'étrave, cadène d'étau & davier
2. Balcon avant, avec fil de sécurité
3. Balcon arrière
4. Filières doubles
5. Tube cale-pieds
6. Taquets d'amarrage
7. Ventilation de pont
8. Puits à mouillage autovideur
9. Pont anti-dérapant spécial en liège caoutchouté
10. Capot ouvrant, plexi teinté
11. Bouchon de remplissage du réservoir d'eau
12. Cadènes
13. Socle pour cheminée de chauffage
14. Poignées en teck massif
15. Robuste liston
16. Pied de mât
17. Poulies de renvoi
18. Arrêteurs de drisse
19. Winches de drisse
20. Rail d'écoute avec poulie réglable
21. Point de fixation des béquilles
22. Capot coulissant
23. Panneau de fermeture, ventilation
24. Bridge-deck avec rail d'écoute de grand voile
25. Winches d'écoute
26. Bancs en teck
27. Coffre de rangement avec réservoir à fuel
28. Coffre pour les voiles, batterie
29. Equipets
30. Banc ouvrant pour les panneaux de fermeture
31. Accès au moteur
32. Adaptation pour la table du cockpit
33. Barre
34. Logement pour mât de pavillon ou dame de nage.
35. Pompe de câle
36. Raccordement feux de route
38. Moteur





KAJUIT
CABIN
KAJÜTE
CABINE



BINNENINRICHTING : kajuit

1. Ventilating keukenblok
2. Komaliewant
3. Bergruimte
4. 2-pits kookstel
5. Gootsteen
6. Handpomp
7. Flessenbak
8. Kielkast
9. Matrassen, polyeter
10. Afsluitkraan gootsteen
11. Koelbox
12. Zwalwnest
13. Vlonders met bergruimte onder, marineteak
14. Afleesschaal diepgang
15. Lichtelement
16. Elektrisch schakelbord
17. Wand voor boordinstrumenten
18. Kaartenbak met behuizing voor brandstofvoorraad verwarming
19. Tafel
20. Gordijnen + raam
21. Gordijn voorpiek
22. Voorpiek + toilet
23. Vergrendeling kuipbergkoffers
24. Watertank 50 l + ontluchting
25. Batterijschakelaar
26. Hangruimte
27. Handgreep + toegangstrede
28. Berging tafelblad
29. Etap-kastslot

INTERIOR ARRANGEMENT : cabin

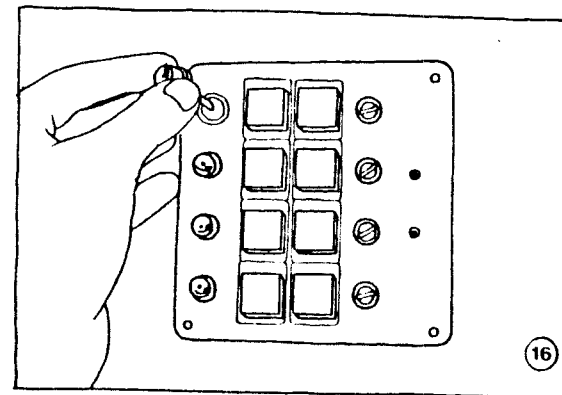
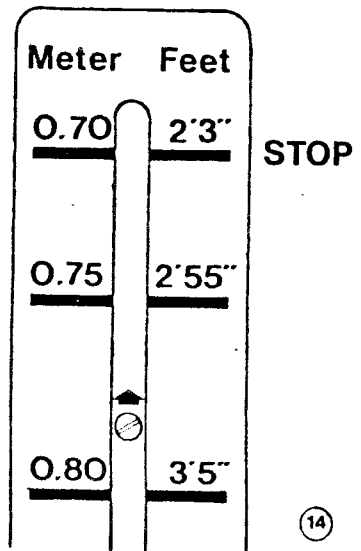
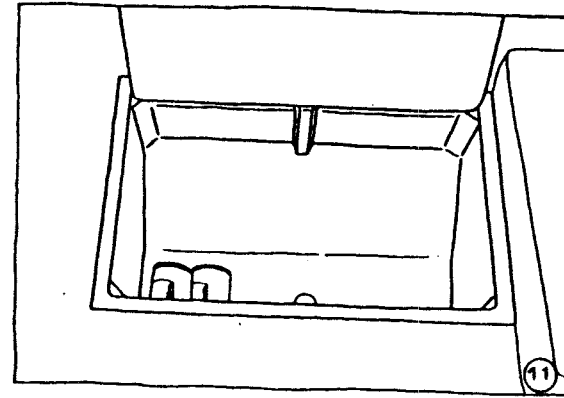
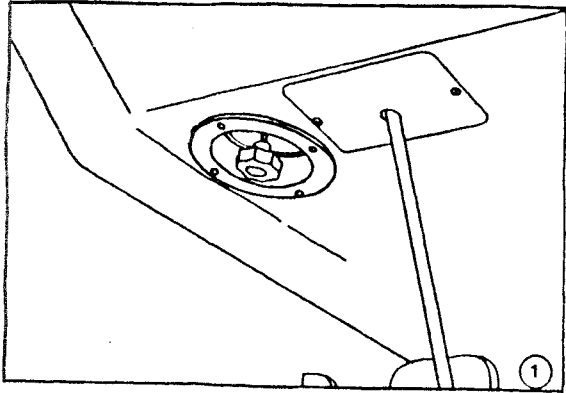
1. Ventilation galley
2. Storage
3. Stowage
4. Twinburner cooken
5. Sink
6. Handpump, double action
7. Bottles
8. Outerkeel casing
9. Mattresses polyeter 100 mm
10. Sink seacock
11. Coolbox
12. Open lockers
13. Floorplates, marine teak
14. Draft indicator (m. & ft)
15. Interior lights
16. Electricity switch panel
17. Space for optional instruments
18. Charts
In-built adaptation for heater fuel can
19. Table
20. Curtains + Window
21. Curtain in forepeak
22. Toilet in forepeak
23. Locking system for cockpitlockers
24. Watertank 50 l + breather fitting
25. Battery switch
26. Hanging locker
27. Handgrip at cabin entrance
28. Table casing
29. Typical Etap lock

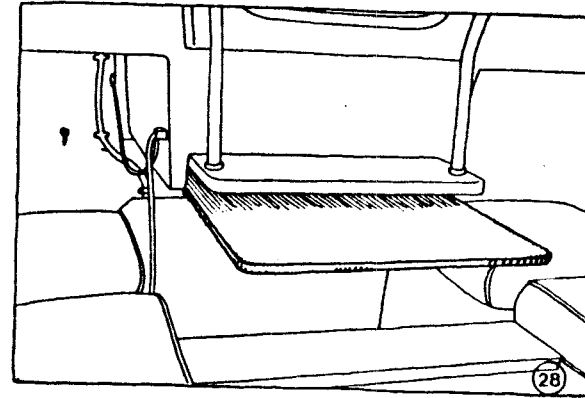
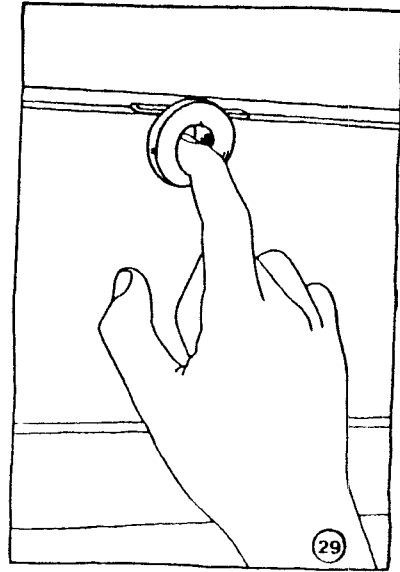
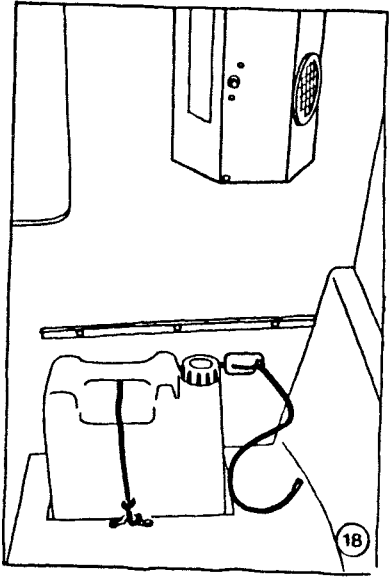
INNENAUSSTATTUNG : kajüte

1. Entlüftung der Pantry
2. Einräumung Teller
3. Stauraum
4. Kocher, 2-flammig
5. Spüle
6. Handpumpe, doppelwirkend
7. Flaschenstaufach
8. Kielkasten
9. Polyeter Matratzen
10. Absperrhahn Spüle
11. Stauraum, isoliert
12. Schwalbennester
13. Bodenbretter mit Stauraum unten
14. Tiefgangindikator
15. Innenbeleuchtung
16. Schalttafel für die Elektro-Anlage
17. Platz für zusätzliche Instrumente
18. Fester Kartentisch mit Fach für Brennstoffbehälter
19. Tisch
20. Gardinen und Fenster
21. Gardinen Vorschiff
22. Vorschiff und Toilette
23. Verriegelung Backkiste
24. Wassertank 50 L + Entlüftung
25. Batterieschalter
26. Hängeschränk
27. Handgriff + Kabinenezugang
28. Staufach Tisch
29. ETAP Sonderverschluss

AMMENAGEMENT INTERIEUR : Cabine

1. Ventilation bloc de cuisine
2. Rangement spécial pour assiettes
3. Rangement
4. Réchaud à 2 feux
5. Evier
6. Pompe à main, double fonctionnement
7. Rangement pour bouteilles
8. Habillage de puits de quille
9. Matelas en polyeter de 100 mm
10. Robinet d'arrêt évier
11. Rangement isolé
12. Rangement ouverts
13. Payolles, avec rangements en-dessous
14. Echelle de tirant d'eau
15. Eclairage intérieur
16. Tableau de commande électrique
17. Place prévue pour instruments supplémentaires
18. Table à carte fixe avec rangement pour réservoir de fuel
19. Table
20. Rideaux et fenêtre
21. Rideaux cabine avant
22. Cabine avant et toilette
23. Fermeture des coffres du cockpit
24. Réservoir d'eau. 50 L dégagement d'air
25. Interrupteur de batterie
26. Penderie
27. Poignée + Entrée de cabine
28. Emplacement Table
29. Serrure spéciale ETAP



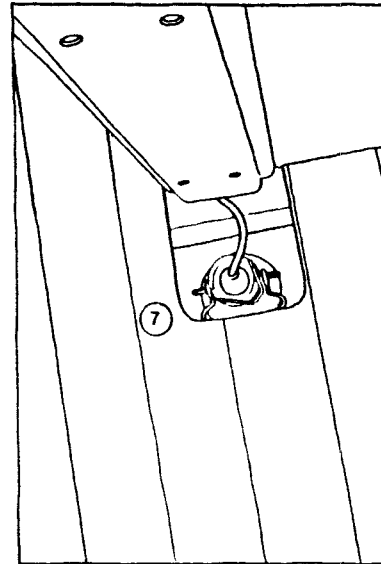
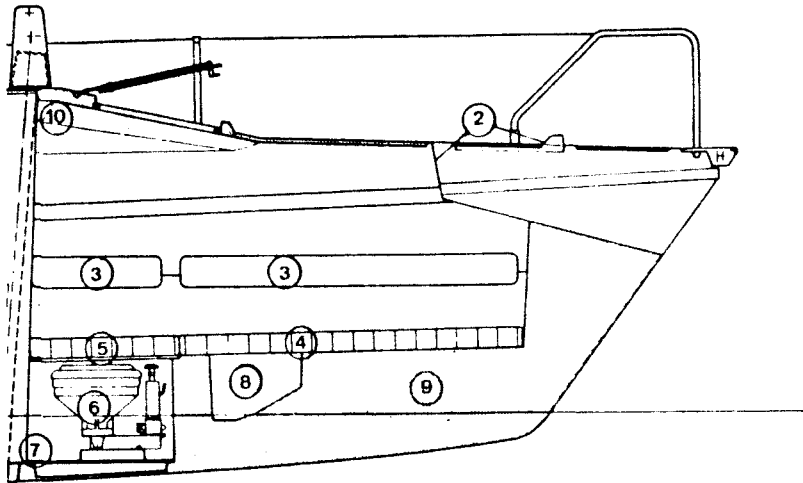


VOORPIEK

FOREPEAK

VORSCHIFF

CABINE AVANT



Voorpiek

1. Vluchtluik, getint plexiglas
2. Verluchting via ankerkoffer
3. Open bergruimte
4. Matrassen, polyeter 100 mm
5. Opklapbaar deel voor gebruik toilet
6. Pomptolet
7. Vlonders met uitsparing voor inbouw log
8. Bergruimte
9. Polyurethaanmassa
10. Lichtpunt

Vorschiff

1. Klapluke aus getöntem Plexiglas
2. Entlüftung durch Ankerkasten
3. Stauraum
4. Polyester Matratzen 100 mm
5. Aufklappbarer Teil für Gebrauch Toilette
6. Pump-WC
7. Bodenbretter, raum für Einbau log
8. Stauraum
9. Polyurethan Auftriebskörper
10. Leuchte

Forepeak

1. Forehatch , smoked perspex
2. Aeration through anchor locker
3. Stowage
4. Matresses
5. Removable top over toilet
6. Marine toilet
7. Floorplate with room provided for in-built log
8. Stowage
9. Flotation foam
10. Light

Cabine avant

1. Capot ouvrant, plexi teinté
2. Aération par puits à mouillage
3. Rangement ouvert
4. Matelas en polyeter de 100 mm
5. Pièce amovible pour utilisation toilette
6. WC-Marin
7. Payolles avec place prévue pour installer le loch
8. Rangement
9. Mousse Polyurethane
10. Lampe

Toilet : gebruik

Na gebruik langzaam pompen tot de pot geheel leeg is. Daarna de omstelhandel naar U toe halen en vervolgens goed pompen. De omstelhandel moet weer van U af geduwd worden, teneinde de toevoer van spoelwater af te sluiten. Gelieve geen papieren handdoeken, verbanden, stukken karton in de pot te werpen, omdat daardoor het closet verstopt kan geraken. De kranen terug sluiten na gebruik.

Toilet : usage

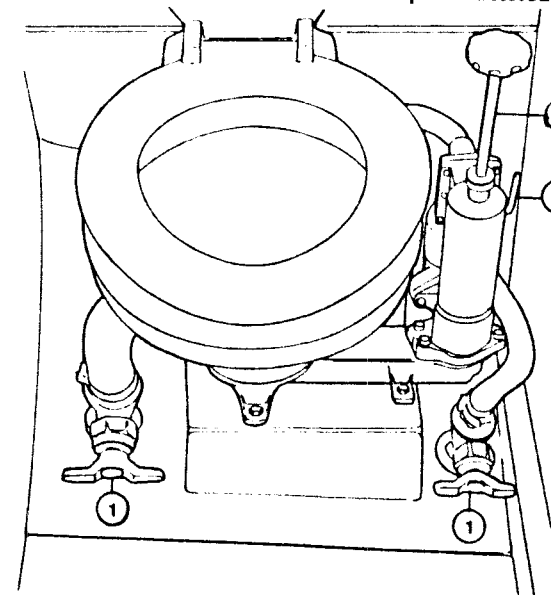
Pump slowly after use until the bowl is completely empty. Then move the change-lever backward and flush thoroughly with the pump. The lever must be shifted forward again to stop the flow of flush-water. No paper towels, rags or cardboard should be thrown into the bowl. Otherwise the valves might get blocked. Close sea-cocks after use.

Toilette : benutzung

Nach Benutzung langsam pumpen, bis die Schüssel vollständig leer ist. Dann den Umstellhebel nach hinten stellen und mit der Pumpe kräftig spülen. Der Umstellhebel muss wieder nach vorne gestellt werden, um den Spülwasserzufluss abzusperren. Bitte keine Papiertücher, Lappen, Kartons usw. in die Schüssel werfen, weil dadurch die Ventilkappen verstopfen können. Nach Benutzung die Absperrhähne schliessen.

Toilette : utilisation

Après utilisation pomper lentement jusqu'à vidange complète de la cuvette. Tirez ensuite vers vous le levier de renversement et rincez fortement en vous servant de la pompe. Poussez le levier de renversement pour arrêter l'adduction de l'eau de rinçage. Prière de ne pas jeter des serviettes de papier, chiffons, cartons, etc. dans la cuvette afin d'éviter une obstruction des clapets. Fermer les robinets d'arrêt après utilisation.



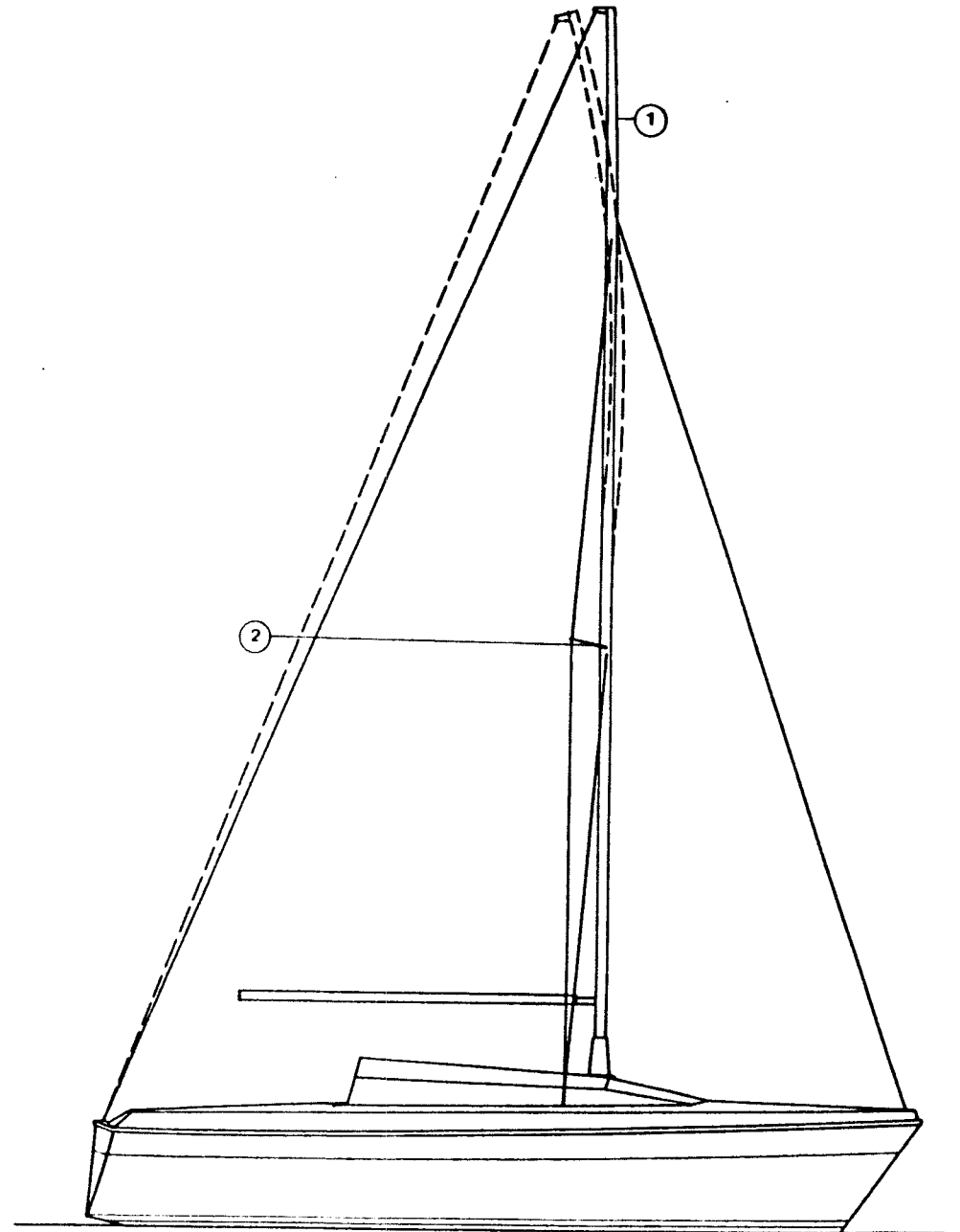
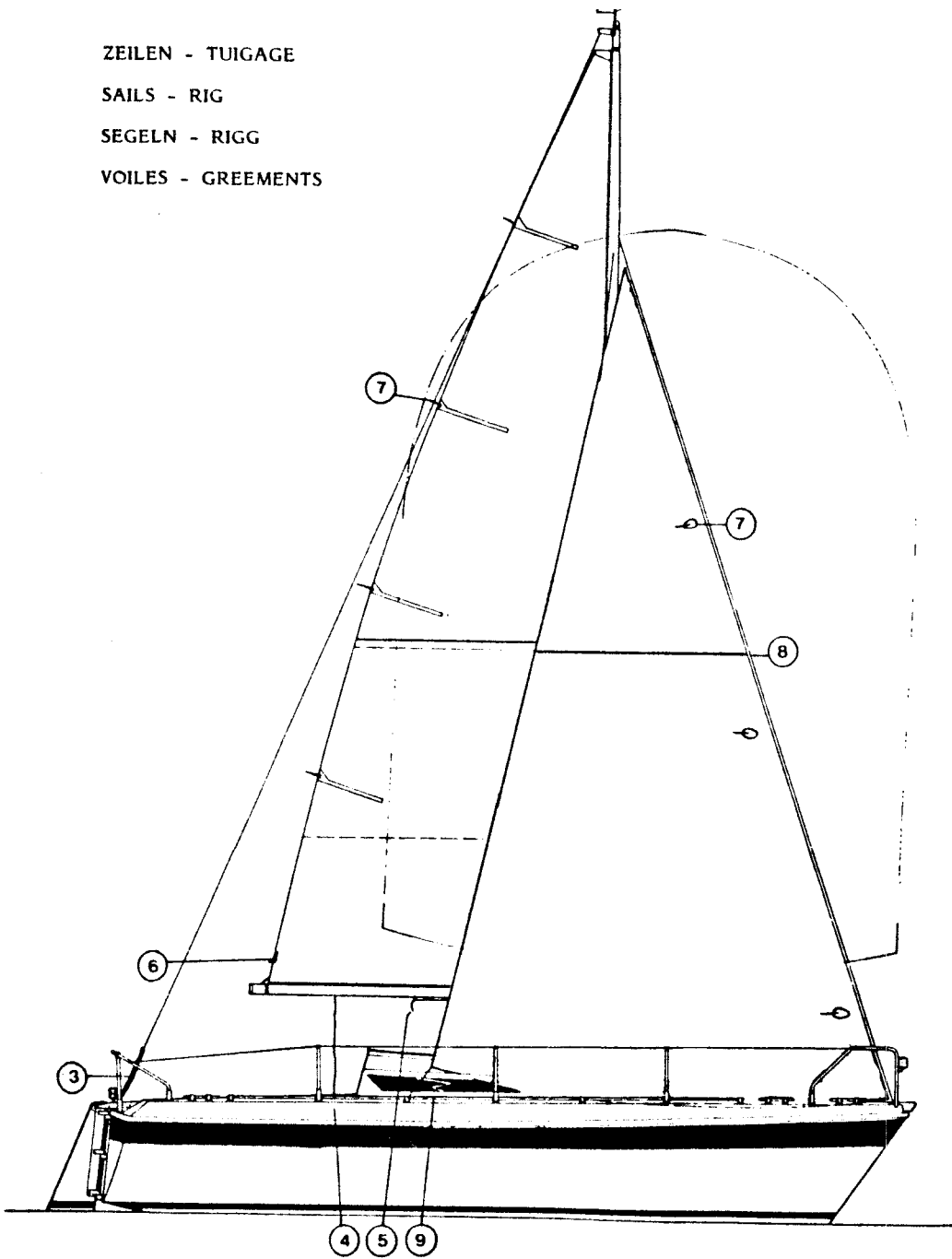
1. Afsluitkraan
2. Pomp
3. Omstelhandel

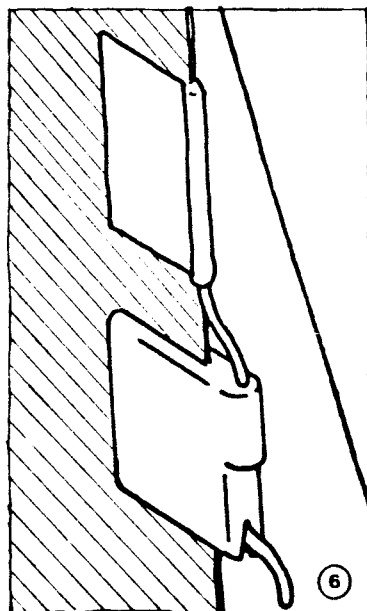
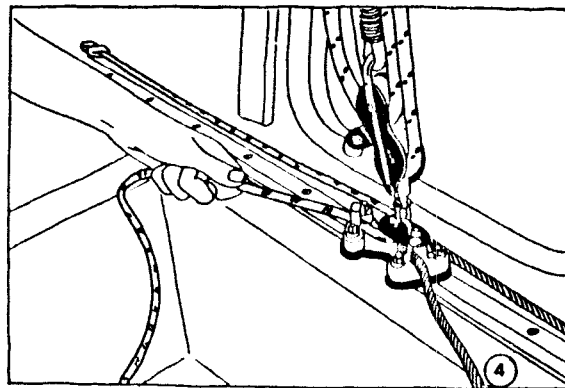
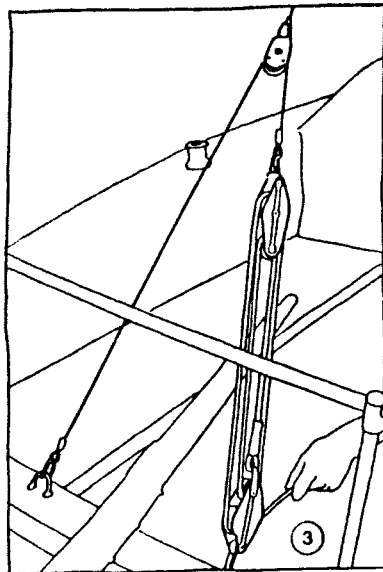
1. Seacock
2. Pump
3. Change-lever

1. Absperrhahn
2. Pumpe
3. Umstellhebel

1. Robinet d'arrêt
2. Pompe
3. Levier de renversement

ZEILEN - TUIGAGE
SAILS - RIG
SEGELN - RIGG
VOILES - GREEMENTS





"7/8 fractional rig" & trimm

1. Verjongde mast
2. Achterwaarts gerichte zalingen, geprofileerd
3. Hekstagspaninrichting
4. Overloopwagen
5. Uithaler grootzeil
6. Reguleerlijntjes
7. "tell-tails"
8. "camberlines"
9. Genuarail

1. Tapered masttop
2. Aft-raked spreader profiled
3. Backstay adjuster
4. Traveller
5. Outhaul mainsail
6. Trim-cords
7. Tell-tails
8. Camberlines
9. Genoaslide

P.S. "Masttrim p. 37

P.S. "Tuning your mast " p. 37

"7/8 fractional rig" & trimm

1. Verjüngter Mast
2. Rückwärts gerichtete Salinge, profiliert
3. Trimmbares Achterstag
4. Grossschotshlitte
5. Unterliekstrekker Grossegeel
6. Liekstrekker
7. "Tell-tails"
8. "Camberlines"
9. Genuaschiene

1. Tête de mât amaigri
2. Barres de flèches profiles
3. Pataras
4. Chariot d'écoute de grand' voile
5. Etargueur de la grand' voile
6. "Trim-cords"
7. "Tell-tails"
8. "Camberlines"
9. Rail de génoa

P.S. "Masttrim" S. 38

P.S. "Réglage de l'assiette" p. 38

Zeilplan

Sailplan

Segelplan

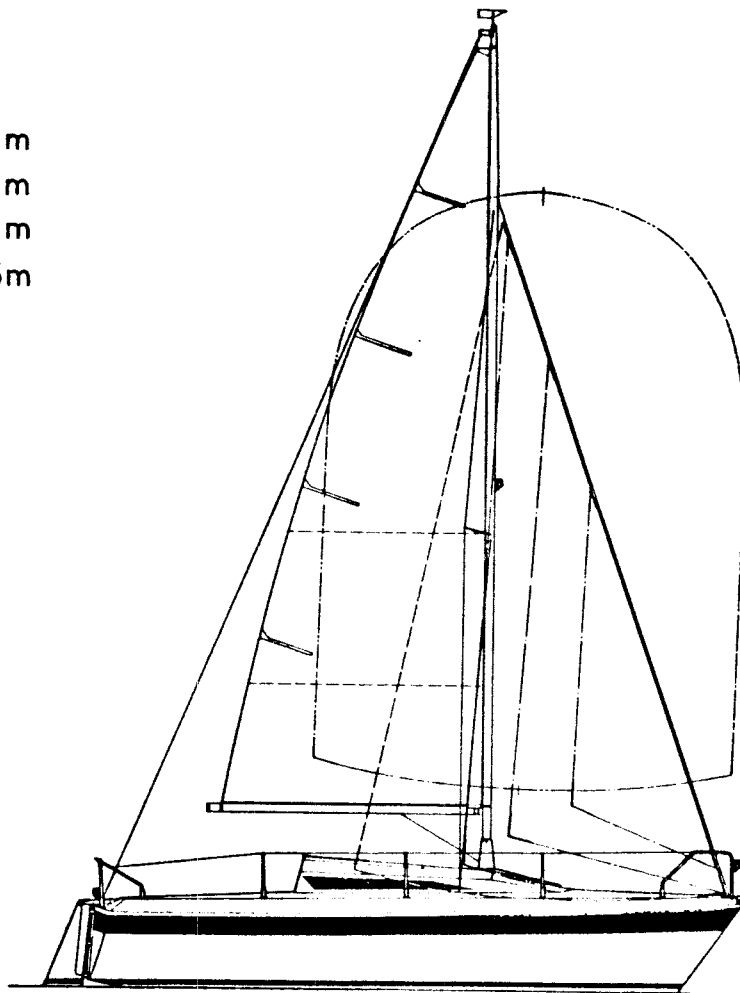
Plan de voileure

I=7,25 m

J=2,48 m

P=7,95 m

E=2,75 m



Lengte o.a.	Longueur h.t.	Length o.a.	Länge u A	7,36 m	24' 2"
Breedte o.a.	M.bau h.t.	Beam o.a.	Breite u A	2,49 m	8' 2"
Diepgang	Tirant d'eau	Draft	Tielgang	0,70-1,45 m	2' 3"-4' 9"
Gewicht	Poids	Weight	Gewicht	1 500 kg	3320 lbs
Ballast	Lest	Ballast	Ballast	470 kg	1 035 lbs
Waterlijn	Flottason	Waterline	Wasserlinie	5,80 m	19'
Grootzeil	Grand'voile	Mainsail	Gross	13,33 m ²	143 sq.ft
Genua I	Génois I	Genoa I	Genua I	13,55 m ²	146 sq.ft
Solent fok	Foc Solent	Solent Jib	Solent Fock	9,10 m ²	98 sq.ft
Fok, gereefd	Foc, arisé	Jib, reeved	Fock, gerefft	5,75 m ²	62 sq.ft
Stormfok	Tourmentin	Stormjib	Sturmflock	2,60 m ²	28 sq.ft
Spinnaker	Spinnaker	Spinnaker	Spinnaker	29,2 m ²	314 sq.ft
Halfwinder	Halfwinder	Halfwinder	Halfwinder	27 m ²	290 sq.ft
Masthoogte	Tirant d'air	Mastheight	Masthöhe	10,40 m	34' 1"

MOTOR ETAP 23

De buitenboordmotor, geplaatst in de typische ETAP-bun combineert de voordelen van een "buitenboord" met die van een "binnenboord".

