

TEST LECTEURS

ETAP 30, ETAP 28 i LA CROISIÈRE EN TOUTE SERENITE

Deux générations de bateaux d'un même chantier pour le test lecteurs de ce mois-ci. Et malgré le succès évident du plus jeune, vous êtes nombreux à garder votre confiance à l'ainé de ces Etap.



Avec son rouf discret, la silhouette du 30 est typique de la gamme du chantier belge.

Lancé en 1984, l'Etap 30 peut à juste titre être considéré comme le dernier bateau « classique » du chantier belge. Ne disposant pas de la sacro-sainte cabine arrière double, il faisait déjà figure d'exception lors de sa sortie. Cela ne l'a pas empêché de poursuivre une belle carrière, puisqu'à ce jour ce plan Jac de Ridder a été produit à quatre cents unités. En présentant trois ans plus tard l'Etap 28 i, le constructeur faisait cette fois confiance au cabinet Harlé-Mortain qui allait du même coup introduire un certain nombre de nouveautés dans la conception de ces bateaux qui, il faut le dire tout de suite, possèdent leurs inconditionnels.

Cela n'apparaît pas véritablement surprenant tant ces voiliers sont typés, ne serait-ce que parce que l'ensemble de la gamme Etap est insubmersible et bénéficie de coques entièrement contre-moulées. Un argument de poids si l'on en juge par les réactions des propriétaires qui se déclarent dans une

grande majorité séduits par cette qualité qui les a souvent guidés dans leur achat. Car, si le fait d'être insubmersible joue principalement un rôle psychologique à en juger fort heureusement par le faible

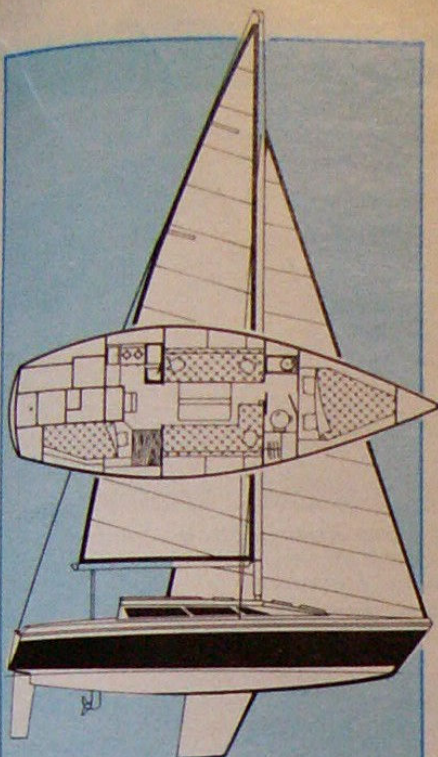
nombre de naufrages enregistrés chaque année par les statistiques, cela a parfois permis de convaincre une épouse quelque peu réfractaire à la perspective de vacances en famille sur l'eau. D'autre part, ce contre-moulage procure une excellente isolation de la coque ce qui fait que le bateau reste frais en été et sec durant l'hivernage. Un avantage qui s'ajoute à une bonne aération, que ce soit sur l'Etap 30 ou sur le 28 i.

Robustes et bons marcheurs

Bien qu'exclusivement dévolus à la pratique de la croisière, ces deux modèles sont salués pour leurs performances sous voiles. La plupart des propriétaires ont installé un enrouleur de génois, certains ont également opté pour un enrouleur de grand-voile, mais avec son gréement 7/8° sans bastaques, l'Etap 30 est jugé comme un bon bateau de près, même s'il est par-

