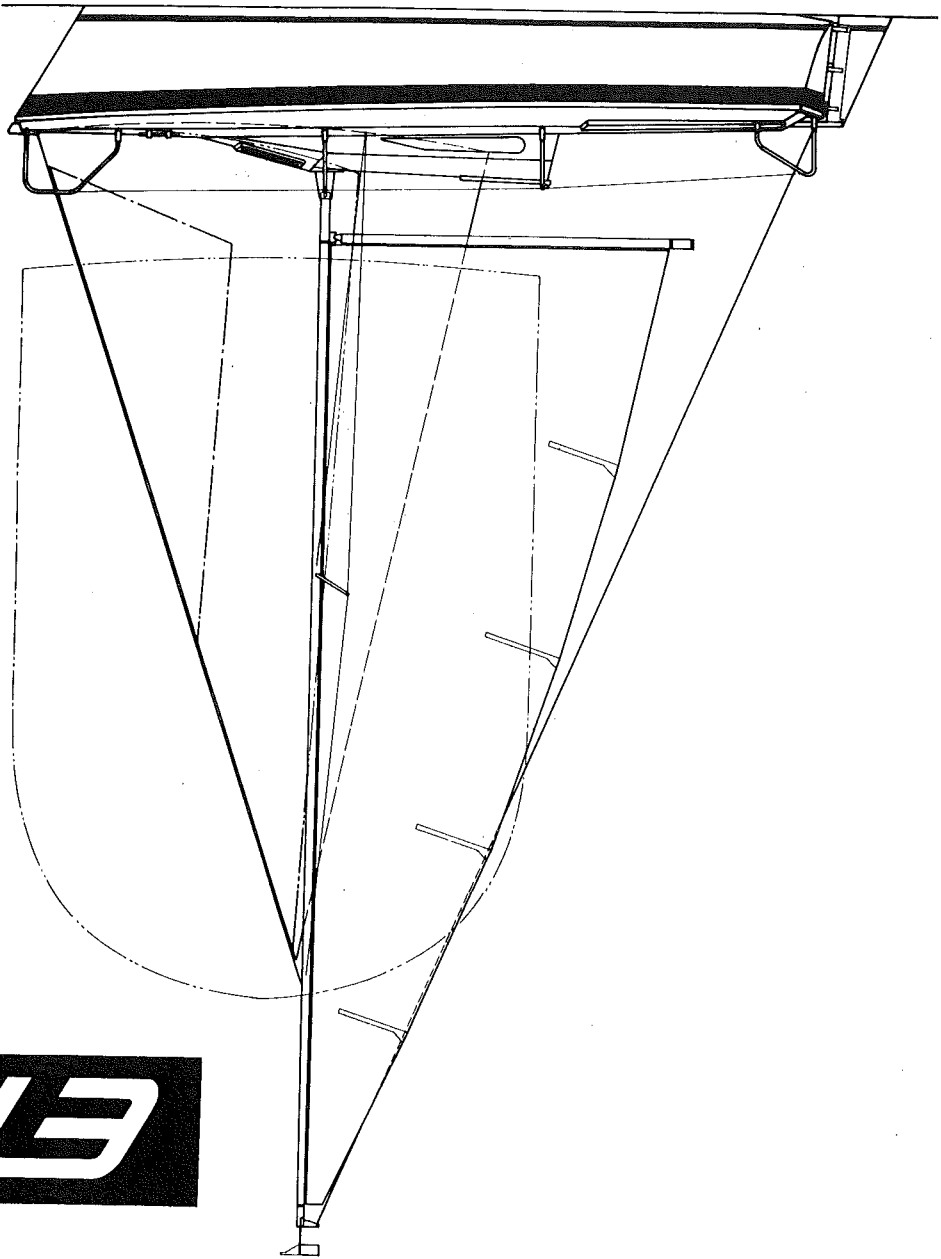




ETAP 22!

instructieboek

instruction manual

gebrauchsanleitung

manuel d'information

INHOUD	CONTENTS	INHALT	TABLE DES MATIERES
I. VOORWOORD	I. INTRODUCTION	I. EINLEITUNG	I. INTRODUCTION
II. GARANTIE	II. GUARANTEE	II. GARANTIE	II. GARANTIE
III. BELANGRIJKE AANBEVELINGEN	III. IMPORTANT REMARKS	III. WICHTIGE EMPFEHLUNGEN	III. REMARQUES IMPORTANTES
IV. BESCHRIJVING ETAP 22!	IV. DESCRIPTION ETAP 22!	IV. BESCHREIBUNG ETAP 22!	IV. DESCRIPTION ETAP 22!
V. HOE UW ETAP 22! BEDIENEN ?	V. HOW TO USE YOUR ETAP ?	V. BEDIENUNG IHRER ETAP 22!	V. COMMENT UTILISER VOTRE ETAP 22! ?
VI. ONDERHOUD	VI. MAINTENANCE	VI. WARTUNG	VI. ENTRETIEN
VII. AFMETINGEN ETAP 22! OP TRAILER	VII. DIMENSIONS OF ETAP 22! ON TRAILER	VII. ABMESSUNGEN ETAP 22! AUF ANHÄNGER	VII. DIMENSIONS ETAP 22! SUR REMORQUE
VIII. SERVICE EN ONDERDELEN	VIII. SERVICE AND SPARE PARTS	VIII. KUNDENDIENST UND ERSATZTEILE	VIII. SERVICE ET PIECES DE RECHANGE

I. VOORWOORD

Van harte gefeliciteerd met Uw ETAP 22i !
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 product veronderstelt.

Dit instructieboek verschaft U uitvoerige informatie over constructie, gebruik en onderhoud, dealernet, optuigen ...
Lees deze handleiding grondig door; U voorkomt hiermede tijdverlies en zoekwerk.

Wij verzoeken U ook vriendelijk nu meteen uw garantiekkaart in te vullen. 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. EINLEITUNG

Unsere herzlichen Glückwünsche beim Ankauf Ihrer ETAP 22i.
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 eine unbedingte Voraussetzung !

Deshalb dieses Instructionsheft, das Ihnen eine eingehende Information über alle Einzelheiten Ihres Schiffes erteilt : Konstruktion, Unterhaltung usw.
Bitte, lesen Sie dieses Instructionsheft andächtig durch und beantworten Sie ebenfalls alle Fragen auf der Garantiekarte. Es wird sich sicher lohnen und gleicherzeit ist es der Ansatz für einen guten Kundendienst.

Wir wünschen Ihnen gute Fahrt und grüssen Sie freundlichst.

I. INTRODUCTION

Nos sincères félicitations à l'achat de votre ETAP 22i.

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 !

With this, the delivery of your boat, our relationship 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 kindly ask you to read this manual carefully and regard this as a start of our "After Sales Service".

This manual gives you detailed information about construction, handling and maintenance, dealer network, etc.
Our point of view that a carefree holiday calls for a quality product.
We trust that you have carefully considered your choice. Because you share Having bought an ETAP, you have given us your confidence.

May we congratulate you with your new ETAP 22i !

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

II. GARANTIEBEPALINGEN

Aan de eerste eigenaar

1. Garantie geldt alleen wanneer bijgevoegde garantiebrief aan ETAP YACHTING n.v. wordt verzonden.

2. Alleen de eerste eigenaar geniet van de garantie, voor zover het schip gevaren wordt onder zijn verantwoordelijkheid toezicht. De garantie geldt niet in geval van onderverhuur en zelfwedstrijden.

3. De garantie beperkt zich tot het leveren van nieuwe onderdelen ter vervanging van hetgeen als ondeugdelijk erkend wordt of tot het herstellen ervan. De ondeugdelijkheid dient bij en door de ETAP-dealer te worden vastgesteld en voor de vervanging of herstelling dient ETAP Yachting n.v. aan de dealer toelating te geven.

De Etap garantie dekt niet het transport of andere additionele kosten. ETAP Yachting n.v. is niet aansprakelijk voor enigelei schade, onder welk vorm dan ook, hetzij direct of indirect, die het gevolg kunnen zijn van het gebruik, respectievelijk de ongeschiktheid van het door ETAP geleverde.

4. De garantieperiode omvat 2 jaren, vangt aan bij de aflevering van Uv schip, en geldt voor structurele fouten aan kasko, staand want, mast, giek en roer. Voor de andere ETAP-onderdelen geldt een garantieperiode van 1 jaar. Voor alle onderdelen, niet door ETAP Yachting n.v. vervaardigd, geldt de mogelijke garantie van de betreffende leverancier.

5. Gebreken voortkomend uit de verkeerde aanwending van het materiaal, uit het gebruik in ongewone omstandigheden, evenals de beschadigingen opgelopen tijdens transport en tewaterlating vallen buiten de garantie. Zandstralen van het onderwaterschip wordt ten zeerste afgeraden en de nadelige gevolgen hiervan vallen buiten de garantie. Kleine schoonheidsfouten in gelcoat of hout vallen eveneens buiten de garantie. De nadelige gevolgen van het gebruik van een andere dan door ETAP Yachting n.v. voorgeschreven trailer valt eveneens buiten de garantie.

II. CONDITIONS DE GARANTIE

Au premier propriétaire

1. La garantie n'est valable qu'à condition que la lettre de garantie annexée soit envoyée à ETAP YACHTING s.a.

2. Seul le premier propriétaire bénéficiaire de la garantie, pour autant que le bateau soit utilisé sous sa responsabilité, la garantie n'est toutefois pas valable en cas de location ou de participation à des compétitions nautiques.

3. La garantie ne couvre que le remplacement ou la réparation des éléments reconnus comme étant défectueux. Le caractère défectueux d'un élément du bateau doit être établi chez et par un distributeur ETAP; d'autre part, ce dernier ne peut effectuer aucun remplacement ni aucune réparation sans l'autorisation de ETAP YACHTING s.a.

La garantie ETAP ne couvre pas les frais de transport ou les autres frais supplémentaires. ETAP YACHTING s.a. décline toute responsabilité en cas de dégâts, de quelque nature qu'ils soient, directs ou indirects, résultant de l'utilisation ou au caractère impropre des marchandises livrées par ETAP.

4. La garantie s'étend sur une période de deux ans et prend cours à la date de livraison du bateau; elle couvre tous les vices structurels de construction affectant la coque, le grément dormant, le mât, la bôme ou le gouvernail. Tous les autres pièces de rechange d'un bateau ETAP sont couverts par une garantie d'un an. Pour tous les pièces de rechange fabriquées par une société autre qu'ETAP YACHTING s.a., c'est la garantie éventuelle du fournisseur concerné qui est d'application.

5. Les dommages résultant d'une mauvaise utilisation du matériel ou de son utilisation dans des conditions inhabituelles ainsi que les dommages subis au cours du transport ou de la mise à l'eau ne sont pas couverts par la garantie.

Le sablage de la carène du bateau est fortement déconseillé et les dégâts qui pourraient en résulter ne sont pas couverts par la garantie. De mât, toutes les petites imperfections constatées dans le gelcoat ou dans le bois ne sont pas soumises à la garantie.

Enfin, la garantie n'a aucun effet pour les dommages résultant de l'utilisation d'une remorque autre que celles recommandées par ETAP YACHTING s.a.

To the first owner.

II. GUARANTEE CONDITIONS

1. The guarantee applies only when the enclosed guarantee letter has been sent to ETAP YACHTING n.v.

2. The first owner only qualifies for the guarantee in that the boat is sailed under his responsibility and supervision. The guarantee does not apply in the case of racing and chartering.

3. The guarantee is limited to the supply of new parts as replacements for or for the repair of defective parts. The fault must be checked by an ETAP dealer, and ETAP YACHTING n.v. must grant the dealer permission for the replacement or repair. The ETAP guarantee does not cover transport or other additional costs. ETAP YACHTING n.v. is not responsible for any damage, in any form, which results directly or indirectly from the use or inappropriateness of the item supplied by ETAP.

4. The guarantee period is two years, beginning from the date of delivery of your boat, and applies to structural defects to the hull, main rigging, mast, boom and rudder. A guarantee period of one year applies to the other parts constructed by ETAP. For all parts not produced by ETAP YACHTING n.v., the eventual guarantee of the supplier concerned shall apply.

5. Faults arising from incorrect use of the equipment or use under unusual circumstances, and damage incurred during transport and launching, are not covered by the guarantee. Slurry-blasting of the hull is highly dissuaded and any damage resulting from this is not covered by the guarantee.

Small defects in the gel-coat or wooden parts are also not covered by the guarantee.

Damage resulting from the use of trailers other than those recommended by ETAP YACHTING n.v. is not covered by the guarantee.

ETAP  **GARANTIEBRIEF - EERSTE EIGENAAR • ETAP**  **GARANTIEBRIEF** • **GARANTIEBRIEF - EERSTE EIGENAAR • ETAP**  **GARANTIEBRIEF - EERSTE EIGENAAR • ETAP**  **GARANTIEBRIEF**

ETAP biedt U een garantie van 2 jaar als U deze garantiebrief invult en terugstuurt. We vragen U daarbij ook enige gegevens over uw boot, over ETAP en over U zelf. Indien U ook deze gegevens invult, bewijst U ons een grote dienst. Dank bij voorbaat.

OVER UW BOOT

Fabr. nr.:

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

 (zie kenplaatje)

Gekocht bij dealer:

Afleveringsdatum:

Deed U een proefvaart?

☐ ja ☐ nee

Belangrijkste reden(en) voor de keuze van deze boot:

- | | |
|--|--|
| ☐ prijs | ☐ comfort |
| ☐ esthetiek | ☐ zeileigenschappen |
| ☐ veiligheid | ☐ merknaam |
| ☐ kwaliteit | ☐ aanbeveling |
| ☐ ophaalbare kiel | ☐ onzinkbaarheid |

☐ andere

Welke andere boten kwamen in aanmerking voor uw keuze?

OVER ETAP

Hoe leerde U ETAP kennen?

- | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| ☐ advertentie | ☐ reputatie |
| ☐ verkoper | ☐ tijdschrift |
| ☐ ETAP-zeiler | ☐ bootshow |

☐ andere

.....

.....

.....

OVER U ZELF

Naam:

Zeigebied:

Adres:

Stad: Tel. nr.:

Land: Geboortjaar:

Beroep:

Bent U

- | | |
|--|---|
| ☐ huurder | ☐ eigenaar van een tweede verblijf |
| ☐ eigenaar van een woning | |

Hoelang zeilt U reeds?

- | | |
|---|--|
| ☐ minder dan 1 jaar | ☐ meer dan 3 jaar |
| ☐ tussen 1 en 3 jaar | |

Zeilt U

- | | |
|--|---------------------------------------|
| ☐ alleen | ☐ met kinderen |
| ☐ met echtgeno(o)t(e) | ☐ met vrienden |

Had U reeds vroeger een boot?
☐ ja ☐ nee

Zo ja, welk merk en type:

Hoeveel jaren hebt U met uw vroegere boot gevaren:

- | | |
|---|---|
| ☐ minder dan 2 jaar | ☐ tussen 4 en 6 jaar |
| ☐ tussen 2 en 4 jaar | ☐ langer dan 6 jaar |

Deed uw ETAP dealer de overname:
☐ ja ☐ nee

Bent U van plan uw nieuwe ETAP te trailen?
☐ ja ☐ nee

Welke auto heeft U?

Deed U beroep op een financiering bij de aanschaf van uw ETAP?
☐ ja ☐ nee

Welke punten kan ETAP volgens U verbeteren?

- | | |
|---|---|
| ☐ commerciële promotie | ☐ service door de dealer |
| ☐ interieur | ☐ standaarduitrusting |
| ☐ ophaalbare kiel | ☐ gammakeuze |
| ☐ prijs | ☐ snelheid |
| ☐ esthetiek | ☐ logo  |
| ☐ veiligheid | ☐ zeileigenschappen |

☐ andere

Specificeer:

.....

Slaapt U aan boord van uw schip?
☐ ja ☐ nee

Zo ja, met hoeveel personen?

- | | |
|----------------------------|------------------------------------|
| ☐ 1 | ☐ 4 |
| ☐ 2 | ☐ 5 |
| ☐ 3 | ☐ 6 en meer |

Koopt U aan boord van uw schip?
☐ ja ☐ nee

Zo ja,

- | | |
|----------------------------------|---|
| ☐ ontbijt | ☐ uitgebreide maaltijden |
| ☐ snacks | |

Leest U zeiltijdschriften?

- ☐ ja ☐ nee

Zo ja, dewelke?

Neemt U deel aan zeilwedstrijden?
☐ ja ☐ nee

Zo ja, welk type:

Hartelijk dank voor het correct invullen van deze gegevens. Kunt U de brief vandaag nog opsturen?
ETAP YACHTING, Steenovenstraat 2, 2150 Malle - België Etap code:

ETAP vous offre une garantie de 2 ans si vous remplissez et renvoyez cette lettre de garantie. Nous vous demandons aussi quelques renseignements sur votre bateau, sur ETAP et sur vous-même. Nous vous saurions gré de bien vouloir nous donner ces informations. Merci d'avance.

CONCERNANT VOTRE BATEAU

N° fabr.: [] (voir plaque d'identification)

Acheté chez concessionnaire:

Date de livraison :

Avez-vous assisté à un essai?

☐ oui ☐ non

Raison(s) décisive(s) pour le choix de votre ETAP :

☐ prix

☐ esthétique ☐ caractéristiques de voile☐ sécurité ☐ réputation de marque☐ qualité ☐ recommandation

☐ quille rétractable ☐ insubmersibilité

☐ autres

Quelles autres marques avez-vous prix en considération?

CONCERNANT ETAP

Comment avez-vous fait la connaissance d'ETAP?

☐ annonce publicitaire☐ vendeur ☐ réputation de la marque ☐ revue spécialisée☐ plaisancier ETAP

0
1
2
3
4
5
6
7
8
9
A
B
C
D
E
F
G
H
I
J
K
L
M
N
O
P
Q
R
S
T
U
V
W
X
Y
Z

☐ autres

.....

.....

.....

CONCERNANT VOUS-MEME

Nom:

Port d'attache:

Adresse:

Localité: N° tél.:

Pays : Année de naissance :

Profession:

Vous êtes

- ☐ locataire

☐ propriétaire d'immeuble☐ locataire ☐ propriétaire d'une deuxième☐ propriétaire d'immeuble

Combien de temps pratiquez-vous la voile?

☐ moins d'un an☐ entre 1 et 3 ans

Navigation vous

15

- ☐ avec $\text{énonc}(x)(se)$

☐ seul ☐ avec les enfants

☐ avec époux(x)(se)

☐ avec des amis

☐ avec les enfants

Nous vous remercions d'avoir rempli ces informations correctement et de nous renvoyer cette lettre de garantie par retour du courrier.

ETAP YACHTING, Steenovenstraat 2, 2150 Malle - Belgique
Etap code:

ETAP WARRANTY LETTER - FIRST OWNER • ETAP WARRANTY LETTER

Etap offers you a warranty of 2 years if you answer and return this letter. We ask you some questions about your boat, about Etap, and yourself.

Thank you in advance for your cooperation in answering these questions.

ABOUT YOUR BOAT

Serial nr.:

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

 (see identification plate.)

Bought from dealer:

Delivery date:

Did you have a trial sail?

☐ yes ☐ no

Most important reason(s) for your choice of this boat:

☐ price	☐ comfort
☐ looks	☐ sailing performance
☐ safety	☐ brand name
☐ quality	☐ recommendation
☐ retractable keel	☐ unsinkability

☐ other

Which other boats were considered?