- de motor wordt speciaal voor ETAP gebouwd en voorzien van elektrische starter en generator.
- ETAP ontwikkelde een bijzondere motorophanging die tegelijk als hydrodynamische afdichting van het bungat dient.
- de uitlaatgassen worden naar de spiegel afgeleid.

BUILT-IN OUTBOARD

The outboard engine as integrated in the typical ETAP well combines the advantages of an "outboard" with those of an "inboard".

- the engine is especially built for ETAP and is equipped with an electrical starter and generator.
- ETAP developed a membrane which carries the engine and offers a hydrodynamical plug for the well
- Exhaust gasses are directly led to the transom.

MOTOR ETAP 23

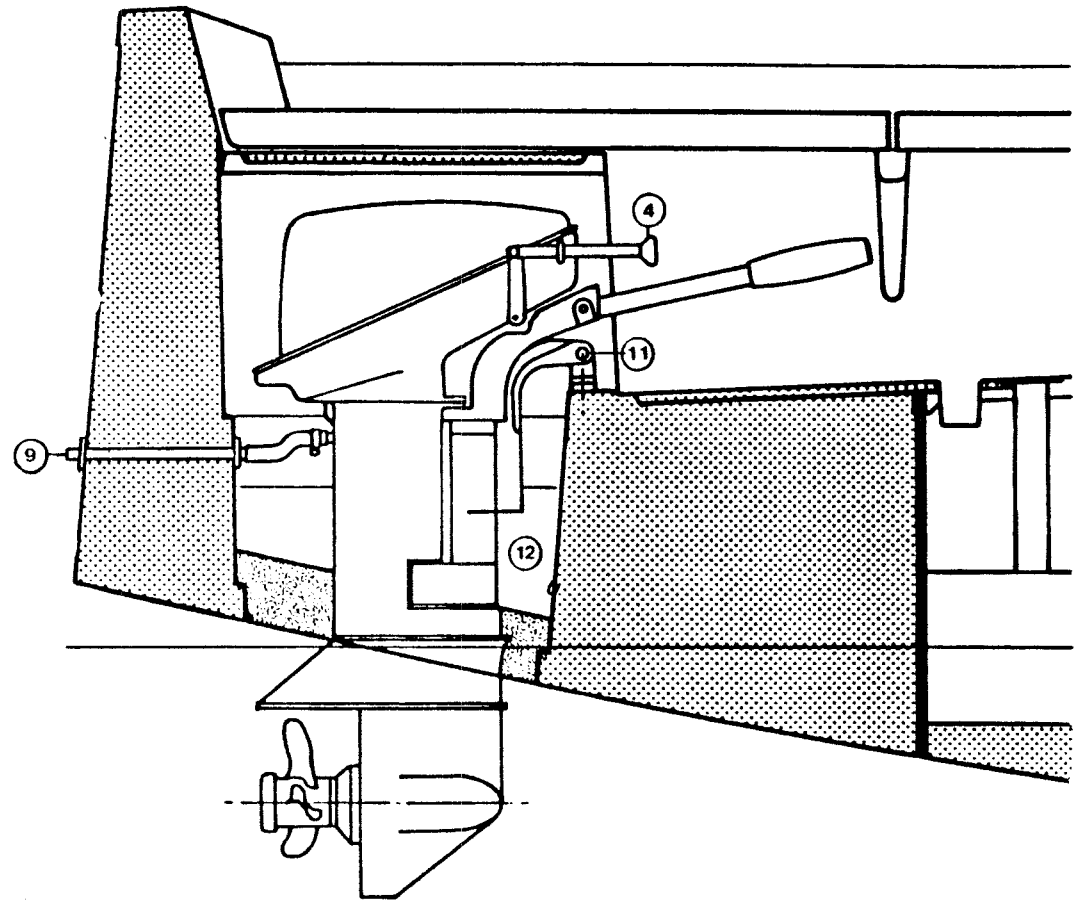
Der Aussenbord-Motor, montiert in einem typischen ETAP-Schacht kombiniert die Vorteile des Aussenbord-Motors mit denen des Innenbord-Motors.

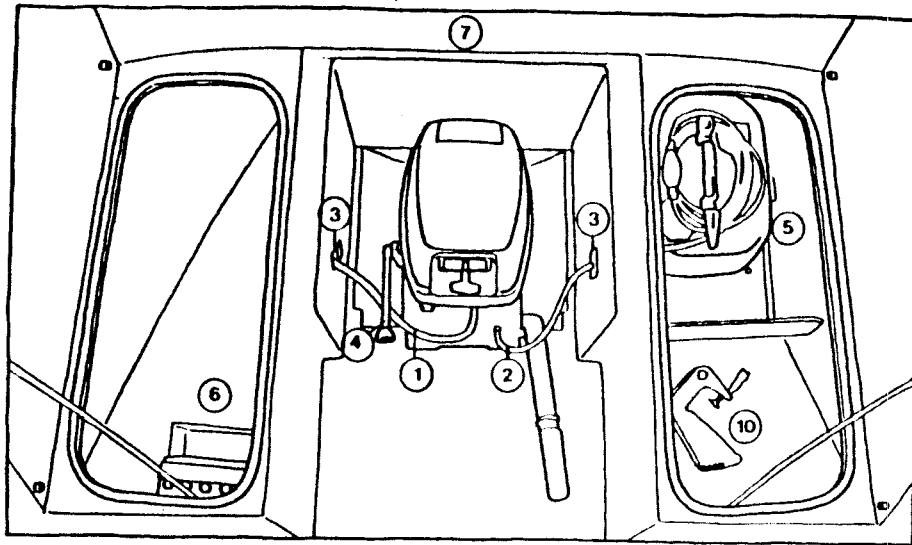
- Dieser Motor wird spezial für ETAP gebaut und mit elektrischem Starter und Generator ausgerüstet.
- ETAP entwickelte für diesen Motor eine Sondermontage; die gleicherzeit als hydro-dynamische Abdichtung der Schachtöffnung verwendet wird.
- die Auspuffgasse werden zum Heck abgeführt.

MOTEUR DE L'ETAP 23 : "OUTBOARD, IN-BUILT"

Nous avons essayé de combiner les avantages d'un "outboard" avec ceux d'un "inboard".

- le moteur est spécialement construit pour ETAP et équipé d'un starter et générateur électrique.
- ETAP a développé une suspension spécifique qui sert en même temps de fermeture hydrodynamique du puits.
- les gas sortants sont détournés.





Motor

1. Aansluitkabel elektriciteit
2. Darm benzinetoevoer
3. Doorvoerklepjes kabels
4. Verlengstuk schakelhandle
5. Benzinetank 12 l, geborgd
6. Batterij, 12 Volt
7. Motordeksel
8. Gummi bunstop
9. Uitlaatsysteem
10. Motorophangbeugel
11. Motorbevestigingsbeugels ETAP
12. Bungat

Engine

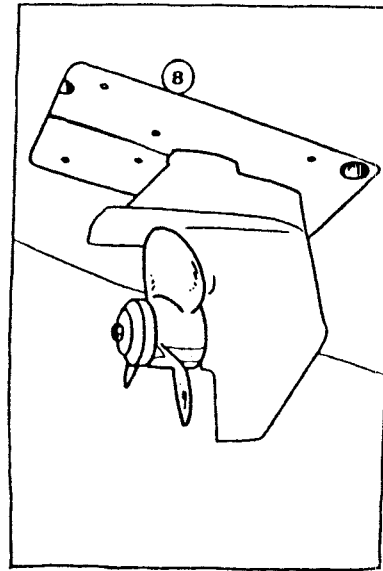
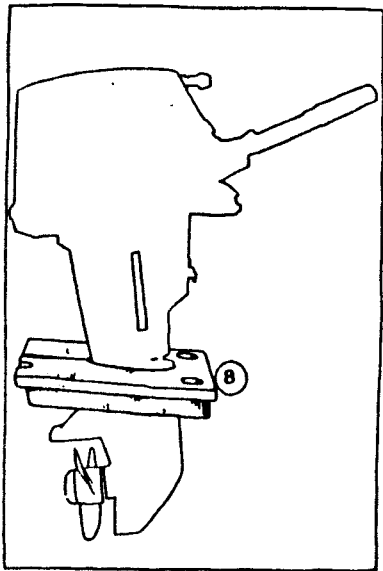
1. Electricity cable
2. Fuel hose
3. Aluminium covers
4. Gear extension
5. Fuel tank 12 l, fixed
6. Battery, 12 Volt
7. Cover
8. Motor well membrane
9. Exhaust outlet
10. Engine bracket
11. Etap-brackets
12. Well

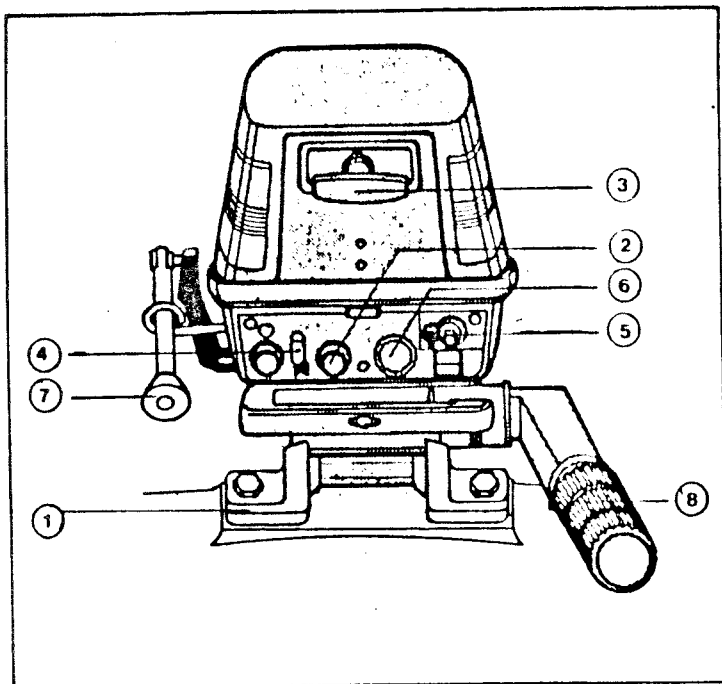
Motor

1. Elektrisches Anlasserkabel
2. Brennstoffzufuhrleitung
3. Kabeldurchführungen
4. Schaltstange - Verlängerung
5. Montiertes Brennstofftank
6. Batterien, 12 Volt
7. Motordeckel
8. Gummi Abdichtung Motorschacht
9. Auspuff - Anlage
10. Motoraufhängung
11. ETAP-Motorlagerung
12. Motorschacht

Moteur

1. Cable du démarreur
2. Tuyau de combustible
3. Passages des câbles
4. Dispositif tige d'inversion
5. Réservoir de combustible, côté
6. Batterie, 12 Volt
7. Capot de moteur
8. Bouchon du puits du moteur
9. Echappement
10. Etrier de suspension
11. Points de fixation pour le moteur
12. Puits





Motor

1. Motorbevestigingsbeugels ETAP
2. Elektrische start
3. Handstart
4. Choke
5. Aansluiting benzinetoevoerslang
6. Aansluiting elektriciteit
7. Verlengstuk schakelhandle
8. Gashandle

Lees aandachtig het instructieboekje van de motor !

Motor

1. Etap-Motorlagerung
2. Elektrischer Start
3. Handstarter
4. Choke
5. Brennstoff-Kupplung
6. Elektrizität-Anschluss
7. Schaltstange-Verlängerung
8. Gashebel

Das Instruktionsheft des Motors genau durchlesen !

Engine

1. Etap-brackets
2. Electrical start
3. Handstart
4. Choke
5. Attachment fuel hose
6. Attachment electricity cable
7. Extension gear
8. Gashandle

Read with attention your manual !

Moteur

1. Points de fixation pour le moteur
2. Démarreur électrique
3. Lanceur
4. Choke
5. Point d'attache tuyau de combustible
6. Point d'attache cable du démarreur
7. Dispositif tige d'inversion
8. Manette à gaz

Lisez attentivement le manuel d'instruction du moteur !

DE OPHAALBARE KIEL : te water
 THE LIFTING KIEL : in the water
 DER AUFHOLBARE KIEL : zu wasser
 LA QUILLE RETRACTABLE : à l'eau

1. De ETAP 23 is zelfoprichtend door zijn laag zwaartepunt.

The ETAP 23 is fully self-uprighting thanks to her low centre of gravity.

Die ETAP 23 ist durch den tiefen schwerpunkt selbstaufrichtend.

L'ETAP 23 est inchavirable grâce au point de gravité très bas.

2. In alle omstandigheden blijft de ETAP 23 onkenterbaar; met opgehaalde kiel, "met de buik vol water", volgelopen én met opgehaalde kiel.

The ETAP keeps her self-righting capacities under whatever condition; with her keel raised, flooded, flooded with her keel raised.

Die ETAP 23 bleibt in jeder Lage selbst-aufrichtend : mit aufgehohem Kiel, mit "den Bauch voll Wasser", geflutet mit aufgehohem Kiel.

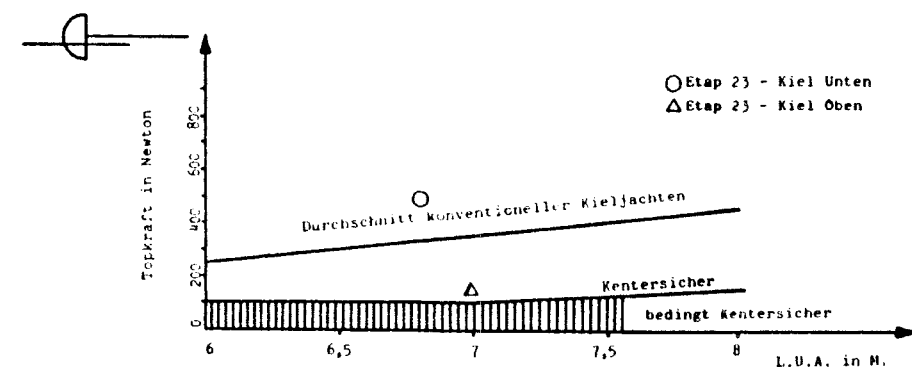
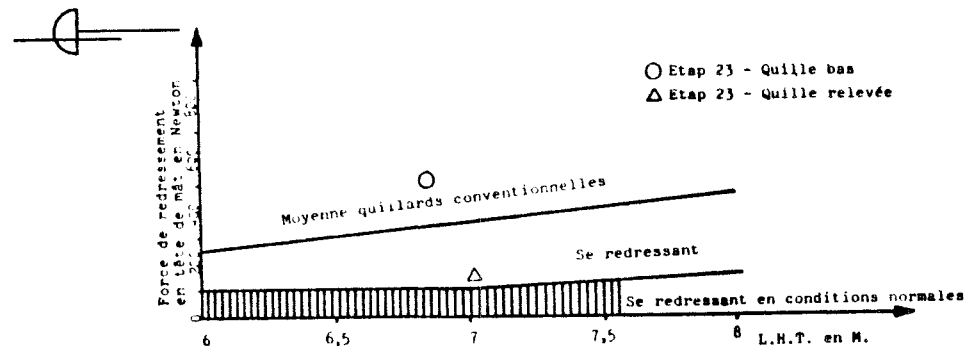
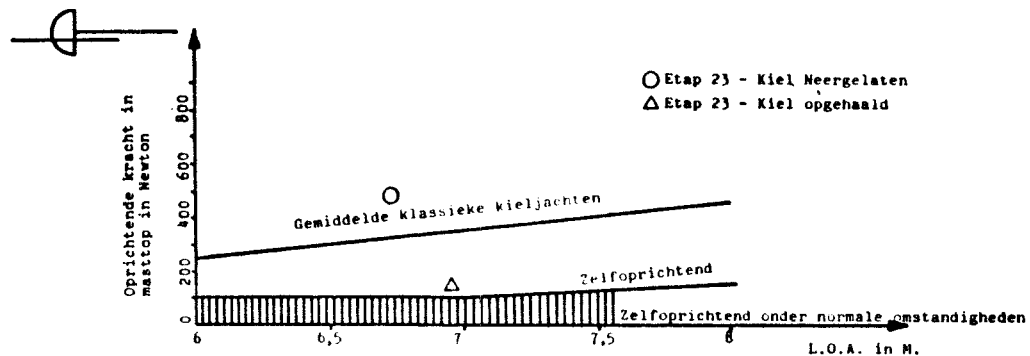
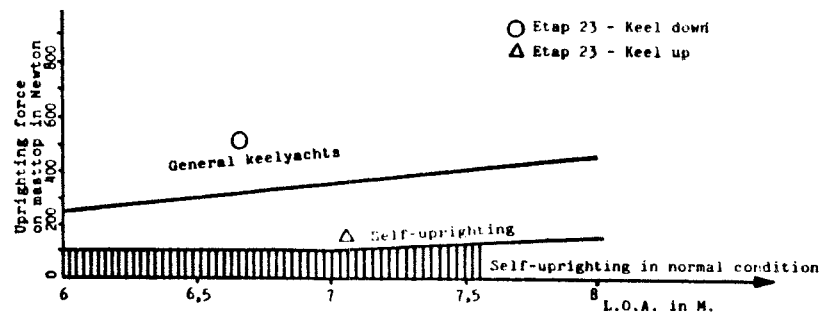
L'ETAP 23 reste inchavirable dans n'importe quelle position, avec quille relevée ou/et rempli d'eau.

3. Bij ophalen verandert de afstand tussen kiel en roer niet; de trim blijft optimaal behouden.

While lifting the keel, the distance between rudder and keel never changes; she always keeps an optimal trim.

Beim Aufholen bleibt der Abstand zwischen Ruder und Kiel unverändert, hierdurch bleibt das Schiff leicht steuerbar.

Pendant le relevage la distance entre safran et quille ne change pas; votre bateau garde sa douceur à la barre.



DE OPHAALBARE KIEL : te land
THE LIFTING KEEL : on the shore
DER AUFHOLBARE KIEL : zu Land
LA QUILLE RETRACTABLE : à terre

Op het wad rust de boot op de kiel

When drying out the boat sits on her keel

Beim Trockenfallen steht das Boot auf dem Kiel

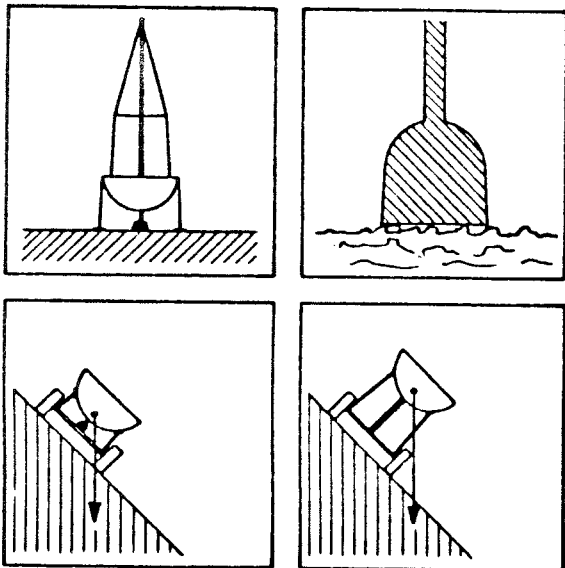
Pendant le béquillage le bateau repose sur sa quille

De bulbkiel verzekert U een extra laag zwaartepunt op de trailer

The bulbkeel provides an optimal low centre of gravity on the trailer.

Durch den Bulbkiel erhalten Sie beim trailern einen niedrigen Schwerpunkt.

Aussi sur la remorque la quille donne une pointe de gravité très bas.



V. HOE UW ETAP 23 BEDIENEN? V. HOW TO US YOUR ETAP 23 ?

DE ARCHITECT AAN HET WOORD THE YACHTDESIGNER ON THE ETAP 23 PERFORMANCE DESIGN

TEWATERLATING HOW TO LAUNCH

OP- EN AFTUIGEN VAN HET SCHIP RIGGING

- MAST EN GIEK - MAST AND BOOM
- MASTTRIM - MASTTRIM
- LOPEND WANT - RUNNING
- MONTAGE ROER EN HELMSTOK - HOW TO ASSEMBLE RUDDER AND HELM
- MONTAGE SCEPTERS EN RELING - HOW TO POSITION LIFELINE AND AND STANCHIONS
- PLAATSEN VAN 2-PITS GASVUUR - POSITIONING OF THE FIXED GAS-COOKER

KIEL EN ROER OPHALEN HOW TO LIFT KEEL AND RUDDER

HET ZEILEN TO SAIL

- AANSLAAN GROOTZEIL EN FOK - ATTACHING MAINSAIL AND FORESAIL
- REVEN VANUIT DE KUIP - TAKING A REEF FROM THE COCKPIT

Montage en gebruik 1° rif How to use 1st reef fixing reeflines

Montage en gebruik 2° rif How to use 2nd reef fixing reeflines

- SPINNAKERZEILEN - HOW TO SAIL THE SPINNAKER
- ZEILEN MET OPGEHAALDE KIEL - SAILING WITH A LIFTED KEEL

DROOGVALLEN OP HET WATER DRYING ON LEGS

V. BEDIENUNG IHRER ETAP 23 V. COMMENT UTILISER VOTRE ETAP 23

DAS WORT DES YACHTARCHITECTEN L'ARCHITECTE A LA PAROLE

ZUWASSERLASSUNG MISE A L'EAU p. 28

AUFRIGGEN GREEMENT p. 30

- MAST UND BAUM - MAT ET BOME p. 31
- MASTTRIMM - REGLAGE DE L'ASSIETTE p. 37
- LAUFENDES GUT - GREEMENT COURANT p. 41
- MONTIEREN VON RUDER UND RUDERPINNE - MONTAGE DE SAFRAN ET DE LA BARRE p. 42
- MONTIEREN DER RELING UND RELINGSTÜTZEN - MONTAGE DES CHANDELIERS ET FILIERE p. 43
- AUFSTELLEN DES ZWEI-FLAMMIGEN GASKOCHERS - FIXATION DU RECHAUD A GAS p. 44

BEDIENUNG DES HUBKIELS UND RUDERS LEVER LA QUILLE ET LE SAFRAN p. 45

SEGELN

- FESTMACHEN GROSSEGEL UND FOCK - ATTACHER GRAND'VOILE ET FOC p. 46
- REFFEN VOM COCKPIT AUS - PRISE DE RIS A PARTIR DU COCKPIT p. 47

1° Reff: Montage und Gebrauch

2° Reff: Montage und Gebrauch

- SPINNAKER SEGELN - 1er Ris : montage et fonctionnement p. 48
- SEGELN MIT HOCHGEHOLTEM KIEL - 2ième Ris : montage et fonctionnement p. 50
- SOUS SPI - SOUS SPI p. 51
- NAVIGUER AVEC LA QUILLE RELEVÉE - NAVIGUER AVEC LA QUILLE RELEVÉE p. 52

TROCKENFALLEN AUF DAS WATT BEQUILLAGE p. 53

DE ARCHITECT AAN HET WOORD.

Uit het verzoek van ETAP YACHTING om een modern snel toerzeiljacht te ontwerpen is de ETAP 23 ontstaan.

De ETAP 23 is in volgelopen toestand onzinkbaar en zelfoprichtend. Ze is tevens trailerbaar. Daarenboven is het zeil- en wooncomfort in ruime mate aanwezig.

Kenmerkend voor de ETAP 23 zijn de 7/8 tuigage en de grote waterlijnlengthe.

De grote waterlijnlengthe verzekert hoge snelheden, op ruime en voor-de-windse koersen.

De gekozen rompvorm, in combinatie met de bulbkiel en het aan de spiegel gehangen roer, geeft het schip goede aan-de-windse eigenschappen.

Deze, zowel bij toer- als wedstrijdjachten toegepaste rompvorm - een vrij vlak achterschip en U-vormige voerspanten - geeft aangename bewegingen in zegang.

De ongecompliceerde 7/8 tuigage biedt hiertoe alle mogelijkheden.

Bij toenemende windkracht is van belang dat eerst het grootzeil vlakker getrimd wordt, d.m.v. val, schoot, uithaler en hekstag, daarna dienen de voorzeilen vlakker getrimd te worden met val en schoot.

Indien de roeruitslag meer dan 4° à 5° bedraagt, en/of de aanbevolen hellingshoek wordt overschreden, dient eerst het voorzeil gewisseld te worden alvorens het grootzeil te reven.

Wanneer de roeruitslag en/of de hellingshoek te groot wordt ten gevolge van windvlagen, dient dat opgevangen te worden met de overloopwagen alvorens de grootschoot op te vieren.

Het noteren van zeilstanden en zeilvoering bij diverse weersomstandigheden, draagt er toe bij het gedrag van uw schip beter te beoordelen.

Veel genoegen en een behouden vaart met uw ETAP 23.

Jac. De Ridder
Yacht designer
Vollenhove, 24.02.83

THE YACHTDESIGNER OF THE ETAP 23 PERFORMANCE YACHT.

On the request of ETAP YACHTING to design a modern and fast sailing cruiser, the ETAP 23 was born.

The ETAP 23 is UNSINKABLE and even in a flooded state she still possess sufficient stability to remain self-righting. She is still trailerable. The sailing and living comfort of the boat is a major feature of her design.

Another particular feature of the ETAP 23 is her 7/8 th rig, and her long waterline length.

This long waterline length guarantees her good performance on the down-wind and broad reach tacks.