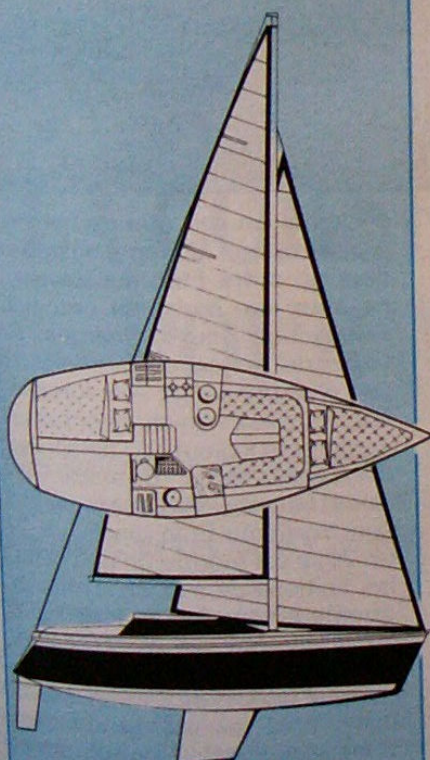


Changement de décor pour le 28 i qui profite du rouf panoramique cher à Philippe Harlé.



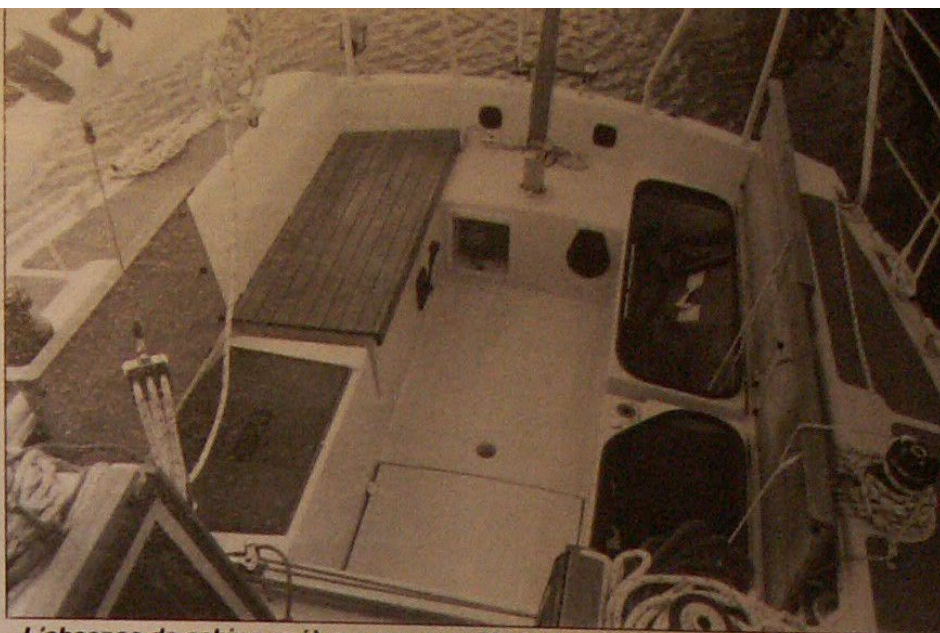
ETAP 30

Longueur hors-tout : 9,10 m ;
longueur de flottaison : 7,65 m ;
bau maxi : 3,15 m ; tirant d'eau :
1,25 m / 1,42 m ; surface de voi-
lure : 50 m² ; déplacement : 3,6 t.



ETAP 28i

Longueur hors-tout : 8,58 m ;
longueur de flottaison : 7,25 m ;
bau maxi : 3,13 m ; tirant d'eau :
1,15 m / 1,60 m ; Surface de voi-
lure : 44 m² ; déplacement : 2,8 t.

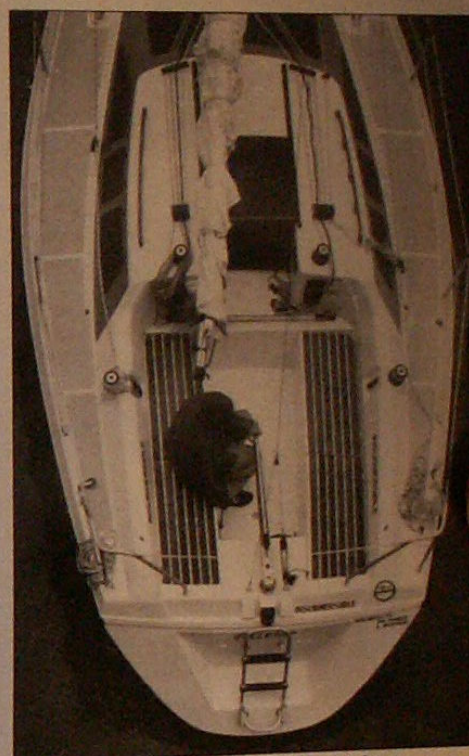


L'absence de cabine arrière permet au 30 d'offrir de grands coffres de cockpit.

