

ETAP 30i

● LIEU : LA ROCHELLE ● MÉTÉO : SUD-OUEST 5 À 25 NŒUDS ● MER : CALME À AGITÉE

Attention à ne pas mélanger les bateaux : malgré une ressemblance prononcée au premier coup d'œil, le dernier-né du chantier belge n'est pas un « grand » 26 i, mais bien un vrai 9 m taillé pour la haute mer et doté d'une forte personnalité.

Du côté de Malle, une charmante bourgade flamande où se trouve installée depuis plus de 20 ans l'usine Etap, c'est la révolution. Non seulement on a réduit les délais entre le moment de la construction et de la commer-

cialisation d'un modèle pour coller de plus près au marché — je me souviens avoir navigué il n'y a pas si longtemps sur des voiliers de présérie qui ne devaient être présentés officiellement que huit mois plus tard, après d'interminables séances de mise au point... —,

La motté des modèles avec l'EVS

mais on se permet en plus d'introduire sur un nouveau bateau des systèmes qui ne ressemblent à rien de connu ! Car s'il y a quelque chose qui a fait sensation au moment du lancement du 30i, c'est bien sa drôle de barre, baptisée EVS (*Etap Vertical*

Steering System). On en a peut-être même un peu trop parlé, au point d'oublier que ce nouvel Etap méritait le détour, EVS ou pas. On en a oublié aussi que, sans faire de vagues, avec une gestion de père de famille, le constructeur belge s'est toujours montré à la pointe de la technique et a apporté avec chaque nouveau



modèle son lot d'innovations. En témoignent ses recherches sur les quilles relevables, l'in-submersibilité, les revêtements des pont, les gréements (voir les voiles lattées avec sac de bôme), les quilles courtes, la motorisation ou encore l'accastillage. Rien d'étonnant donc à ce qu'il se permette une « fantaisie » qui bouscule à ce

point les habitudes. D'ailleurs, le choix reste ouvert, l'EVS étant en option. Première tendance: un peu plus de la moitié des 55 exemplaires déjà commandés ont été choisis avec cet équipement. Avec ou sans, ce sera à vous de juger, de préférence après un essai.

Rapide et facile dans la brise et le médian

Dans les deux cas, vous profiterez d'un bateau capable de s'adapter à un programme très large. Séduisant par ses performances et son agrément en navigation, il est en même temps d'une simplicité de manœuvre digne des croiseurs les plus sages. Bien pensé pour

loger quatre à six personnes – même s'il faut prendre les banquettes davantage pour des banquettes de mer que pour de confortables couchettes –, il offre au passage de nombreux raffinements qui en font sans doute le voilier de série le plus abouti du duo d'architectes Mortain-Mavrikios.

OLIVIER LE CARRER



G. Le Cossec

OBSERVATIONS

LA MANŒVRABILITÉ du 30 i dans les ports encombrés est tout simplement excellente. Il doit cela à la fois à une carène très évolutive, à une barre très directe, et à une motorisation qui réagit instantanément en marche arrière, sans que le pas de l'hélice ne se fasse vraiment sentir, autorisant ainsi des créneaux précis.

AU PORT

VITESSE

7,5 nœuds au moteur en vitesse maxi sur eau plate ; 6,6 nœuds en régime de croisière.

REGLAGES

SI L'ON A CHOISI L'OPTION EVS, deux conseils : d'abord se placer de préférence debout derrière la barre, comme avec une barre à roue (surtout au début) ; c'est comme cela que l'on trouve vite les bons réflexes. Enfin, se méfier de la transmission très directe, il faut modérer les angles de barre.

AU PRES

LE DOMAINE DE PRÉDILECTION de ce bateau au triangle avant modéré, c'est le médium. Il manifeste un confort de navigation au-dessus de la moyenne dans le clapot : tangage modéré, vitesse facile à maintenir et bon équilibre de barre. Il aime aussi les vents plus soutenus, un peu moins la brise légère (en dessous de 7 nœuds réels).

6,2 nœuds au près par force 3 et petit clapot à 45° du vent réel. 6 nœuds par force 5 et mer formée.