The hull shape in combination with the bulbkeel and the transom hung rudder will provide a good windward sailing performance.

This hull shape applicable to both cruising and racing yachts today - relatively flat stern and a U-shaped bow - provides a smooth sailing even in a relatively rough seaway.

The sailing comfort is maintained by controlling the angle of heel to 30° in calm waters and 25° in rougher conditions.

The uncomplicated 7/8th rig will give you maximum possibilities in this respect.

With an increasing wind force it is important to trim your mainsail as flat as possible with the aid of, the halyard, sheet, outhaul and backstay, after which also the jib is trimmed flat.

When the angle of the rudder becomes more than 4° to 5° and the angle of heel becomes excessive it is advisable to reef first on the front sail before reefing in the mainsail.

When an excessive rudder pressure or angle of heel is caused by sudden wind gusts it is advisable first to control them by using the mainsheet horse before easing out the mainsheet.

In order to get to know your boat better it certainly will help to note the different sail positions in the different wind conditions.

May I wish you lots of safe sailing pleasure with your new ETAP 23.

Jac. De Ridder
Yacht designer
Vollenhove, 24.02.83

DAS WORT DES YACHTARCHITEKTEN

Der Auftrag, den ich von der Werft ETAP YACHTING erhielt, lautete : eine moderne und schnelle Fahrtsegelyacht zu entwerfen. So entstand die ETAP 23.

Die ETAP 23 ist in geflutetem Zustand unsinkbar und selbstaufrichtend. Sie ist auch trailerbar. Darüber hinaus ist der Segel- und Wohnkomfort in reichlichem Masse anwesend.

Kennzeichnend für die ETAP 23 ist das 7/8-Rigg und die grosse Wasserlinienlänge.

Die gewählte Rumpfform, kombiniert mit dem Bulbkiel und dem am Spiegel aufgehängten Ruder, geben dem Schiff gute Segeleigenschaften am Wind.

Diese für Fahrten- und Regatta-Schiffe verwendete Rumpfform - mit relativ flachem Hinterschiff und U-förmige Vorderspannen - ergibt angenehme Bewegungen im Seegang.

Der Segelkomfort bleibt erhalten, in sofern man den Krängungswinkel beschränkt bis $\pm 30^\circ$ bei flachem Wasser und bis $\pm 25^\circ$ bei Seegang.

Das unkomplizierte 7/8-Rigg ist hierfür sehr geeignet.

Bei zunehmender Windstärke ist es wichtig, zunächst das Grossegel flacher zu trimmen, mit Fall, Schot, Unterliekstrecker und Achterstag-Spanner, und dann das Vorsegel flacher zu trimmen mit Fall und Schot.

Beträgt der Ruderausschlag mehr als 4° bis 5° und/oder wird der empfohlene Krängungswinkel überschritten, soll zunächst das Vorsegel gewechselt werden bevor das Grossegel gereift wird.

Wird der Ruderausschlag und/oder der Krängungswinkel zu gross infolge einfallender Böen, soll dieses aufgefangen werden mit der Oberlaufschlitze bevor das Grossschot gelieft wird.

Um das Verhalten des Schiffes besser beurteilen zu können, ist es zu empfehlen bei den verschiedenen Wetterbedingungen den jeweiligen Segelstand und die Führung zu notieren.

Viel Vergnügen und gute Fahrt mit Ihrer ETAP 23.

Jac. De Ridder
Yachtarchitekten
Vollenhove, 24.02.83

L'ARCHITECTE A LA PAROLE

J'ai dessiné l'ETAP 23 pour la société ETAP YACHTING, qui m'a demandé de créer un croiseur côtier moderne et rapide.

Ce voilier est insubmersible; même rempli d'eau il est autoredressant. Il est également tractable. C'est un voilier très habitable et agréable à la mer, qui se caractérise par son gréement 7/8° et sa flottaison importante.

Celle-ci assure un potentiel de vitesse élevé par vents portants.

Le plan de carène en combinaison avec la quille à bulbe et le safran suspendu a été choisi en fonction des qualités de près.

L'ETAP 23 possède des formes très en U à l'avant, avec des arrières assez plats. C'est une forme de coque qui se rencontre aussi bien sur des bateaux de course que des bateaux de croisière et qui garantit des mouvements agréables à la mer. Sous voiles, le confort est assuré pour autant qu'on limite l'angle de gîte à 30° en eau calme et 25° par mer agitée.

A cette fin, le gréement 7/8 non compliqué offre toutes les possibilités.

Si le vent force, il importe d'aplatir d'abord le grand voile à l'aide de la drisse, de l'écoute, de l'étauqueur et du pataras.

Ensuite on aplatira la voile d'avant avec la drisse et l'écoute.

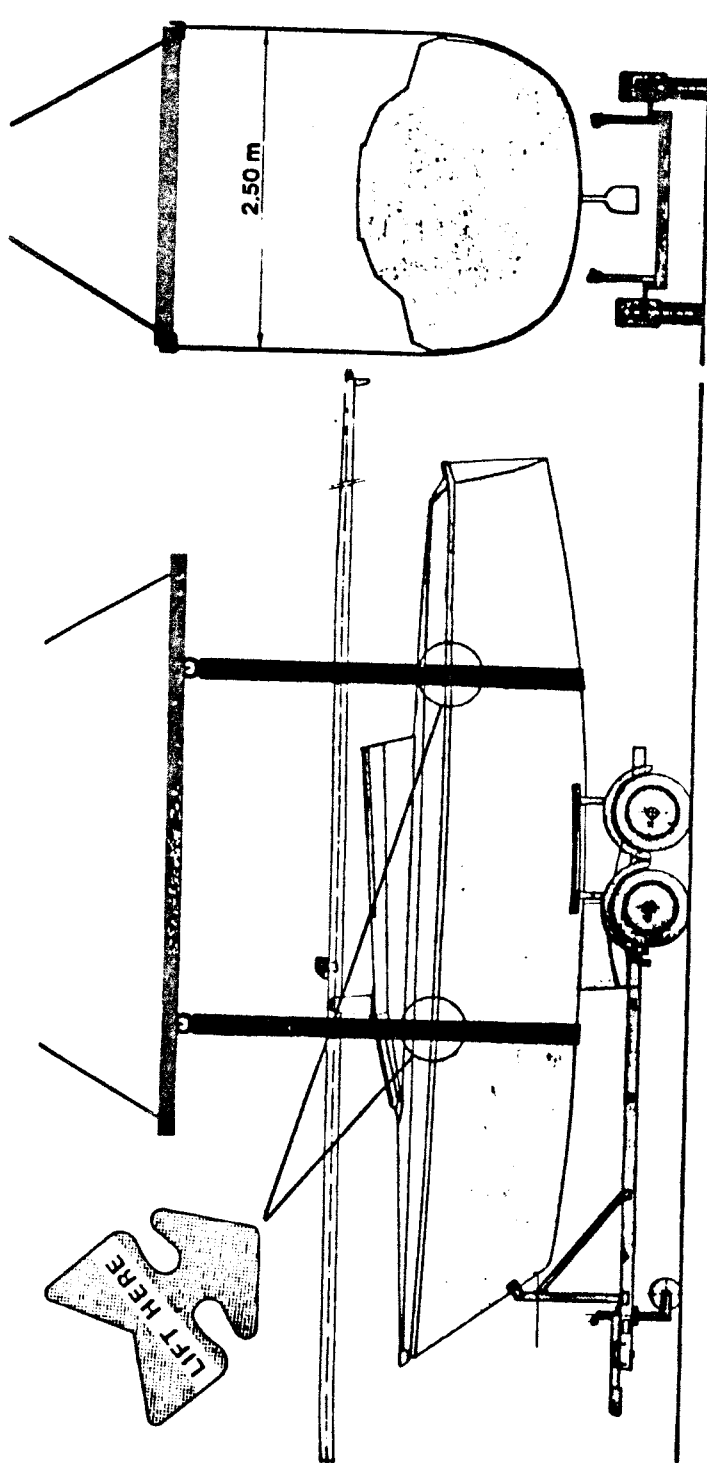
Dès que l'angle de barre dépasse 4° à 5° et ou que l'angle de gîte recommandé est dépassé, il faudra changer la voile d'avant et ensuite prendre un ris dans la grand voile.

Si l'angle de barre ou de gîte dépasse les limites indiquées à la suite de rafales, on agira sur le chariot d'écoute avant de filer l'écoute de grand voile.

Afin de mieux juger du comportement de votre bateau, il sera utile de noter les réglages et le choix des voiles en fonction des conditions atmosphériques.

Bon vent et bonne route !

Jac. DE RIDDER
Architecte Naval
Vollenhove, 24.02.83



TEWATERLATING

1. Verzeker U ervan dat :
 - de hefkraan minimum 1.500 kg. hefvermogen bezit
 - in de dwarsscheepse richting de afstand tussen de hangriemen minimum 2,50 meter bedraagt,
 - in de langsscheepse richting de hangriemen op de aangeduide plaats grijpen ("Lift here")
2. Om het schip tijdens de tewaterlating goed te kunnen "besturen" enkele landvasten beleggen.
3. Kiel neerlaten na de tewaterlating.

HOW TO LAUNCH

1. Make sure that :
 - the crane has a lifting power of more than 1.500 kg.
 - the distance between the slings measures at least 2,5 m.
 - in the sidelong view the slings grip on the sign "lift here"
2. Fix warps to "steer" the boat during the launching
3. The best is to drop the keel after having launched, so that you can work in the most stable condition.

ZUWASSERLASSUNG

1. Kontrollieren :
 - Die Hebkraft des Kranes : minimum 1.500 kg.
 - Von vorne aus gesehen : Abstand zwischen den Hängeriemern wenigstens 2,5 m.
 - Von der Seite aus gesehen : Die Hängeriemern am richtigen Platz halten.
2. Die Leine befestigen um das Boot während der Zuwasserlassung zu "steuern".
3. Wenn das Schiff im Wasser liegt, Kiel niederlassen.

MISE A L'EAU

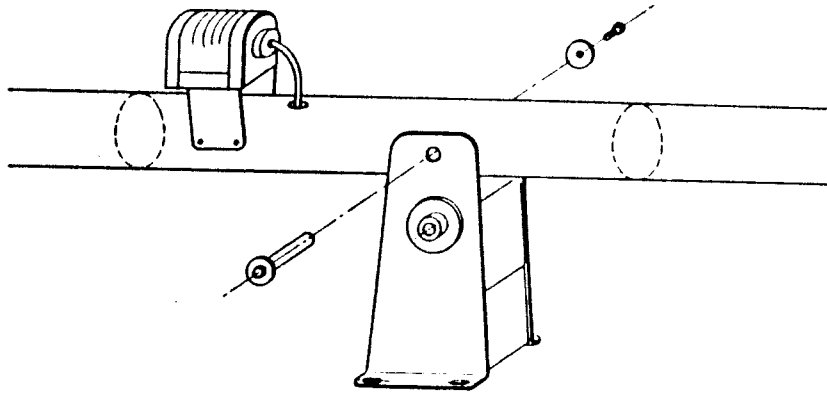
1. Contrôler :
 - la puissance potentielle de la grue doit être de 1.500 kg.
 - la distance entre les points d'attache des ceintures doit être de 2,5 mètres au minimum.
 - dans la direction transversale (du bateau) les ceintures de levage doivent être fixées au bon endroit
2. Pour bien diriger le bateau pendant la mise à l'eau, il faut fixer quelques amarres.
3. Après la mise à l'eau, descendre la quille.

OP- EN AFTUIGEN VAN HET SCHIP : MAST EN GIEK

Borging, verleggen van de mast.

U bemerkt dat de mast voor het transport geborgd is met de mastvoetas.
(AB 011 033)

Wij raden U aan eerst zalingen aan te brengen alvorens de borg te verwijderen.



RIGGING : MAST AND BOOM

Bolt of the maststep, how to position the mast.

The mast has been secured for the transport with the bolt of the maststep.
(AB 011 033)

It is advisable to remove it after having fixed the spreaders..

AUFRIGGEN : MAST UND BAUM

Mastsicherung, aufstellen des Mastes.

Der Mast ist für den Transport gesichert durch die Mastfussachse.
(AB 011 033)

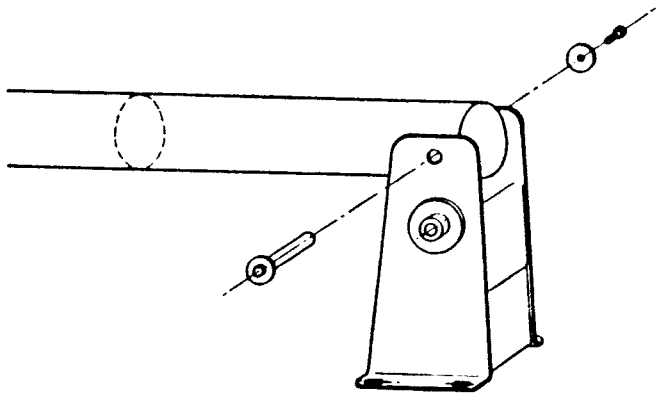
Am besten zuerst die Salingen befestigen bevor die Sicherung abmontiert wird.

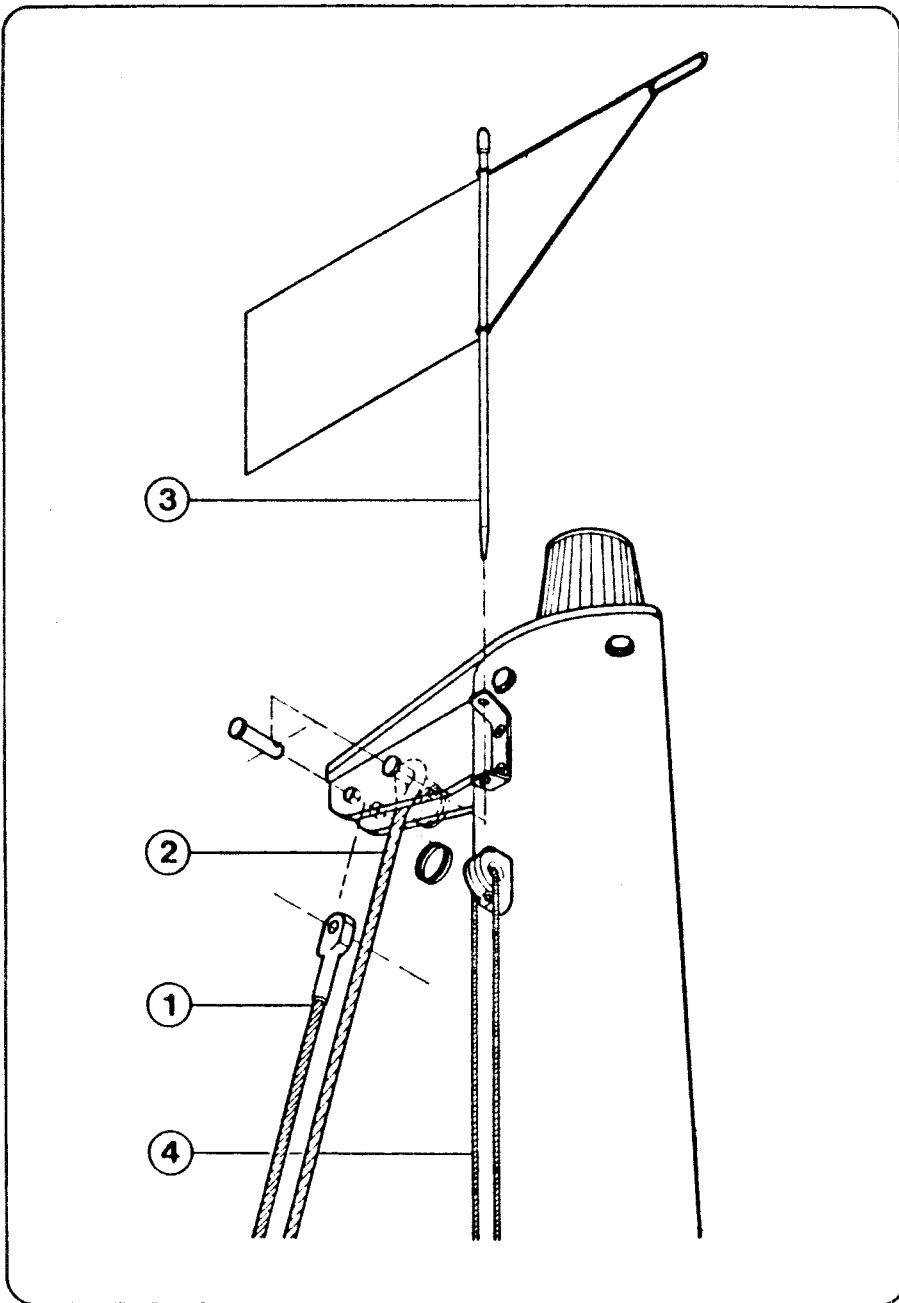
ARNEMENT : MAT ET BOME

L'axe du pied de mât, mise en place du mât.

Pour le transport, le mât a été calé avec l'axe du pied de mât.
(AB 011 033)

Avant de le démonter, il faut d'abord fixer les barres de flèche.





Afwerking masttop

- | | |
|----------------------|--------------|
| 1. Monteer hekstag | (EA 004 024) |
| 2. Monteer kraanlijn | (EA 004 008) |
| 3. Monteer vaantje | (OUD 006/) |
| 4. Vlaggelijn | (EA 004 010) |

How to finish the masthead

- | | |
|---------------------|--------------|
| 1. Fix backstay | (EA 004 024) |
| 2. Fix topping lift | (EA 004 008) |
| 3. Fix burgee | (OUD 006/) |
| 4. Flagline | (EA 004 010) |

Masttopp fertigmachen

- | | |
|-------------------------|--------------|
| 1. Achterstag montieren | (EA 004 024) |
| 2. Dirk montieren | (EA 004 008) |
| 3. Verklicker montieren | (OUD 006/) |
| 4. Flaggenleine | (EA 004 010) |

Préparation tête de mât

- | | |
|-----------------------|--------------|
| 1. Monter pataras | (EA 004 024) |
| 2. Monter balancine | (EA 004 008) |
| 3. Monter girouette | (OUD 006 /) |
| 4. Drisse de pavillon | (EA 004 010) |

Topwant en voorstag

1. Monteer voorstag (EA 004 023)
Plaats gummi borgplug (OBM 029)
2. Monteer topwant (EA 004 021)
Plaats gummi borgpluggen (OBM 029)
3. Beugel voor spinnakerblok
4. Fokkeval

Top shrouds and forestay

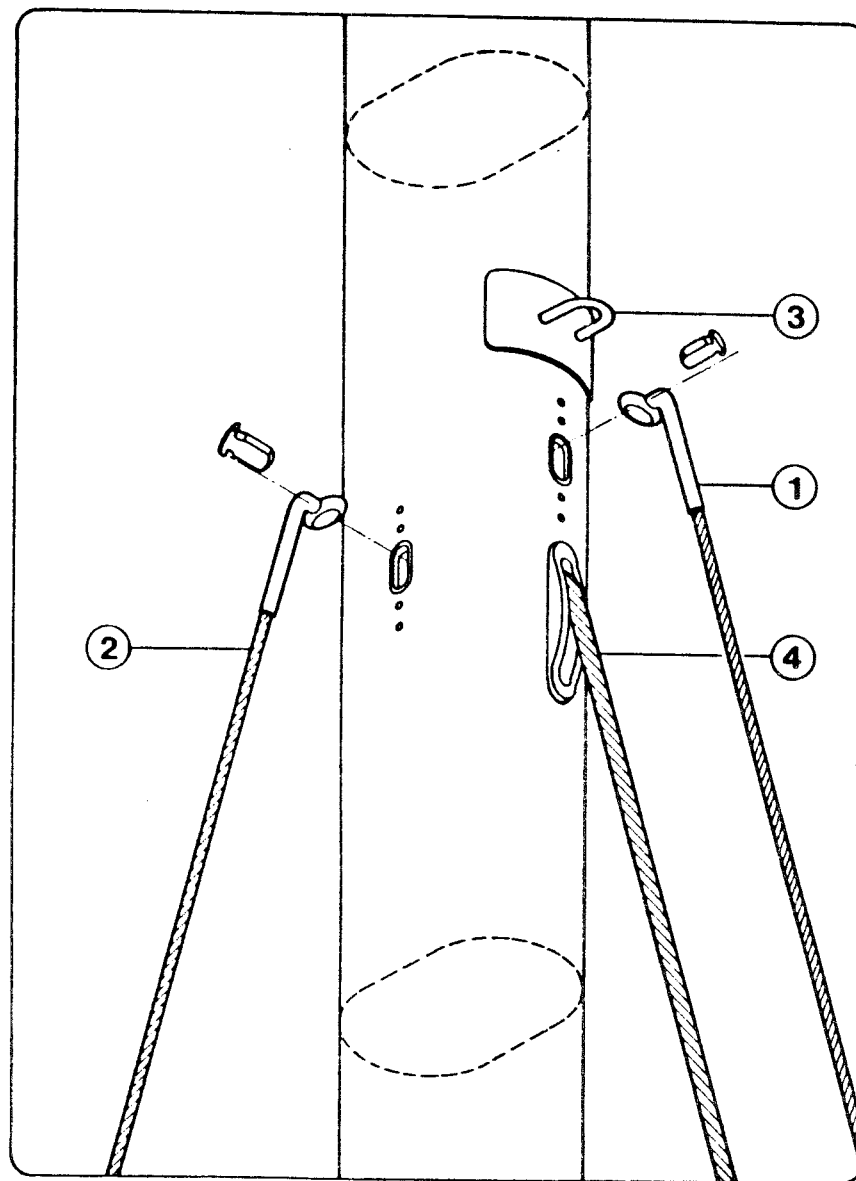
1. Fix forestay (EA 004 023)
Fix rubber plug (OBM 029)
2. Fix topshrouds (EA 004 021)
Fix rubber plug (OBM 029)
3. Brace for spi-block
4. Jib halyard

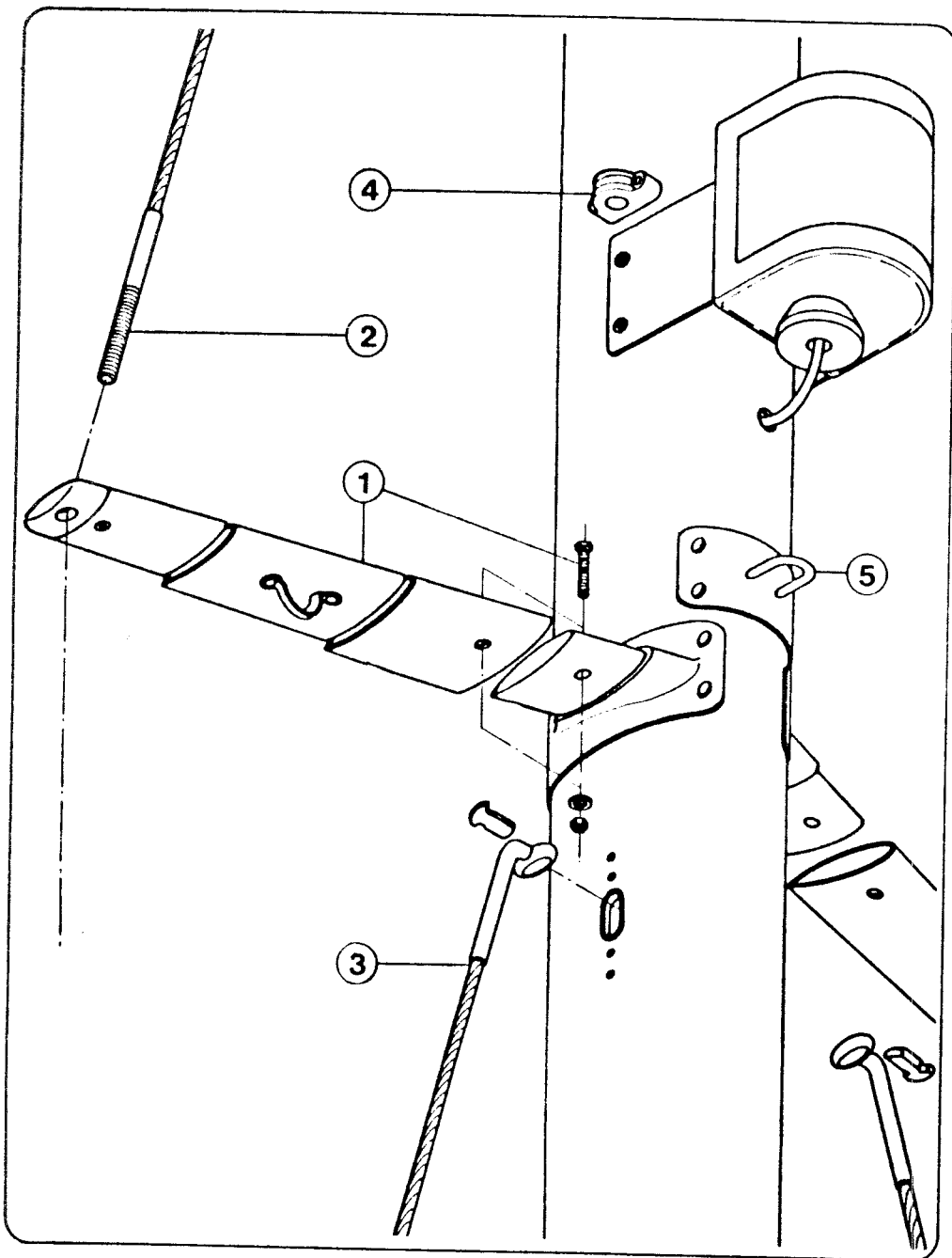
Toppwant und Vorstag

1. Montage des Vorstags (EA 004 023)
Sicherungs-Pfropfen montieren (OBM 029)
2. Montage der Toppwant (EA 004 021)
Sicherungs-Pfropfen montieren (OBM 029)
3. Bügel für Spiblock
4. Vorsegefall

Etai avant et galhaubans

1. Fixer l'étai (EA 004 023)
Fixer les tampons de sécurité (OBM 029)
2. Fixer le galhauban (EA 004 021)
Fixer les tampons de sécurité (OBM 029)
3. Pontet pour poulie de drisse de spi
4. Drisse de foc





Zalingen en onderwanten

1. Monteer zaling bakboord
 stuurboord
 Monteer inox bout M6x30
 moer M6
 rondsel M6 (EA 011 024)
 (OSB 011 025)
 (OSB 206/030)
 (OSM 406/)
 (OSR 106/)
2. Haal topwant (EA 004 021) door het uiteinde van de zalingen.
3. Monteer onderwant
 Monteer gummi borgplug (EA 004 022)
 (OBM 029/)
4. Beugel voor doorvoer Spi-val
5. Beugel voor blok spiboomphouder

Spreaders and topshrouds

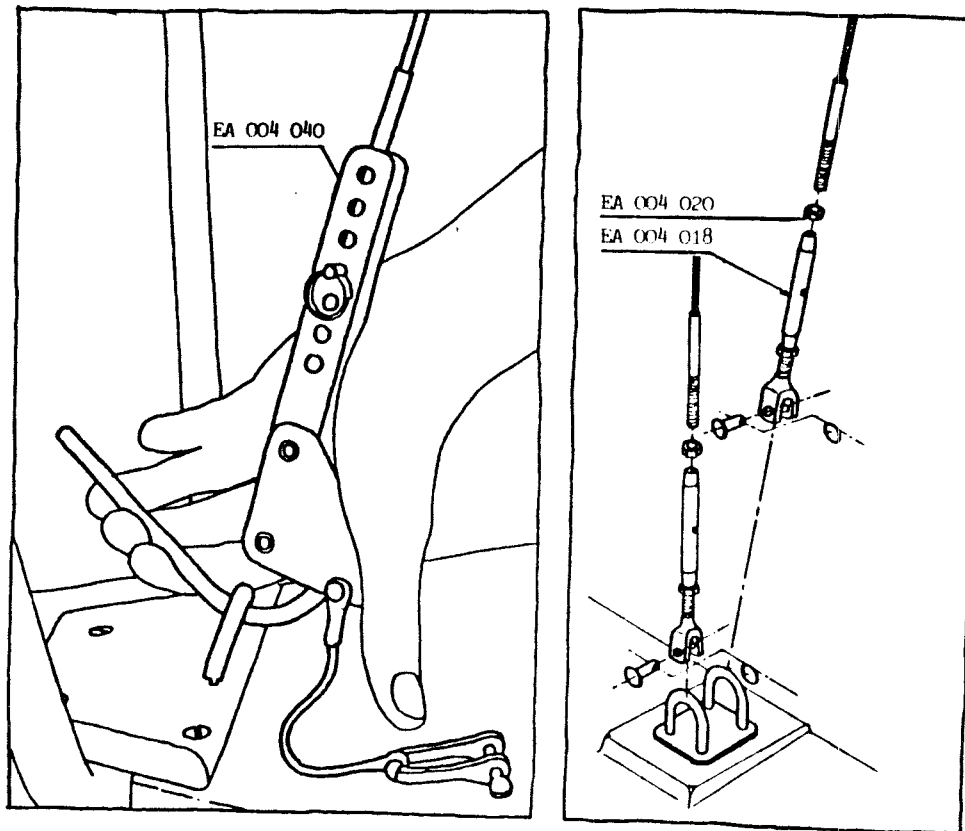
1. Fix port spreader
 starboard spreader
 Fix stainless steel bolt M6x30
 check nut M6
 washer M6 (EA 011 024)
 (EA 011 025)
 (OSB 206/030)
 (OSM 406/)
 (OSR 106/)
2. Pull topshroud (EA 004 021) through end of spreaders
3. Fix bottomshrouds
 Fix rubber dowel (EA 004 022)
 (OBM 029/)
4. Spinnaker halyard fairlead
5. Brace for block spinnakerboomlift

Salingen und Unterwanten

1. Montage Saling Backbord
 Steuerbord
 Montage Bolzen M6x30
 Gegenmutter M6
 Unterlegscheibe M6 (EA 011 024)
 (EA 011 025)
 (OSB 206/030)
 (OSM 406/)
 (OSR 106/)
2. Toppwant (EA 004 022) durch die Salinge ziehen
3. Montage Unterwant
 Montage Sicherungspflöfen (EA 004 022)
 (OBM 029/)
4. Leitöse um Spinnakerfall durchzuführen
5. Bügel für Spibaumaufholer

Barres de flèches

1. Monter barre de flèche babord
 " " " " tribord
 Monter boulon M6x30
 écrou M6
 rondelle M6 (EA 011 024)
 (EA 011 025)
 (OSB 206/030)
 (OSM 406/)
 (OSR 106/)
2. Passer le galhauban (EA 004 021) à travers l'extrémité des barres de flèche
3. Monter le bas-hauban
 Monter la cheville de verrouillage (EA 004 022)
 (OBM 029/)
4. Filoir pour drisse de spi
5. Etrier pour balancine de tangon



Vorstag-, want-, hekstagputting.