.....

ABOUT ETAP

How did you get to know ETAP?

☐ advertising	☐ reputation
☐ salesman	☐ sailing magazine
☐ owner	☐ boatshow

☐ other

.....

ABOUT YOURSELF

Name:

Sailing area

Address:

City: Tel. nr.:

Country: Date of birth:

Profession:

Are you

☐ tenant	☐ owner of a second residence
☐ home owner	

How long have you been sailing?

☐ less than 1 year ☐ more than 3 year

☐ between 1 and 3 year

Do you sail?

☐ alone	☐ with your children
☐ with your partner	☐ with friends

Thank you again for your kind cooperation. Please return your warranty letter without delay to
ETAP YACHTING, Steenovenstraat 2, 2150 Malle - Belgium Etap code:

Did you already own a boat before buying your Etap?
☐ yes ☐ no
If yes, what type:

How long did you sail your old boat?

☐ less than 2 years ☐ between 4 or 6 years

☐ between 2 or 4 years ☐ more than 6 years

Did your Etap dealer do a part exchange:

☐ yes ☐ no

Are you going to use your Etap as a trailer-sailer?

☐ yes ☐ no

What car do you have?

Did you apply for financing for this purchase?
☐ yes ☐ no

Which points can ETAP improve?

☐ promotion	☐ service by the dealer
☐ interior	☐ standard equipment
☐ retractable keel	☐ range
☐ price	☐ performance
☐ looks	☐ logo 
☐ safety	☐ sailing ability

☐ others

Specify your answer please:

.....

Do you sleep on board?

☐ yes ☐ no

If yes, with how many persons?

☐ 1	☐ 4
☐ 2	☐ 5
☐ 3	☐ more than 6

Do you cook on board?

☐ yes ☐ no

If yes

☐ breakfast	☐ complete meals
☐ snacks	

Do you read any sailing magazines?

☐ yes ☐ no

If yes, which?

Do you take part in racing?

☐ yes ☐ no

Which type of racing:

II. GARANTIE-BEDINGUNGEN

1. Die Garantie ist nur gültig wenn die Garantiekarte an ETAP-YACHTING zurückgeschickt wird.

2. Nur der erste Eigentümer kann diese Garantie in Anspruch nehmen. Die Garantie gilt nur, wenn das Schiff unter seiner verantwortlichen Aufsicht gefahren wird. Die Garantie gilt nicht bei Vermietung und Regatten.

3. Die Garantie beschränkt sich auf die Lieferung neuer Ersatzteile für Teile, die von N.V. ETAP YACHTING als untauglich anerkannt wurden, oder auf deren Reparatur.
Die Untauglichkeit muss von und bei einem ETAP-Vertreter festgestellt werden und für die Umwechslung oder Reparatur muss die N.V. ETAP YACHTING am Vertreter Zustimmung geben.
Die ETAP-Garantiebedingungen enthalten keine Transport-, sowie sonstige zusätzliche Kosten.
ETAP Yachting haftet für keinerlei Schäden, welcher Art auch immer, direkt oder indirekt, die die Folge des Gebrauchs bzw. der Ungeeignetheit der Lieferungen sind.

4. Die Garantieperiode dauert 2 Jahre und fängt bei der Lieferung ihres Schiffes an. Sie gilt für strukturelle Fehler am Kasko, Stehendes Gut, Mast, Baum und Ruder. Für alle anderen ETAP-Ersatzteile ist eine Garantieperiode von 1 Jahr gültig. Für jedes zugelieferte Teil, nicht von ETAP Yachting N.V. selbst angefertigt, gilt die eventuelle Garantie des Lieferanten.

5. Beschädigungen verursacht durch falsche Anwendung des Materiales, durch Verwendung in aussergewöhnlichen Umständen, sowie Beschädigungen verursacht bei Transport und Einwässerung gehören nicht zur Garantie. Sandstrahlen des Unterwasserschiffes ist stark abzuraten und die nachteiligen Folgen die hieraus entstehen fallen nicht unter Garantie. Kleine Schönheitsfehler im Gelcoat oder Holz gehören auch nicht zur oben genannten Garantie.
Die nachteiligen Folgen durch den Gebrauch eines Anhängers - nicht von ETAP Yachting vorgeschrieben und geliefert - fallen nicht unter Garantie.

Aan de tweede eigenaar

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.
- 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, Tag der Offenen Tür, neuen Entwürfen usw. auf dem laufenden zu halten.
Wir wünschen Ihnen eine gute Fahrt!

Au deuxième propriétaire

"SECOND SALE SERVICE"

Madame, Monsieur,

Nos sincères félicitations !
Vous possédez maintenant un bateau qui donnera à vous et à votre famille beaucoup de satisfaction.
Veuillez nous renvoyer cette carte de service :
- Ainsi nous avons votre adresse et nous pourrons vous tenir au courant d'activités, telles que réunions, régates, journées de porte ouverte, présentations de nouveaux modèles, etc.
- En recevant le numéro de construction 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!

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 verzoeken U vriendelijk deze servicekaart aan ons toe te zenden.
- Hierdoor blijft U op de hoogte van onze activiteiten zoals reünies, regatta's, open-deurdagen, ontwerp van nieuwe schepen, enz.
- Aan de hand van 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 bijstellen 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 now own 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 building 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!

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100
101
102
103
104
105
106
107
108
109
110
111
112
113
114
115
116
117
118
119
120
121
122
123
124
125
126
127
128
129
130
131
132
133
134
135
136
137
138
139
140
141
142
143
144
145
146
147
148
149
150
151
152
153
154
155
156
157
158
159
160
161
162
163
164
165
166
167
168
169
170
171
172
173
174
175
176
177
178
179
180
181
182
183
184
185
186
187
188
189
190
191
192
193
194
195
196
197
198
199
200
201
202
203
204
205
206
207
208
209
210
211
212
213
214
215
216
217
218
219
220
221
222
223
224
225
226
227
228
229
230
231
232
233
234
235
236
237
238
239
240
241
242
243
244
245
246
247
248
249
250
251
252
253
254
255
256
257
258
259
260
261
262
263
264
265
266
267
268
269
270
271
272
273
274
275
276
277
278
279
280
281
282
283
284
285
286
287
288
289
290
291
292
293
294
295
296
297
298
299
300
301
302
303
304
305
306
307
308
309
310
311
312
313
314
315
316
317
318
319
320
321
322
323
324
325
326
327
328
329
330
331
332
333
334
335
336
337
338
339
340
341
342
343
344
345
346
347
348
349
350
351
352
353
354
355
356
357
358
359
360
361
362
363
364
365
366
367
368
369
370
371
372
373
374
375
376
377
378
379
380
381
382
383
384
385
386
387
388
389
390
391
392
393
394
395
396
397
398
399
400
401
402
403
404
405
406
407
408
409
410
411
412
413
414
415
416
417
418
419
420
421
422
423
424
425
426
427
428
429
430
431
432
433
434
435
436
437
438
439
440
441
442
443
444
445
446
447
448
449
450
451
452
453
454
455
456
457
458
459
460
461
462
463
464
465
466
467
468
469
470
471
472
473
474
475
476
477
478
479
480
481
482
483
484
485
486
487
488
489
490
491
492
493
494
495
496
497
498
499
500
501
502
503
504
505
506
507
508
509
510
511
512
513
514
515
516
517
518
519
520
521
522
523
524
525
526
527
528
529
530
531
532
533
534
535
536
537
538
539
540
541
542
543
544
545
546
547
548
549
550
551
552
553
554
555
556
557
558
559
560
561
562
563
564
565
566
567
568
569
570
571
572
573
574
575
576
577
578
579
580
581
582
583
584
585
586
587
588
589
590
591
592
593
594
595
596
597
598
599
600
601
602
603
604
605
606
607
608
609
610
611
612
613
614
615
616
617
618
619
620
621
622
623
624
625
626
627
628
629
630
631
632
633
634
635
636
637
638
639
640
641
642
643
644
645
646
647
648
649
650
651
652
653
654
655
656
657
658
659
660
661
662
663
664
665
666
667
668
669
670
671
672
673
674
675
676
677
678
679
680
681
682
683
684
685
686
687
688
689
690
691
692
693
694
695
696
697
698
699
700
701
702
703
704
705
706
707
708
709
710
711
712
713
714
715
716
717
718
719
720
721
722
723
724
725
726
727
728
729
730
731
732
733
734
735
736
737
738
739
740
741
742
743
744
745
746
747
748
749
750
751
752
753
754
755
756
757
758
759
760
761
762
763
764
765
766
767
768
769
770
771
772
773
774
775
776
777
778
779
780
781
782
783
784
785
786
787
788
789
790
791
792
793
794
795
796
797
798
799
800
801
802
803
804
805
806
807
808
809
810
811
812
813
814
815
816
817
818
819
820
821
822
823
824
825
826
827
828
829
830
831
832
833
834
835
836
837
838
839
840
84

Deuxième propriét. Zweite Eigner

Vous-même	Nom - prénom	Ihr selbe	Name - Vorname
-----------	--------------	-----------	----------------

Name - Vorname

Name - Vorname

Naam - Voornaam

[illegible]

Adresse personnel

Persönliche Adresse

Tel.

--	--

□

--	--	--

Fahrgebiet

Hafen

Thuishaven

ETRP YACHTING

steenovenstraat 2
b-2150 malle - belgië

Send back to :

Renvoyer à :

Zurückzuschicken an :

Terugsturen naar :

Stamp
as
usual

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 - consulteer hiervoor desgewenst uw dealer - en doe dit nogmaals over, na een vertiential dagen zellen. 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 zeereiling en het overige beslag.

4. Interpreteer condenswater niet altijd als lekkage. U weet, een Etap is door zijn ship-in-ship konstruktie in combinatie met isolerend schuim een extra droog schip. Dit belet niet dat toch nog kondens kan optreden bij slanget (WC, lavabo, keukens, kuiplozing,...), huiddoorroeren 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 of sailing. 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 : bolts, sockets for the stanchions and all other fittings.

4. Be careful not to interpret condensation as a leak. You know, that an ETAP, thanks to the ship construction with foam insulation, is 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. WICHTIGE EMPFEHLUNGEN

1. Das Instruktionsheft 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 nach 14 Segeltage noch einmal wiederholen. Polyester, Gummi und Kunststoffe haben die Eigenschaft, unter Spannung zu krimpen. Auch wenn das Boot die Werft tipptopp verlassen hat, muss folgendes immerhin noch kontrolliert werden : die Bolzen der Seereiling und des übrigen Beschlages.

4. Kondenswasser darf nicht ohne weiteres als eine Leckage interpretiert werden. Durch seine Ship-in-Ship Konstruktion in Kombination mit Isolierschaum 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.

III. REMARQUES IMPORTANTES

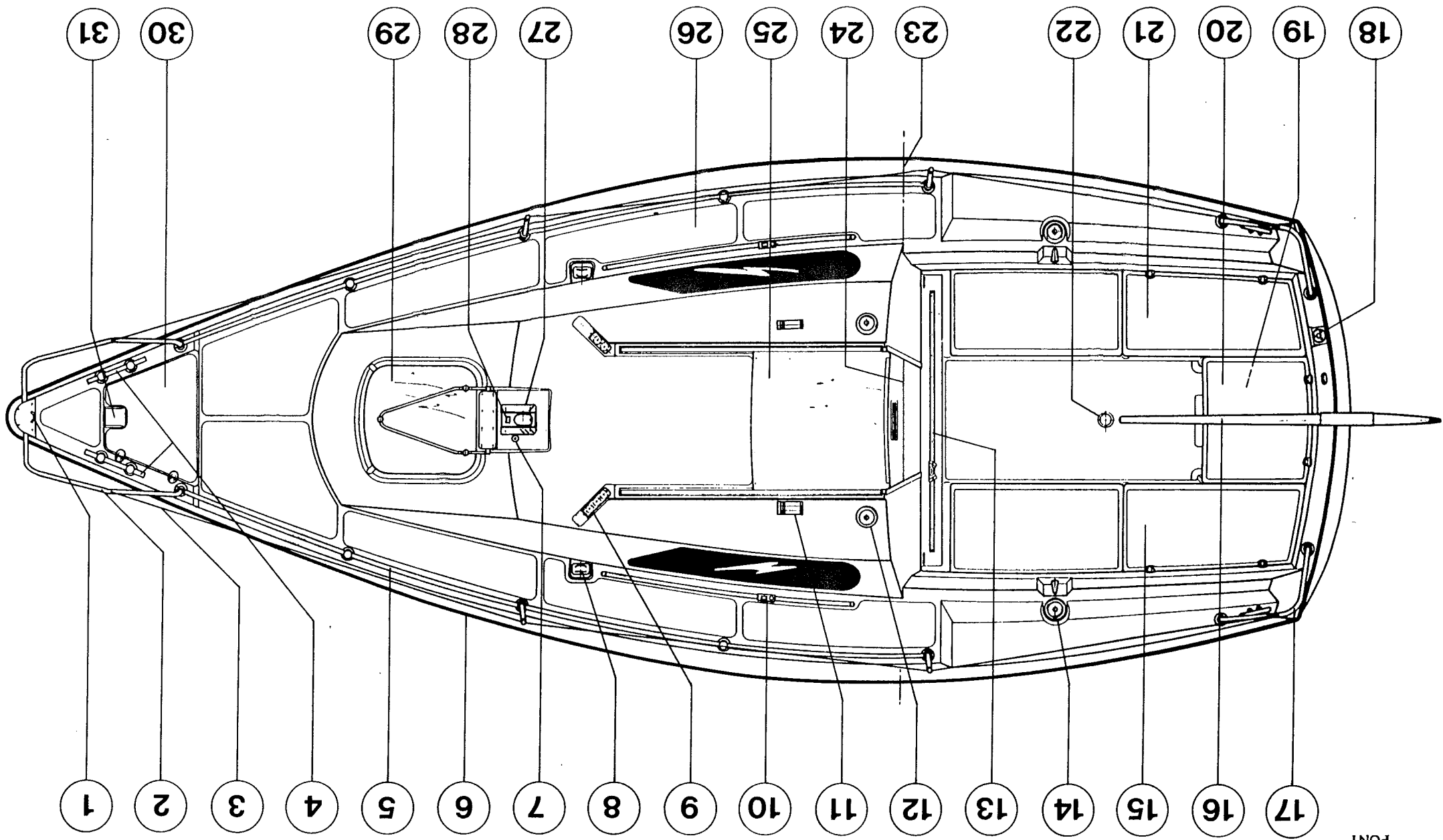
1. Lisez attentivement le manuel d'instruction du moteur.

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 retrécir 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 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.

IV.BESCHREIBUNG ETAP 22!	DEK	INTERIEUR	TOILET	DRINKWATERVOORZIENING	ELEKTRISCHE INSTALLATIE	ZEILEN EN TUIGAGE
	DECK	INTERIOR	TOILET	FRESH WATER SYSTEM	ELECTRICAL INSTALLATION	SAILS AND RIG
	IV.DESCRPTION ETAP 22!					
	DECK	INNENEINRICHTUNG	TOILETTE	TRINKWASSERVERSORGUNG	ELEKTRISCHE ANLAGE	SEGEL UND RIGG
	PONT	INTERIEUR	TOILETTE	CIRCUIT D'EAU	INSTALLATION ELECTRIQUE	VOILES ET GREEMENTS
IV.DESCRPTION ETAP 22!	p. 09	p. 11	p. 13	p. 14	p. 15	p. 18



1. Voorstagputting
2. Preekstoel met veiligheidsdraad
3. Bolders
4. Voetraill
5. Schuurlijst
6. Aansluiting mastverlichting
7. Puttingen
8. Omkeerrollen
9. Genuarail
10. Valstoppers
11. Vallieren
12. Overlooprail
13. Schootlieren
14. Kuipkofter (met brandstoftank)
15. Helmstok met vlaggestokpot
16. Hekstoel met veiligheidsdraad
17. Sokkel voor roeidol
18. Buitenboordmotor in bun
19. Motorluik
20. Kuipkofter, zeliberging
21. Tafelpoot - putting
22. Plaats voor waddenstuten
23. Steekschotten met kajuitverluchting
24. Schuifluik, getint plexiglas
25. Anti-slip met noppen
26. Mastvoet
27. Dieptalezing kiel
28. Vluchtluik, getint plexiglas
29. Ankerkoffer, zelflozend
30. Ankerkoffer, zelflozend
31. Dekventilatie

DEK

1. Stainless steel forestay fitting
2. Pushpit with removable lifeline
3. Stanchions with lifelines
4. Mooring bit
5. Toerail
6. Beading
7. Lighting plug for navigation lights
8. Chainplates
9. Return blocks
10. Genua track
11. Halliard stoppers
12. Halliard winches
13. Traveller
14. Sheet winches
15. Stowage locker with fuel tank
16. Tiller with ensign staff holder
17. Pulpit with removable lifeline
18. Basement for rowlock
19. Built-in outboard
20. Engine hatch
21. Sail stowage locker
22. Fitting for cockpit-table
23. Fitting for legs
24. Wooden washboards with cabin-ventilation
25. Sliding hatch, smoked perspex
26. Non slip deck covering
27. Maststep
28. Draftindicator for keel
29. Forehatch, smoked perspex
30. Anchor locker, self draining
31. Deck ventilation