ON PEUT CHOISIR suivant son tempérament de faire beaucoup de cap ou de débrider : la carène du 30 i s'accommode bien des deux styles. Un peu plus délicat à régler, le très élané foc autovireur a besoin d'une barrette d'écoute à plusieurs trous.

AU PORTANT

SA GRANDE LONGUEUR de flottaison le sert au large ainsi que le bon rendement de la grand-voile semi-lattée. Voilà un bateau qui accélère facilement, au large comme au portant, en étant très amusant à barrer. Il aime moins les allures les plus arrivées, à la fois en raison de son plan de voilure et de ses formes de carène.

5,2 nœuds au large par 8 nœuds de vent, plus de 7 nœuds (160° du vent sans spi) dès le haut de force 4.

LA GRAND-VOILE se travaille facilement grâce au pataras et au puissant hale-bas fixe. Il sera donc toujours facile de contrôler la forme et de doser le vrillage de la chute, élément précieux pour marcher au large dans la brise. En profitant en prime d'un palan d'écoute haut de gamme à portée de main.

SUR LE PONT

ON S'ASSIED CONFORTABLEMENT à l'intérieur du cockpit comme à l'extérieur (uniquement avec un bon angle de gîte, car les hiloires sont assez verticales). En version EVS, la présence combinée du siège de barre, des commandes moteur et du pataras gêne l'accès à la jupe.

ON APPRÉCIE LA QUALITÉ de l'antidérapant, habituelle chez Etap, un peu moins la facilité de circulation au voisinage du mât. Il est vrai que les occasions d'y manœuvrer restent assez rares.

GROS PLAN

L'EVS dans tous ses états



Bilan de plusieurs sorties en compagnie de la fameuse barre verticale : c'est très plaisant et pratique utilisée comme une barre à roue (c'est-à-dire installée derrière, debout ou assis). Les réactions sont alors logiques et très directes.



Photos G. Le Cossec

C'est aussi très agréable pour barrer sous le vent en tenant la raquette à pleine main (toujours comme une barre à roue). En revanche, les réactions étant inversées avec le stick (on pousse pour abattre et vice versa) cela exige une bonne accoutumance...

MECANIQUE

Discretion et maniabilité

Fidèle à la transmission saildrive, Etap propose en standard le Volvo 2020 3 cylindres, 18 ch. Une puissance largement suffisante pour ce déplacement, comme en témoignent les vitesses notées dans notre journal de bord en page ci-contre. Bonnes performances donc, et excellente maniabilité pour ce bateau dont la vitesse de réaction en marche arrière et l'équilibre au moment de l'inversion de marche se situent au-dessus de la moyenne, facilitant grandement les



manœuvres de port les plus serrées. Le dessin du profond safran n'est pas étranger non plus à cette aisance. Saillons encore la discrétion de l'installation, le ronronnement du moteur n'étant jamais vraiment dérangeant. Capacité de gazole convenable, avec 50 litres en réservoir inox. Une seule batterie (70 Ah) est prévue en standard. C'est suffisant pour qui a des besoins modestes mais la deuxième batterie est conseillée pour un bateau très équipé en électronique.

EN MER

Agrément de navigation
Un vrai plaisir grâce à son équilibre, sa vivacité et son ergonomie.

Performances
Bon dans la brise et le médium, juste dans le petit temps pour la note maxi.

Sécurité
L'insubmersibilité, la conception générale et la qualité de l'équipement fourni sont autant d'atouts marins.

Note générale en mer

CONSTRUCTION

Qualité de construction
Finition parfaitement nette, comme d'habitude, très soignée dans le détail (gainages et divers).

Niveau d'équipement
L'accastillage standard est efficace et largement échantillonné.

Qualité/prix
Bonnes prestations, mais il reste beaucoup d'options au catalogue.

Note générale de construction

CONFORT

Cuisine
Manque de plan de travail, mais bien conçue dans l'ensemble.

Couchage
Confortable dans les deux cabines, trop juste en largeur pour les banquettes.

Rangements
Paradoxe : malgré le volume de mousse, on a trouvé la place de mettre ici une abondance d'équipets et de petits coffres.

Espace
Pas de grands espaces, mais le rouf panoramique est tellement agréable...