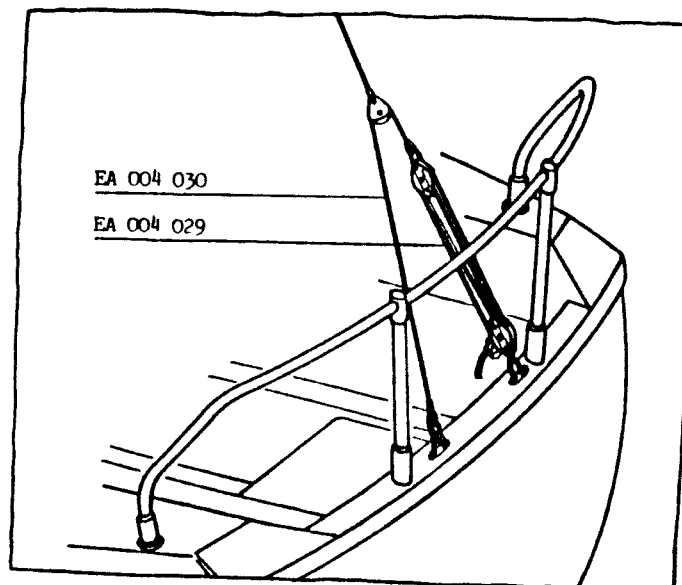
1. Topwant en onderwant aan puttingen bevestigen met spanhulzen (EA 004 018) en borgen (zonder gereedschap!) met moer (EA 004 020).
2. Vorstag aan vorstagputting bevestigen met pelikaanhaak (EA 004 040).
3. Hekstag bevestigen aan staaldraadstrop (EA 004 030) en hekstagspanner (EA 004 029).

Chainplates shroud, fore- and backstay.

1. Fix shroud at the chainplate with bottle screw (EA 004 018) and secure with nut (EA 004 020).
2. Attach forestay with forestay hook (EA 004 040).
3. Attach backstay to strop (EA 004 030) and backstay adjuster (EA 004 029).

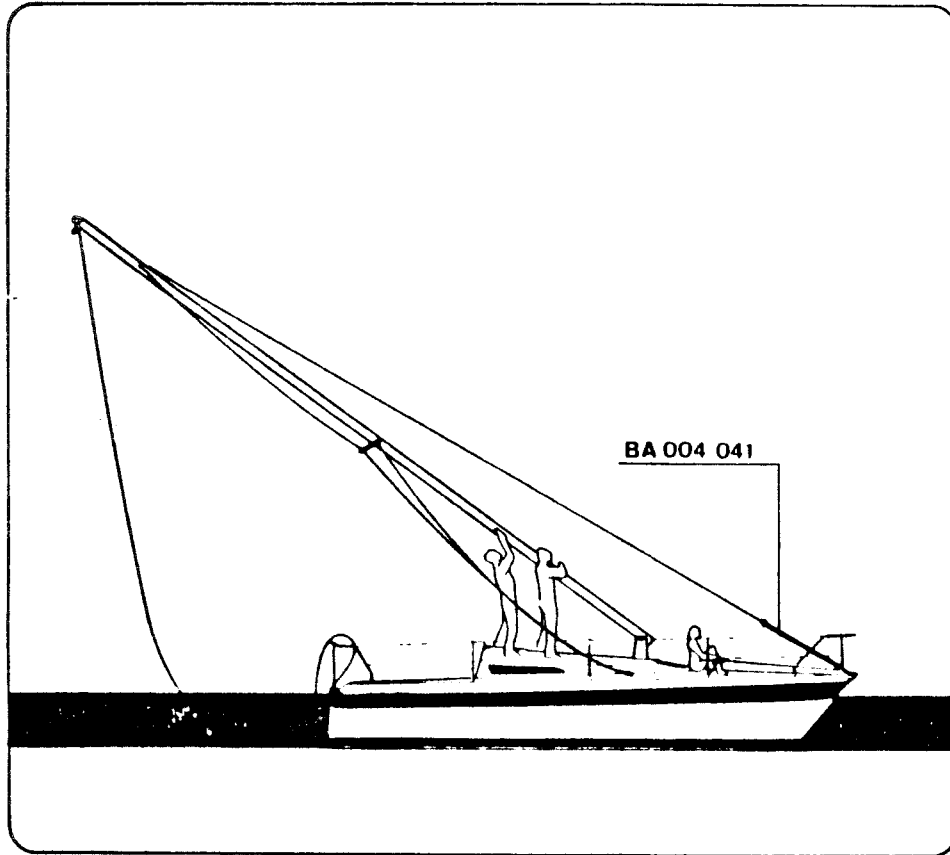
Vorstag-, Want- und Achterstagpütting.

1. Die Wanten mit Wantenspannern (EA 004 018) an Püttingen befestigen und mit Muttern (EA 004 020) sichern.
2. Vorstag mit Vorstagschnellspanner (EA 004 040) an Pütting befestigen.
3. Achterstag befestigen an Stahldrahtende (EA 004 030) und Achterstagspanner (EA 004 029).



Cadènes de galhaubans, d'étai et de pataras.

1. Monter le galhauban et le bas-hauban avec ridoirs (EA 004 018) et écrous (EA 004 020)
2. Fixer étai avant. (EA 004 040)
3. Fixer le pataras au brin de cable (EA 004 030) et au palan du pataras (EA 004 029).



Oprichten mast :

1. Mast met mankracht (of m.b.v. grootschoot (BA 004 041) oprichten.
2. Vertikale stand controleren met fokkeval (b) op de voetreling (gelijkbenige driehoek)
3. De zaling moet als bissectrice op het topwant staan.

How to raise the mast :

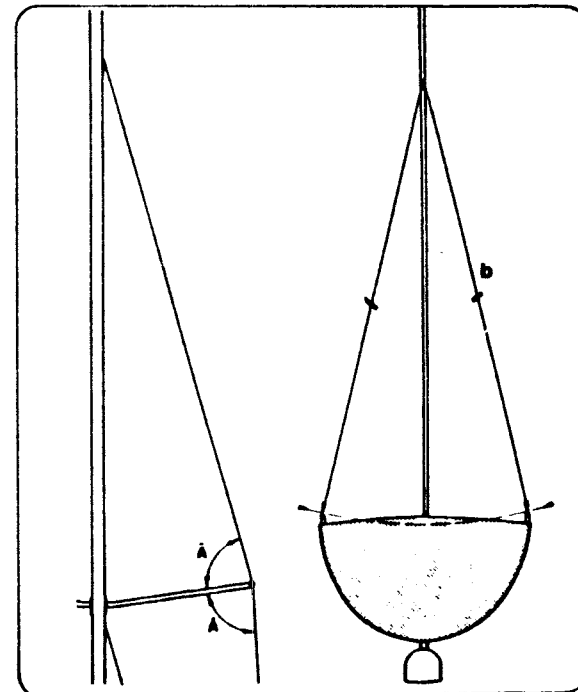
1. Raise the mast with two persons or with mainsheet (BA 004 041)
2. Check the vertical position with jib halyard (b) to the toerail (isosceles triangle).
3. The crosstree is bissector to the mainshroud.

Mastsetzen :

1. Den Mast mit 2 Personen aufrichten (bzw. mit Grosschot (BA 004 041).
2. Vertikale Kontrolle mit Fockfall (b) bis zur Fusstütze (gleichschenkliges Dreieck).
3. Die Saling soll als Winkelhalbierende auf das Topwant treffen.

Matage :

1. Levez le mât à deux (ou une personne à l'aide du palan de grand-voile (BA 004 041).
2. Contrôlez la position verticale avec la drisse de foc (b) vers le cale-pied (triangle isocèle).
3. La barre de flèche fait bissectrice par rapport au galhauban.



1. Plaats de mast op het schip.
2. Bevestig voorstag, hoofd- en onderwant
3. Draai de hoofdwanten met de hand aan. Controleer of de mast exact in het hart van het schip staat.
Voor een optimale trim kan een stalen meetlint aan de genuaval worden opgehesen.
4. Span de hoofdwanten aan met behulp van goed passend gereedschap.
Draai de BB- en SBspanner \pm 5 halve slagen aan.
Zorg ervoor dat de spanners vrij van vuil, licht ingevet en niet beschadigd zijn.
5. Draai de onderwanten met de hand aan en span het BB- en SB onderwant aan met \pm 3 halve slagen.
6. Controleer of de mast dwarsscheeps recht staat, door langs de zeilgroef te kijken, van het lummelbeslag naar de masttop.
7. Bevestig het achterstag.
8. Span onder zeil het lij-topwant zover aan wisselend bij BB en SB spanner, zo dat bij \pm 20° helling het lijwant nog net onder spanning staat. (Dit kan ook door de genuaval vast te zetten en het schip in de haven te krenge(n).)
9. Draai de onderwanten aan zo dat de mast, dwarsscheeps, van dek tot voorstag, recht staat.
10. Borg alle spanners !
11. Het spannen van achterstag beïnvloedt het mastdeel boven het voorstag en in geringe mate het deel tussen voorstag en zalingen.
12. Als de mast goed getrimd is, de hellingshoek niet te groot is en de zeiltrim en zeilkeuze juist zijn, zal het schip goed bestuurbaar zijn.

Wenst U het schip meer loefgierig, verplaats dan uw bemanning, uitrusting en inventaris naar voor, minder loefgierig, dan gewicht naar achter verschuiven.

Is dit nog niet toereikend; dan de mast naar voor hellen; het schip wordt minder loefgierig. Naar achter hellen; het schip wordt meer loefgierig.

Belangrijk :

Te veel spanning op de verstaging belast schip en tuigage onnodig.

Te weinig spanning op de verstaging, laat de mast te veel bewegen in zeegang waardoor ook schade aan mast en tuigage kan ontstaan.

1. Place the mast on the boat.
2. Fix front stay, main- and bottomshrouds.
3. Tighten mainshroud by hand.
Check that the mast is absolutely straight on deck.
4. Tighten the mainshrouds with the aid of the correct tools.
Tighten both the port and starboard bottlescrew by about 5 half turns.
Keep the bottlescrews free of dirt, slightly greased and free from any damage.
5. Tighten the bottomshrouds by hand, by giving them \pm 3 half turns.
6. Check if the mast is standing absolutely straight this can be done by looking up the mast along the mainsail track.
7. Fix the backstay.
8. Tighten under sail the lee- mainshroud, so much that under \pm 20° heel the shrouds will only just be under tension (this can also be done in the harbour by heeling the boat with the aid of the genoa halyard.)
9. Tighten the bottomshrouds so that the mast stands straight in the width of the boat.
10. Secure the bottlescrews.
11. Tightening the backstay influences the mast above the frontstay, and to a lesser degree the part between the frontstay and spreaders.
12. If and when the mast is now correctly trimmed, with the heel not too excessive and the sails well chosen and trimmed the boat will now be in perfect balance.
Should you want the boat to have a more windward trim, you should move the weight on board forward or visa versa.
Should this not help, you could trim your mast slightly foreward which will give the boat less windward trim, or giving her a more windward trim by heeling the mast backwards.

Important

Too much tension on the shrouds will put an unnecessary load on the boat. Too little tension on the other hand causes unnecessary movement of the mast that can cause damage in the rigging.

MAST TRIMM

1. Mast setzen
2. Vorstag, Topp- und Unterwanten befestigen
3. Die Toppwanten mit Hand andrehen. Kontrollieren ob der Mast genau in der Mitte des Schiffes steht.
4. Die Toppwanten mit passenden Werkzeug ± 5 halbe Umdrehungen andrehen. Die Spanner sollen frei von Schmutz sein, leicht eingefettet und nicht beschädigt.
5. Die Unterwanten mit Hand andrehen und dann mit Werkzeug ± 3 halbe Umdrehungen weiter drehen.
6. Kontrollieren ob der Mast. Querschiffs gerade steht indem man entlang der Mastnute zum Masttopp hinschaut.
7. Heckstagspanner befestigen.
8. Beim Segeln die Toppwanten eventuell weiter andrehen. Es soll so sein dass bei $\pm 20^\circ$ Krängung das Leewant noch gerade gespannt steht. (Man kann das auch im Hafen indem man das Schiff mit dem Fockfall 20° krängt).
9. Die Unterwanten so weit andrehen, dass der Mast querschiffs gerade steht.
10. Die Spanner mit den Gegenmuttern sichern.
11. Der Heckstagspanner beeinflusst den Teil des Mastes über dem Vorstag und in weniger Masse den Teil zwischen Vorstag und Saling.
12. Wenn der Mast richtig getrimmt ist, der Krängungswinkel nicht zu gross ist und Segeltrimm und die Segelwahl stimmen, ist ihr Schiff gut zu steuern. Wollen Sie ihr Schiff mehr Luvgerig, verschieben Sie dann Ihre Crew und Ausrüstung nach vorne, weniger Luvgerig, das Gewicht nach hinten. Wenn das nicht ausreicht; den Mast nach vorne trimmen macht das Schiff weniger Luvgerig, und nach hinten trimmen macht das Schiff mehr Luvgerig.

Wichtig :

Zu viel Spannung auf die Verstagung belastet Schiff und Takelung unnötig. Wenn zu wenig Spannung auf die Verstagung kann der Mast zu viel bewegen im Seegang und können Mast und Takelung auch beschädigt werden.

REGLAGE DE L'ASSIETTE

1. Placez le mât.
2. Fixez galhauban, bas-hauban et étai
3. Vissez les ridoirs des galhaubans sous nihil. Contrôlez si le mât est droit. Pour un réglage optimal, le ruban en acier peut être hissé à la drisse de foc.
4. Serrez les galhaubans avec des outils appropriés. Serrez le ridoirs BB et TB de ± 5 demi-tours.
5. Serrez les ridoirs des bas-haubans à la main outil et serrez les ridoirs BB et TB de ± 3 demis tours.
6. Contrôlez si le mât est droit dans le sens transversal du bateau en regardant par la fente du mât vers le haut.
7. Montez le pataras.
8. Serrez les ridoirs des bas-haubans sous le vent, si bien que pour une inclinaison de 20° le bas hauban se trouve encore tout juste sous tension. Ceci est également possible en arrêtant la drisse de foc et en faisant gîter le bateau dans le port.
9. Serrez les bas-haubans de telle sorte que dans le sens transversal du bateau, le mât est droit à partir du pont jusqu'à l'étai.
10. Bloquez les ridoirs.
11. Le serrage du pataras influence la partie du mât ou dessus de l'étai ainsi que la partie entre l'étai et les barres de flèches.
12. Si le mât est bien réglé le gîle pas trop grand et le choix et réglage des voiles sont correctes, le bateau sera facile à barrer.

Si vous désirez le bateau plus ardent déplacez l'équipe et l'équipement vers l'avant. Si vous le désirez moins ardent déplacez tout vers l'arrière.

Si cela ne suffit pas, inclinez le mât vers l'avant pour obtenir un bateau moins ardent. Pour avoir un bateau plus ardent, incliner le mât vers l'arrière.

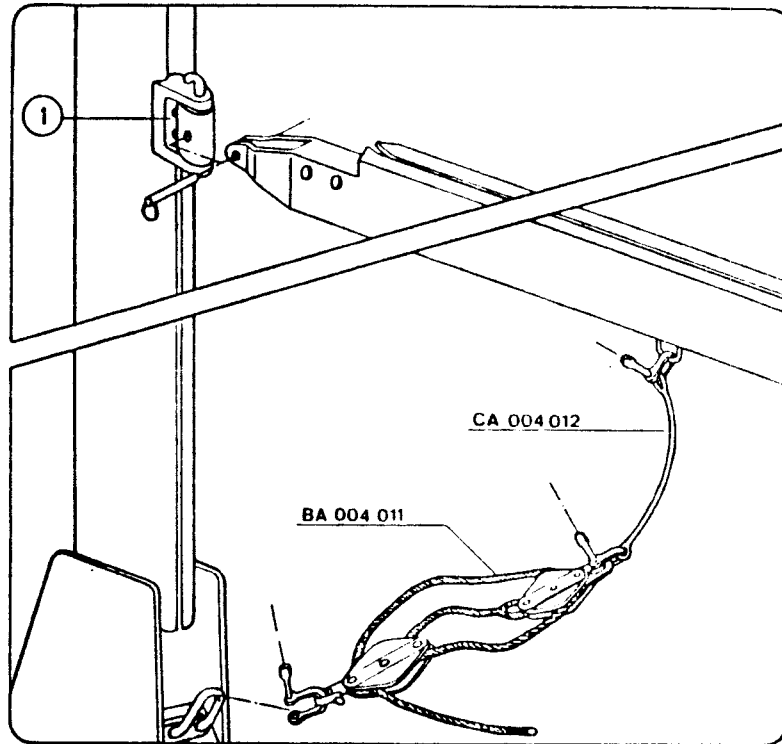
Important

Trop de tension sur le gréement fatigue le bateau inutilement.

Trop peu de tension fait bouger le mât de trop, ce qui peut endommager le mât et le gréement.

Giek

1. Bevestig lummel en vervolgens giek aan mast en draai schroefbouten aan.
2. Monteer giekneerhouder (BA 004 011) en staaldraadstrop (CA 004 012) met D-sluiting aan giek en mastvoet.



Boom

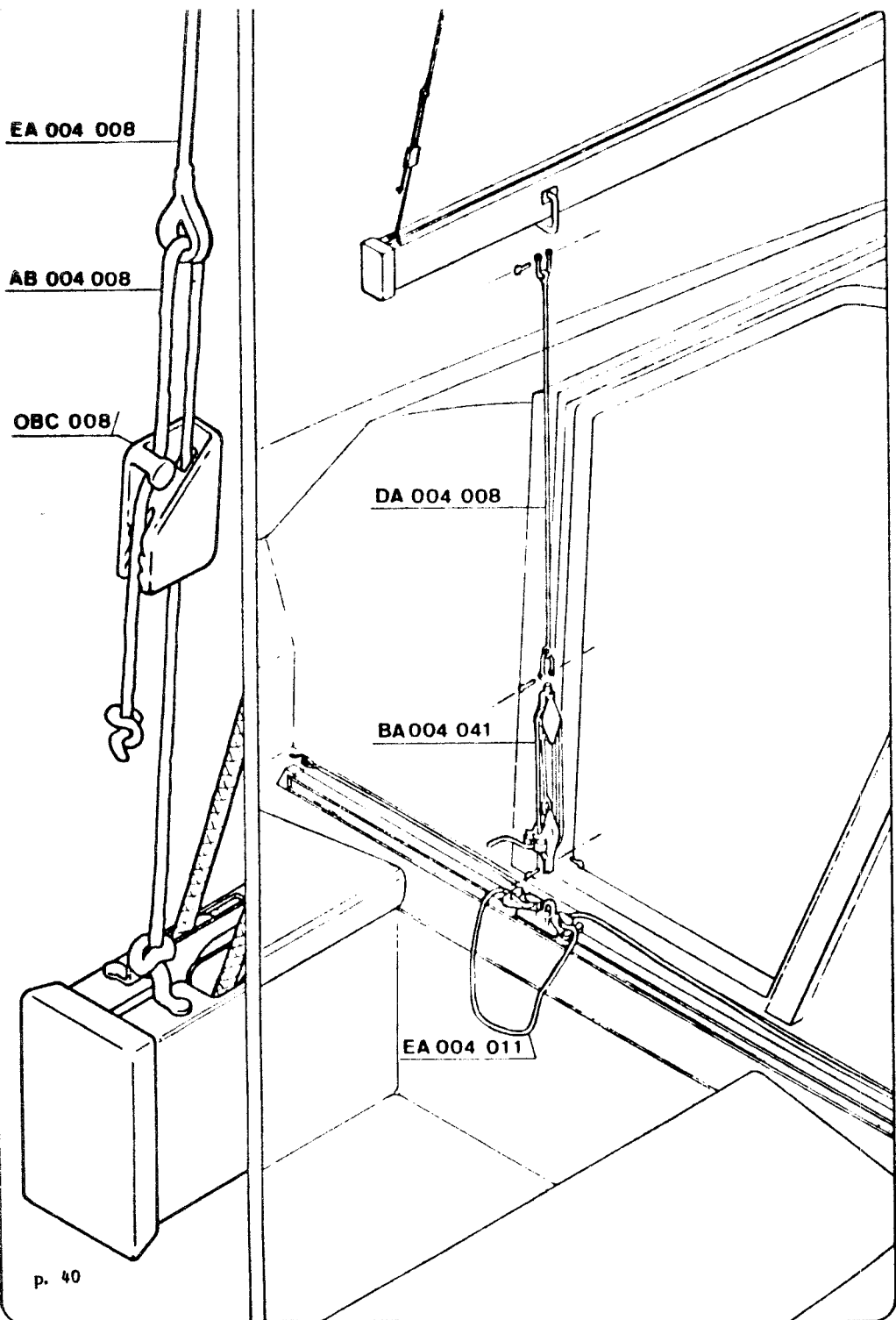
1. Fix boom at the mast and tighten bolts.
2. Fix kicking-strap (BA 004 011) and stainless steel wire rope (CA 004 012) at boom and maststep.

Baum

1. Baum am Mast montieren und Bolzen anschrauben.
2. Baumniederholer (BA 004 011) und Stahldrahtende (CA 004 012) mit Schäkkel am Baum und Mastfuss montieren.

Bôme

1. Monter le bôme sur le mât et serrer les boulons.
2. Monter hâle-bas (BA 004 011) et brin de câble (CA 004 012) avec manilles.



Grootschoot, kraanlijn, overloopslede

1. Monteer grootschoot (BA 004 041) met staaldraadstrop (DA 004 008) aan giek.
2. Monteer loopcleat (OBC 008/) aan lijn (AB 004 008) en kraanlijn.
3. Monteer instellijn (EA 004 011) van overloopslede met paalsteek

Mainsheet, topping lift, traveller

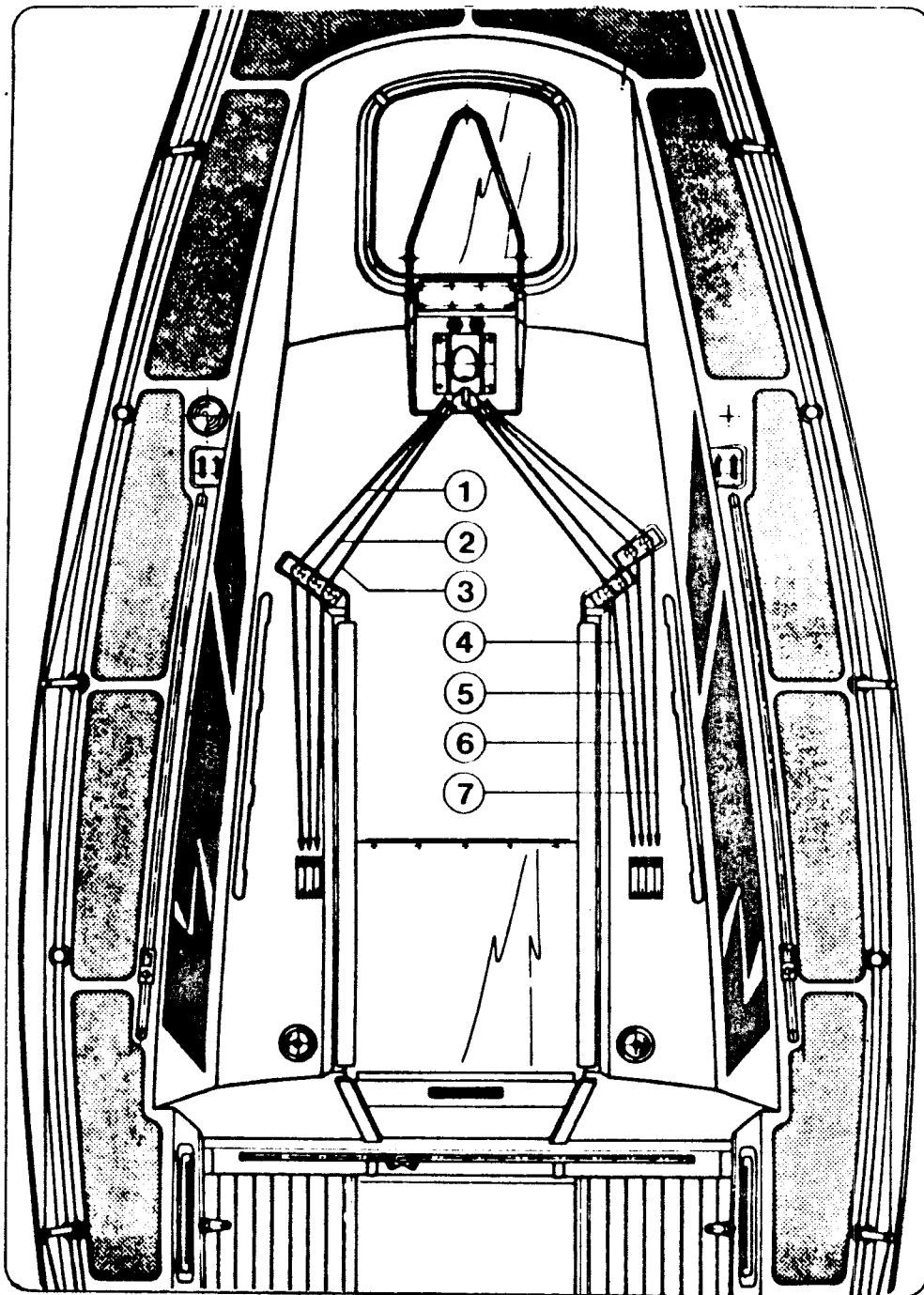
1. Fix mainsheet (BA 004 041) and steelwire (DA 004 008) to the boom.
2. Attach cleat (OBC 008/) at line (AB 004 008) and topping-lift.
3. Fix traveller line (EA 004 011) with bowline.

Grosschot, Dirk, Grossschotschlitte

1. Grosschot (BA 004 041) und Stahldrahtende (DA 004 008) am Baum befestigen.
2. Clamcleat (OBC 008/) zwisschen Leine (AB 004 008) und Dirk befestigen..
3. Befestig Leine des Grossschotschlittes (EA 004 011) mit Palstek.

Ecoute de grand' voile, balancine, chariot d'écoute de grand' voile.