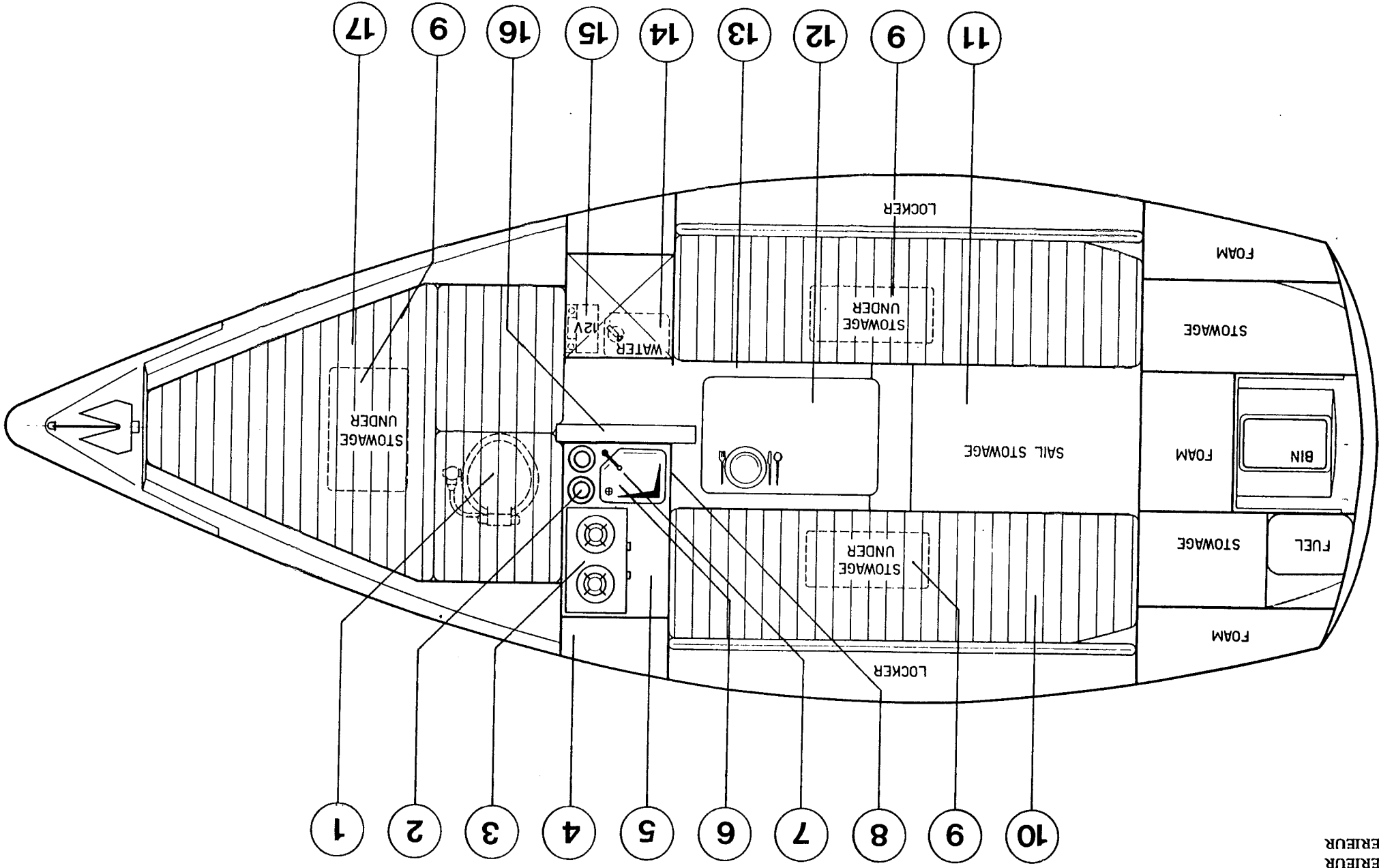
DECK

1. Vorstagputting
2. Bugkord mit Sicherungsleine
3. Seerelling
4. Festmacherklampe
5. Fussleiste
6. Schuerleiste
7. Anschluss Mastbeluechtung
8. Püttingen
9. Umlenkrollen
10. Genuaschiene
11. Fallstopper
12. Fallwinschen
13. Grossschottravellerschiene
14. Schotwinschen
15. Backskiste mit Treibstofftank
16. Helmstock mit Flaggenstockhalterung
17. Heckkord mit Sicherungsleine
18. Halterung für Ruderrolle
19. Aussenbordmotor im Schacht
20. Deckel des Motorraumes
21. Backskiste Segelstauraum
22. Tischbeinhalterung
23. Befestigungsstelle für Mattstützen
24. Luken mit Ventilation
25. Schiebeluke aus Getöntem Plexiglas
26. Antirutschbelag mit Noppen
27. Mastfuss
28. Tieftgangsanzeige Kiel
29. Klappluke aus Getöntem Plexiglas
30. Selbstlenzender Ankerkasten
31. Deckventilation

DECK

1. Cadène d'étai
2. Balcon avant avec fil de sécurité
3. Filières
4. Taquets d'amarrage
5. Tube cale-pieds
6. Liston
7. Raccordement feux de route
8. Cadènes
9. Poules de renvoi
10. Rail d'écoute avec poulie réglable
11. Arrêteurs de drisse
12. Winches de drisse
13. Rail d'écoute de grand'voile
14. Winches d'écoute
15. Coffre de rangement avec réservoir à carburant
16. Barre avec logement pour mât de pavillon
17. Balcon arrière avec fil de sécurité
18. Logement pour dame de nage
19. Moteur en puits
20. Capot avec accès au moteur
21. Coffre pour les voiles
22. Adaption pour la table du cockpit
23. Position des cadènes de bégüilles
24. Panneaux de fermeture, ventilation
25. Capot coulissant en plexi teinte
26. Anti-dérapant en liège caoutchouté
27. Pied de mât
28. Indicateur de tirant d'eau
29. Capot ouvrant en plexi teinte
30. Puits à mouillage autovideur
31. Ventilation de pont

PONT



BINNENINRICHTING : kajüte

1. Toilet
2. Flessenbergring
3. 2-pits kookstel
4. Komalliewant
5. Keukenblok
6. Gootsteen
7. Handpomp
8. Berguimte met bestekbakje en afsluitkraan keukenblok
9. Berguimte
10. Matrassen, polyeter
11. Berguimte onder cockpit
12. Tafel
13. Vionders, marineteak
14. Wassertank 17 L
15. Batterij
16. Kielkast
17. Voorpiek

INTERIOR ARRANGEMENT : cabin

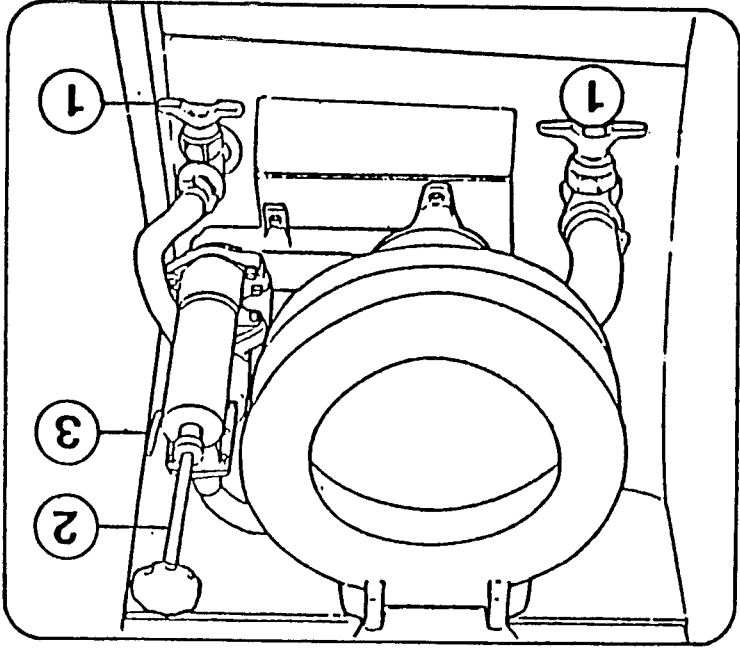
1. Toilet
2. Bottle holders
3. Twinburner cooker
4. Storage
5. Galley
6. Sink
7. Handpump, double action
8. Stowage, cutlerytack
9. Stowage
10. Mattresses polyeter 100 mm
11. Stowage under cockpit
12. Table
13. Floorplates, marine teak
14. Wassertank 17 L
15. Battery
16. Outer keel casing
17. Forepeak

INNENAUSSTATTUNG : Kajüte

1. Toilette
2. Flaschenstaufach
3. Kocher, 2-flammig
4. Geschirr-Halterung
5. Pantry
6. Spüle
7. Handpumpe, doppelwirkend
8. Stauraum für Besteck,
9. Stauraum
10. Polyeter Matratzen
11. Stauraum unter dem Cockpit
12. Tisch
13. Bodenbreiter
14. Wassertank 17 L
15. Batterie
16. Kielkasten
17. Vorschiff

AMMENAGEMENT INTERIEUR : Cabine

1. Toilette
2. Rangement pour bouteilles
3. Réchaud à 2 feux
4. Rangement spécial pour assiettes
5. Bloc de cuisine
6. Evier
7. Pompe à main, double fonctionnement
8. Rangement pour couverts + passe-coque de l'évier
9. Rangement
10. Matelas en polyeter de 100 mm
11. Rangement en dessous du cockpit
12. Table
13. Payolles
14. Réservoir d'eau 17 L
15. Batterie
16. Habillage de puits de quille
17. Cabine avant



1. Afsluiteraan
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

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 raken.
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 Der Umstellhebel nach vorne stellen und mit der Pumpe kräftig spülen.
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'au vidange complet 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.

DRINKWATERVOORZIENING

1. Drinkwatertank 17,5 liter inhoud
2. Handpomp, dubbelwerkend
3. Toevoerleiding naar keukenblok
4. Afsluitkraan (sluiten tijdens het zellen)

FRESH WATER SYSTEM

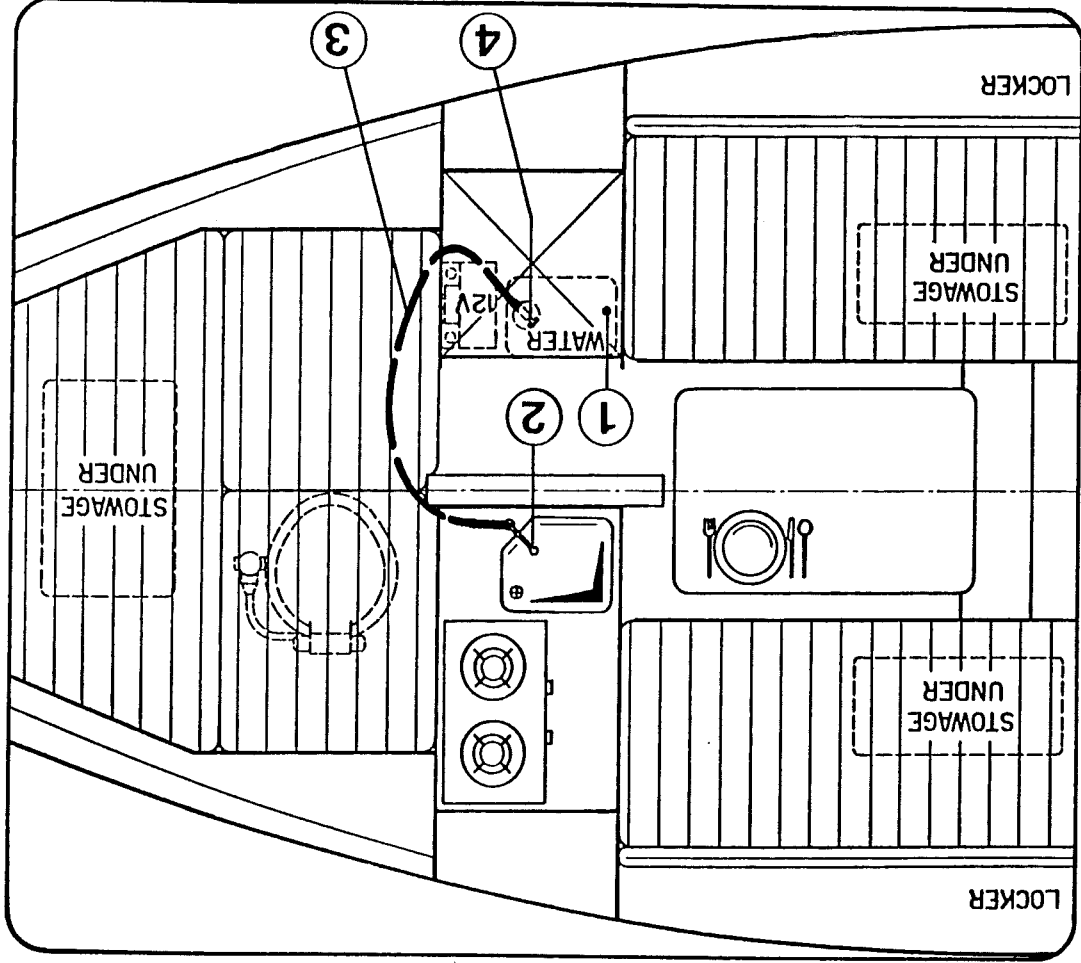
1. Watertank 17,5 liters
2. Handpump, double action
2. Supply line to kitchen
4. Valve (to be closed when sailing)

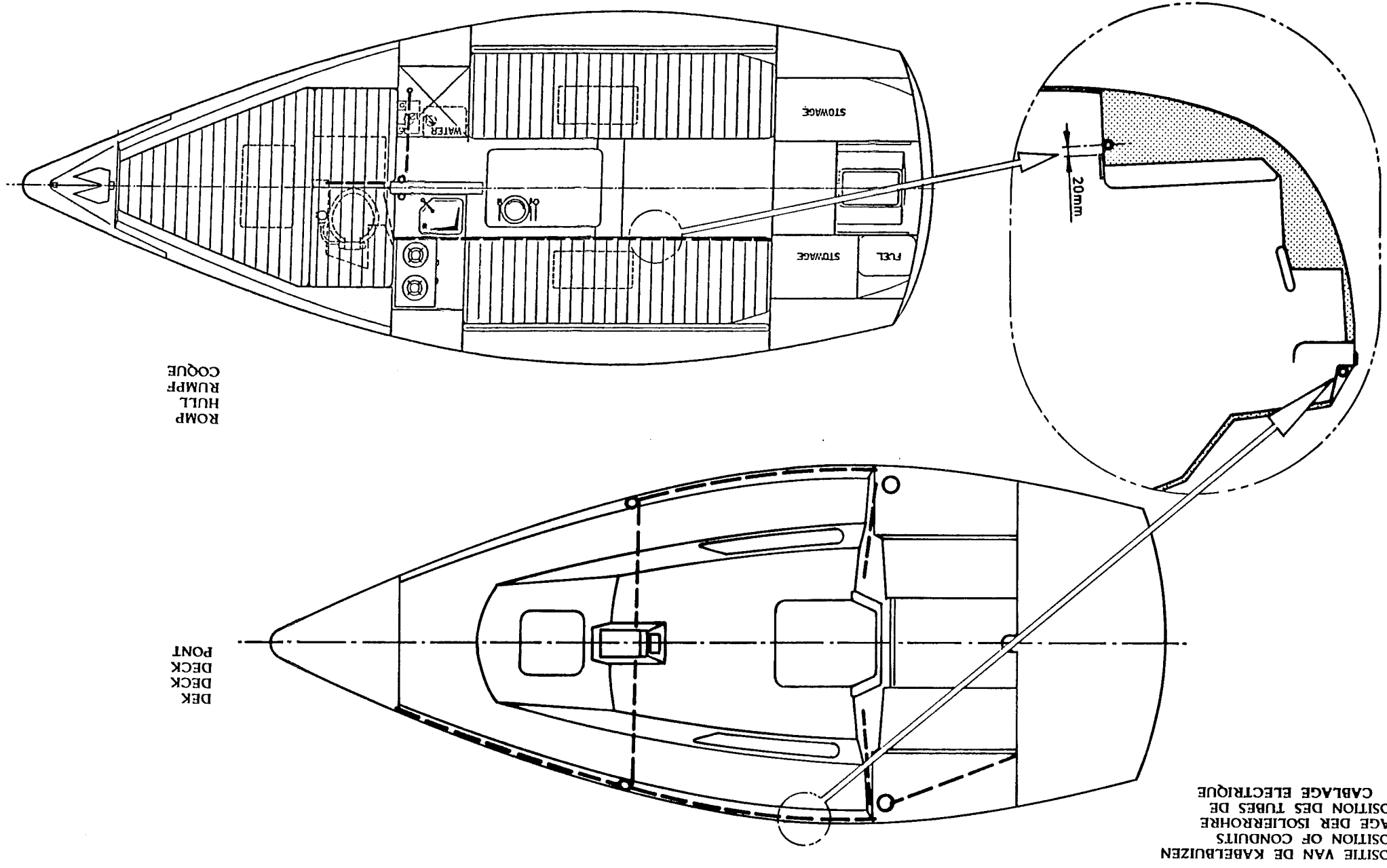
TRINKWASSERVERSORGUNG

1. Wasserbehälter mit 17,5 L Inhalt
2. Handpumpe
3. Zufuhrleitung zur Pantry
4. Absperrhahn (schliessen beim Segeln)

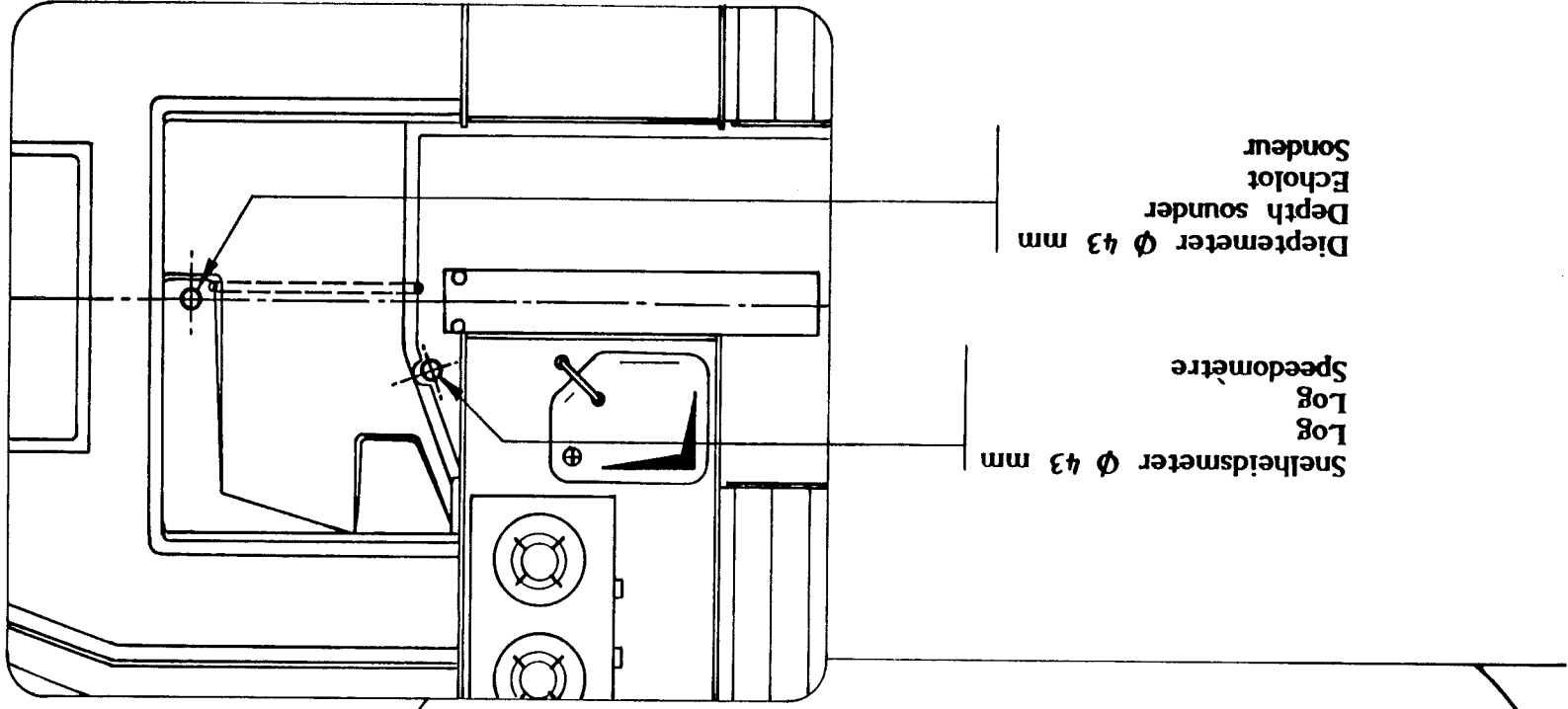
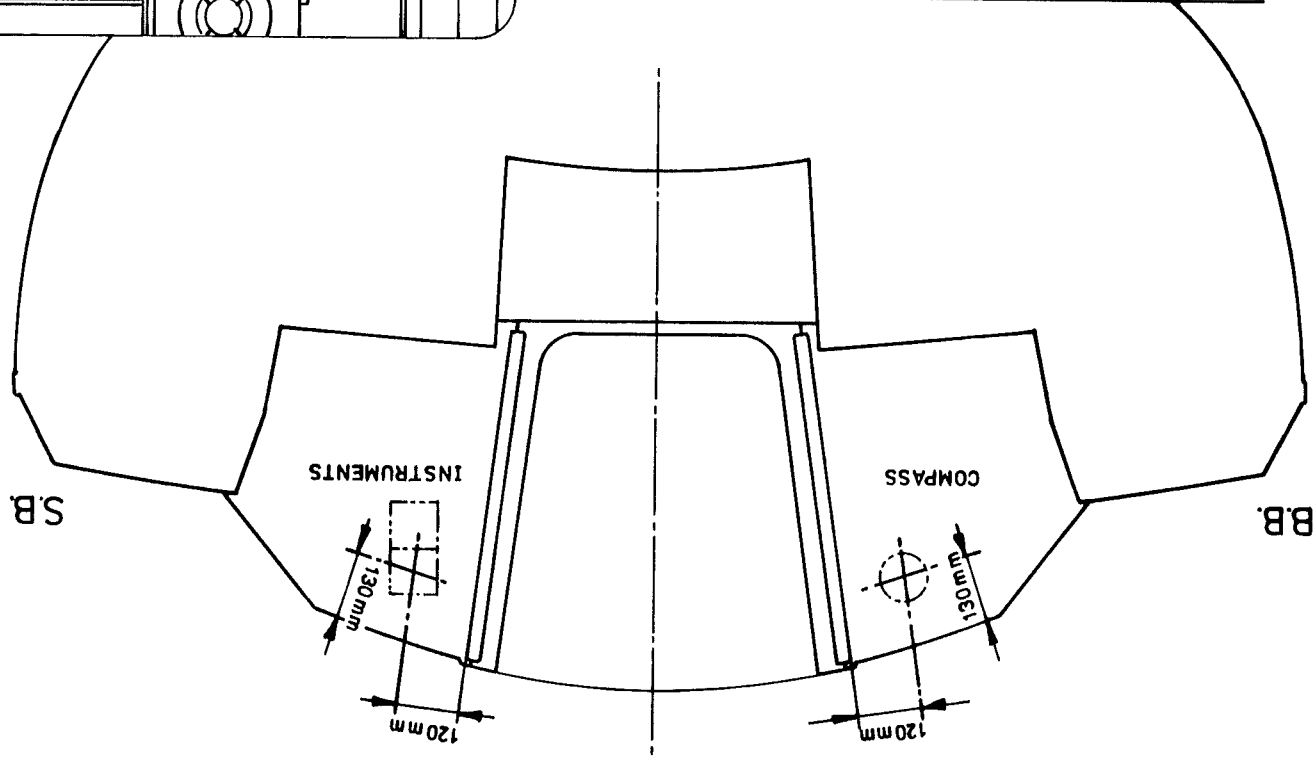
CIRCUIT D'EAU