Ventilation
Une distribution convenable, et des hublots qui s'ouvrent dans le bon sens !

Note générale de confort

Commentaires : ▲ Note supérieure à la moyenne de la catégorie. ↔ Note équivalente aux bateaux directement concurrents. ▼ Note inférieure à la moyenne.

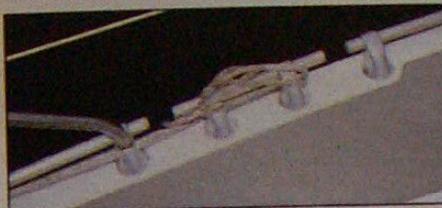
LE POINT DE VUE DU TECHNICIEN

Accastillage efficace et carène performante

Ses architectes nous le disent dans la page ci-contre, un effort particulier a été fait pour combiner performances et rigidité à la toile. Le souci d'un bon rendement ayant conduit à diminuer la largeur de flottaison et la surface du maître couple, c'est le bulbe qui est chargé ici de compenser en descendant de manière importante le centre de gravité du lest, et en même temps de l'ensemble du bateau. Cette caractéristique

est précieuse en navigation « normale » et améliore sensiblement la capacité de redressement aux grands angles de gîte. En pratique, compte tenu de la taille modérée du foc, cela permet de naviguer tout dessus

Presque un sans faute pour l'accastillage, avec le hale-bas rigide, les diverses manœuvres, les cale-pieds et les taquets...



Photos G. La Crosse

ELEMENTS DE COMPARAISON

CARACTÉRISTIQUES	ETAP 30i	FIRST 300	GIB'SEA 302
Longueur de coque	8,92 m	8,98 m	9,14 m
Longueur à la flottaison	8,00 m	8,86 m	8,79 m
Bau maximal	3,16 m	2,98 m	3,23 m
Bau à la flottaison	2,50 m	2,36 m	2,56 m
Franc-bord avant	1,25 m	1,10 m	1,14 m
Franc-bord milieu	1,13 m	0,94 m	0,96 m
Tirant d'eau maximal	1,70 m	1,82 m	1,83 m
Tirant d'eau minimal	1,00 m	-	-
Largeur des passavants	0,42 m	0,34 m	0,45 m
Tirant d'air	13,56 m	14,40 m	14,20 m
Poids en ordre de marche	3500 kg	3050 kg	3100 kg
Matériau	stratifié	stratifié	stratifié
Poids du lest	1100 kg	1050 kg	810 kg
Nature du lest	fonte	fonte	fonte
Catégorie de navigation	2 ^e	2 ^e	2 ^e
Génois maxi	16,60 m ²	26,60 m ²	25,50 m ²
Foc	12,70 m ²	-	-
Grand-voile	24,30 m ²	25,40 m ²	26,70 m ²
Surface standard au près	37 m ²	52 m ²	52,20 m ²
Constructeur	Etap	Bénéteau	Gibert
Architecte	Mortain-Mavrikios	Finot-Conq	Joubert-Nivelt
Prix standard	464 100 F	357 900 F	402 800 F

La seule faute de goût se situe au voisinage de la baille à mouillage, plutôt petite, et près de laquelle on ne trouve pas de taquet bien orienté. On se félicite du plan de pont très dégagé, mais il faut se baisser pour passer sous les bas-haubans.

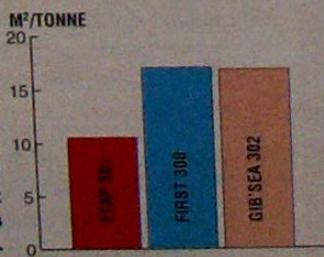
au près jusqu'à 18-20 nœuds de vent réel (c'est-à-dire au-delà de la moyenne des croiseurs de ce type). On commencera ensuite par prendre un ris, puis – si le vent dépasse 25 nœuds – par prendre quelques tours de rouleau dans le foc. Le tour du bateau ne serait pas complet sans souligner la qualité du grément et de l'accastillage standard qui autorise une bonne exploitation du potentiel, mais surtout un grand agrément d'utilisation. Ce plan de pont fait la démonstration que l'on peut faire des réglages précis et efficaces sur un croiseur, sans efforts et même en équipement réduit. Notez que le modèle essayé était doté de la quille de 1,70 m ; d'autres options sont possibles, à 1 m ou 1,42 m.