1. Attacher écoute de grand' voile (BA 004 041) et brin de câble (DA 004 008) au bôme.
2. Attacher le cleat (OBC 008/) entre le bout (AB 004 008) et balancine.
3. Fixer la ligne du chariot (EA 004 011) avec un nœud de chaise.



LOPEND WANT

Voer de vallen vanuit de mast als volgt naar de kuip :

1. Reeflijn 2de rif (zie ook pag. 50)
2. Reeflijn 1ste rif (zie ook pag. 48)
3. Fokkeval
4. Giekneerhouder
5. Grootzeilval
6. Spinnakerval (extra) (EA 004 003)
7. Spinnakerboom lift (extra) (EA 004 009)

RUNNING RIGGING

To lead all rigging to the cockpit :

1. Reefline 2nd reef (also on page 50)
2. Reefline 1st reef (also on page 48)
3. Jib halyard
4. Kicking strap
5. Main halyard
6. Spinnaker halyard (option) (EA 004 003)
7. Spinnakerboomlift (option) (EA 004 009)

LAUFENDES GUT

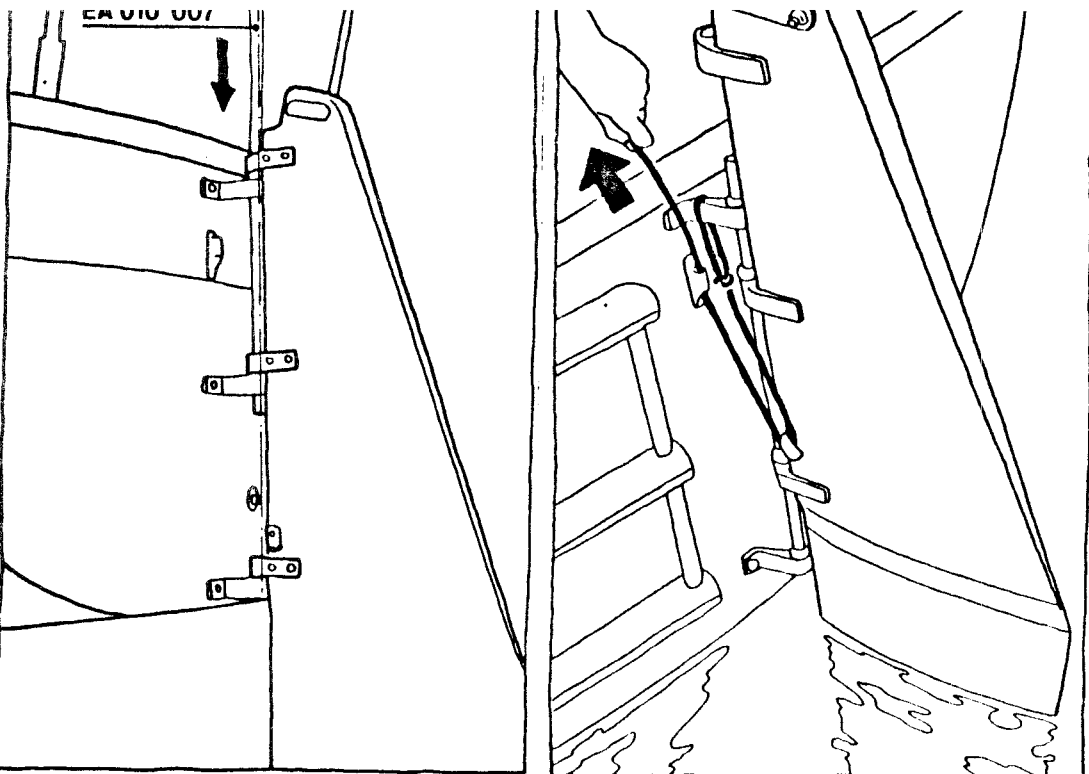
Um das laufende Gut zum Cockpit zu führen :

1. Reffleine 2. Reff (p.50)
2. Reffleine 1. Reff (p.48)
3. Fockfall
4. Baumniederholer
5. Gross-segelfall
6. Spinnakerfall (extra) (EA 004 003)
7. Spinnakerbaumlift (extra) (EA 004 009)

GREEMENT COURANT

Manoeuvres commandées du cockpit :

1. Bosse du 2ième ris (p.50)
2. Bosse du 1ière ris (p.48)
3. Drisse de foc
4. Hâle-bas de bôme
5. Drisse de grand' voile
6. Drisse de spi (option) (EA 004 003)
7. Balancine de tangon (option) (EA 004 009)



MONTAGE ROER EN HELMSTOK

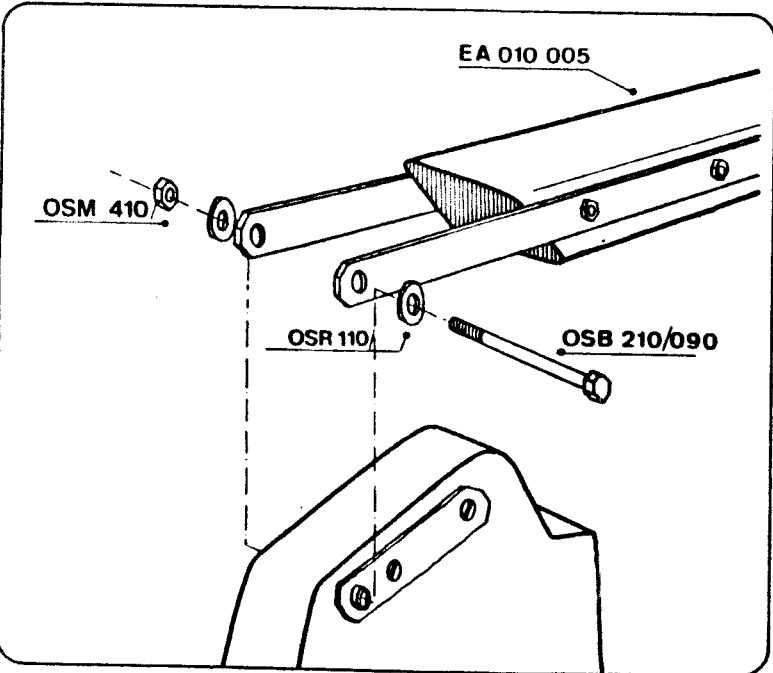
- 1. Roer positionneren
- 2. Roerophaalijn (AB 004 008) in clamcleat beleggen
- 3. Helmstok

HOW TO ASSEMBLE RUDDER AND THE HELM

- 1. Fix the rudder
- 2. Fix the line (AB 004 008) to raise the rudder into the clamcleat
- 3. Tiller

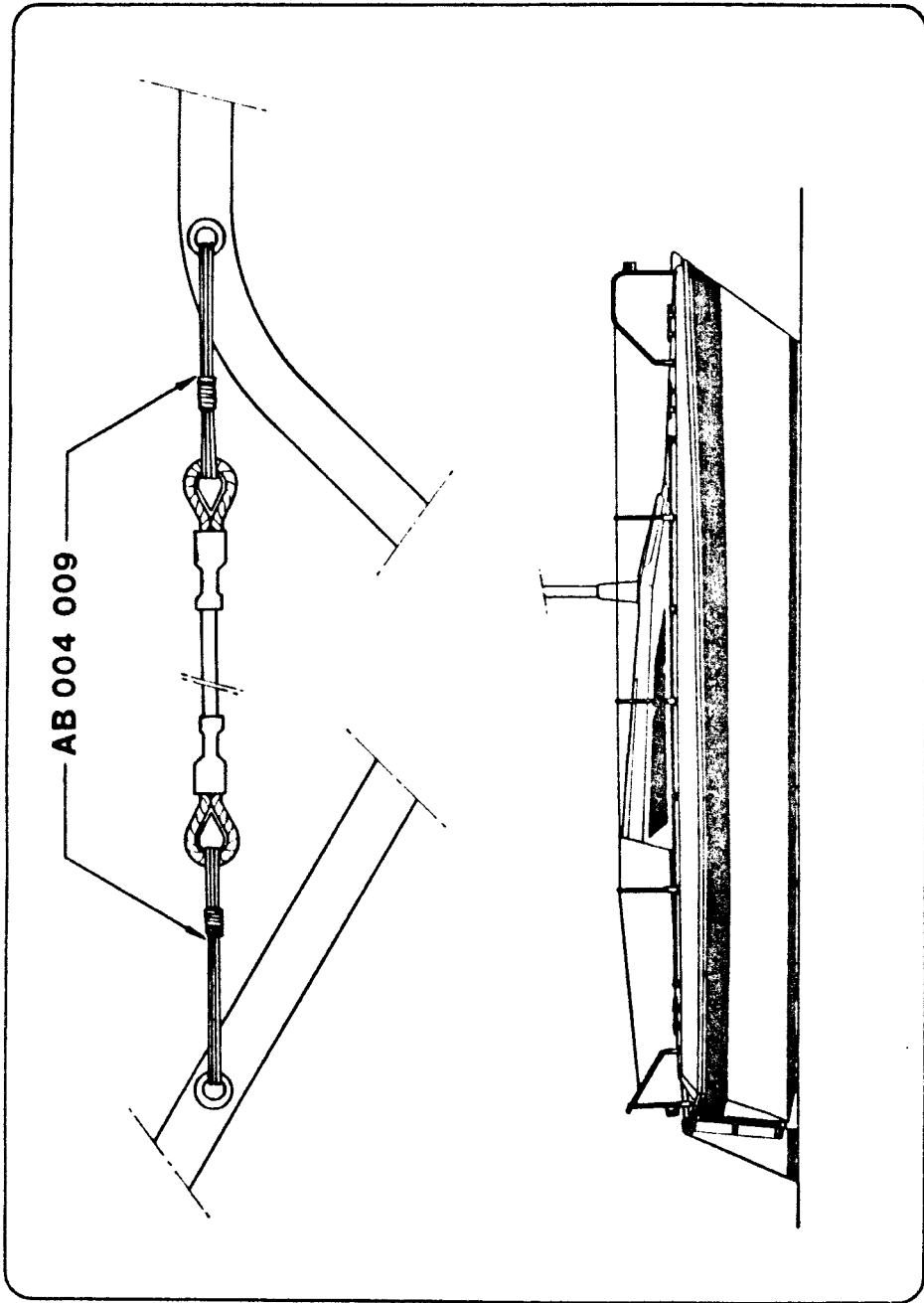
MONTIEREN VON RUDER UND RUDERPINNE

- 1. Ruder befestigen
- 2. Aufholleine des Ruders (AB 004 008) in Kamenklemme festmachen
- 3. Ruderpinne



MONTAGE DE SAFRAN ET DE LA BARRE

- 1. Fixez le safran
- 2. Fixez la gârcette (AB 004 008) pour remonter le safran dans le clamcleat
- 3. La barre

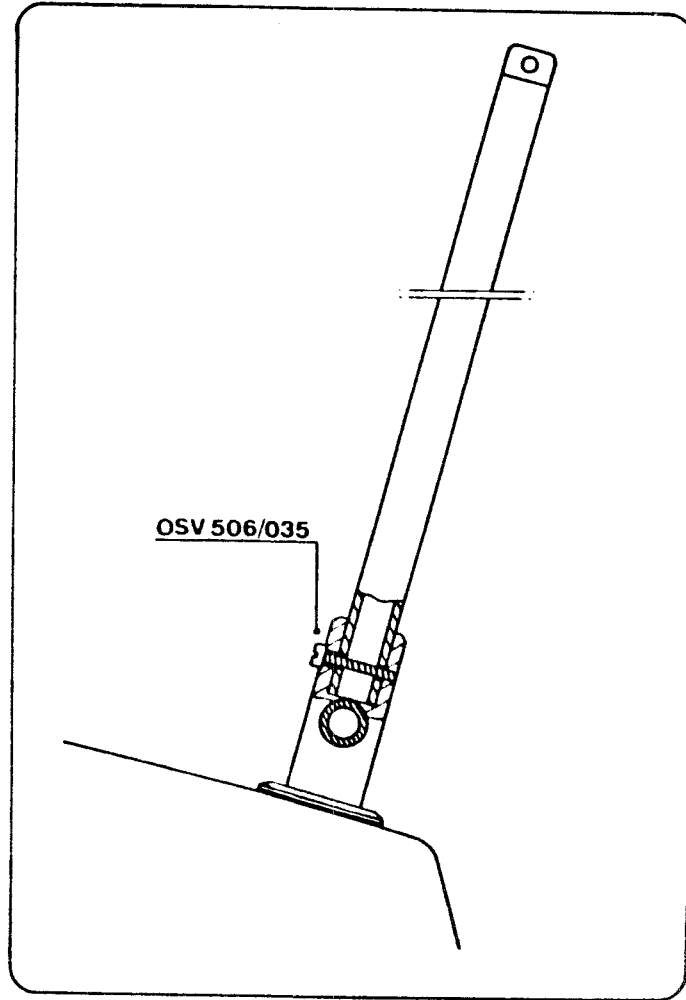


MONTAGE SCEPTERS EN RELING

HOW TO POSITION LIFE LINE AND STANCHIONS

MONTIEREN DER RELING UND -STÜTZEN

MONTAGE DES CHANDELIERS ET FILIERE

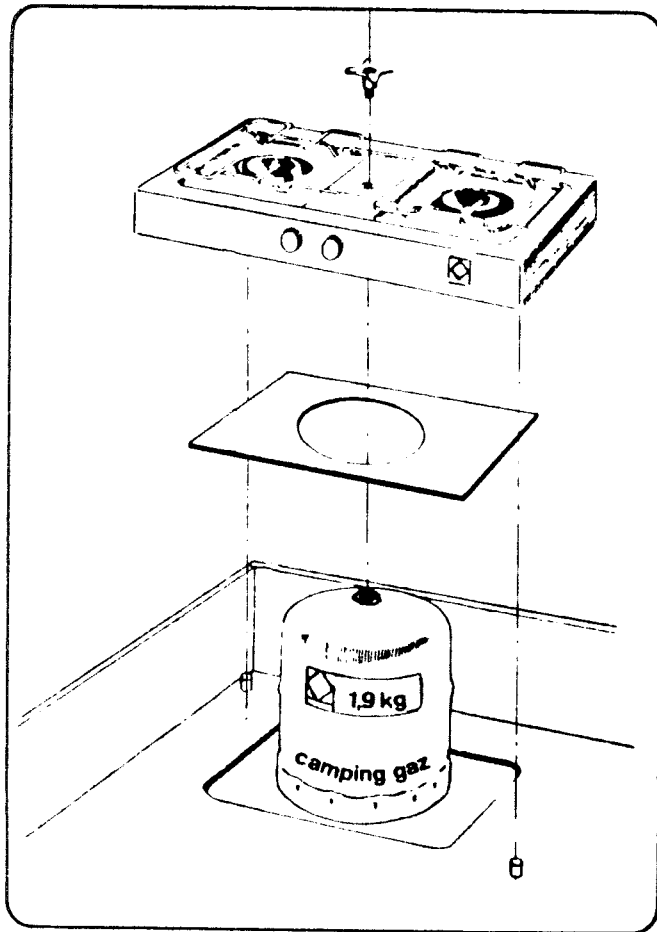


PLAATSEN VAN 2-PITS GASVUUR

POSITIONING OF THE FIXED GAS-COOKER

AUFSTELLEN DES ZWEIFLAMMIGEN GASKOCHERS

FIXATION DU RECHAUD A GAZ



KIEL EN ROER OPHALEN

- Met de wijzers van het uurwerk meedraaien = kiel omhoog halen
 - Tegen de wijzers van het uurwerk in draaien = kiel neerlaten
- 1 Omwenteling = 2 mm.

Diepgang met neergelaten kiel = 1,45 m.

Diepgang met opgehaalde kiel = 0,70 m.

Borg het mechanisme na gebruik

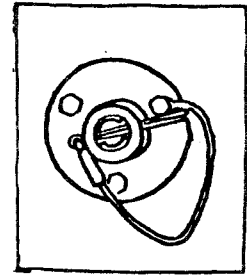
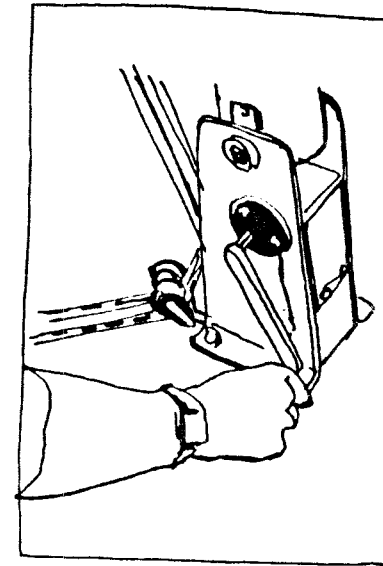
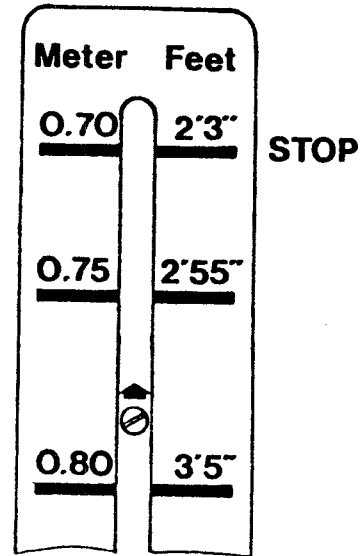
HOW TO LIFT KEEL AND RUDDER

- To lift the keel : turn clock-wise
 - To drop the keel : turn anti-clock-wise
- 1 turn = 2 mm. (5/64") higher/lower

Draft with dropped keel = 1,45m. (4' 9").

Draft with raised keel = 0,70m. (2' 3").

Secure mechanism when not using



BEDIENUNG DES HUBKIELS UND RUDERS

- Um den Kiel hochzuziehen : drehen in Uhrzeigersinn.
 - Um den Kiel niederzulassen : drehen in entgegengesetzte Richtung.
- 1 Umdrehung = 2 mm.

Tiefgang mit niedergelassenem Kiel = 1,45 m.

Tiefgang mit hochgehohlem Kiel = 0,70 m.

Das Mechanismus sichern nach Gebrauch

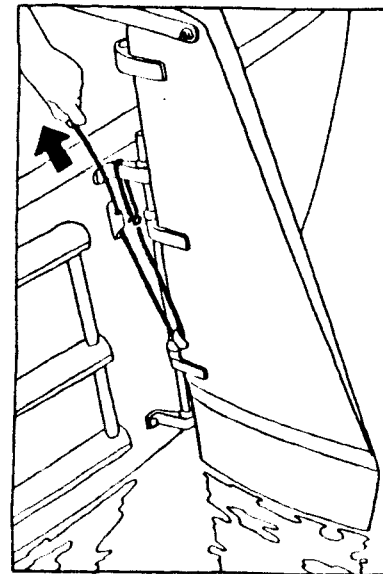
LEVER LA QUILLE ET LE SAFRAN

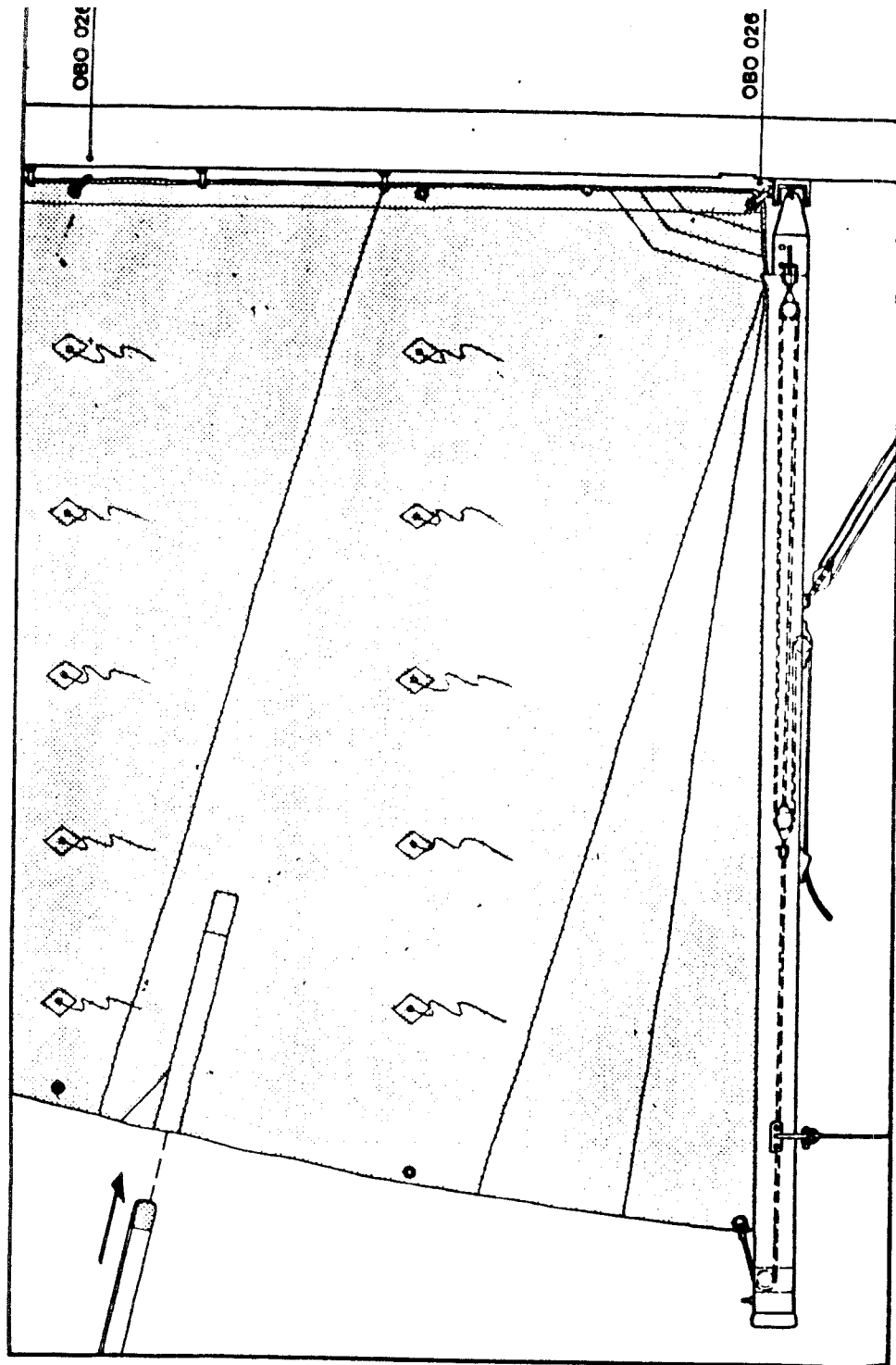
- Pour lever : tourner la manivelle dans le sens des aiguilles d'une montre.
 - Pour descendre : tourner la manivelle dans le sens contraire.
- 1 tour déplace la quille de 2 mm.

Tirant d'eau, quille basse = 1,45 m.

Tirant d'eau, quille haute = 0,70 m.

Câler le mécanisme pendant la navigation





HET ZEILEN

Aanslaan grootzeil en fok.

1. Monteer fok met pen aan pelikaanhaak.
2. Bevestig D-sluitingen 34 mm (OBO 026) aan voorlijk grootzeil.
3. Bevestig uithaler aan grootzeil.
4. Schuif zeillatten in zeillatzakken

Attaching mainsail and foresail.

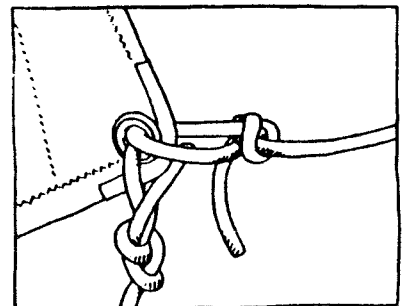
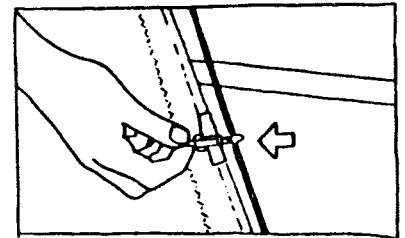
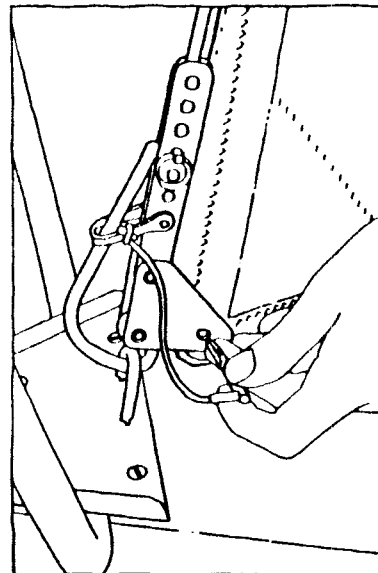
1. Fix foresail with pin to the frontstay fitting.
2. Fix 2 shackles 34 mm (OBO 026) to the mainsail.
3. Attach outhaul at mainsail.
4. Put sailbatten in battenpockets.

Festmachen Grossegel und Fock.

1. Fock mit Klappbolzen an Vorstagschnellspanner befestigen.
2. 2 Schlüsselschäkel 34 mm (OBO 026) am Grossegel befestigen.
3. Montage Unterliekstrekker am Grossegel.
4. Segellatten in Segellattentachen stecken.

Attacher grand'voile et foc.

1. Attacher le foc.
2. Attacher 2 manilles imperdables 34 mm (OBO 026) à la grand'voile.
3. Monter étargueur à la grand'voile.
4. Fixer les lattes de voile dans leurs étuis.

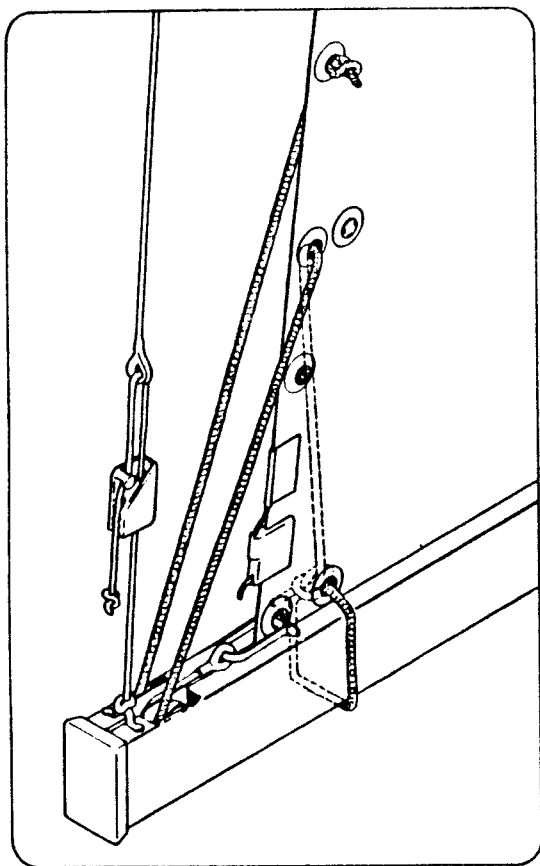


REVEN VANUIT DE KUIP : "REEFKLAAR".
Houd tijdens het zeilen de reeflijnen als volgt aangeslagen :

TAKING A REEF FROM THE COCKPIT : "STAND-BY POSITION".
While sailing, keep the reefing lines on the sail as shown :

REFFEN VOM COCKPIT AUS : "REFF-KLAR".
Bei normalem Segelwetter die Reffleine folgendermassen anschlagen :

PRISE DE RIS A PARTIR DU COCKPIT : "PRETE-A-UTILISER".
Garder la bosse de ris prête-à-utiliser comme suit :

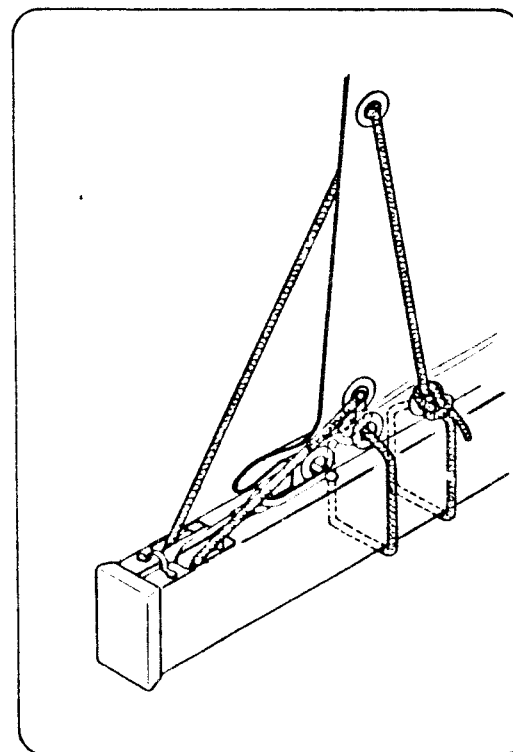


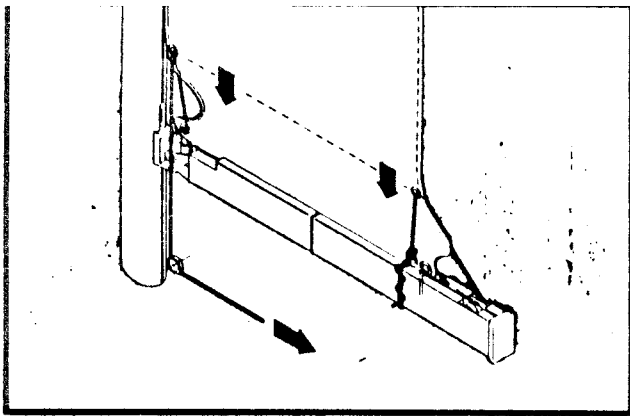
REVEN VANUIT DE KUIP : "REEFKLAAR".
Na het zetten van het eerste rif, slaat U best de tweede reeflijn aan als volgt :

TAKING A REEF FROM THE COCKPIT : "STAND-BY POSITION".
While sailing with a reef, keep the reefing line of the second reef in a "stand-by position" as shown :

REFFEN VOM COCKPIT AUS : "REFF-KLAR".
Nach dem ersten Reffen, die Reffleine des 2. Reffs folgendermassen anschlagen :

PRISE DE RIS A PARTIR DU COCKPIT : "PRETE-A-UTILISER".
Après avoir pris la mise du premier ris, garder la bosse du 2ième ris prête-à-utiliser comme suit :





Montage en gebruik : 1ste rif.