1. Réservoir d'eau d'une capacité de 17,5 litres
2. Pompe à main, double action
3. Ligne d'alimentation cuisine
4. Vanne d'arrêt (à fermer pendant la navigation)



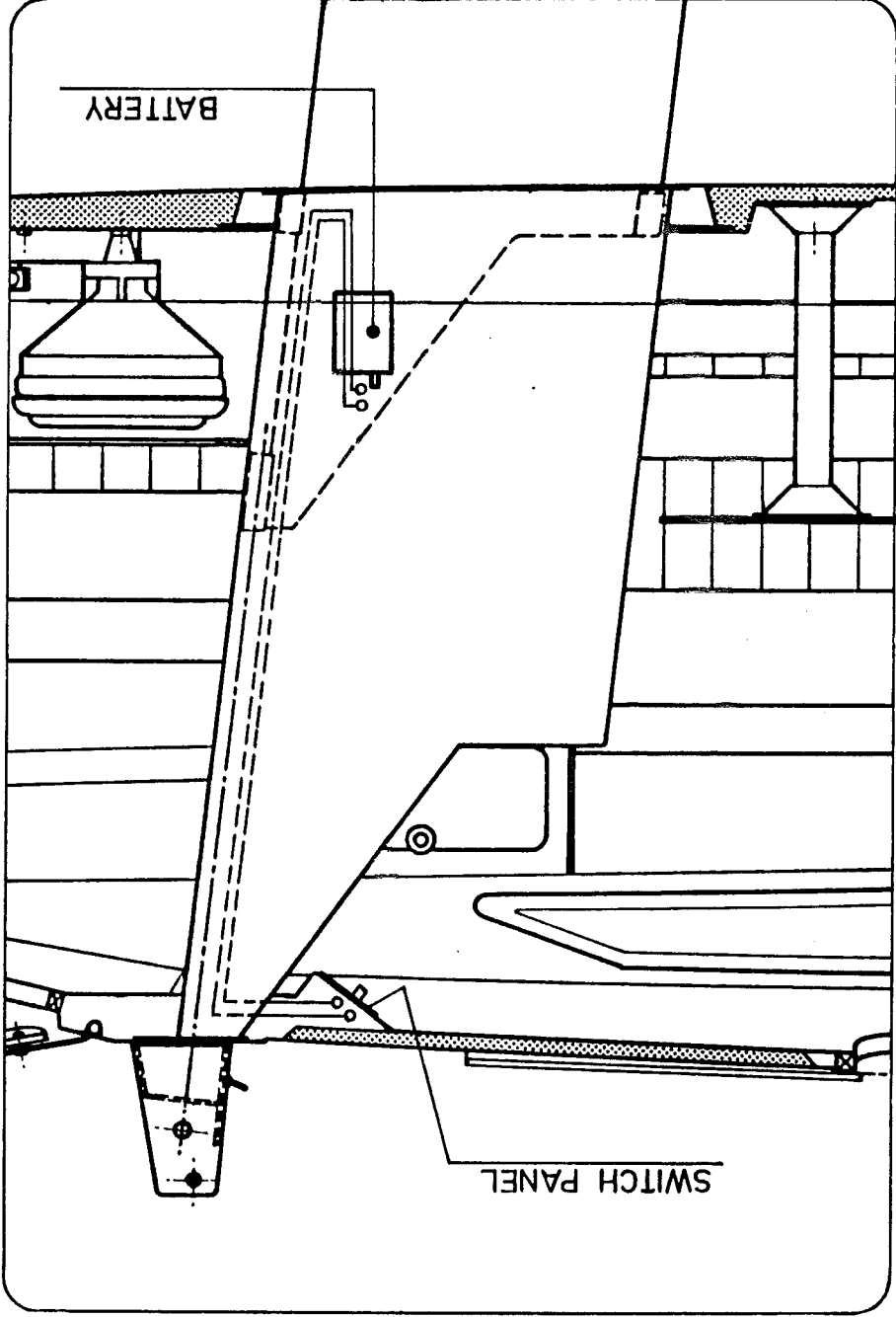
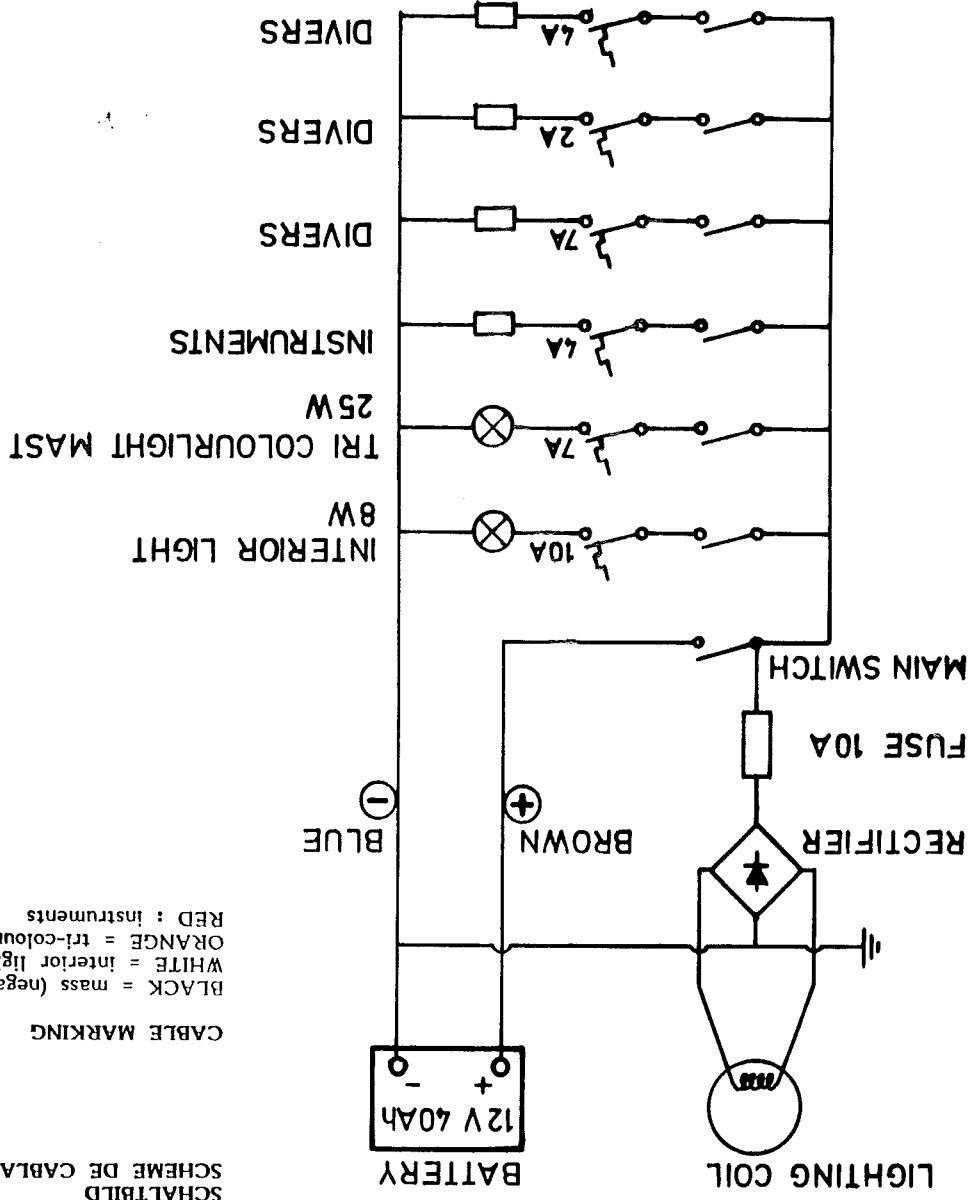


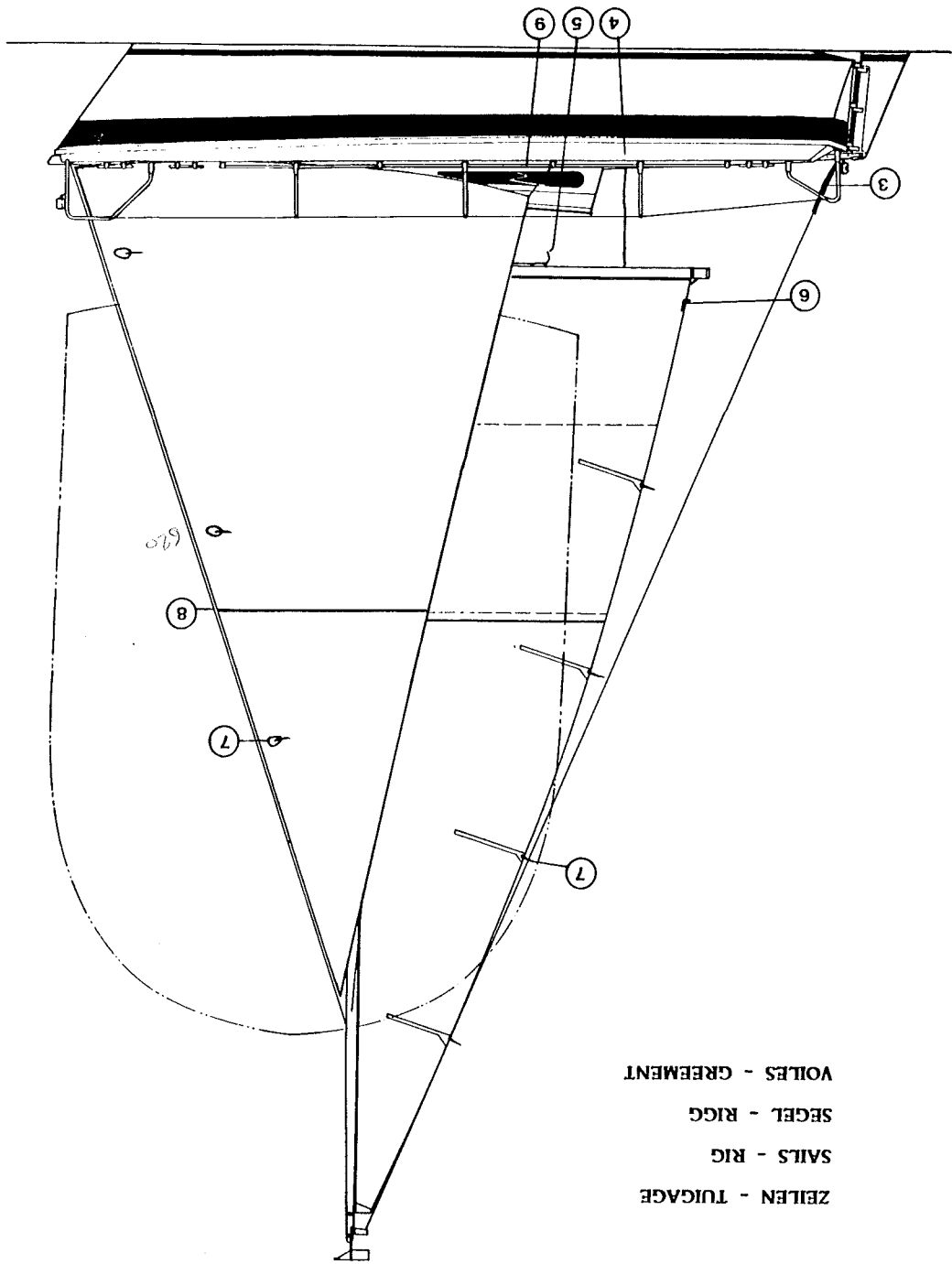
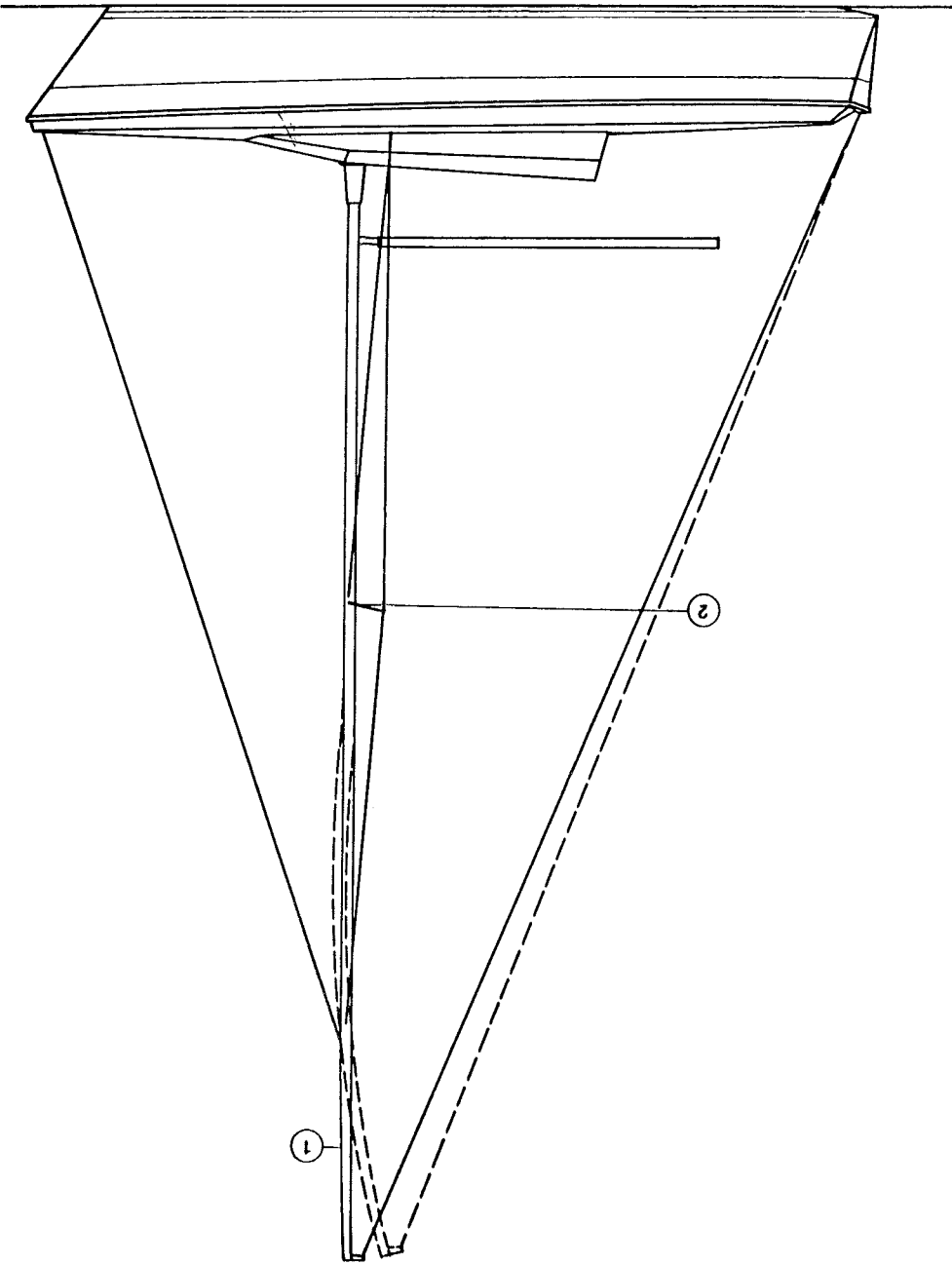
PLAATSIING INSTRUMENTEN
 INSTALLATION OF INSTRUMENTS
 MONTAGE DER INSTRUMENTE
 POSITION DES INSTRUMENTS