fois un peu lourd à déhaler dans les petits airs. Même avec son lest court, présentant l'avantage de pouvoir traverser d'Atlantique en Méditerranée par le canal du Midi, il est suffisamment raide à la voile. Quant à l'Etap 28 i, également doté d'un gréement 7/8°, ses utilisateurs le jugent sans doute un peu moins raide, mais véloce dès la moindre brise. De plus, la hauteur de son franc-bord rassure les équipiers les moins aguerris et sa plage avant ravit les amateurs de bains de soleil.

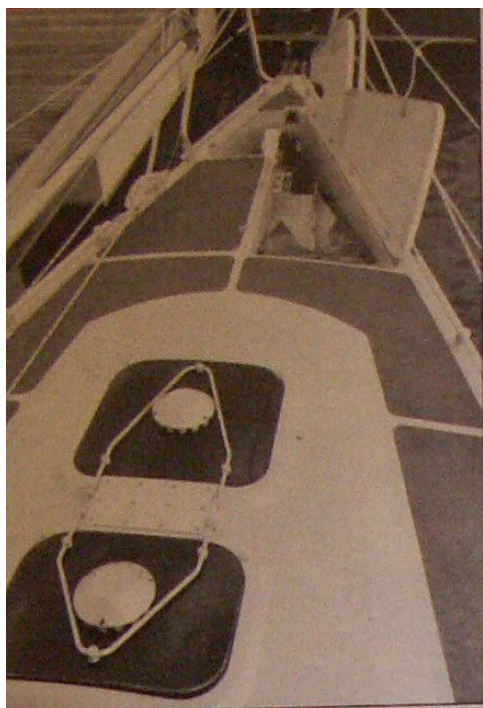
L'aluminium controversé

Le plan de pont, l'accastillage et le gréement sont considérés comme presque parfaits. Le guindeau mécanique monté en option se révèle très pratique, de même que la capote que l'on peut adapter pour la navigation hivernale. En revanche, les capots de pont, les chandeliers et les balcons en aluminium ne recueillent pas que des éloges. L'armature en alu des panneaux de pont se déforme rapidement si on a le malheur de coincer un bout dans l'ouverture ou d'exercer une pression en porte-à-faux, ce qui entraîne alors une mauvaise étanchéité. Et si l'on plie un balcon à la suite d'un abordage, les délais pour obtenir un balcon de remplacement chez Etap semblent bien longs. Un problème de pièces détachées, qui se retrouve également pour certaines pièces d'accastillage comme les poulies Barton qui équipent l'Etap 28 i et ne se vendent que très rarement chez les shipchandlers de nos côtes.



Le 28 i a été le premier Etap à être doté d'une jupe arrière.

Côté emménagement, les loueurs professionnels qui font un usage intensif de leurs bateaux apprécient la solidité de construction et la qualité des vernis, en regrettant toutefois la fragilité des charnières et de la petite visserie. A bord de l'Etap 28 i, les rangements dans la partie avant sont inexistantes du fait de l'épaisseur des réserves de flottabilité, et à bord de l'Etap 30, l'efficacité des pressions qui maintiennent les coussins du carré est apparue comme perfectible. Le cabinet de toilette est apprécié quel que soit le modèle, mais en revanche une navigatrice a regretté que l'évier de l'Etap 30 n'ait qu'un seul ▶