Het Etap-reef systeem werd ontwikkeld om U toe te laten snel te reageren tijdens opkomend zwaar weer.

Montage :

1. Het uiteinde van de reefflijn (DA 004 003) achteraan de giek over schijf voeren.
2. door het reefoog in het achterlijk
3. door reefoog in onderlijk en rond de giek
4. met paalsteek aan reefflijn geknoopt
5. het uiteinde van de reefflijn vooraan de giek via de lummelschijf door
6. het reefoog in het voorlijk naar
7. het omkeerblok aan de mastvoet naar de klem op dek brengen.

Gebruik :

- Grootschoot en giekneerhouder vieren
- Grootzeilval vieren
- Reeplijn doorzetten en beleggen
- Grootzeilval doorzetten en beleggen

How to use 1st reef : fixing reefflines.

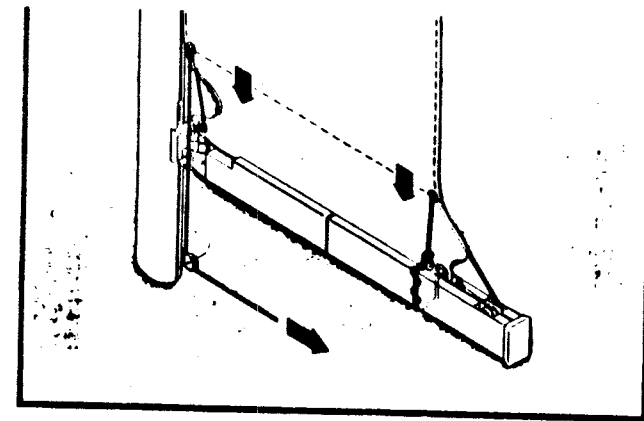
The Etap-reefing system enables you to react promptly to heavy gusts of wind.

How to fix it :

1. The reefing-line (DA 004 003) at the outer end of the boom has to be led through the leech reef-eye and has
2. through the bottom reef-eye
3. and tied round boom
4. The other end of the reefline at the goose-neck has to be led through the reef-eye, through return blocks at the mast step to the cleats on deck

How to use :

- pay out the mainsheet and kicking-trap
- Pay out main halyard
- Tighten the reefline and belay
- Tighten the main halyard and belay.



1° Reef : Montage und Gebrauch.

Das Etap Reffsystem macht es möglich schnell zu reagieren bei böigem Wetter.

Montage :

1. Die Reffleine (DA 004 003) am Baumende über Umlenkrolle
2. durch die Reffkausche am Achterliek führen und
3. durch Reffkausche am Unterliek und um den Baum führen und
4. an die Reffleine knupfen
5. Das Ende der Reffleine am Baumbeschlag
6. durch die Reffkausche in Vorliek führen,
7. und über Umlenkrolle am Mastfuss
8. in die Servo-Klemme ans Deck belegen.

Gebrauch :

- Grossegelschot und Bullentalje fieren
- Grossegelfall fieren
- Reffleine steifholen und belegen
- Grossegelfall steifholen und belegen

1er ris : montage et fonctionnement.

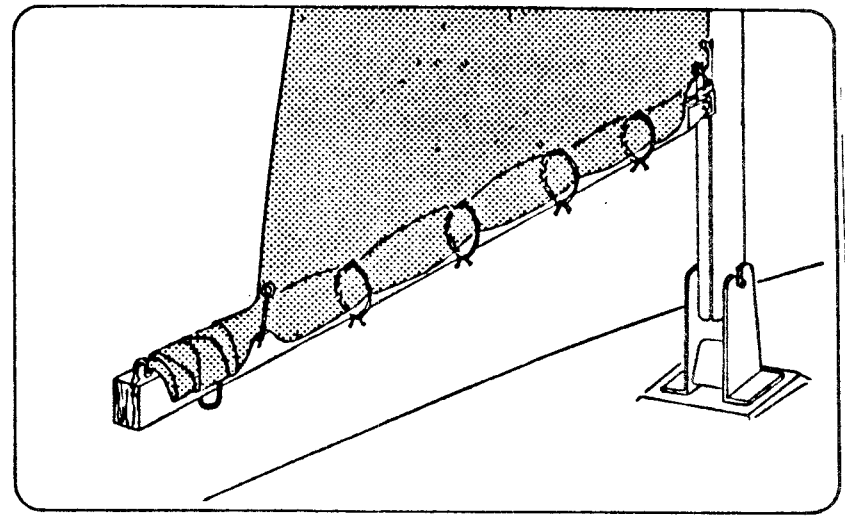
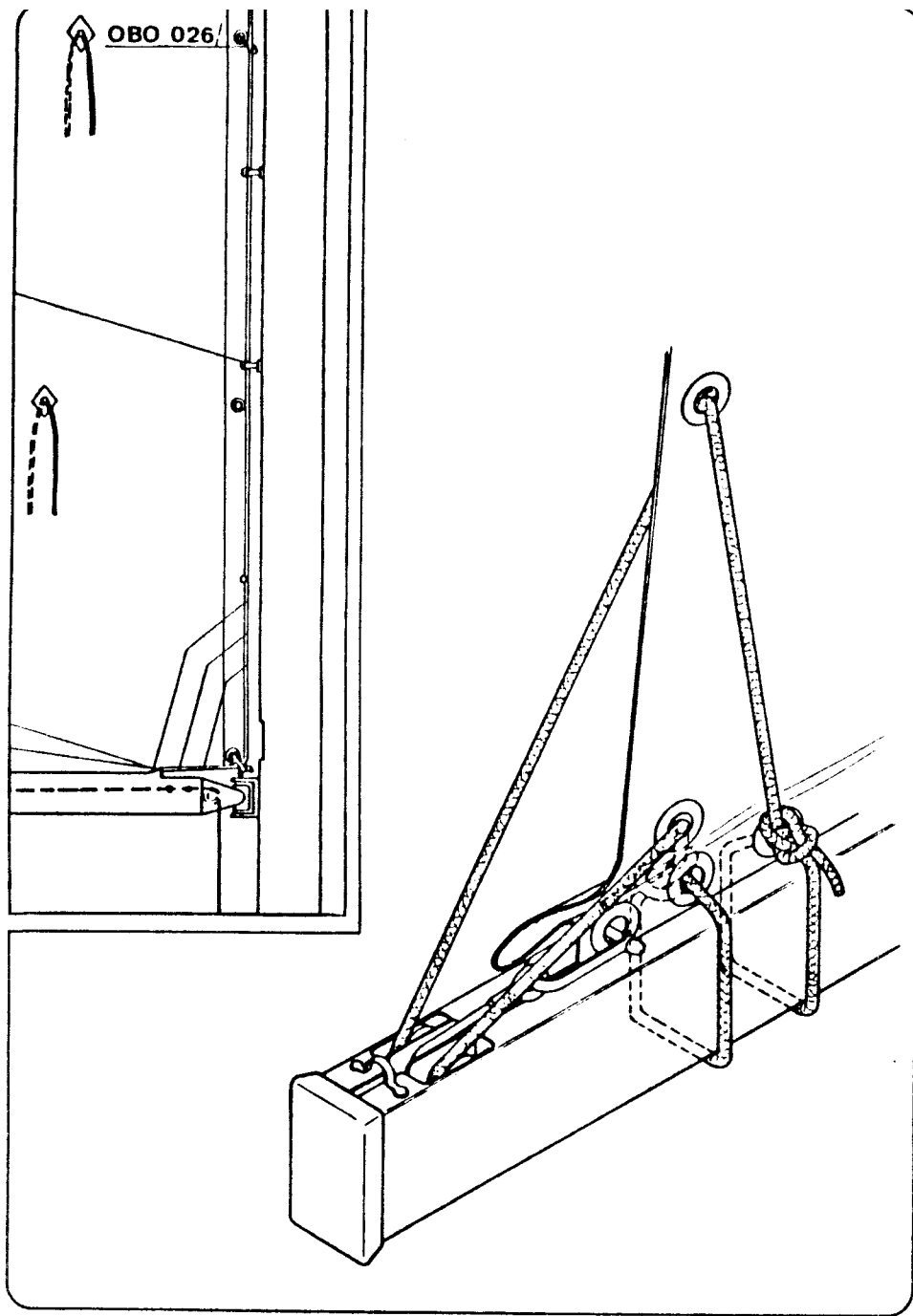
Le système Etap vous permet de réagir immédiatement aux rafales.

Montage :

1. Passer la bosse de ris (DA 004 003) sortant du bôme
2. dans la cosse de ris de la chute
3. par la cosse de ris de la ralingue de fond et passer autour du bôme
4. en faisant un nœud d'agui dans la bosse
5. Passer l'autre extrémité de la bosse, sortant du bôme
6. dans la cosse de ris du guindant
7. ensuite vers le pont dans la poulie de renvoi vers le cockpit

Comment utiliser le système ETAP :

- Filer l'écoute de grand'voile et le hâle-bas
- Filer la drisse de grand'voile
- Border la bosse de ris
- Border de nouveau la drisse de grand'voile



Montage en gebruik 2de rif.

Op één bewerking na, wordt ook het 2de rif vanuit de kuip gezet.

Montage van de reeflijn :

1,2,3,4 zie biz. 48

4. Het uiteinde van de reeflijn vooraan degiek via
5. het omkeerblok aan de mastvoet
6. naar de klem op dek brengen.
7. Monteer D-sluiting (OBO 026) aan zeilkous voorlijk.

Gebruik :

- Grootshoort en giekneerhouder volledig vieren
- Grootzeilval vieren en D-sluiting in lummel haken
- Reeflijn aanhalen en beleggen
- Grootzeilval aanhalen en beleggen.

2nd reef : fixing reeflines / how to use.

Except for one step, the 2nd reef as well is tied down from the cockpit.

Fixing the reeflines :

1,2,3,4 as on page 48

4. The reefline at the goose-neck
5. has to be led through return blocks at the mast step
6. to the cleats on deck
7. Fix shackle on the crinkle

How to use :

- Pay out the mainsheet and kicking strap
- Pay out the main halyard and shackle the reef-eye at the boomheelpin (OBO 026) onto the goose-neck
- Tighten the reefline and belay it
- Tighten the main halyard and belay it.

2. Reff : Montage und Gebrauch.

Mit Ausnahme einer Operation geschieht das Reffen des 2. Riffs auch vom Cockpit aus.

Montage :

- 1, 2, 3, 4 wie beim 1. Reff (p.48)
4. Das Ende der Reffleine am Baumbeschlag
5. über die Umlenkrolle am Mastfuss
6. in die Servo-Klemme aufs Deck belegen.
7. Montage Schäkel am Reffkausch im Vorliek.

Gebrauch :

- Grossegeschot und Baumniederholer fieren
- Grossegefall fieren und Reffschäkel am Lummel einhaken
- Reffleine steifholen und belegen
- Grossegefall steifholen und belegen.

2ième ris : Montage et fonctionnement.

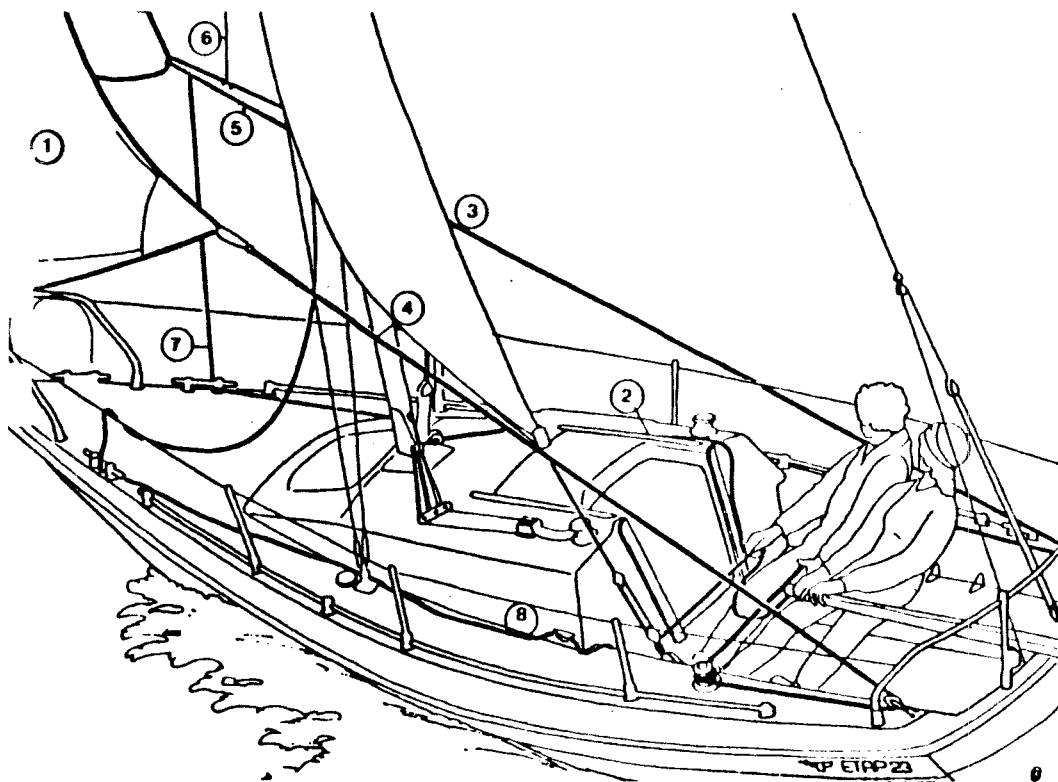
A l'exception d'une opération, le deuxième ris, lui aussi, est pris depuis le cockpit.

Montage :

- 1, 2, 3, 4 comme indiqué pour le premier ris (p.48)
4. Passer l'autre extrémité de la bosse, sortant du bôme
5. vers le pont dans la poulie de renvoi
6. vers le cockpit.
7. Montage manille automatique dans la cosse de ris du guindant.

Comment utiliser le ris système Etap :

- Filer l'écoute de grand'voile et le hâle-bas
- Filer la drisse de grand'voile et attacher la manille de ris au crochet du vît-de-mulet.
- Serrer la bosse de ris en attachant l'itague
- Serrer la drisse de grand'voile.



SPINNAKERZEILEN

- | | |
|--------------------------------|--------------|
| 1. Spinnakerzeil | (EA 014 073) |
| 2. Spinnakerval | (EA 004 003) |
| 3. Loefschoot | (AB 004 023) |
| 4. Lijschoot | (AB 004 023) |
| 5. Spinnakerboom | (EA 011 013) |
| 6. Spiboomophouder | (EA 004 009) |
| 7. Spiboomneerhouder | (AB 004 024) |
| 8. Clamcleat Spiboomneerhouder | (AB 006 047) |

HOW TO SAIL THE SPINNAKER

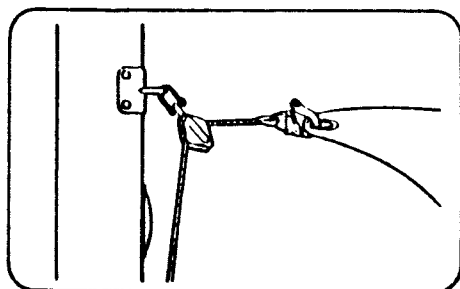
- | |
|----------------------------|
| 1. Spinnaker |
| 2. Spinnakerhalyard |
| 3. Spinnakersheet luffside |
| 4. Spinnakersheet leeside |
| 5. Spinnakerboom |
| 6. Spinnakerboom uphaul |
| 7. Spinnakerboom downhaul |
| 8. Clamcleat downhaul |

SPINNAKER SEGELN

- | | |
|--|--------------|
| 1. Spinnaker | (EA 014 073) |
| 2. Spinnakerfall | (EA 004 003) |
| 3. Spinnakerschot Luvseite | (AB 004 023) |
| 4. Spinnakerschot Leeseite | (AB 004 023) |
| 5. Spinnakerbaum | (EA 011 013) |
| 6. Spinnakerbaum-toppwant | (EA 004 009) |
| 7. Spinnakerbaum-niederholer | (AB 004 024) |
| 8. Clamcleat
Spinnakerbaumniederholer | (AB 006 047) |

SOUS SPI

- | |
|------------------------------------|
| 1. Voile de spi |
| 2. Drisse de spi |
| 3. Ecoute de spi côté du vent |
| 4. Ecoute de spi côté sous le vent |
| 5. Tangon de spi |
| 6. Balancine de tangon |
| 7. Hâle-bas de tangon |
| 8. Taquet de l'hâle-bas |



ZEILEN MET OPGEHAALDE KIEL.

Kenmerkend voor dit type kiel is dat tijdens het ophalen de afstand tussen kiel en roer niet verandert. Hierdoor blijft Uw schip licht bestuurbaar en makkelijk wendbaar. Alhoewel de laag geplaatste ballast maximale stabiliteit blijft verzekeren (μ) is het, licht weer uitgezonderd, raadzaam met verminderd zeiloppervlak te zeilen.

(μ) Ook met opgehaalde kiel blijft de Etap 23 onkenterbaar.

SAILING WITH A LIFTED KEEL.

Typical for this type of keel is that while lifting it, the distance between rudder and keel never changes. Which means she always keeps her light steering. Although the bulbweight ensures you an optimal stability (μ), sailarea should be reduced with a lifted keel.

(μ) Even with a lifted keel she keeps her self righting ability.

SEGELN MIT HOCHGEHOLTEM KIEL.

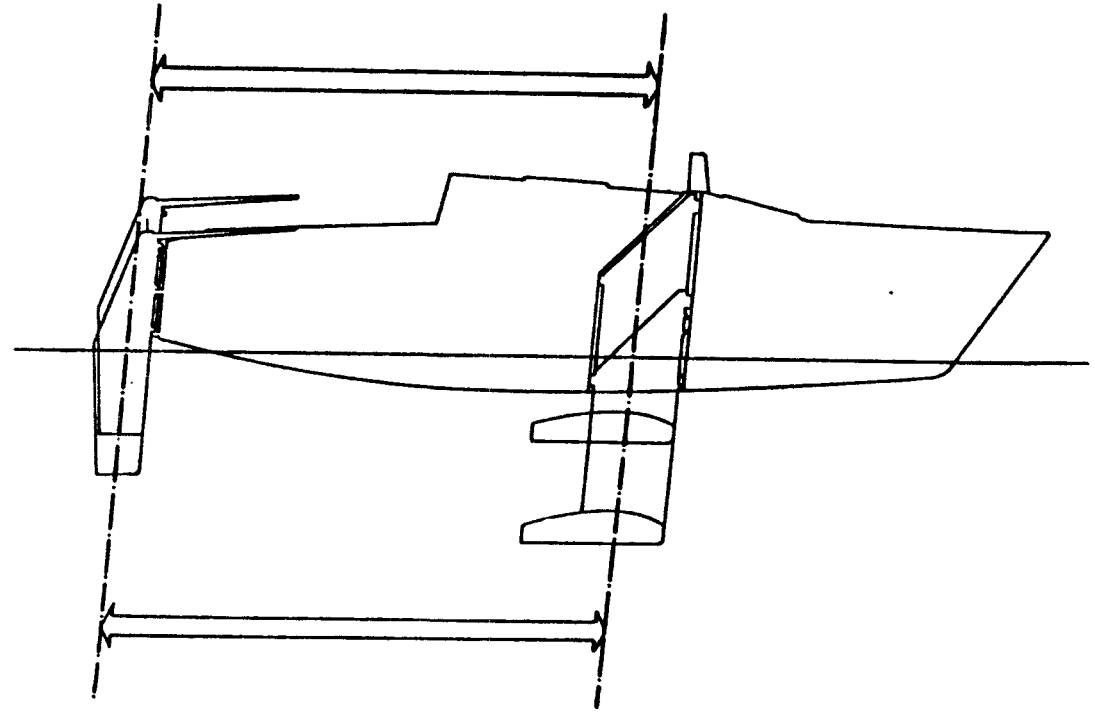
Dieser Kiel typiert sich dadurch, dass sich der Abstand zwischen Ruder und Kiel beim Aufholen nicht ändert. Ihr Schiff bleibt dadurch leicht steuer- und wendbar. Durch den niedrigen Schwerpunkt bleibt die Stabilität in jeder Position optimal. Trotzdem ist es ratsam die Segeloberfläche zu mindern.

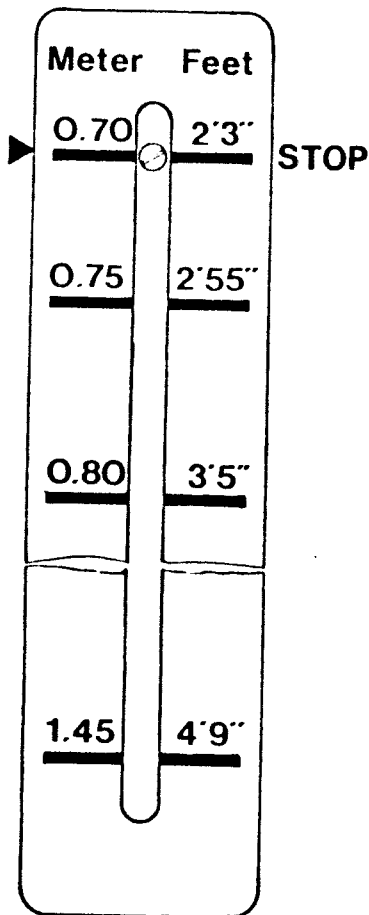
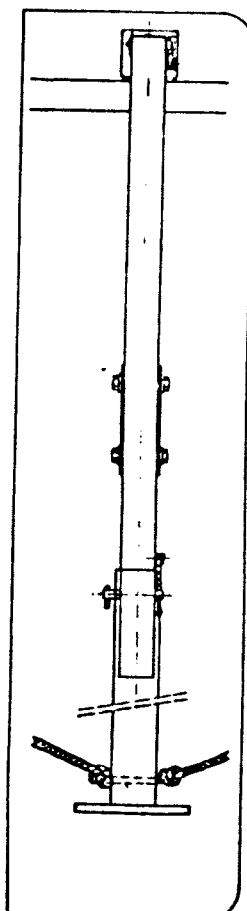
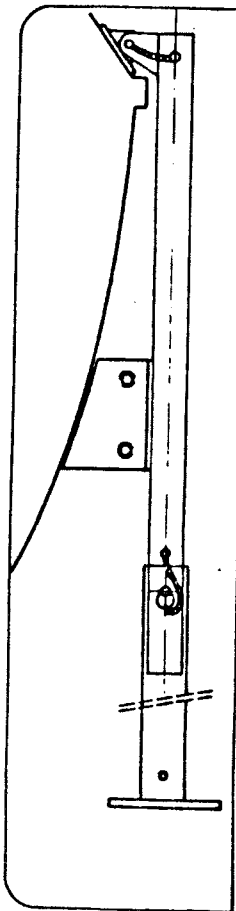
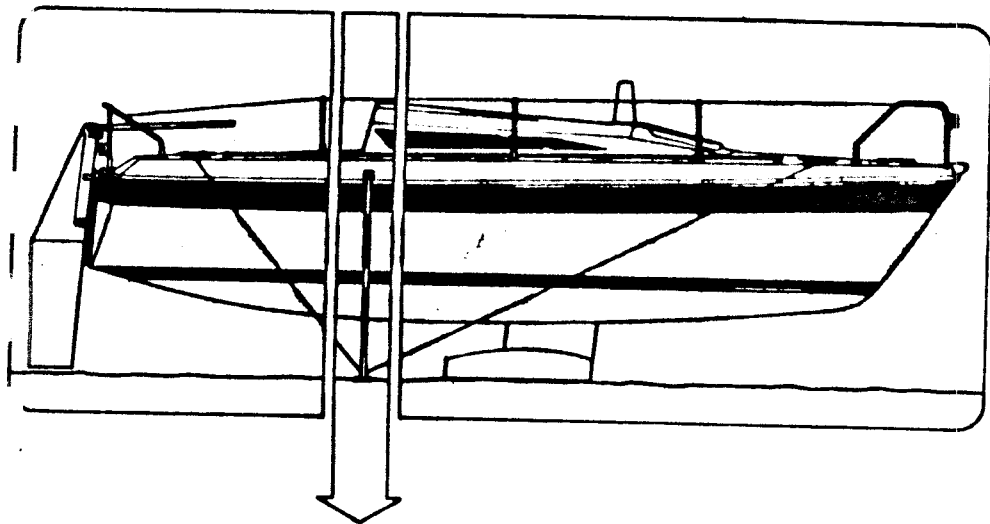
(μ) Auch mit hochgeholtem Kiel ist die Etap 23 unkenterbar.

NAVIGUER AVEC LA QUILLE RELEVÉE.

Cette quille se caractérise par la distance entre safran et quille qui ne change pas pendant le relevage. C'est ainsi que votre bateau garde sa douceur à la barre et sa maniabilité. D'autre part le lest situé très bas continue d'assurer à votre bateau une stabilité optimale (μ). Sauf par petit temps, il est néanmoins nécessaire de diminuer la surface de voilure.

(μ) L'Étap 23 est inchavirable, même avec la quille relevée.





DROOGVALLEN OP HET WAD

1. Haal roer en kiel volledig op.
2. Monteer de stutten volgens tekening. Borg eenmalig de instellijn door de stutten met 2 knopen.
3. Monteer de stutten aan de beugel met toggelpen
4. Span nu de instellijn aan.
Overtuig U ervan dat de stutten loodrecht staan, en dat het houten steunblok tegen de romp drukt.

Afhankelijk van de ondergrond :
de voet is voorzien van gaten waaraan U houten planken kan bevestigen.

DRYING OUT USING LEGS

1. Lift keel and rudder completely.
2. Secure line through legs with a knot on either side
3. Fix legs with togglepin.
4. Fix the line to position legs.
Make sure legs stand on ground, and wooden parts push against the hull.

Depending on the type of underground you could fix wooden plates at the bottom of the legs.

TROCKENFALLEN AUF DAS WATT

1. Kiel und Ruder hochholen.
2. Die Stützen gemäss der Zeichnung montieren. Die Einstellleine durch die Stützen mit 2 Knoten borgen.
3. Die Stützen am Bügel montieren.
4. Die Einstellleine anspannen. Nachschauen ob die Stützen senkrecht stehen und die Holzstützen gegen den Rumpf drücken.

Abhängig vom Boden :
Im Fuss sind Löcher vorgesehen zur Befestigung von Holzplatten.

BEQUILLAGE

1. Relever la quille et le safran.
2. Monter les béquilles suivant le dessin. Bloquer le fil à travers les béquilles avec 2 nœuds.
3. Monter les béquilles à l'étrier.
4. Serrer le fil sur les taquets de façon à positionner les béquilles à la verticale avec les appuis en bois serrés contre la coque.

Dépendamment du sol :
Le pied est pourvu de trous dans lesquels vous pouvez fixer des planches en bois.