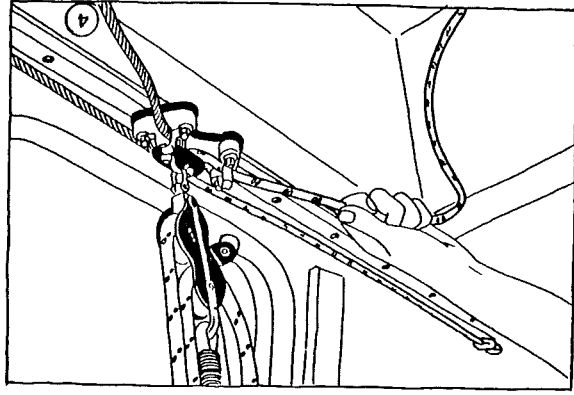
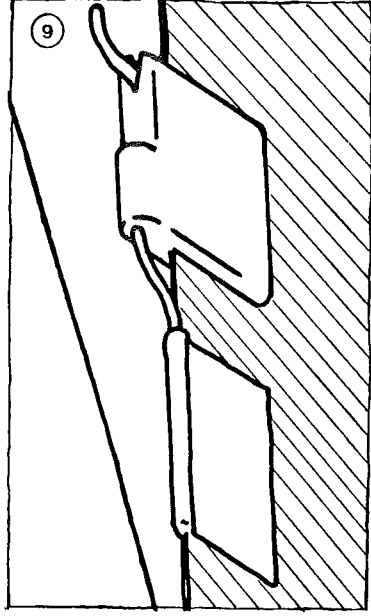
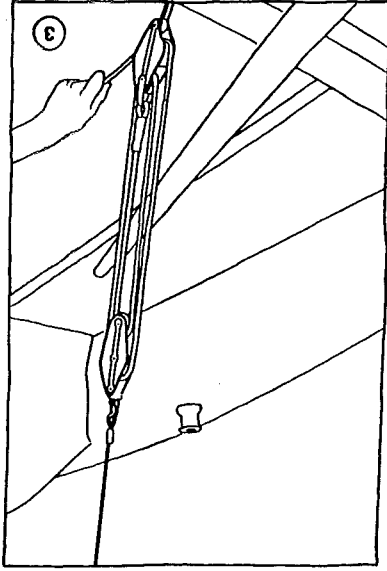
BEDRADINGSCHHEMA
WIRING DIAGRAM
SCHALTBILO
SCHEME DE CABLAGE

CABLE MARKING
BLACK = mass (negative)
WHITE = interior light
ORANGE = tri-colour light
RED : instruments





ZEILEN - TUIGAGE
SAILS - RIG
SEGEL - RIGG
VOILES - GREEMENT



- P.S. "Masttrim" p. 29
1. Verjongde mast
 2. Achterwaarts gerichte zalingen, geprofileerd
 3. Hekstagspaninrichting
 4. Overloopwagen
 5. Uithaler grootzeil
 6. Trimlijntjes
 7. "Tell-tales"
 8. "Camberstrips"
 9. Genuarail

"7/8 fractional rig" & trim

- P.S. "Tuning the mast" p. 29
1. Tapered masttop
 2. Aft-raked spreader, profiled
 3. Backstay adjuster
 4. Traveller
 5. Outhaul mainsail
 6. Trim-cords
 7. Tell-tales
 8. Camberstrips
 9. Genoa track

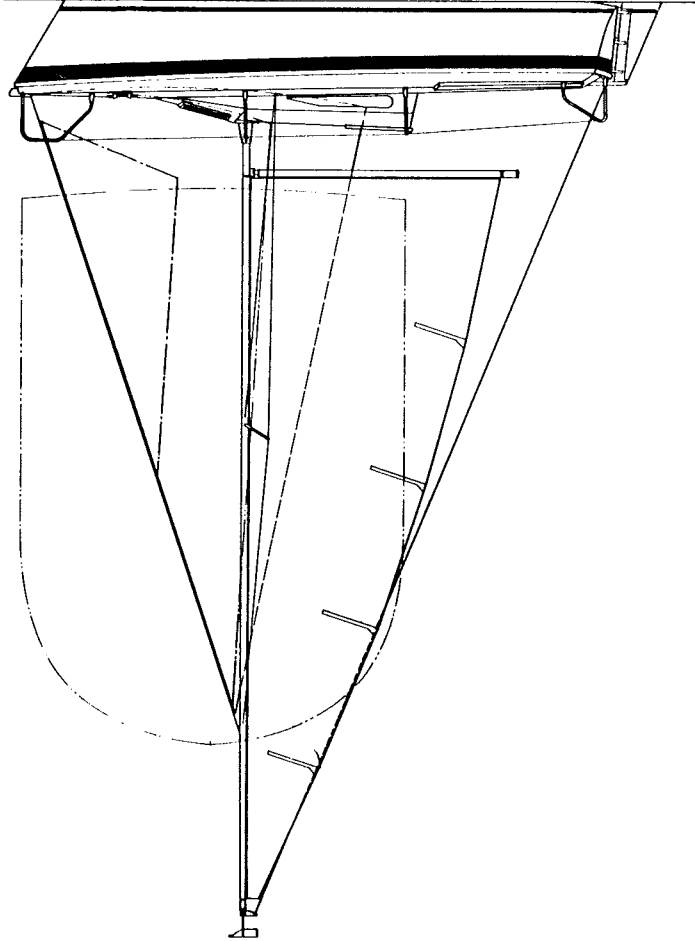
- P.S. "Masttrim" S. 30
1. Verjongter Mast
 2. Rilekwaarts gerichte Salinge, profileert
 3. Trimmbares Achterstag
 4. Grossschotshlitten
 5. Unterliekstrekker Grosseegel
 6. Liekstrekker
 7. "Tell-tales"
 8. "Camberstrips"
 9. Genuaschiene

- P.S. "Réglage du mât" p. 30
1. Mât rétreint
 2. Barres de flèches profilées
 3. Pataras réglable
 4. Chariot d'écoute de grand'voile
 5. Etagueur de la grand'voile
 6. "Trim-cords"
 7. "Tell-tales"
 8. "Camberstrips"
 9. Rail de génols

"7/8 fractional rig" & trim

I = 6,65 m
 J = 2,20 m
 P = 7,45 m
 E = 2,60 m

ZEILPLAN
 SAILPLAN
 SEGELPLAN
 PLAN DE VOILURE



Lengte o.a.	Longueur h.t.	Length o.a.	Länge ü.A.	6,78 m	22'3"
Breedte o.a.	M.bau h.t.	Beam o.a.	Breite ü.A.	2,47 m	8'1"
Diepgang	Tirant d'eau	Draft	Tiefgang	0,40 m - 1,25 m	1'4" - 4'1"
Gewicht	Poids	Weight	Gewicht	± 975 kg	± 2.149 lbs
Ballast	Lest	Ballast	Ballast	235 kg	518 lbs
Waterlijn	Flottaison	Waterline	Wasserlinie	5,50 m	18'1"
Grootzeil	Grand'voile	Main sail	Gross	11,90 m ²	128 sq.ft
Génua I	Génols I	Genoa I	Genoa I	11,14 m ²	120 sq.ft
High Aspect Fok	Foc Solent	High Aspect Jib	High Aspect Fock	7,51 m ²	81 sq.ft
Stormfock	Tourmentin	Stormjib	Sturmfock	2,25 m ²	24 sq.ft
Spinnaker	Spinnaker	Spinnaker	Spinnaker	23,70 m ²	255 sq.ft
Masthoogte	Tirant d'air	Air draft	Masthöhe	9,70 m	31'10"
Trailor	Remorque	Trailer	Anhänger	± 300 kg	± 661 lbs

V. HOE UW ETAP 22! BEDIENEN? V. HOW TO USE YOUR ETAP 22! ?

DE ARCHITECT AAN HET WOORD THE YACHTDESIGNERS POINT OF VIEW

TEWATERLATING

HOW TO LAUNCH

OP- EN AFTUGEN

RIGGING

- MAST EN GIEK
- MASTTRIM
- LOPENDE WANT
- MONTAGE ROER EN HELMSTOK
- MONTAGE SCHEPERS EN RELING
- HOW TO POSITION LIFELINE AND AND STANCHIONS

KIEL EN ROER OPHALEN

HOW TO LIFT KEEL AND RUDDER

HET ZEILEN

TO SAIL

- AANSLAAN GROOTZEIL EN FOK
- REVEN VANUIT DE KUIP
- Montage en gebruik 1^o rit
- Montage en gebruik 2^o rit
- SPINNAKERZEILEN
- ZEILEN MET OPGEHAALENDE KIEL
- HOW TO SAIL THE SPINNAKER
- SAILING WITH A LIFTED KEEL

DROOGVALLEN MET WADDENSTUTTEN DRYING OUT ON LEGS

V. BEDIENUNG IHRER ETAP 22! V. COMMENT UTILISER VOTRE ETAP 22!

DAS WORT DES YACHTARCHITEKTEN L'ARCHITECTE A LA PAROLE

ZUWASSERLASSUNG MISE A L'EAU

AUFRIGGEN

GREEMENT

- MAST UND BAUM
- MASTTRIM
- LAUFENDES GUT
- MONTIEREN VON RUDDER UND RUDERPINNE
- MONTIEREN DER RELING UND RELINGSTÜTZEN
- MAT ET BOME
- REGAGE DU MAT
- GREEMENT COURANT
- MONTAGE DU SAFRAN ET DE LA BARRE
- MONTAGE DES CHANDELIERS ET FILIERES

BEDIENUNG DES HUBKIELS UND DES RUDERS

LEVER LA QUILLE ET LE SAFRAN

SEGELN

LA VOILE

- FESTMACHEN GROSSEGEL
- UND FOCK
- REFFEN VOM COCKPIT AUS
- Cockpit
- PRISE DE RIS A PARTIR DU
- Cockpit
- 1. Reff: Montage und Gebrauch
- 2. Reff: Montage und Gebrauch
- SPINNAKER SEGELN
- SEGELN MIT HOCHGEHOLTEM KIEL
- NAVIGUER SOUS SPI
- NAVIGUER AVEC LA QUILLE
- RELEVÉE

TROCKENFALLEN MIT WATTSTÜTZEN BEQUILLAGE

Uit het onderzoek van ETAP YACHTING om een modern snel, trailerbaar toerzeiljacht te ontwerpen is de ETAP 22i ontstaan.

De ETAP 22i is een snel en betrouwbaar toerzeiljacht geschikt voor het bevaren van de kustwateren.

De ETAP 22i is onzinkbaar en in volgelopen toestand zelfoprichtend.

De boot is goed trailerbaar dankzij het lage gewicht en het lage zwaartepunt van de boot/trailer combinatie.

Kenmerkend voor de ETAP 22i zijn de 7/8 tuijage en de grote waterlijnlengete.

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

Deze rompvorm, met sukses toegepast zowel bij toer- als wedstrijdjahten, wordt gekenmerkt door een vrij vlak achterchip en U-vormige voorspanen en geeft aangename bewegingen in zeevang.

De combinatie van rompvorm, kiel, roer en 7/8 tuijage maken het schip goed bestuur- en handelbaar, ook bij meer wind. Tijdens het zeilen dient de hellingshoek beperkt te blijven tot $\pm 25^\circ$ in vlak water en $\pm 20^\circ$ in golvend water.

Bij toenemende windkracht dient eerst het grootzeil vlakker getimd te worden, d.m.v. val, schoot, uithaler en hekstag, daarna het voorzeil 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 en het achterstag alvorens de groot schoot op te vieren.

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

Veel genoege en een behouden vaart met uw ETAP 22i.

Jac. De Ridder
Yacht designer
Vollenhove, febr. 86

p. 22

On request of ETAP YACHTING to design a modern and fast trailerable sailing cruiser - the ETAP 22i has been born.

The ETAP 22i is a fast and trailerable cruiser ideal for long coastal cruising.

She is unsinkable and even in a flooded condition she still possesses sufficient stability to remain self-righting.

For her length and volume she still remains particularly trailerable thanks to her low weight and low centre of gravity in the boat/trailer combination.

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

The choosen hull shape, the retractable bulb keel and the transom hung rudder provides her with excellent well balanced sailing characteristics.

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

The sailing comfort is maintained by controlling the angle of heel to $\pm 25^\circ$ in calm water and $\pm 20^\circ$ in rougher conditions.

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

When the angle of the rudder becomes more than 4° to 5° degrees, and the angle of heel becomes excessive it is advisable to first reef the fore sail before reefing the main.

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 traveller 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 22i.

Jac. De Ridder
Yacht designer
Vollenhove febr. '86

DAS WORT DES ARCHITEKTEN

Aus dem von ETAP YACHTING erhaltenen Auftrag, eine moderne trailerbare und schnelle Fahrtensegelyacht zu entwerfen, entstand die ETAP 22i.

Die ETAP 22i ist eine schnelle und sichere Fahrtensegelyacht für Küstengewässer. Die ETAP 22i ist unsinkbar und im gefluteten Zustand selbstaufrichtend.

Sie ist ideal trailerbar durch ihr geringes Gewicht und dem tiefen Schwerpunkt der Boot-Trailer-Kombination.

Kennzeichnend für die ETAP 22i ist das 7/8-Rigg und die grosse Wasserlinienlänge.

Die gewählte Rumpfform kombiniert mit dem Bulbkiel und das am Spiegel aufgehängte Ruder sichern der ETAP 22i gute Segel Eigenschaften am Wind. Diese für Fahrten und Regatta sehr geeignete Rumpfform mit einem flachen Hinterschiff sowie U-förmige Vorderspannten geben eine angenehme Bewegung bei Zeeegang.

Die Kombination von Rumpfform, Kiel, Ruder und 7/8-Rigg machen die ETAP 22i wendig und gut steuerbar auch bei viel Wind.

Der Krängungswinkel beim Segeln soll möglichst beschränkt bleiben : bei flachem Wasser bis $\pm 25^\circ$ und bei Wellen bis $\pm 20^\circ$.

Bei zunehmender Windstärke ist es wichtig zunächst das Grossegel flacher zu trimmen mit Fall, Schot, Ausholer und Heckstag und anschliessend das Vorsegel mit Fall und Schot.

Beträgt der Ruderausschlag über 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, sollen erst Überlausechitten und Achterstag verwendet werden bevor die Grossechot gereift wird.

Um das Verhalten und die Möglichkeiten des Schiffes besser zu beurteilen, ist es zu empfehlen zu den verschiedenen Wetterbedingungen den jeweiligen Segelstand und die Segelführung sorgfältig zu notieren.

Viel Vergnügen und gute Fahrt mit Ihrer ETAP 22i wünscht Ihnen

Jac. De Ridder
Yachtdesigner
Vollenhove, febr. '86

L'ARCHITECTE A LA PAROLE

L'ETAP 22i est né suite à la demande d'ETAP YACHTING de créer un croiseur côtier moderne, rapide et tractable.

L'ETAP 22i est un croiseur rapide et fiable propre à la navigation côtière. L'ETAP 22i est homologué insubmersible et même rempli d'eau, il reste autoreddressant.

Ce bateau est facilement tractable grâce au poids léger et au centre de gravité très bas de la combinaison bateau-remorque.

L'ETAP 22i se caractérise par sa longue ligne de flottaison et son grèement 7/8ième. Grâce au choix des lignes de la carène en combinaison avec la quille à bulbe et le safran suspendu au tableau arrière les qualités au près sont excellentes.

Ce type de carène, appliqué avec succès sur des bateaux de régates de même que sur des croiseurs, crée des mouvements agréables grâce à l'arrière relativement plat et des couples en U à l'avant.

C'est la combinaison de la carène, la quille, le gouvernail et le grèement 7/8ième qui rendent l'ETAP 22i bien manœuvrable et maniable par petit temps aussi bien que par mer agitée.

Sous voiles, on doit limiter l'angle de gîte à $\pm 25^\circ$ en eau calme et 20° par mer agitée.

Si le vent s'élève il importe d'aplatir d'abord la grand'voile à l'aide de la drisse, de l'étraveur, de l'écoute de grand'voile et du pataras; ensuite on applatira la voile d'avant avec la drisse et l'écoute.

Dès que l'angle de la barre dépasse 4° à 5° et/ou que l'angle de gîte recommande soit dépassé, il faut d'abord changer la voile d'avant et ensuite prendre un ris dans la grand'voile.

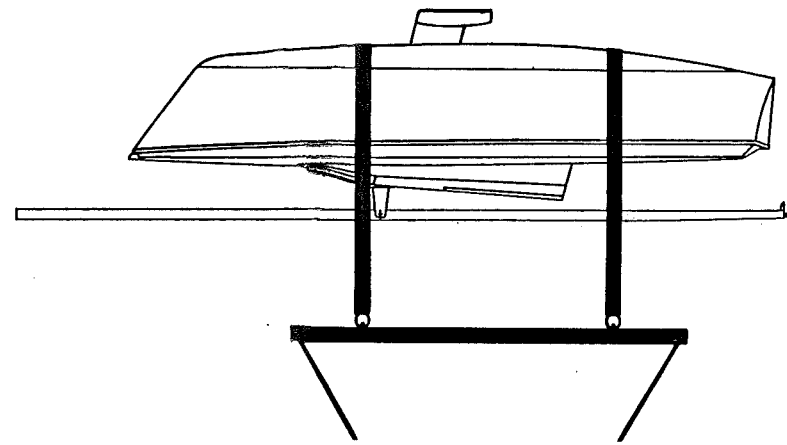
Si à la suite de raffales, l'angle de la barre et/ou l'angle de gîte dépassent les limites indiquées, il faut d'abord agir sur le chariot d'écoute et le pataras, avant de choquer l'écoute de grand'voile.

Nous vous suggérons de noter le réglage et le choix des voiles en fonction des conditions atmosphériques; ceci vous sera très utile pour mieux comprendre les capacités de votre bateau.

Bon vent et bonne route avec votre ETAP 22i !

Jac. De Ridder
Architecte Naval
Vollenhove, février '86

TE WATER LATEN
 HOW TO LAUNCH
 ZU WASSER LASSEN
 MISE A L'EAU



HOW TO LAUNCH

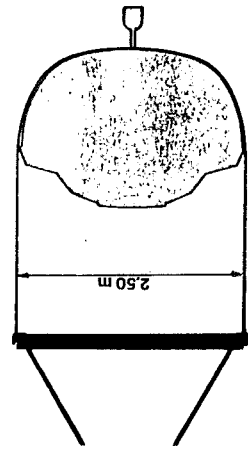
1. Make sure that :
 - the crane has a lifting power of more than 1.500 kg.
 - the distance between the slings measures at least 2,5 m.
2. Tie warps to the boat during the launching
3. The best is to drop the keel after having launched, so that you can work in the most stable condition.

ZUWASSERLASSUNG

1. Kontrollieren :
 - Die Hebekraft des Kranes : minimum 1.500 kg.
 - Von vorne aus gesehen : Abstand zwischen den Hängeriemen wenigstens 2,5 m.
2. Die Leine befestigen ums Boot um 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 au minimum.
 - la distance entre les points d'attache des ceintures doit être de 2,5 mètres au minimum.
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.



TEWATERLATING

1. Verzeker U ervan dat :
 - de hefkraan minimum 1.500 kg. heftvermogen bezit
 - in de dwarsscheepse richting de afstand tussen de hangriemen minimum 2,50 meter bedraagt,
2. Om het schip tijdens de tewaterlating goed te kunnen "besturen" enkele landvasten beleggen.
3. Kiel neerlaten na de tewaterlating.

TE WATER LATEN OP TRAILER

1. Verlichting wegnemen
2. Spantiem losmaken
3. Kiel ophalen
4. Landvasten beleggen aan voor-en achterbolder
5. Boot op de helling rijden tot de wielen het water raken
6. Auto blokkeren met spie of steen
7. Boot langzaam in het water laten glijden

De lierhendel nooit loslaten

LAUNCHING FROM THE TRAILER

1. Remove lighting
 2. Loosen straps
 3. Raise the keel to its maximum
 4. Fasten mooring-lines to front and back bitts.
 5. Drive the trailer on the slip until wheels touch the water
 6. Secure vehicle with stone or block
 7. Let the boat slip slowly into the water
- Never let the winchhandle free
- Let erop dat U de sonde van de snelheidsmeter telkens intrekt, bij het tewaterlaten of op het droge brengen van uw boot.