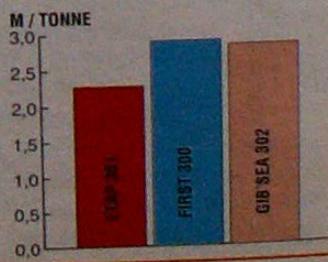
LES CHIFFRES

Ces rapports sont indicatifs, ils doivent être pondérés en fonction des autres caractéristiques. Exemple pratique : le bateau de Jean-Luc Van den Heede avait le meilleur rapport voilure/poids dans le Vendée Globe ; ce n'était pas pour autant le plus rapide par petit temps.

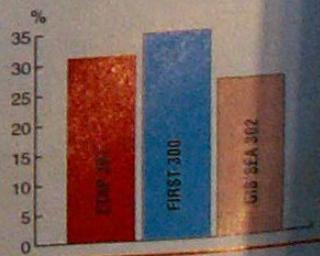
VOILURE/POIDS



FLOTTATION/POIDS



RAPPORT DE LEST





“LE CHOIX DE CE PLAN DE VOILURE

avec foc autovireur et grand-voile lattée avec lazy jacks augmente les performances, sauf dans le tout petit temps où une voile d'avant légère peut être envoyée par les inconditionnels.”
YANNIS MAVRIKIOS



“LE GRÉEMENT

sans patacas du 26 i n'a pas été repris sur le 30 i, pour une question de dimension plus importante de la GV et un besoin de triangle avant plus grand, indispensable pour bien tirer ce bateau, plus lourd, à travers le clapot.”
YANNIS MAVRIKIOS



“NOUS AVIONS ÉVOQUÉ

l'idée d'une barre verticale lors de la création du 32 i. Le but était de mieux remplir le cockpit en navigation, le barreur occupant à lui seul 1,20 m lorsqu'il est au bout d'une barre franche classique. Alors mise en sommeil, l'idée a fort heureusement ressurgi du côté de Malle à la conception du 30 i.”
ALAIN MORTAIN

LES NOTES DES ARCHITECTES

Plus de raideur

Dans le droit fil du 26 i, du 28 i et du 32 i, le dernier-né de la gamme Etap est signé Alain Mortain et Yanniss Mavrikios. Les architectes ont eux-mêmes commenté ce plan pour les lecteurs de *Bateaux*. Au-delà des précisions apportées ici, notons qu'ils restent fideles à leurs convictions, par exemple sur le choix du rouf panoramique : « Cela offre une vision sur le gréement, le paysage et l'équipage sans équivalent ; cette disposition est d'ailleurs plébiscitée par les épouses. »



“UNE LÉGERE

courbure des plans (hiloire, teugue) valorise l'aspect des surfaces polyester en ordonnant les reflets et rend plus sensuel l'ensemble d'un pont.”
ALAIN MORTAIN



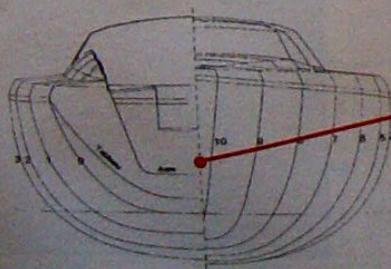
“NOTRE OBJECTIF

était de combiner raideur, facilité et performances. Par rapport à nos carènes de référence, nous avons agrandi la flottaison sans avancer le maître bau, augmenté le coefficient prismatique et ajouté un bulbe à l'aileron de lest.”
YANNIS MAVRIKIOS



“A L'INTÉRIEUR,

il fallait retrouver la capacité du 28 i, avec de l'aisance en plus. La cabine avant est plus grande et isolable. Le dessin de sa découpe et de ses deux portes a fait l'objet d'un grand soin, afin que cela soit joli et sans risque en mer.”
ALAIN MORTAIN



LES EMMÉNAGEMENTS

Un croiseur pour quatre

On aurait mauvaise grâce cette fois à faire à Etap le traditionnel reproche de « manque de rangements pour cause de mousse d'insubmersibilité ». Certes, on peut trouver des bateaux dotés de coffres plus grands, mais il sera difficile d'en trouver de plus pratiques. Ceux du 30i sont propres parce que impeccablement contremoulés, et faciles d'accès parce que fermés par des couvercles bien positionnés sur lesquels des sangles font office de charnières. A l'usage, ces qualités valent bien quelques dm³ perdus!