VLONDERHOUD

OPHAALBARE KIEL

PLAATSING VAN DE MOTOR

ONDERHOUD MATERIALEN

WINTERBERGING

VI. MAINTENANCE

THE RETRACTABLE KEEL

FIXING THE ENGINE

GENERAL MAINTENANCE

WINTER STORAGE

VLWARTUNG

DER AUFHOLBARE KIEL

INSTALLATION DES MOTORS

WARTUNG MATERIALEN

WINTERLAGERUNG

VI. ENTRETIEN

LA QUILLE RELEVABLE

PLACEMENT DU MOTEUR

L'ENTRETIEN DES MATERIAUX

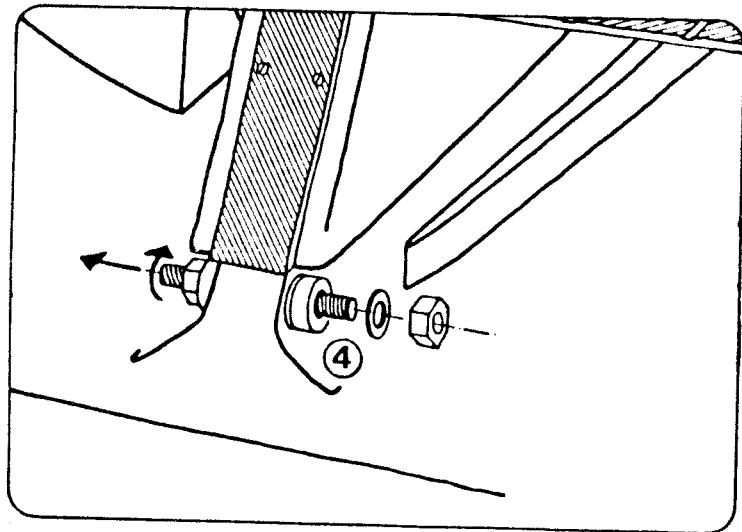
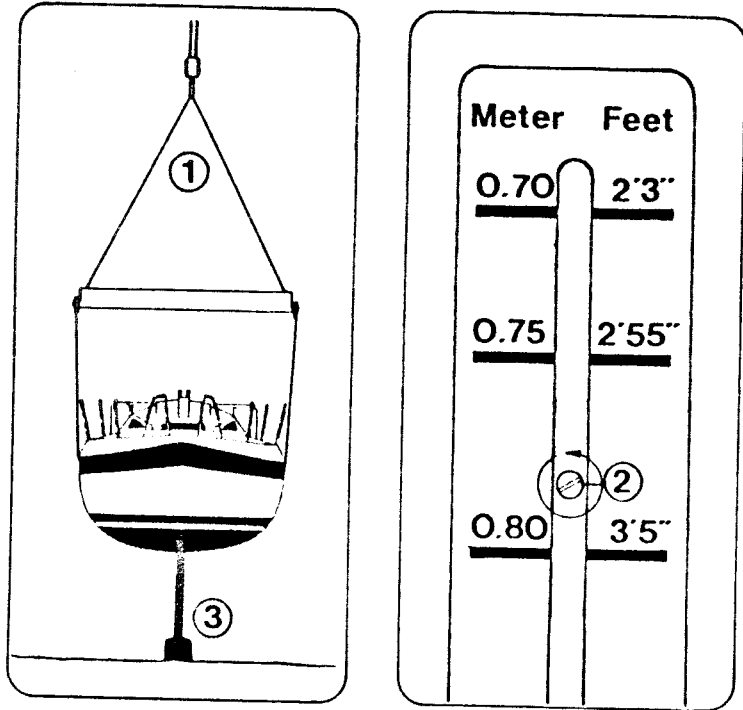
HIVERNAGE

p. 55

p. 58

p. 59

p. 64



ONDERHOUD : DE OPHAALBARE KIEL

Smering van spindel en leibanden met grafietvet, vijfjaarlijks.

Demontage :

1. Boot met kraan optillen.
2. De looper in de afleesschaal losschroeven en verwijderen.
3. Kiel helemaal neerlaten en op de grond laten rusten.
4. Borging onderaan de kielkast wegnemen.

MAINTENANCE : THE RETRACTABLE KEEL

Greasing of the endless screw and its guide surface should be done every 5 years.

How to remove the keel :

1. Lift boat with a crane.
2. The screw which marks the boats draft has to be turned out.
3. Drop the keel completely and let the boat stand on it.
4. Take away the security-bolts down below the keel cover.

WARTUNG : DER AUFHOLBARE KIEL

Schmieren von Führungsbahn und Spindel mit Grafitfett, alle 5 Jahre :

Demontage :

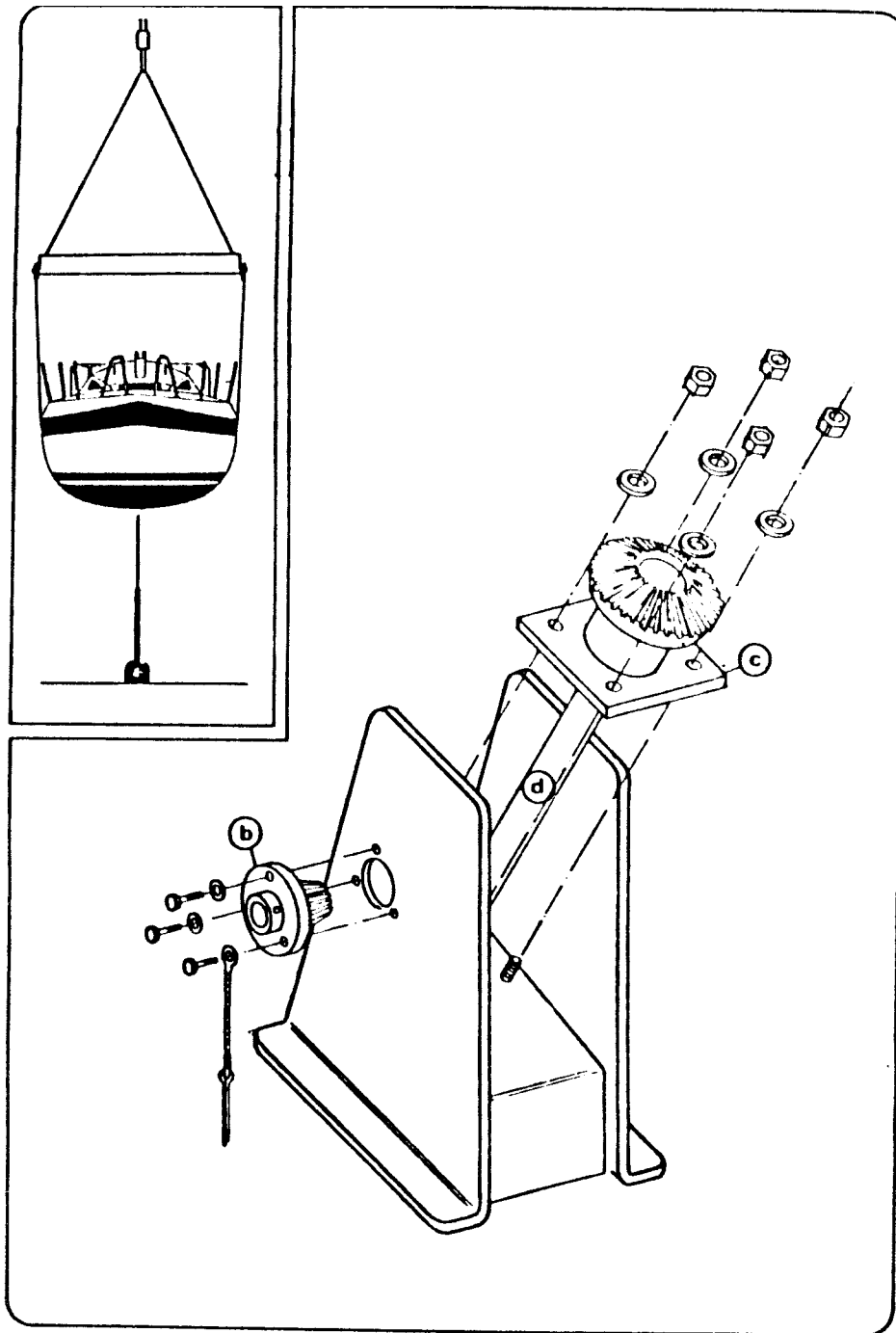
1. Das Boot mit einem Kran aufheben.
2. Den Anzeiger in der Skala abschrauben.
3. Kiel niederlassen und Boot auf den Kiel stellen.
4. Sicherungsbolzen vom Kielkasten entfernen.

ENTRETIEN : LA QUILLE RELEVABLE

Graissage avec de la graisse graphite de la vis-sans-fin et des voies de glissement tous les 5 ans.

Démontage :

1. Dresser lentement le bateau avec une grue.
2. Dévisser et enlever la vis indiquant le tirant d'eau.
3. Descendre tout à fait la quille et faire reposer le bateau sur la quille.
4. Enlever la sùreté en bas du puits de quille.

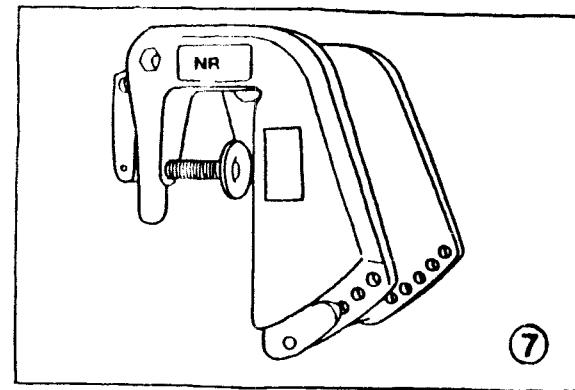
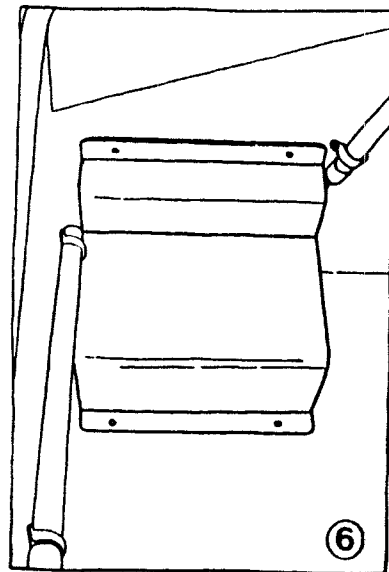
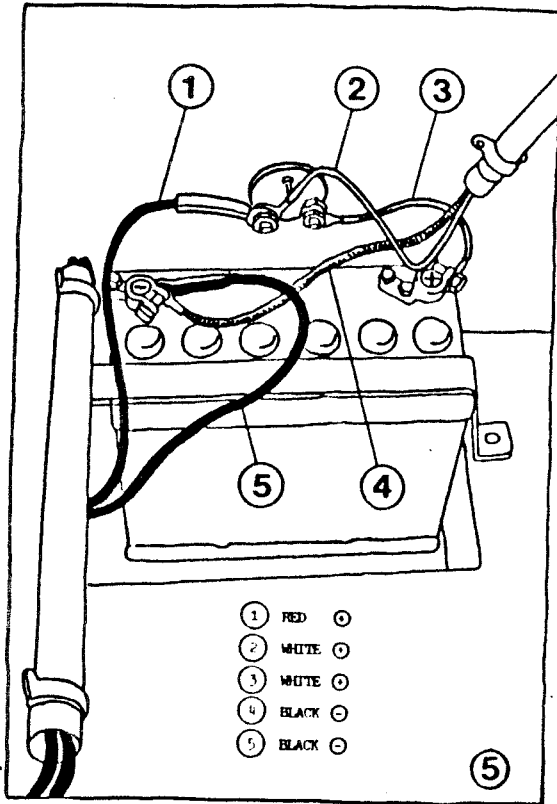
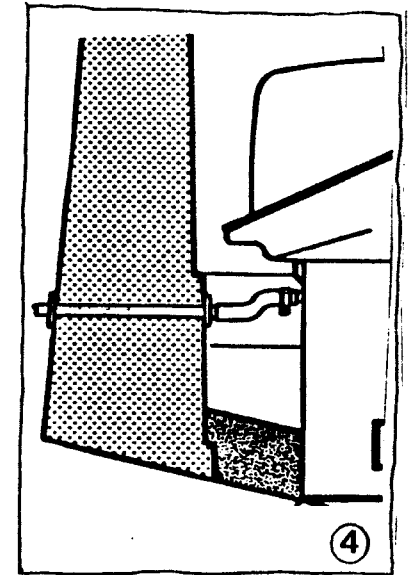
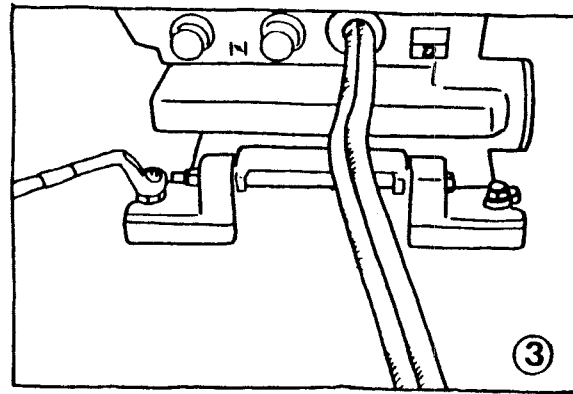
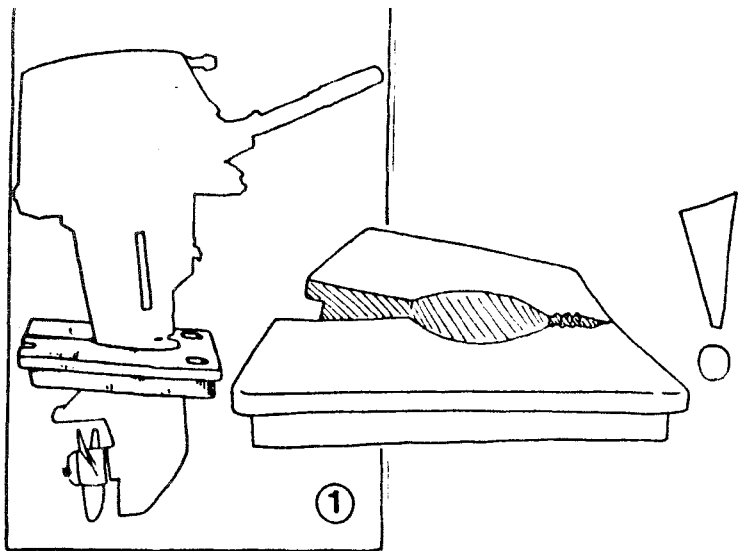


5. Spindel uitdraaien :
 - a. verwijder afdekkap
 - b. verwijder lagerstuk en zijn component aan de binnenzijde van de mastvoet.
 - c. verwijder ophangplaat
 - d. schroef spindel uit de keelkast.
6. Boot met een traaglopende kraan oprichten.

5. To turn out the spindle :
 - a. take the cover away
 - b. take the bearing away and its counterpart at the 'inside' of maststep.
 - c. take the plate away
 - d. turn the spindle out of the keelcasing
6. Lift boat slowly with a crane.

5. Um die Spindel auszudrehen :
 - a. Überdeckung entfernen
 - b. Lagerstück und Komponent an Innerseite des Mastfusses entfernen
 - c. Spindelplatte entfernen.
 - d. Spindel ausdrehen.
6. Das Boot mit einem Kran langsam aufheben.

5. Pour dévisser complètement la vis-sans-fin :
 - a. enlever le couvercle
 - b. enlever également la roue dentée complémentaire au pied du mât.
 - c. enlever la plaque de suspension.
 - d. dévisser la vis-sans-fin complètement.
6. Lever lentement le bateau avec une grue.



PLAATSING VAN DE MOTOR

1. Breng de gummiflap rond de motor aan

Voorzichtig : - trekt U de flap te ver open, bestaat het gevaar dat de gummi zou doorscheuren.

(Het is - bijzondere reparaties uitgezonderd - niet nodig de flap te verwijderen tijdens de winterberging.)

2. Smeer de zijkanten van de gummi met vaseline in
3. Monteer de steunbeugels
4. Sluit de uitlaatslang aan
5. Sluit de kabels van de batterij aan
6. Monteer de kap van de batterij
7. Alhoewel de Yamahaophangbeugel van de motor niet wordt gebruikt, is het geraadzaam deze bij te houden i.v.m. eventuele herstelling van de motor bij een dealer.

Het is ook alleen op de beugel dat U uw motornummer vermeld vindt.

FIXING THE ENGINE

1. Fix rubber membrane to the leg of the engine.

Warning : membrane has to be openend with care. (There is no need for removing membrane during winterstorage except for special repares)

2. Treat the sides of the membrane with vaseline.
3. Fix the brackets.
4. Attach exhaust pipe.
5. Attach wiring to the battery.
6. Fix battery cover.
7. Though the standard engine-bracket has not to be used, it should be kept for outdoor repairs.

The engine number is only mentioned on this engine bracket.

INSTALLATION DES MOTORS

1. Die gummi Abdichtung um den Motor anbringen.

Beacht : Bei der Befestigung der gummi Abdichtung, Vorsicht Walten lassen, damit keine Risse entstehen.

Während der Winterlagerung braucht die gummi Abdichtung nicht abgenommen zu werden - es sei denn bei einer Reparatur.

2. Die Querseiten der gummi Abdichtung mit Vaseline einfetten.
3. Die Stützen montieren.
4. Den Auspuffschlauch anschliessen.
5. Das Kabel der Batterie anschliessen.
6. Die Batterie-Abdeckung montieren.
7. Trotzdem die Yamahaaufhängung des Motors nicht verwendet wird, ist es empfehlenswert diese beizubehalten in Bezug auf eine eventuelle Reparatur bei dem Vertreter.

Nur auf der Motor-Aufhängung ist die Nummer des Motors angebracht.

PLACEMENT DU MOTEUR

1. Attachez le bouchon en caoutchouc au moteur

Attention : Pour éviter des fissures, ne tirez pas trop fort au bouchon. Pendant l'hivernage il n'est pas nécessaire d'enlever le bouchon.

2. Graissez les côtés du caoutchouc avec de la vaseline.
3. Montez les étriers de fixation.
4. Raccordez le tuyau d'échappement.
5. Raccorder les câbles de la batterie.
6. MONTez le recouvrement de la batterie.
7. Quoique l'étrier de suspension du moteur Yamaha ne soit pas utilisé, nous vous conseillons quand même de le garder en cas de réparation éventuelle chez un agent.

Le numéro du moteur est indiqué uniquement sur l'étrier de suspension.

ONDERHOUD MATERIALEN

POLYESTER:

Het reinigen van een polyester jacht kan geschieden met zoet water en een niet-chloorhoudend wasmiddel of een auto-shampoo. Regelmatig reinigen is aan te bevelen.

Om het dof worden van polyester te voorkomen, verdient het aanbeveling het oppervlak met bootswas of auto-polish op te poetsen.

Herstellen van kleine blazen en krassen in het polyester :

De herstelling dient bij voorkeur te geschieden bij een omgevingstemperatuur 15...20° C en bij droge lucht.

1. de beschadigde plaats reinigen met aceton of een ander solvent.
2. met schuurpapier de beschadigde plaats ruw maken.
3. topcoat aanmaken :
 - steeds kleine hoeveelheden aanmaken, de verwerkingsduur bedraagt slechts 15-20 minuten
 - gebruik de originele topcoat van de werf.
 - deze topcoat is voorversneld en is door toevoeging van 2% MEK-peroxide gebruiksklaar
4. breng de topcoat op de beschadigde plaats aan met behulp van een penseel.
De topcoat min. 4 uur laten uitharden.
5. de topcoat met waterslispapier gladschuren; gebruik eerst slispapier nr. 500, daarna nr. 1200. Aansluitend polijsten met polijspasta. De glans wordt verkregen door wrijven met een polish of cleaner.

ONDERWATERSCHIP:

Er zijn verscheidene kwaliteiten anti-fouling op de markt. Voor de behandeling van uw onderwaterschip neemt U best contact op met uw dealer.

Behandel de romp tot aan de bovenste waterlijn.

Let er bij het behandelen van de motorstaart op de openingen voor de waterkoeling niet dicht te schilderen.

TEAKHOUT:

Teakhout heeft in principe geen onderhoud. Het krijgt echter spoedig een grijze kleur. Indien U de oorspronkelijke goud-gele kleur wenst te behouden, moet U het teakhout 2 maal per jaar verzadigen met teak-olie.

GEVERNIST MAHONIEHOUT:

De mahoniehouten schotten, panelen en latten zijn op de werf voorzien van een satijn-vernys op basis van polyurethaan. Elke nabehandeling of herstelling moet met vernys op dezelfde basis gebeuren.

Het normale onderhoud van vernysde onderdelen beperkt zich echter tot afwassen met een licht zeepwater.

INOX BESLAG:

Het onderhoud van roestvrijstalen onderdelen beperkt zich tot het afwassen met zoet water, teneinde het ophopen van stof, roet en ander vuil te vermijden. Opgehoopt vuil kan verkleuring van de inox tot gevolg hebben en in extreme gevallen zelfs roestvorming.

GEANODISEERD ALUMINIUM:

Evenals bij inox is hier het ophopen van stof en ander vuil te vermijden. Regelmatig afwassen met zoet water is ook hier aan te raden. Het mooie uitzicht van geanodiseerd aluminium kan gehouden worden door reinigen met tri- of perchloorethyleen . Na het reinigen kan een beschermfilm aangebracht worden; hiervoor zijn zuurvrije vaseline, lanoline, parafine of was geschikt. Gebruik steeds zachte doek of spons om krassen te voorkomen.

ZEILEN:

Wassen

Dacron zeilen moeten gewassen worden in water dat zo heet is als de hand verdragen kan, met zeep en soda, of met een vloeibaar merkwasmiddel.

Afzonderlijke plaatsen die erg vuil zijn, kunnen behandeld worden met onopgelost vloeibaar biologisch wasmiddel ofwel met een speciaal vervaardigd produkt genaamd 'Sailcleaner' verkrijgbaar in elke watersportwinkel.

Men laat het zeil dan eerst inweken voor het gewassen wordt. Bij het wassen moeten de zeilen zo weinig mogelijk gekreukt worden. Bij het drogen de zeilen zoveel mogelijk glad en gestreken uithangen. Zolang de zeilen nog enigszins vochtig zijn is handwarm strijken zeer goed mogelijk. Na een dergelijke behandeling zullen uw zeilen er weer 'als nieuw' uitzien. Zeilmakerij Gaastra heeft een industriële wasmachine met een speciaal programma in gebruik, welke U van veel nattigheid kan verlossen.

Zout

Zout afkomstig van zeewater is slecht voor uw zeilen. De zeilen worden er niet alleen hard van maar ook zwaar, wat uw snelheid bij licht weer zeker beïnvloedt. De zoutkristallen veroorzaken een schurend effect tegen de vezels, wat de levensduur van uw zeil verkort. Wanneer mogelijk spoel uw zeil na met schoon water en laat ze drogen alvorens weg te bergen.

Opbergen

Zeilen moeten zodanig worden gevouwen of opgerold, dat een minimum aan scherpe vouwen ontstaat. Dit eerste slaat uiteraard voornamelijk op wedstrijdzeilen, doch is ook voor toerzeilen wenselijk. Zeilen, die van dacron polyester vezels zijn vervaardigd, moeten worden opgeborgen in een goed geventileerde en schone bergruimte en vocht dat schimmel kan veroorzaken, moet zoveel mogelijk vermeden worden. Alhoewel schimmel geen invloed kan hebben op de sterkte van dacron weefsels kan het wel vlekken veroorzaken, die moeilijk te verwijderen zijn.

Tekeningen : zie blz. 62

GENERAL MAINTENANCE

G.R.P.

Best is to clean regularly with fresh water and a shampoo (no chlorine containing shampoos)

To avoid a dull-toned GRP surface use boat- or carwax.

Repairing small scratches :

Only work in a dry environment at a temperature of 15-20°C.

1. Clean scratch with acetone or any other solvent.
2. Roughen surface with sand paper.
3. Preparing topcoat :
 - only prepare small quantities : topcoat will harden after 15-20 minutes.
 - only use the original Etap-topcoats.
 - our topcoats are pre-accelerated and ready for use after adding 2 % MEK-peroxide.
4. Apply topcoat with brush. Let it set for 4 hours.
5. To get the surface smooth, use wet sandpaper nr. 500 and afterward nr. 1200.
A bright surface has to be obtained by rubbing with polish or cleaner.

UNDERWATER SURFACE

There is a wide variety of anti-fouling paints on the market. For preparing underwater surface we advise you to contact your dealer.

TEAK

Teak doesn't need maintenance. However, if you want to keep its gold-brown color, you can treat it twice yearly with teak-oil.

VARNISHED MAHAGONNY

All mahagonny parts are treated with a polyurethan satin-varnish. For any repair, or treatment use the same type. For regular cleaning : use soapy water.

STAINLESS STEEL FITTINGS

Regularly clean all fittings with fresh water to avoid concentrations of dust, soot and other dirt. Dirt can cause color changes and rust.

ALUMINIUM

The same is true here. Clean with fresh water. For a bright effect you can use tri- or perchloorethyne. Always use a soft sponge or towel to avoid scratches.

SAILS

Washing

Dacron sails should be washed in hot water with soap, soda or a liquid washing product.

Very dirt spots can be treated with an undissolved liquid biological washing product, or with a s.c. "Sailcleaner".

Try to avoid the "cracking" of Dacron while washing.

Hang out the sails for drying, as long as they are moist ironing at hand temperature is very well possible.

Salt

Sea salt can make your sails stiff and heavy.

As well salt crystals cause a scowling effect against the Dacron fibres, which will shorten the lifetime of your sails.

So, whenever possible, clean your sails with fresh water and let them dry before stowing.

Stowing

Sails should be folded or rolled with a minimum of sharp folds.

Moulds do not harm the sails, but are very difficult to remove.

For drawings : see page 62

WARTUNG MATERIALEN

POLYESTER:

Eine Polyestersegeljacht wird mit Süßwasser und chlorlosem Waschmittel oder mit einem Auto-Schampo gereinigt. Eine regelmässige Reinigung wird empfohlen.

Um das Mattwerden des Polyesters zu vermeiden, soll die Oberfläche zweimal im Jahr mit einem Bootswachs oder Auto-Polish poliert werden.

Reparatur von kleinen Blasen und Kratzern im Polyester :

1. Die Reparatur vorzugsweise bei einer Temperatur von 15° bis 20° C bei trockener Luft durchführen.
2. Die Schadenstelle mit Aceton oder einem anderen Solvent reinigen.
3. Mit Schmirgelpapier die beschädigte Stelle aufrauen.
4. Topcoat folgendermassen bereiten :
 - in kleinen Mengen, da die Verarbeitungsdauer nur 15-20 Minuten beträgt.
 - immer den originellen Topcoat der Werft verwenden.
 - dieser Topcoat ist vorbeschleunigt und durch Hinzufügung von 2% Mek-Peroxide gebrauchsfertig.
5. Topcoat mit Pinsel auf der beschädigten Stelle anbringen und 4 Stunden härten lassen.
6. Topcoat mit Wasserschmirgelpapier folgendermassen glattschmirgeln :
Zuerst Schmirgelpapier nr. 500 verwenden, dann nr. 1200, anschliessend polieren mit Polierpaste. Den Glanz erhält man mit Polish oder Cleaner.

UNTERWASSERSCHIFF

Es gibt verschiedene Antifouling-Qualitäten auf dem Markt. Für die Pflege Ihre Unterwasserschiffes kontaktieren Sie am besten Ihren Dealer. Der Rumpf wird bis zur oberen Wasserlinie angestrichen.

Bitte, achten Sie darauf dass die Öffnungen der Wasserkühlung nicht zugestrichen werden.

TEAK HOLZ

Eigentlich bedarf Teakholz keinen Unterhalt. Es bekommt jedoch schnell eine graue Farbe. Möchten Sie die ursprüngliche gold-gelbe Farben behalten, dann müssen Sie 2 mal im Jahr das Holz ölen mit Teak-Oel.

MAHAGONIHOLZ

Die Schotten und Platten aus Mahagoniholz werden auf der Werft mit einem Satin-Anstrich auf Polyurethanbasis versehen. Jede Nachbehandlung oder Reparatur muss mit einem Anstrich auf der gleichen Basis geschehen. Für den üblichen Unterhalt genügt es, diese Teile mit Seifenwasser zu waschen.