IMPORTANT NOTICE

- The trailer should always stay attached to the vehicle
 - Never drive with the break system in the water
 - Should this ever happen, one can run them dry by driving with the handbreak on
 - After having been in salt water with the trailer one should clean her with fresh water
 - Always have the boat supported on the keel and not on the rolls.
- Attention : always draw in the probe of the log while launching from the trailer or recovering.

ZU WASSER LASSEN AUF TRAILER

1. Lichtanlage entfernen
 2. Zurrgurte lösen
 3. Kiel hochdrehen
 4. Festmacher belegen vorn und hinten
 5. Anhänger zurück laufen lassen, bis die Räder das Wasser berühren
 6. Wagen sperren mit Kiel oder Stein
 7. Das Seil von der Bootswinde langsam abrollen lassen damit das Boot ins Wasser gleiten kann
- Den Winchhandel niemals los lassen.

MISE A L'EAU DEPUIS LA

REMORQUE

1. Enlever la barre avec les feux de route
2. Détacher les sangles
3. Remonter la quille
4. Assurer le bateau avec une amare
5. Descendre la remorque sur la pente en prenant soin de ne mouiller que les pous.
6. Bloquer la voiture avec une cale
7. Dévaler lentement le treuil

La manivelle de winch ne peut jamais être quittée en position libre.

Attention : retirer toujours la sonde du speedomètre avant la mise à l'eau ou la mise sur remorque

BELANGRIJK

- De trailer moet tijdens het te water laten aan het voertuig vast blijven
- Rijdt nooit met de remmen in het water
- Gebuurt dit toch, dan kunt U de remmen met de handrem aan droogrijden.
- Na te water laten in zout water, kunt U best de trailer afspoelen met zoet water
- De boot nooit op de rollen laten steunen, maar altijd op de kiel
- Let erop dat U de sonde van de snelheidsmeter telkens intrekt, bij het tewaterlaten of op het droge brengen van uw boot.

IMPORTANT NOTICE

- The trailer should always stay attached to the vehicle
 - Never drive with the break system in the water
 - Should this ever happen, one can run them dry by driving with the handbreak on
 - After having been in salt water with the trailer one should clean her with fresh water
 - Always have the boat supported on the keel and not on the rolls.
- Attention : always draw in the probe of the log while launching from the trailer or recovering.

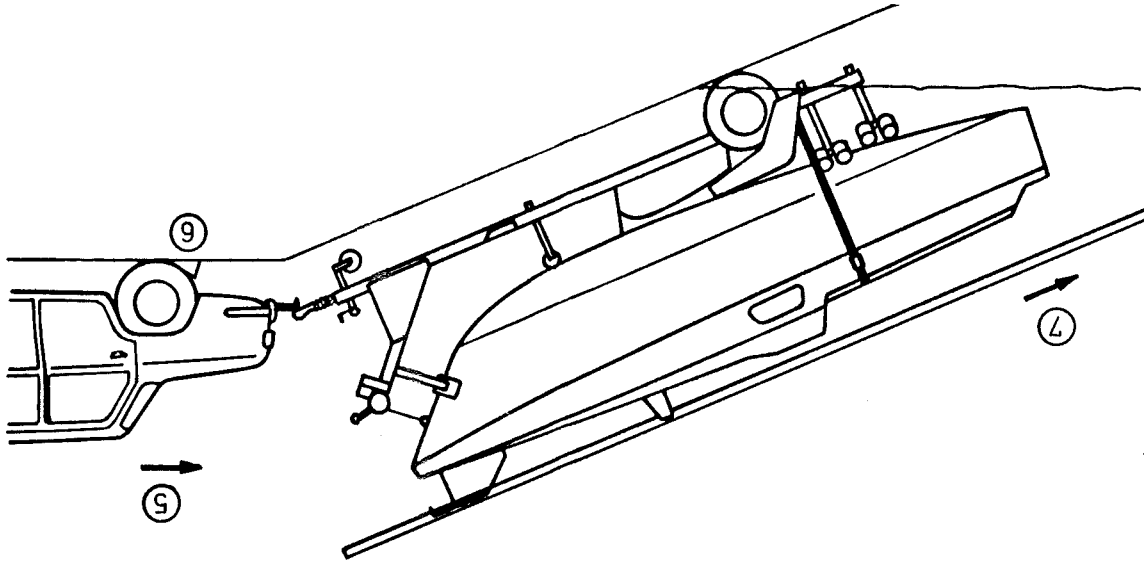
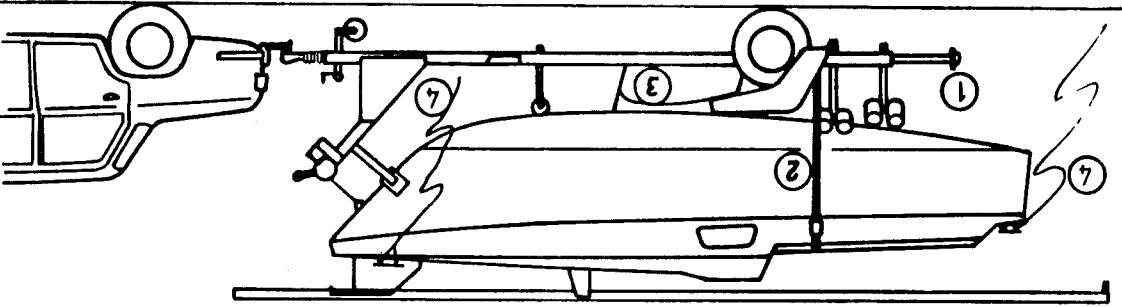
WICHTIG

- Der Bootsanhänger muss während des Slipvorganges immer am Zugfahrzeug angekuppelt bleiben.
- Fahren Sie nicht mit der Bremse ins Wasser
- Sollten Sie trotzdem mit der Bremse ins Wasser fahren, dann Handbremse anziehen und trocken fahren
- Nach einem Slipvorgang in Meeresswasser (Salz) den Anhänger mit Süßwasser reinigen.
- Das Boot niemals auf den Sliprollen stützen lassen, jedoch auf dem Kiel.
- Die Sonde des Logs immer einziehen wenn Sie das Schiff zu Wasser lassen oder rausholen

IMPORTANT

- Pendant la mise à l'eau, la remorque doit rester couplée à la voiture
- Ne mouillez jamais vos freins.
- Si les freins ont été en contact avec de l'eau de mer, rincez les à l'eau douce et séchez les en roulant avec le frein à main.
- Normalement le poids du bateau doit reposer sur la quille et non sur les rouleaux de mise à l'eau.

Attention : retirer toujours la sonde du speedomètre avant la mise à l'eau ou la mise sur remorque

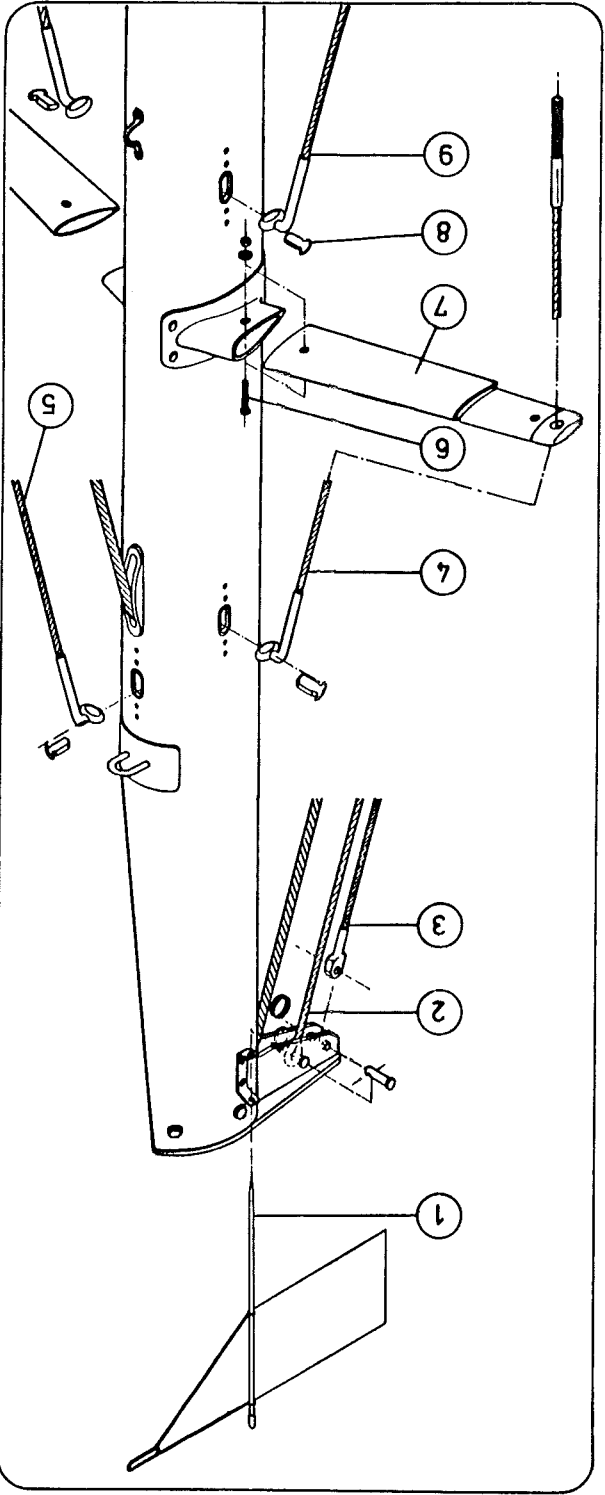


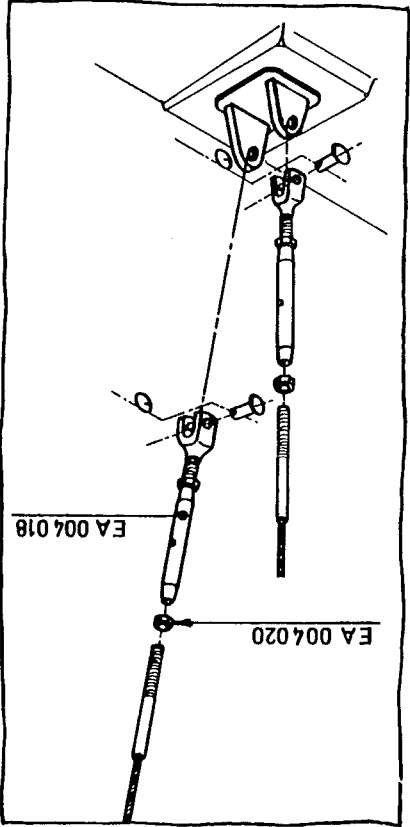
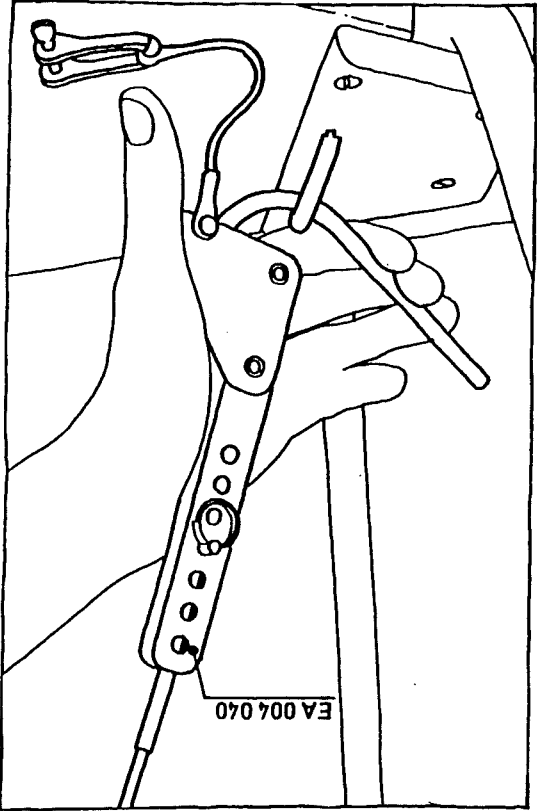
- MONTAGE VAN DE MAST EN HET STAAND WANT**
1. Windvaantje (OUD 006)
 2. Kraanlijn (HA 004/008)
 3. Hekstag (HA 004/024)
 4. Topwant (HA 004/021)
 5. Voorstag (HA 004/023)
 6. Inox bout M6 x 40 (OSB 206/040)
 7. Zaling BB + SB (HA 011/021)
 8. Gummiborgplug (OBM 029)
 9. Onderwant (HA 004/022)

- HOW TO ASSEMBLE THE MAST AND THE RUNNING RIGGING**
1. Burgee (OUD 006)
 2. Toppig lift (HA 004/008)
 3. Backstay (HA 004/024)
 4. Topshrouds (HA 004/021)
 5. Forestay (HA 004/023)
 6. Stainless steel bolt M6 x 40 (OSB 206/040)
 7. Washer M6 (OSR 106)
 8. Rubber dowel (OBM 029)
 9. Bottomshrouds (HA 004/022)

- MONTAGE MAST UND STEHENDES GUT**
1. Verklücker (OUD 006)
 2. Dirk (HA 004/008)
 3. Achterstag (HA 004/024)
 4. Toppwant (HA 004/021)
 5. Vorstag (HA 004/023)
 6. Bolzen M6 x 40 (OSB 206/040)
 7. Unterlegscheibe M6 (OSR 106)
 8. Sicherungssplötzen (OBM 029)
 9. Unterwant (HA 004/022)

- MONTAGE DU MAT ET DU GREEMENT DORMANT**
1. Girouette (OUD 006)
 2. Balancine (HA 004/008)
 3. Pataras (HA 004/024)
 4. Galhauban (HA 004/021)
 5. L'étai (HA 004/023)
 6. Boulon M6 x 40 (OSB 206/040)
 7. Rondelle M6 (OSR 106)
 8. Cheville de verrouillage (OBM 029)
 9. Bashauban (HA 004/022)





Voorstag-, want-, hekstagputting.

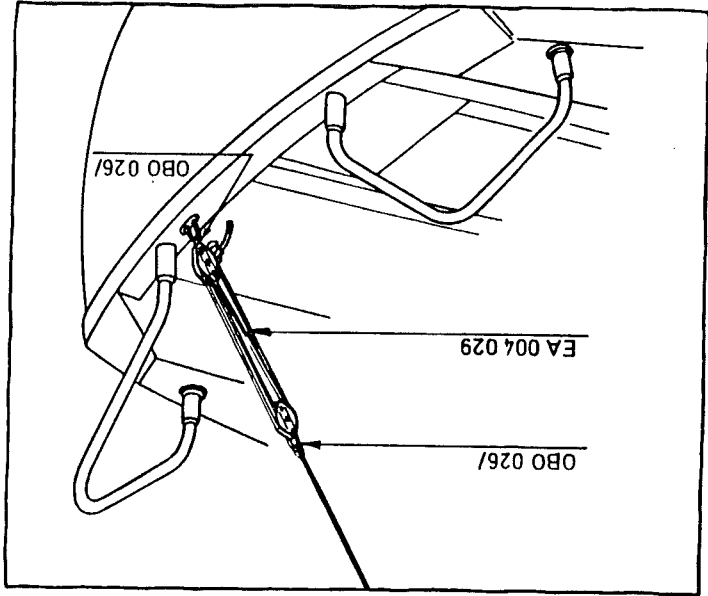
1. Topwant en onderwant aan puttingen bevestigen met spanhulzen (EA 004/018) en borgen met moer (EA 004/020).
2. Voorstag aan voorstagputting bevestigen met pelikkaanhaak (EA 004/040).
3. Hekstag bevestigen aan hekstagspanner (EA 004/029) met sleutelsluiting (OBO 026).

Chainplates for shrouds, fore- and backstay.

1. Fix all shrouds at the chainplates with bottle screw (EA 004/018) and secure with nut (EA 004/020).
2. Attach forestay with pelican hook (EA 004/040).
3. Attach backstay to backstay adjuster (EA 004/029) with shackle (OBO 026).

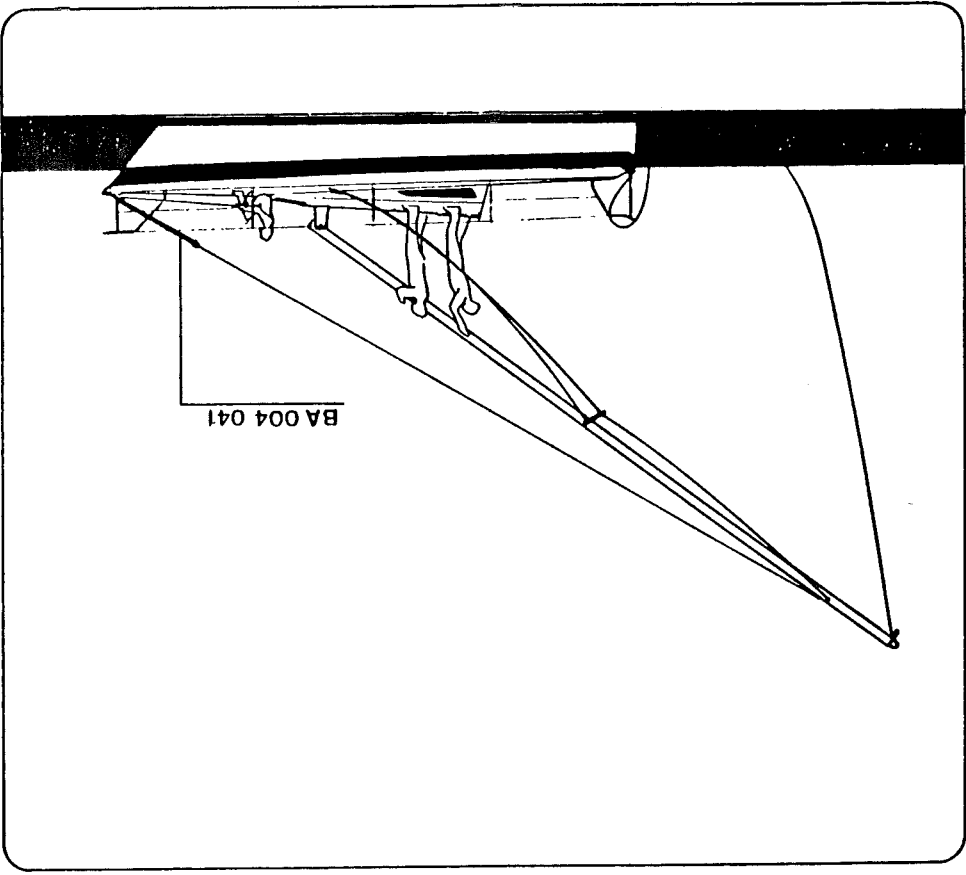
Vorstag-, Want- und Achterstagputting.

1. Die Wanten mit Wantenspannern (EA 004/018) an Puttingen befestigen und mit Muttern (EA 004/020) sichern.
2. Vorstag mit Vorstagschnellspanner (EA 004/040) an Putting befestigen.
3. Achterstag befestigen am Achterstagspanner (EA 004/029) mit Schäkkel (OBO/026).



Cadènes des galhaubans, bashaubans, de l'étai et du pataras.

1. Monter le galhauban et le bas-hauban avec ridoirs (EA 004/018) et écrous (EA 004/020)
2. Fixer l'étai avant. (EA 004/040)
3. Fixer le pataras au palan du pataras (EA 004/029) avec la manille (OBO 026).