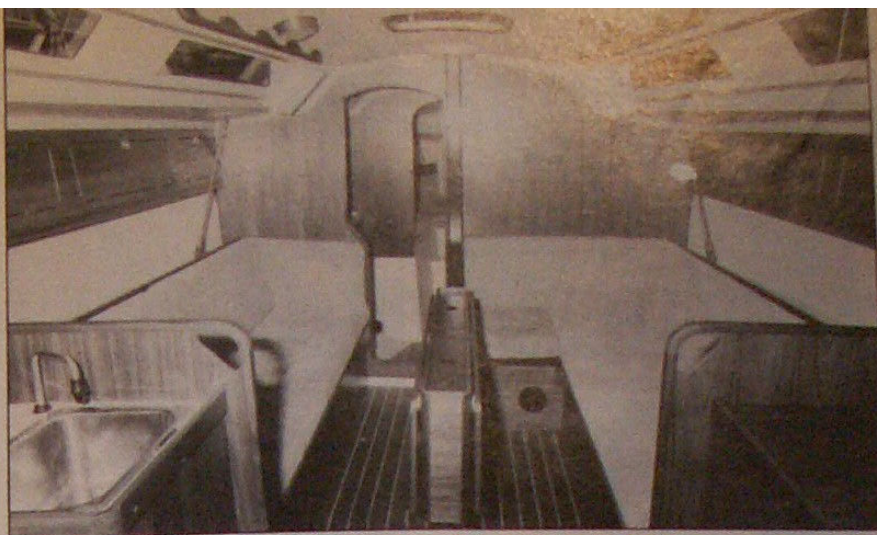
L'accastillage maison ne fait pas l'unanimité chez les utilisateurs.

bac, ce qui prouve combien les utilisateurs d'Etap se montrent exigeants...

Les Etap 30 sont équipés en série de moteurs Volvo sail-drive de 18 ch, et la plupart des propriétaires d'Etap 28 i ont également opté pour cette même motorisation qui se révèle performante et silencieuse.



Grâce au revêtement TBS, les Etap sont parmi les seuls bateaux de série à bénéficier d'un antidérapant efficace.



Disposition et décor classiques pour l'Etap 30 (en haut) ; le contraste est saisissant avec le 28 i qui propose un carré très lumineux à base de matériaux modernes.



Sur l'Etap 30 notamment, les « mécaniciens » saluent l'excellente accessibilité du moteur depuis le carré ou le cockpit, mais regrettent l'absence de protection du tableau de commande moteur, parfois détérioré par l'eau. De même, la capacité du réservoir de gazole ne permet pas d'effectuer une traversée continent-Corse par vent nul sans refaire le plein avec un jerrycan. L'Etap 28 i possède une jauge de gazole mécanique permettant de visualiser le niveau de carburant dans un petit tube et qui brille par sa simplicité et sa fiabilité.

Au chapitre des détails, notons que l'évacuation de l'eau du cockpit s'effectue sur l'Etap 30 par une tuyauterie munie d'une vanne et d'un passe-coque sous la ligne de flottaison ce que certains propriétaires jugent dommage, sans toutefois jamais avoir connu le moindre problème. De même, la position assise dans le cockpit n'est pas des plus confortable lorsque l'on barre pendant longtemps.

Quand on sait que de nombreux propriétaires d'Etap possédaient déjà un autre Etap auparavant, on ne peut que constater une globale satisfaction pour la marque. Amateurs de croisières familiales dans un environnement confortable et sûr, les clients du chantier belge ont également le souci du détail, ce que traduisent leurs diverses remarques. Un propriétaire qui en était à son troisième Etap, après un 22 et un 26, s'est montré un peu déçu par les finitions de son 28 i, mais pratiquement tous les amateurs d'Etap se disent prêts à en reprendre un autre... A l'heure où l'Etap 30 amorce une fin de carrière commerciale, voilà qui est de bon augure pour le nouveau 35 pieds qui s'annonce. Quant à l'Etap 28 i, sa production atteint aujourd'hui près de deux cents exemplaires et l'école de voile Jeunesse et Marine vient de le choisir pour renouveler sa flotte, ce qui confirme une image de robustesse et de sérieux.

Jean-Michel GAGNE ■