INOX BESCHLÄGE :

Für die Pflege der rostfreien Teile genügt das Abwaschen mit Süßwasser, um eine Aufschichtung von Staub, Rut und Schmutz zu vermeiden. Aufhäufung von Schmutz kann eine Farbänderung der Inoxteile und in extremen Fällen sogar Rostbildung verursachen.

ANODISIERTES ALUMINIUM :

Genau wie bei Inox ist auch hier eine Aufhäufung von Staub und Schmutz zu vermeiden. Ein regelmässiges Abwaschen mit Süßwasser wird demnach empfohlen. Die schöne Aussicht des anodisierten Aluminiums wird beibehalten durch Reinigung mit Tri- oder Perchloroethylen. Nach der Reinigung kann man mit einer säurefreien Vaseline, Lanoline, Parafine oder mit Wachs einen Schutzfilm anbringen. Immer ein weiches Tuch oder einen Schwamm verwenden um Kratzer zu vermeiden.

SEGEL :

Waschen

Dacron-Segel müssen in handwarmem Wasser mit Seife und Soda oder mit einem flüssigen Markenwaschmittel gewaschen werden. Stark verschmutzte Stellen können mit einem unaufgelösten flüssigen biologischen Waschmittel oder mit einem speziellen Produkt 'Sailcleaner', in jedem Sportgeschäft erhältlich, behandelt werden.

Die Segel müssen vor dem Waschem eingeweicht werden. Beim Waschen aufpassen, dass man die Segel nicht knittert. Zum Trocknen die Segel glatt und gestreckt aufhängen. Eventuell leicht bügeln, solange sie noch feucht sind.

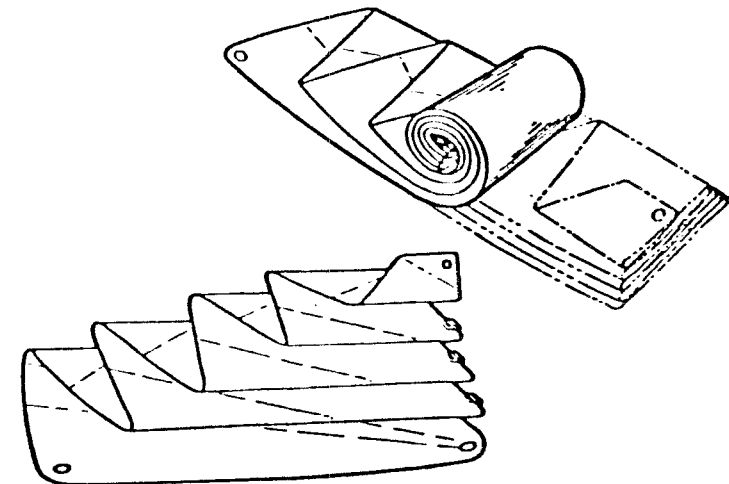
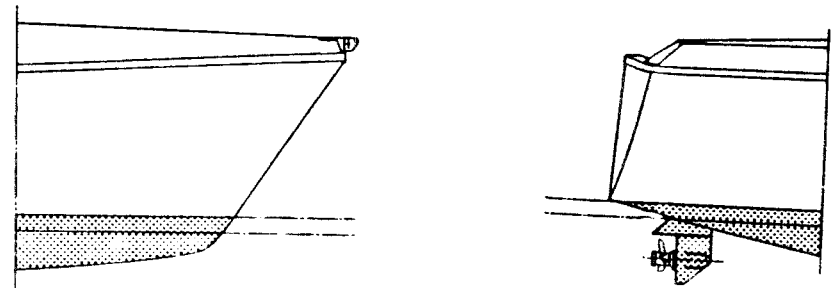
Salz

Seewassersalz ist sehr schlecht für Ihre Segel. Sie werden dadurch nicht nur hart sondern auch schwer, was die Bootsgeschwindigkeit bei leichtem Wetter beeinflusst. Die Salz-Kristallen verursachen einen scheuernden Effekt wodurch die Lebensdauer Ihrer Segel verkürzt wird. Deshalb, wenn möglich die Segel in sauberem Wasser nachspülen und vor der Aufbewahrung gut trockenen lassen.

Wegbergen

Die Segel müssen so gefaltet oder aufgerollt werden, dass ein minimum an scharfen Falten entsteht. Das gilt vor allem für Regattasegeln, jedoch auch fürs Toursegeln.

Segel aus Dacron-Polyester-Faser müssen an einem gut ventillierten und sauberen Platz weggeborgen werden. Feuchtigkeit, wodurch Schimmel entsteht muss vermieden werden.



L'ENTRETIEN DES MATERIAUX

POLYESTER :

Le nettoyage d'un voilier en polyester se fait avec de l'eau douce additionnée d'un détergent ne contenant pas de chlore, ou d'un shampoing pour voitures, sans silicones.

Pour éviter que le polyester ne ternisse, nous conseillons de le polir de temps en temps avec une pâte à polir pour bateaux.

Réparation de petites bulles ou griffes dans le polyester :

Dans un local sec avec température ambiante de 15 à 20° C

1. Nettoyer la surface à refaire avec de l'acétone ou avec un solvant équivalent (attention au feu) .
2. Poncer la surface avec du papier de verre, afin de la rendre rugueuse.
3. Préparer une petite quantité de topcoat en y ajoutant 2 % de peroxyde de Methyl Ethyl Ketone. Il n'est pas nécessaire d'ajouter un accélérateur. La durée d'utilisation utile est de 15 min.
Utilisez toujours le topcoat original, livré par Etap Yachting.
4. Appliquer le topcoat à l'aide d'un pinceau et laissez stratifier pendant minimum 4 heures.
5. Poncer le topcoat avec du papier de verre mouillé à l'eau.
Utiliser d'abord le n° 500, ensuite le n° 1200. Le lustrage se fait avec de la pâte à polir.

CARENE :

Il y a une grande variété de peintures antifouling sur le marché. Pour l'entretien de la carène, veuillez prendre contact avec votre agent. Elle doit être peinte jusqu'à la ligne supérieure. Veuillez à ne pas recouvrir de peinture les ouvertures de l'installation du refroidissement par eau.

ACCASTILLAGE INOX :

L'accastillage inox s'entretient par lavage à eau douce. L'accumulation de poussières, de sable et de saletés peut ternir et même attaquer l'inox.

ALUMINIUM ANODISE :

Comme pour l'inox, éviter que la poussière et la saleté ne s'accumulent. L'aluminium anodisé peut se nettoyer au tri- ou perchloréthylène. Après le nettoyage on peut protéger l'aluminium anodisé par une couche de vaseline pure, de lanoline, de parafine ou de cire. Evitez de rayer l'aluminium par un produit abrasif.

VOILES :

Le lavage

Les voiles en Dacron se lavent à l'eau douce tiède (35° C) avec du savon et de la soude ou avec un bon produit de ménage.

Aux endroits fort sales on peut appliquer un détergent biologique liquide ou un produit spécial pour voiles 'Sailcleaner'.

Bien faire tremper les voiles avant le lavage.

Evitez de trop les froisser. Faire sécher les voiles bien tendues et sans faux plis. Repasser voiles humides avec fer tiède; un traitement pareil remettra vos voiles 'à neuf' !

Le sel

Le sel marin est nuisible pour vos voiles, qui durcissent et s'allourdissent, ce qui influence la vitesse de votre bateau par petit temps.

Les cristaux du sel marin usent votre voile de l'intérieur. N'oubliez pas de rincer chaque fois votre voile et séchez-la avant de la ranger.

Le pliage et le rangement des voiles

Il est préférable de plier ou de rouler vos voiles comme le font les coureurs. Les voiles en Dacron, qui sont faites de fibres de polyester, doivent être rangées dans des endroits propres et bien ventilés.

Ne rangez jamais une voile mouillée dans son sac, car elle pourrait prendre des moisissures, qu'on ne saura plus enlever.

Figures : voir page 62

WINTERBERGING

MOTOR : zie ook p. 21

BATTERIJ :

- de batterijklemmen verwijderen en de batterij grondig reinigen
- het zuurniveau controleren en zo nodig gedistilleerd water bijvoegen
- de polen invetten met vaseline en de batterij laden
- de ladingstoestand van de batterij controleren en zo nodig laden.

ONDERWATER-TOILET:

- De kranen sluiten en de afvoerplug verwijderen
- pomp het toilet leeg door
- het toilet doorspoelen met zuiver water
- gebruik geen anti-gel, zuren, javel of andere korrosieve produkten

DRINKWATERINSTALLATIE:

- de drinkwatertank leeg pompen

AFVOER KEUKENBLOK:

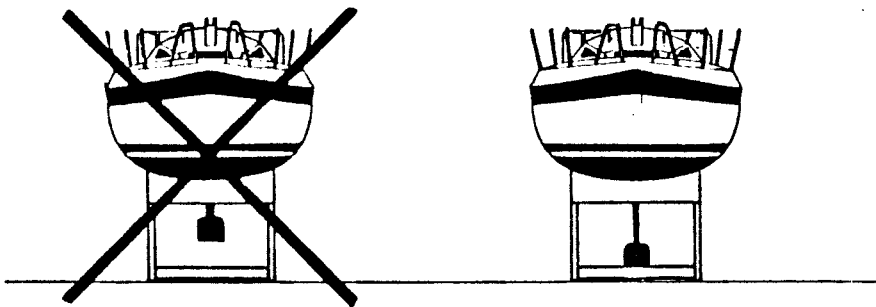
- de afvoerkraan sluiten
- de afvoerslang ontkoppelen en leeg laten lopen

TUIGAGE:

De spanning in stagen en wanten verminderen door de spanners los te schroeven.

BOK:

laat het schip op de kiel rusten



WINTER STORAGE

MOTOR : Also read p. 21

BATTERIES

- Take battery clamps away and clean batteries.
- Check electrolyt and add distilled water if necessary.
- Grease batterypoles and charge batteries.
- Check batterylevel and charge if necessary.

MARINE TOILET

- Close stopcocks and remove outlet-plug.
- Empty toilet by pumping.
- Flush with fresh water.
- Do not use anti-freeze, acids, bleaching water or any other corrosive product.

FRESH WATER SYSTEM

- Empty watertank.

OUTLET GALLEY

- Close stopcock.
- Disconnect outlet and empty.

RIGGING

- Loosen tension of all shrouds.

CRADDLE

weigh of the boat has to be carried by the keel

WINTERLAGERUNG

MOTOR : p. 21

BATTERIE :

- Batteriehalterung wegnehmen und Batterie gründlich reinigen.
- Säuregehalt kontrollieren und wenn nötig destilliertes Wasser hinzufügen.
- Polen mit Vaseline einfetten und Batterie laden.
- Ladung der Batterie kontrollieren und wenn nötig laden.

UNTERWASSER-KLOSETT :

- Hähne schliessen und Abfuhrstopfen wegnehmen.
- Klosset mit dem Kolben leerpumpen.
- Klosset mit sauberem Wasser durchspülen.
- Schläuche demontieren und reinigen.
- Keine Anti-gel, Säuren, Javel oder andere korrosive Produkte verwenden.

TRINKWASSERINSTALLATION :

- Trinkwassertank leerpumpen.

ABFLUSS-PANTRY :

- Hähne schliessen.
- Abflussschlauch loskuppeln und leeren.

TAUWERK :

Die Spanner losschrauben und so die Spannung in Stagen und Wanten vermindern.

BOCK :

das Schiff soll auf dem Kiel ruhen

HIVERNAGE

MOTOR : p. 21

BATTERIES :

- Déconnecter les batteries et nettoyer soigneusement les bornes.
- Contrôler le niveau de l'électrolyte et ajuster éventuellement le niveau avec de l'eau distillée.
- Graisser les bornes avec de la vaseline et charger les batteries, et vérifier l'état de chargement.

W.C. MARIN :

- Rincer énergiquement avec eau (de mer) puis fermer les vannes et faire sauter le bouchon de vidange situé à droite sur la base du W.C.
- Actionner la pompe pour vidanger totalement la cuvette et rincer avec de l'eau douce.
- Démontez et nettoyez les tuyauteries.
- Éviter l'utilisation d'anti-gel, d'acides, d'eau de javel ou d'autres produits corrosifs.

INSTALLATION D'EAU POTABLE :

- Vider le réservoir d'eau par pompage.

ÉCOULEMENT DE L'ÉVIER :

- Fermer la vanne.
- Déconnecter le tuyau et vidanger.

GREEMENT :

Relâcher de quelques tours les ridoirs afin de diminuer la tension sur la coque.

BER :

le bateau doit reposer sur la quille

VII. TECHNISCHE GEGEVENS

DRINKWATERVERZORGING

BEDRADINGSSHEMA

DOORSNEDE ETAP 23

AFMETINGEN OP TRAILER

VII. TECHNICAL INFORMATION

FRESH WATER SYSTEM

WIRING DIAGRAM

CONSTRUCTION ETAP 23

DEMENSION ETAP 23 ON TRAILER

VIII. SERVICE & ONDERDELEN

SERVICE AND SPARES

VII. TECHNISCHE INFORMATION

TRINKWASSERVERSORGUNG

BEDRAHTUNGSSHEMA

KONSTRUKTION ETAP 23

ABMESSUNGEN ETAP 23
ANHÄNGER**VII. INFORMATIONS TECHNIQUES**

CIRCUIT D'EAU

SCHEMA DE CABLAGE

CONSTRUCTION ETAP 23

DIMENSIONS ETAP 23 SUR
REMORQUE

p. 67

p. 69

p. 70

p. 71

VIII. SERVICE EN ONDERDELEN

VIII. SERVICE AND SPARES

p. 72

TECHNISCHE GEGEVENS :**DRINKWATERVERZORGING**

1. Drinkwatertank 50 liter inhoud
2. Vuldop "water" (kuipvloer)
3. Tankontluchting
4. Toevoerleiding naar keukenblok
5. Handpomp met uitloop

TECHNICAL INFORMATION**FRESH WATER SYSTEM**

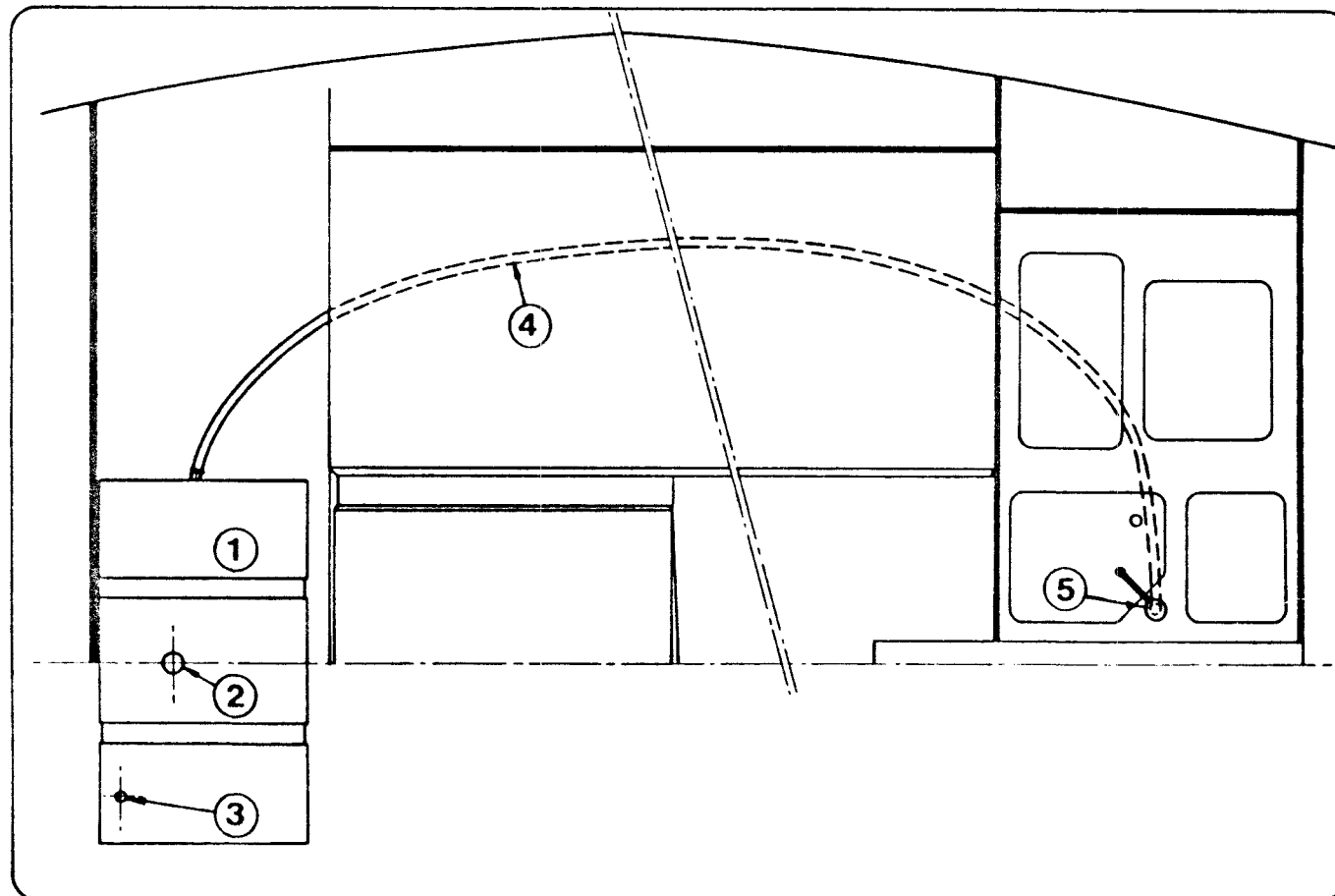
1. Water tank 50 liters
2. Filling fitting "water" (cockpit floor)
3. Breather fitting
4. Supply line to kitchen
5. Handpump, double action

TECHNISCHE INFORMATION**TRINKWASSERVERSORGUNG**

1. Wasserbehälter mit 50 liter Inhalt
2. Einfüllstutzen markiert "water" (cockpit bodem)
3. Entlüftung
4. Zufuhrleitung zur Pantry
5. Wasserhahn, Handpumpe, doppelwirkend

INFORMATIONS TECHNIQUES**CIRCUIT D'EAU**

1. Réservoir d'eau d'une capacité de 50 litres
2. Bouchon de remplissage marqué "water" (cockpit)
3. Dégagement d'air
4. Ligne d'alimentation cuisine
5. Bec de verseur, Pompe à main, double fonctionnement

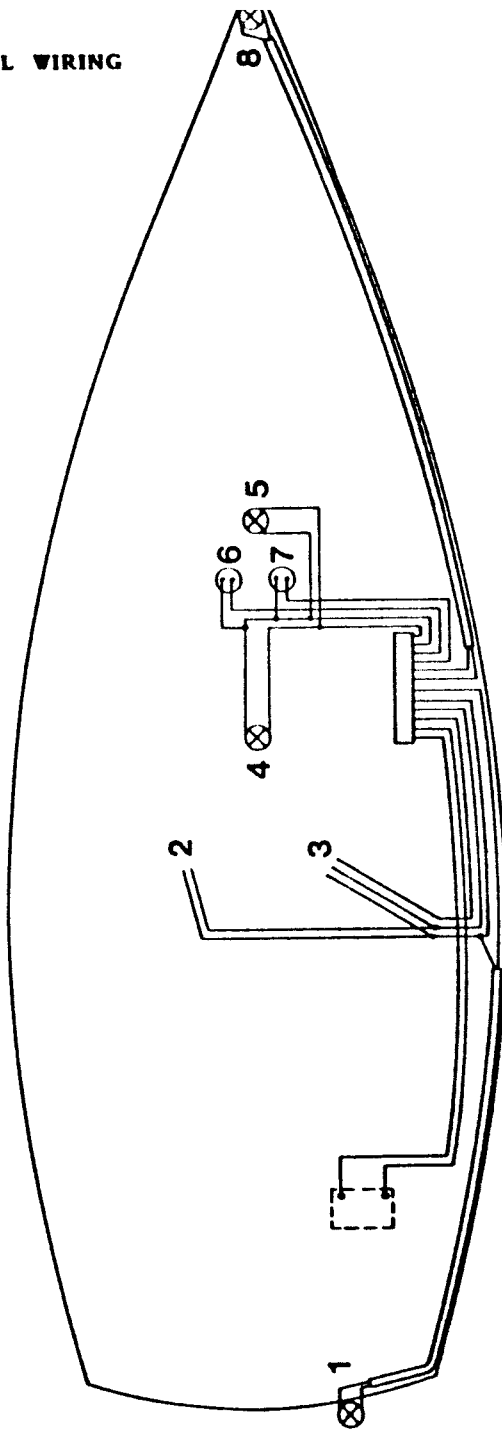


POSITION OF ELECTRICAL WIRING

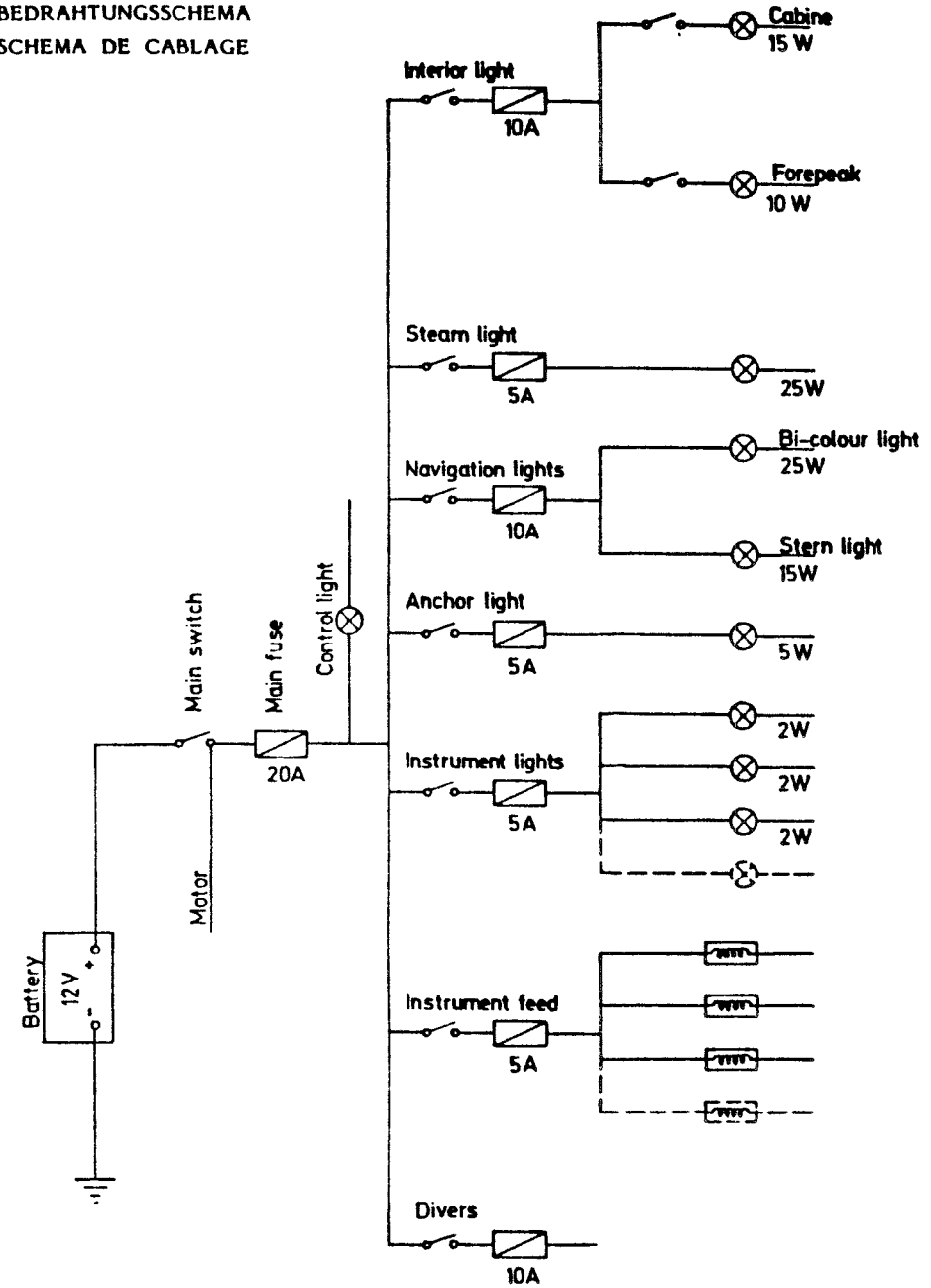
- 1. Sternlight
- 2. Instruments
- 3. Instruments
- 4. Cabin
- 5. Forepeak
- 6. Anchorlight
- 7. Steamlight
- 8. Bi-colour light

CABLE MARKING

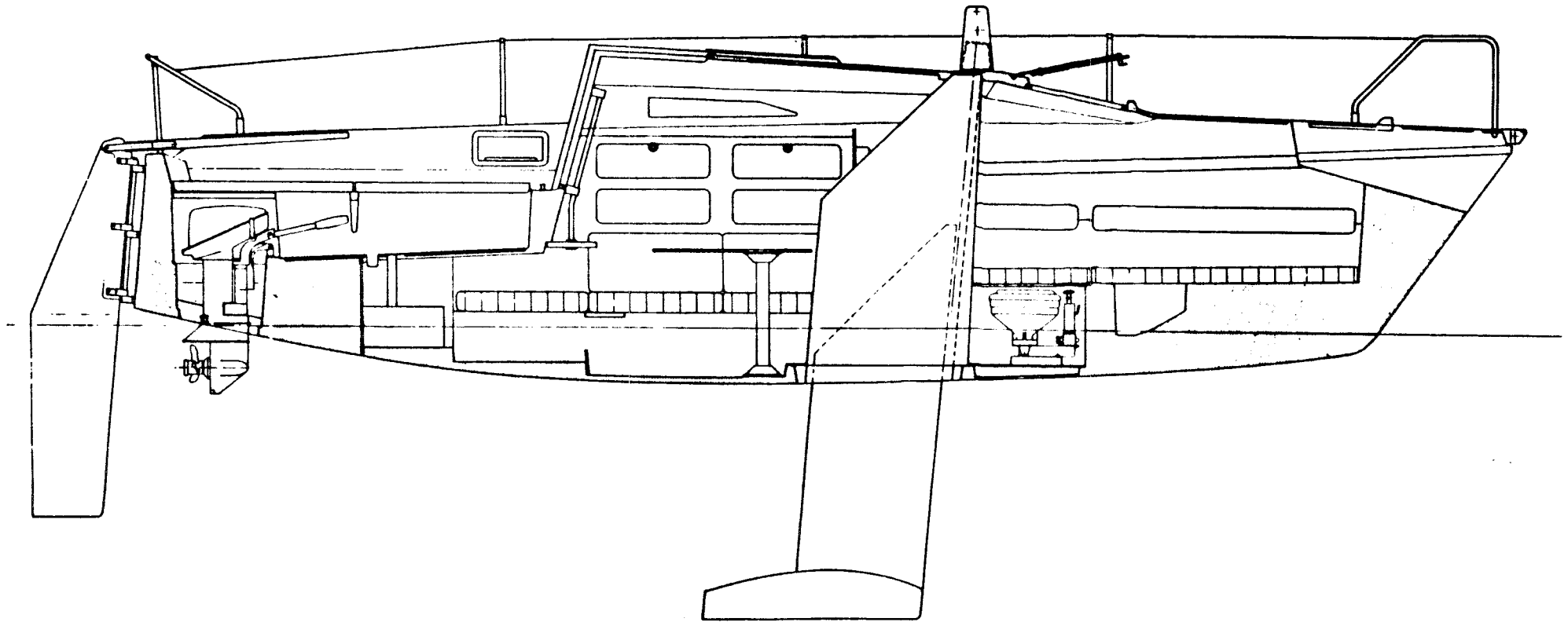
- BLACK = mass (negative)
- WHITE = interior light
- BLUE = navigation lights
- BROWN = steam light
- ORANGE = anchor light
- GRAY = instrument lights
- RED = instrument feed



**BEDRADINGSSCHEMA
WIRING DIAGRAM
BEDRAHTUNGSSCHEMA
SCHEMA DE CABLAGE**



DOORSNEDE ETAP 23
CONSTRUCTION ETAP 23
KONSTRUKTION ETAP 23
CONSTRUCTION ETAP 23



AFMETINGEN ETAP 23 OP TRAILER
DIMENSION OF ETAP 23 ON TRAILER
ABMESSUNGEN ETAP 23 AUF ANHÄNGER
DIMENSIONS ETAP 23 SUR REMORQUE