Oprichten mast :

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

How to raise the mast :

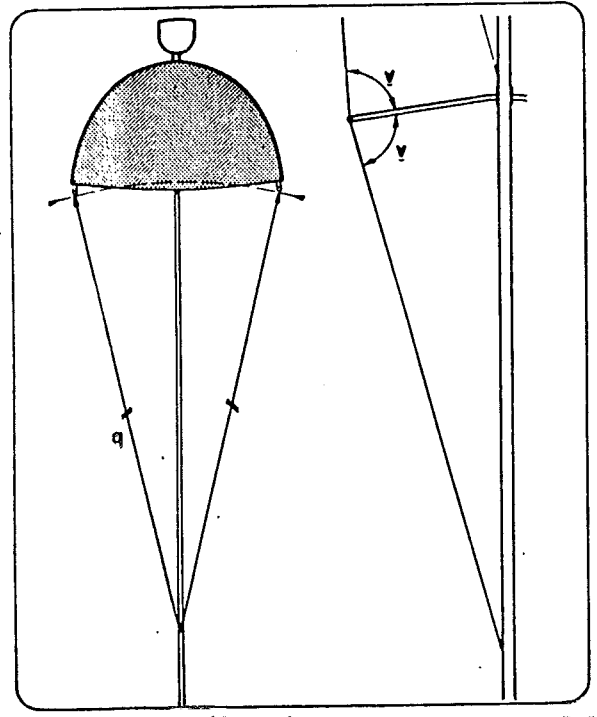
1. Raise the mast with two persons or with mainsheet (BA 004 041)
2. Check the vertical position with jib halyard (b) to the toerail (isosceles triangle).
3. The crossree is bissector to the mainshroud.

Mastsetzen :

1. Den Mast mit 2 Personen aufrichten (bzw. mit Grootshot (BA 004 041.
2. Vertikale Kontrolle mit Focktall (b) bis zur Fussstütze (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.



MASTRIM ETAP 22!

1. Plaats de mast op het schip.

2. Bevestig voorstag, top- en onderwant

3. Draai de spanners van de topwanten 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 topwanten 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 spanners van de onderwanten eerst met de hand aan en span dan de BB- en SB onderwantspanner aan met $\pm$ 3 halve slagen.

6. Controleer of de mast dwarsscheeps recht staat, door langs de zeilgroet te kijken, van het lummeelbeslag naar de masttop.

7. Bevestig het achterstag.

8. Span onder zeil het lij-topwant zover aan, wisselend bij BB en SB spanner, dat bij $\pm$ 20° heiling het lijwant nog net onder spanning staat. (Dit kan ook door de genuaval vast te zetten en het schip in de haven te krenge).

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 heilingshoek niet te groot is en de zeiltrim en zeilkeuze juist zijn, zal het schip goed bestuurbaar zijn.

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

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

Belangrijk :

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

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

MAST TRIM - ETAP 22!

1. Place the mast on the boat.

2. Fix forestay, main- and bottomshrouds.

3. Tighten bottlescrews of mainshrouds by hand.

4. Tighten the bottlescrews of the mainshrouds with the aid of the correct tools.

Tighten both the port and starboard bottlescrews by about 5 half turns. Keep the bottlescrews free of dirt; they should be slightly greased and free from any damage.

5. First tighten the bottlescrews of the bottomshrouds by hand; finally tighten them by giving them $\pm$ 3 half turns with the tool you use.

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 be just under tension (this can also be done in the harbour by heeling the boat with the aid of the genoa halliard.)

9. Tighten the bottomshrouds so that the mast from the deck up to the forestay stands straight in the centreline of the boat.

10. Secure all bottlescrews !

11. Tightening the backstay influences the mast above the forestay, and to a lesser degree the part between the forestay and spreaders.

12. When the mast is now correctly trimmed, and when the boat is heeling, the not too excessively and when the sails are 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 the reverse for a less windward trim.

Should this not be sufficient, you could trim the mast slightly forward which will give the boat a 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 to the rigging.

MAST TRIMM

1. Mast setzen
2. Vortag, Topp- und Unterwanten befestigen
3. Die Wantenspanner der Toppwanten mit Hand andrehen. Kontrollieren ob der Mast genau in der Mitte des Schiffes steht.
4. Die Toppwanten mit passendem Werkzeug andrehen. Die Wantenspanner $\pm$ 5 halbe Umdrehungen andrehen.
- Die Spanner sollen frei von Schmutz sein, leicht eingefettet und nicht beschädigt.
5. Die Wantenspanner der Unterwanten mit Hand andrehen und dann mit Werkzeug $\pm$ 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° Krängung das Leewant noch gerade gespannt steht. (Man kann das auch im Hafen kontrollieren indem man das Schiff mit dem Focktail 20° krängt).
9. Die Unterwanten so weit andrehen, dass der Mast, zwischen Deck und Vortag, querschiffs gerade steht.
10. Alle Spanner mit den Gegenmuttern sichern !
11. Der Heckstagspanner beeinflusst den Teil des Mastes über dem Vortag und weniger den Teil zwischen Vortag und Saling.
12. Wenn der Mast richtig getrimmt, und der Krängungswinkel nicht zu gross ist und der Segeltrimm und die Segelwahl stimmen, ist ihr Schiff gut zu steuern.

Wollen Sie ihr Schiff mehr luvlig, verschieben Sie dann Ihre Crew und Ausrüstung nach vorne, weniger luvlig, das Gewicht nach hinten.
Wenn das nicht ausreicht : den Mast nach vorne trimmen so wird das Schiff weniger luvlig, nach hinten trimmen so wird das Schiff mehr luvlig.

Wichtig :

Zu viel Spannung auf den Wanten belastet Schiff und stehendes Gut unnötig.
Bei zu wenig Spannung auf den Wanten kann der Mast bei Seegang zu viel bewegen und so können Mast und Stehendes Gut eventuell auch beschädigt werden.

REGAGE DU MAT

1. Placez le mât.
2. Fixez galhauban, bas-hauban et étai droit. Pour un réglage optimal, un ruban en acier peut être hissé à la drisse de foc.
4. Serrez les galhaubans avec un outil approprié. Serrez les ridoirs BB et TB de $\pm$ 5 demi-tours. Contrôlez si les ridoirs sont propres, graissés légèrement et intacts.
5. Serrez les ridoirs des bas-haubans à la main et serrez les ensuite à l'aide de l'outil de $\pm$ 3 demi-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. Fixez le pataras.
8. Serrez les ridoirs des gal-haubans sous le vent, si bien que pour une inclinaison de 20° les gal-haubans se trouvent encore tout juste sous tension.

Ceci est également possible en bloquant 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 tous les ridoirs !
11. Le réglage du palan de pataras influence la partie du mât ou dessus de l'étai ainsi que légèrement la partie entre l'étai et les barres de flèches.
12. Si le mât est bien réglé, si la gîte n'est pas trop importante et si le choix et réglage des voiles sont correctes, le bateau sera facile à barer.

Si vous désirez le bateau plus ardent déplacez l'équipage 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 les haubans peut engendrer une surcharge pour le gréement dormant et le bateau même.
Trop peu de tension fait trop bouger le mât, ce qui peut endommager le mât et le gréement.

Giek

1. Bevestig giek met togglepen aan mast.
2. Monteer giekneerhouder (AB 004/020) met D-sluitingen aan giek en mastvoet.

Boom

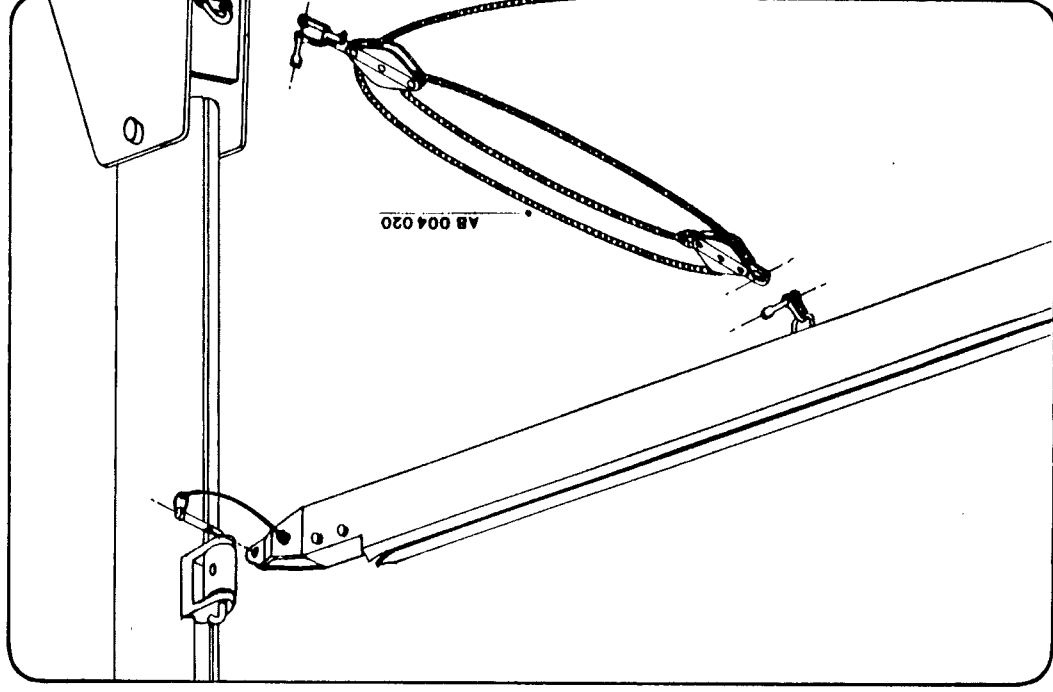
1. Fix boom to the mast with toggle pin.
2. Fix kicking-strap (AB 004/020) to boom and mastheel.

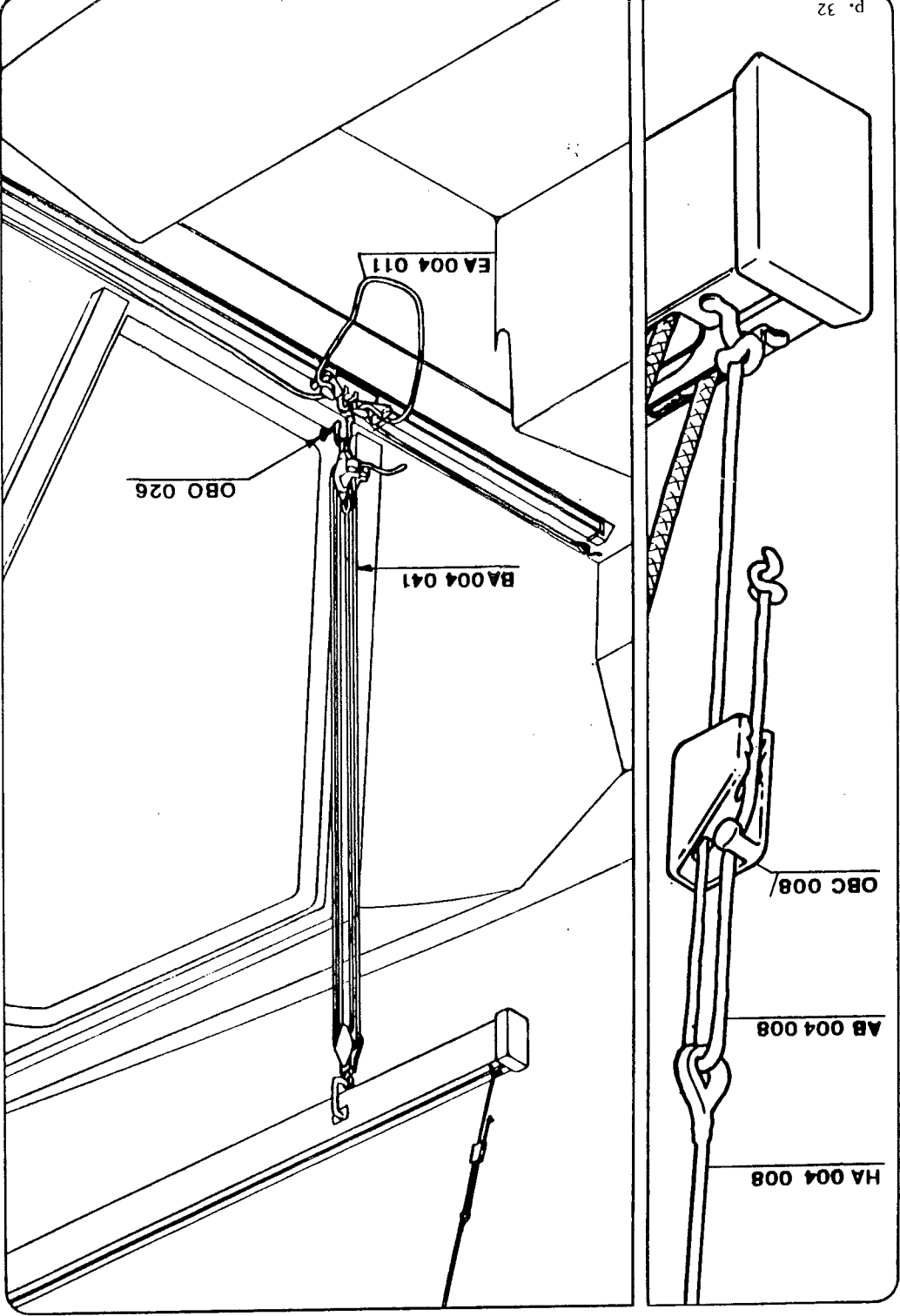
Baum

1. Baum am Mast montieren mit Klappbolzen.
2. Baumniederholer (AB 004/020) mit Schäkkel am Baum und Mastfuss montieren.

Bôme

1. Monter la bôme au mât avec axe de sécurité.
2. Monter hale-bas (AB 004/020) avec manilles.





Groot schoot, kraanlijn, overloopsede

1. Monteer groot schoot (BA 004/041) aan giek en met D-sluiting aan de overloopsede.
2. Monteer loopcleat (OBC 008/) aan lijn AB 004/008 en kraanlijn (HA 004/008).
3. Monteer instellijn (EA 004/011) van overloopsede met paalsteek

Main sheet, topping lift, traveller

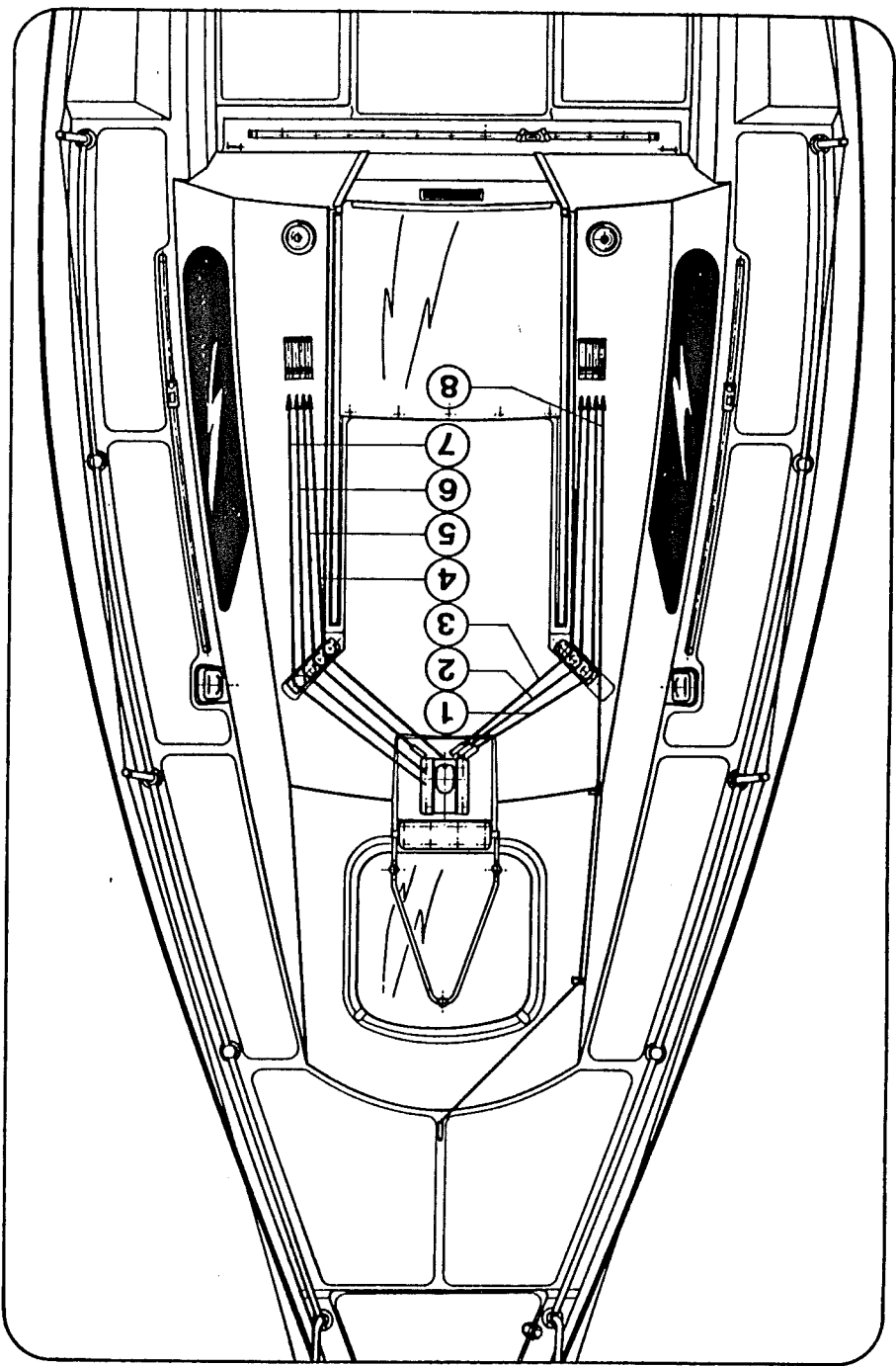
1. Fix mainsheet (BA 004/041) to the boom and with shackle to the traveller.
2. Attach cleat (OBC 008/) at line AB 004/008 and topping-lift (HA 004/008).
3. Fix traveller line (EA 004/011) with bowline.

Grosshot, Dirk, Grosshotschlitzen

1. Grosshot (BA 004/041) am Baum befestigen und mit Schäkel am Schlitzen.
2. Clamcleat (OBC 008/) zwischen Leine AB 004/008 und Dirk (HA 004/008) befestigen.
3. Die Leine des Grosshotschlitzens (EA 004/011) mit Palstek befestigen.