Sortons des rangements pour saluer la présence de mains courantes à l'intérieur, montrant que la recherche esthétique (finition hêtre pour les cloisons,

makoré pour le plancher; le tout avec des formes bien travaillées) n'attente pas à l'esprit marin. On se voit même très bien festoyer en mer, attablé dans ce carré dont les banquettes permettent de se caler très confortablement – elles seront moins accueillantes à l'heure de la sieste. Mieux vaut cependant ne pas avoir trop d'invités, car la table aura du mal à recevoir plus de quatre assiettes. Le préposé à la gestion de l'eau à la chance ici de profiter d'une jauge pour prévenir d'éventuelles sécheresses.

Les amateurs de mers chaudes noteront pour leur part la présence d'une intéressante table de cockpit dans la liste des options (2 107 F) mais le taud n'est pas encore prévu au catalogue; le chantier aurait-il oublié les ingénieux habillages de toile qu'il prévoyait sur ses plus petits modèles? Restons enfin sur le pont pour souligner la belle organisation du grand coffre de cockpit et l'agrément de cette plage avant dégagée.



Beaucoup d'équipets dans cette cuisine joliment agencée. Mais leurs loquets sont parfois faiblards... à l'inverse de la fermeture du meuble circulaire qui nous semble un peu agressive. Cela dit, ne boudons pas notre plaisir, car les rangements ainsi ménagés s'avèrent très pratiques.



PRIX ET OPTIONS

Prix standard : 464 100 F avec moteur diesel 18 ch, deux voiles (grand-voile munie de lazy jacks et d'une housse de bôme, et foc autovireur), eau froide sous pression, réserve d'eau (130 litres) et une batterie de 70 Ah. C'est la quille de 1,70 m qui est fournie en standard.

Ce qu'il faut rajouter : on peut éventuellement économiser l'enrouleur de génois, avec ce foc de petite taille – on passe directement au tourmentin dès la force 6 –, en revanche, il faut s'offrir les winches auto-enrouleurs (6 070 F), le stick (896 F), l'hélice repliable (4 180 F), les rideaux (2 409 F); et bien sûr, armement et électronique à votre goût.

Principales options : la barre EVS (12 348 F), le rail d'écoute de grand-voile amovible (3 640 F), le spi asymétrique et son accastillage (15 300 F) et enfin l'enrouleur de génois (8 452 F).

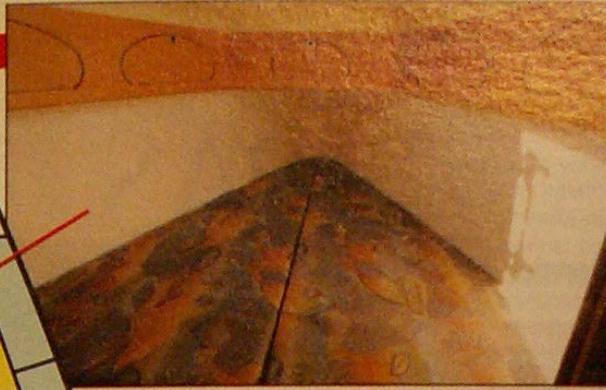
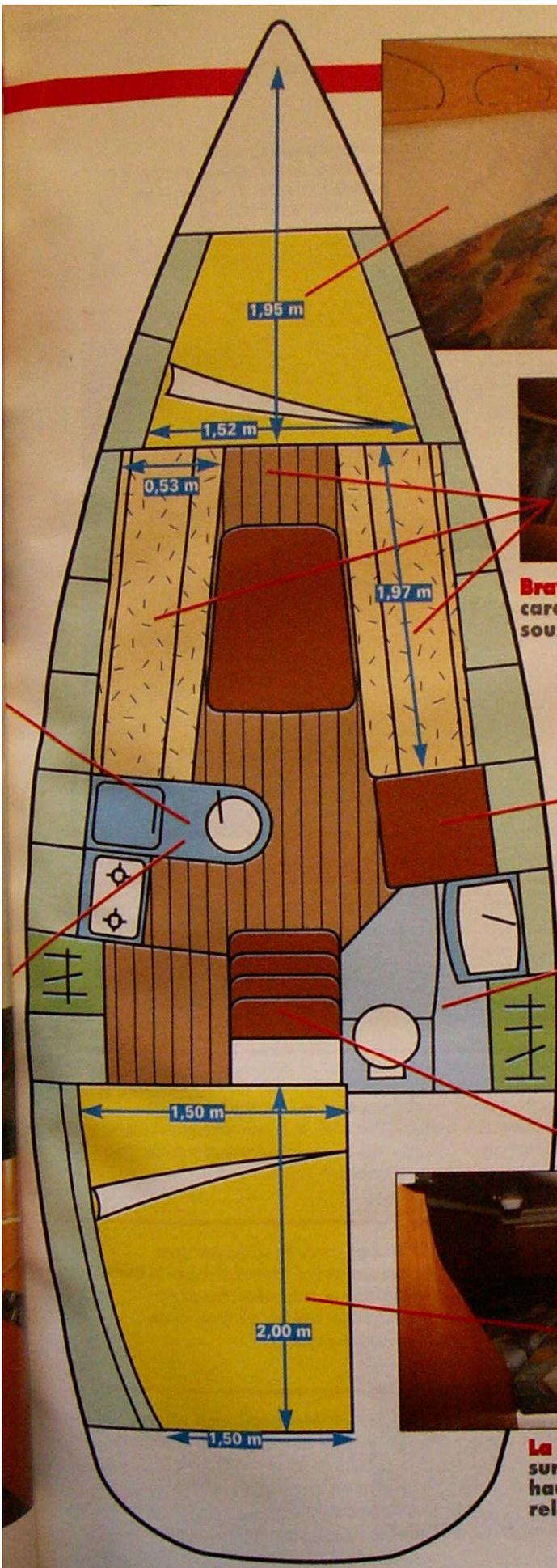
LE MÈTRE À LA MAIN

Des hauts et des bas

Les architectes sont tous deux de grand gabarit, cela se retrouve dans certains coins du bateau, et en particulier dans le cabinet de toilette, généreusement dimensionné. Sachant cela, on est plus surpris de relever un peu partout des largeurs de portes aussi peu généreuses. En contrepartie, les hauteurs sous barrots sont tout à fait honorables pour un voilier de cette taille. On relève 1,87 m au bas de la descente, 1,84 m à l'entrée du carré et, en moyenne, 1,80 m dans les WC et dans la cabine arrière. Vu le dessin du pont, la hauteur chute vite au niveau du mât (1,55 m). C'est un revers acceptable en regard des atouts du rouf panoramique. Les hauteurs au-dessus des couchettes sont également bonnes (97 cm sur la couchette avant; 84 cm sur une bonne partie de la couchette arrière, et 54 cm au plus bas, sous le cockpit; c'est au-dessus de la moyenne de la taille). On tiquera juste sur la faible largeur à l'extrémité de la couchette avant et, dans le carré, sur le fait que 53 cm c'est bon pour des banquettes, moins pour des couchettes.



Photos G. Le Coassec



Une séparation bien pensée pour la cabine avant (très fournie elle aussi en équipets), mais on ne casera pas deux paires de pieds à l'extrémité avant !



Bravo pour le nombre de rangements et pour leur caractère fonctionnel, à l'image de ce bac coulissant sous la couchette avant et de ce coffre contremoulé.



Photos G. Le Cossec

Spacieux et pratique, le cabinet de toilette est bien adapté à la mer avec sa grande penderie et sa barre d'appui.

Le navigateur devra se contenter d'un coin de banquette, mais la grande cloison permet de placer tous les instruments souhaités.



Les marches de descente sont bien incurvées, mais seule la partie noire est antidérapante.

La couchette arrière est de surface généreuse et la hauteur disponible reste relativement raisonnable.