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

1. Attacher l'écoute de grand'voile (BA 004/041) à la bôme et avec la manille au chariot.
2. Attacher le cleat (OBC 008/) entre le bout AB 004/008 et la balancine (HA 004/008).
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. Fokkeval
2. Reetlijn 2de rit
3. Reetlijn 1ste rit
4. Giekneerhouder
5. Grootzeilval
6. Spinnakerval (optie)
7. Spinnakerboom lift (optie)
8. Spinnakerboomneerhouder (optie)

RUNNING RIGGING

Lead all rigging to the cockpit as follows :

1. Jib halyard
2. Reetline 2nd reet
3. Reetline 1st reet
4. Kicking strap
5. Main halyard
6. Spinnaker halyard (option)
7. Spinnakerboomlift (option)
8. Spinnakerboom down haul (option)

LAUFENDES GUT

Um das laufende Gut zum Cockpit zu führen :

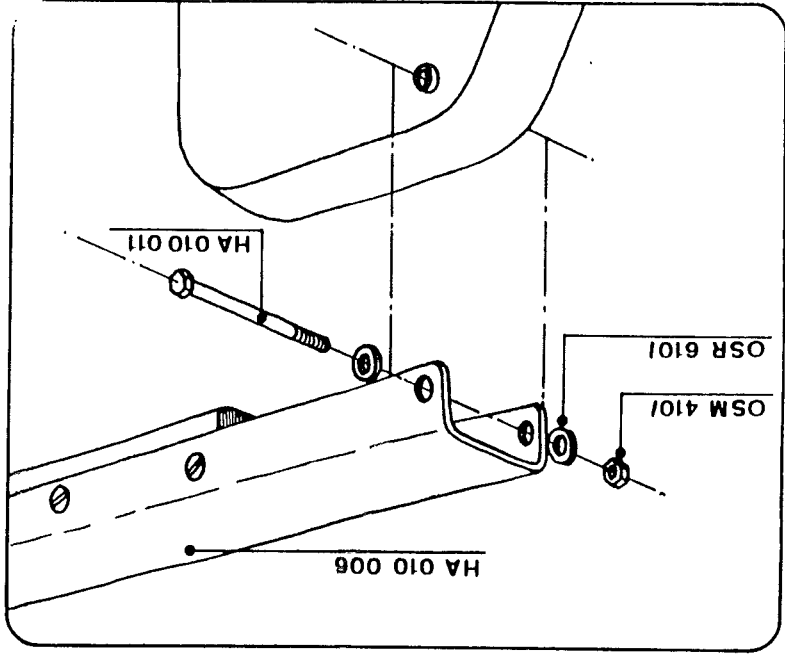
1. Focktall
2. Reetline 2. Reet
3. Reetline 1. Reet
4. Baumniederholer
5. Gross-segeltall
6. Spinnakerfall (extra)
7. Spinnakerbaumlift (extra)
8. Spinnakerbaumniederholer (extra)

GREEMENT COURANT

Installer les lignes de commandes au cockpit comme suite.
Manoeuvres commandées du cockpit :

1. Drisse de foc
2. Bosse du 2ième ris
3. Bosse du 1ier ris
4. Hale-bas de bôme
5. Drisse de grand' voile
6. Drisse de spi (option)
7. Balancine de tangon (option)
8. Hale-bas de spi (option)

HA 004/005
HA 004/009
HA 004/010

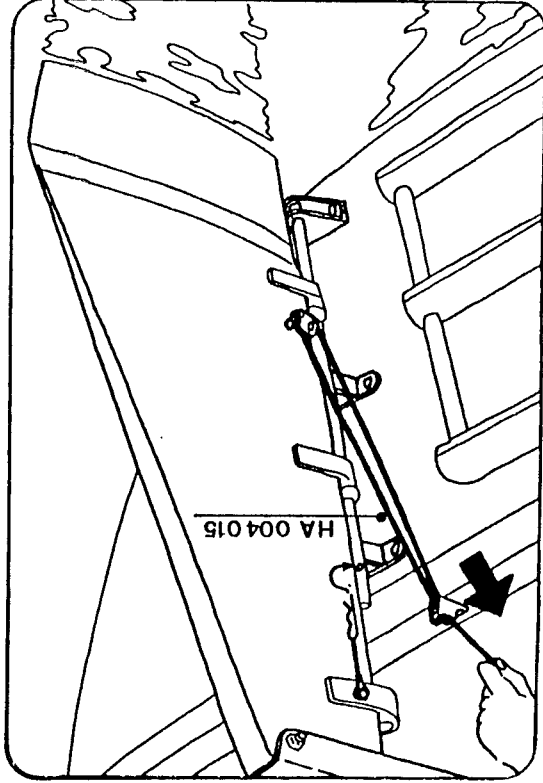


MONTAGE DE SAFRAN ET DE LA BARRE

1. Fixez le safran sur la mèche de gouvernail
2. Fixez une clavette de sécurité sur la mèche de gouvernail
3. Attacher la garcette (HA 004/015) pour remonter le safran au clamcleat
3. Montage de la barre de gouvernail

1. Ruder auf Ruderachse schieben.
2. Sicherungsspinne montieren mit Ruder in unterster Position.
3. Aufhohleline des Ruders (HA 004/015) am Clamcleat festlegen
4. Pinne montieren

MONTIEREN VON RUDER UND RUDERPINNE



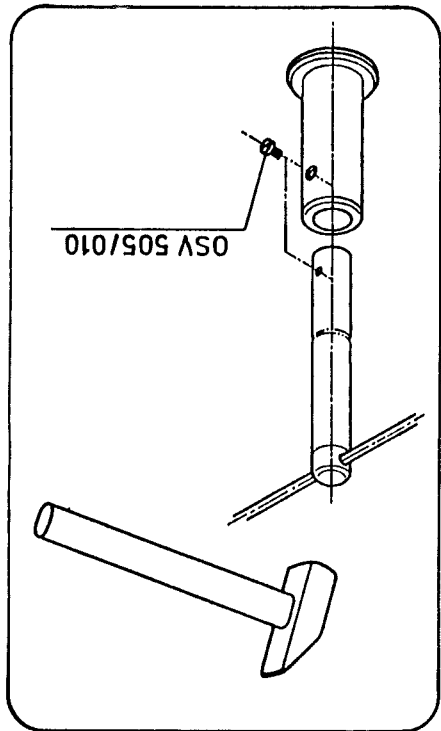
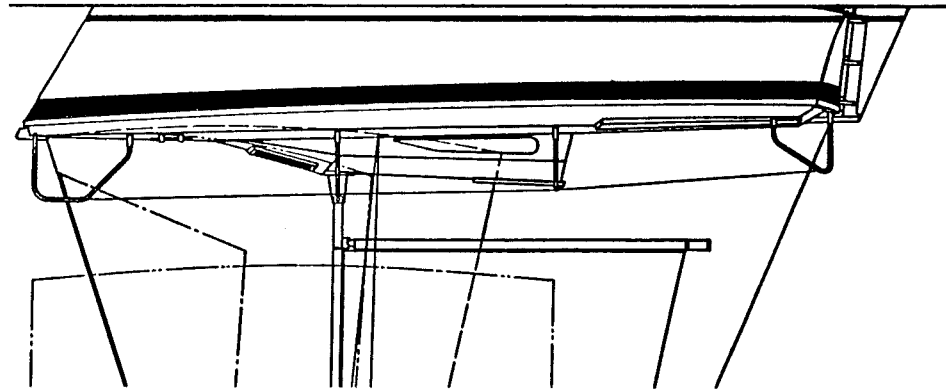
HOW TO ASSEMBLE RUDDER AND TILLER

1. Slide the rudder onto the rudder shaft
2. Fix security pin (rudder in lower position)
3. Fix into the clamcleat the line (HA 004/015) (which serves to raise the rudder)
4. Mount the tiller

MONTAGE ROER EN HELMSTOK

1. Roer op roerpen schuiven
2. Borpen aanbrengen (roer in onderste positie)
3. Roerophaal in (HA 004/015) in clamcleat beleggen
4. Helmstok monteren

MONTAGE SCEPTERS EN RELING
 HOW TO POSITION LIFELINE AND STANCHIONS
 MONTEREN DER RELING UND -STÖTZEN
 MONTAGE DES CHANDELIERS ET FILIERES



OSV 505/010

AB 004 009

HA 003 011

HA 003 010

AB 004 009

KIEL EN ROER OPHALLEN

- Met de wijzers van het uurwerk meedraaien = kiel omhoog halen
- Tegen de wijzers van het uurwerk in draaien = kiel neerlaten

1 Omwenteling = 2,4 mm.

Diepgang met neergelaten kiel = 1,25 m.
Diepgang met opgehaalde kiel = 0,40 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 = 2,4 mm. (3/32") higher/lower

Draft with dropped keel = 1,25m. (4'1").
Draft with raised keel = 0,40m. (1'4").

Secure mechanism when not using

BEDIENUNG DES HUBKIELS UND RUDERS

- Um den Kiel hochzuholen : drehen in Uhrzeigerichtung.
- Um den Kiel niederzulassen : drehen in entgegengesetzter Richtung.

1 Umdrehung = 2,4 mm.

Tiefgang mit niedergelassenem Kiel = 1,25 m.
Tiefgang mit hochgeholtem Kiel = 0,40 m.

Den Mechanismus sichern nach Gebrauch

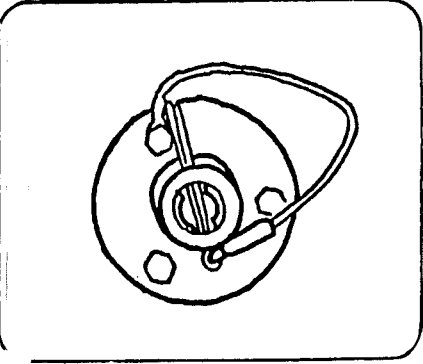
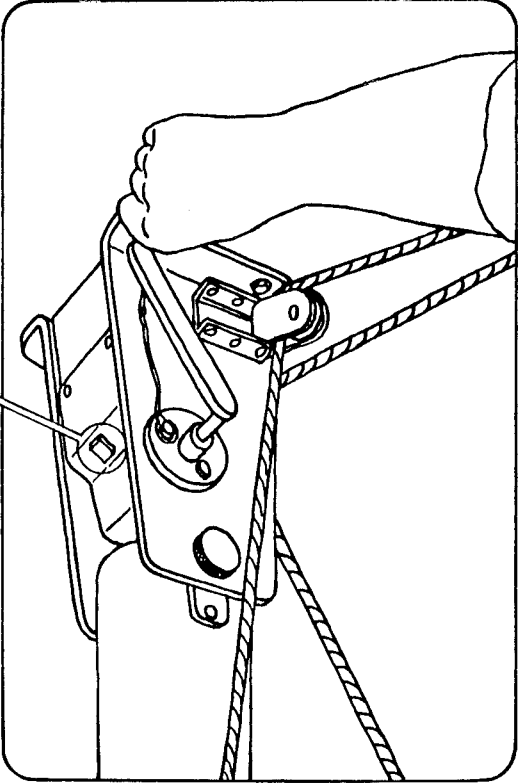
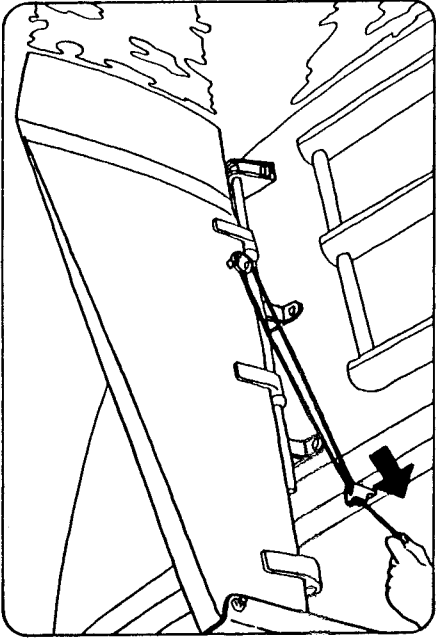
LEVER LA QUILLE ET LE SAFRAN

- Pour lever : tourner la manivelle dans le sens des aiguilles d'une montre.
- Pour descendre : tourner la manivelle dans le sens contraire.

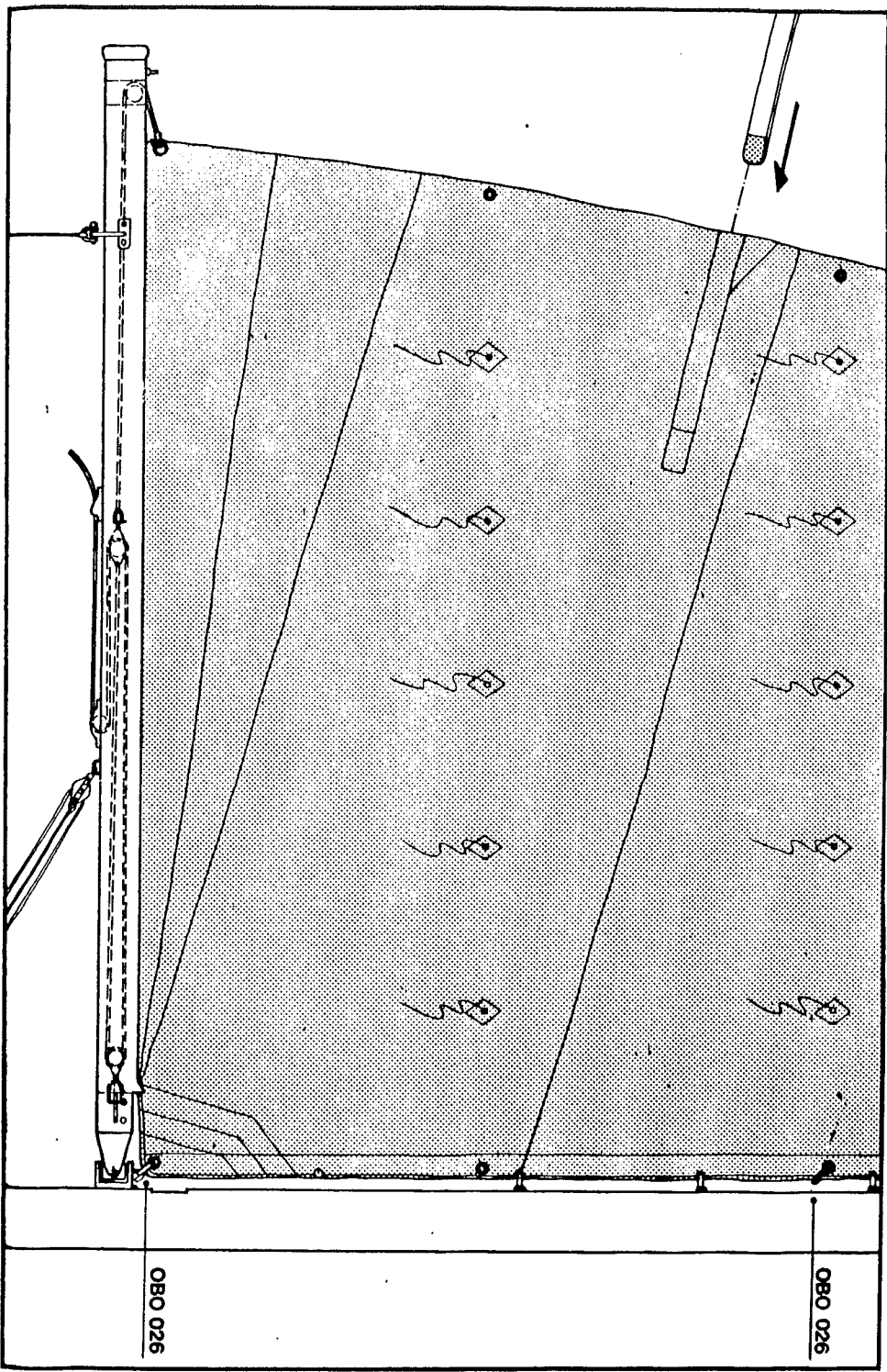
1 tour déplace la quille de 2,4 mm.

Tirant d'eau, quille basse = 1,25 m.
Tirant d'eau, quille haute = 0,40 m.

Caler le mécanisme pendant la navigation



0400 = 0,4 m
1250 = 1,25 m



HET ZEILEN

Aanslaan grootzeil en fok.

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

Attaching mainsail and foresail.

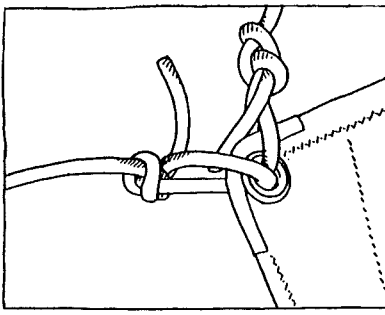
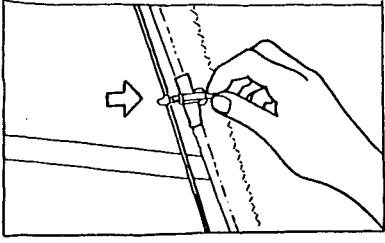
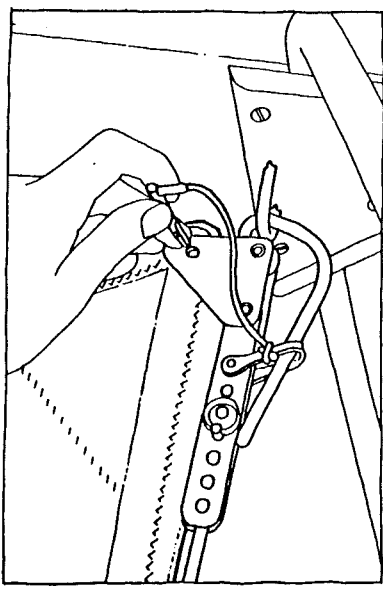
1. Fix foresail with togglepin to the forestay fitting.
2. Fix 2 shackles 34 mm (OBO 026) to the forelock of the mainsail.
3. Attach outhaul at mainsail.
4. Put sail battens into battenpockets.

Befestigung Grosseegel und Fock.

1. Fock mit Klappbolzen am Vortagschnellspanner befestigen.
2. 2 Schlüsselschäkel 34 mm (OBO 026) am Mastliek vom Grosseegel befestigen.
3. Montage Unterliekstreker am Grosseegel.
4. Segellatten in Segellattentaschen stecken.

Attacher grand'voile et foc.

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



Montage en gebruik : liste rit.

Het ETAP-reef systeem werd ontwikkeld om U toe te laten snel te reageren

tijdens opkomend zwaar weer.

Montage :

1. Het uitleiden van de reeflijn door het reefloog in het achterlijk-voeren
2. door reefloog in onderlijk en rond de giek en met paalsteek aan reeflijn geknoopt
3. Het uitleiden van de reeflijn vooraan de giek via de lummel door het reefloog in het voorlijk en het omkeerblok aan mastvoet naar de klemkikker op dek brengen.

Gebruk :

- Grootshoof en giekneerhouder vieren
- Grootzeilval zoover vieren tot reefloog ongeveer 10 cm boven de lummel is.
- Grootzeilval belegen
- Reeflijn doorzetten en belegen
- Giekneerhouder doorzetten en belegen

How to use 1st reef

The ETAP-reefing system enables you to react promptly to heavy gusts.

How to fix it :

1. Lead the reefing-line through the aft leech reef-eye
2. Lead through the bottom reef-eye and the round boom
3. At the luff the line is lead, via the gooseneck, through the reef-eye, then the block on the mast heel towards the cleat on deck.

How to use :

- Pay out the mainsheet and down-haul
- Pay out main halliard till reefing eye is about 10 cm above the gooseneck
- Belay the main halliard
- Tighten the reefline and belay
- Tighten and belay downhaul

1. Reef : Montage und Gebrauch.

Das ETAP-Reefsystem macht es möglich schnell zu reagieren bei plötzlich aufkommendem böigen Wetter.

Montage :

1. Das Ende der Reefleine durch die Reefkause im Achterliek führen und durch die Reefkause im Unterliek und um den Baum an die Reefleine knüpfen mit Palstek
2. Das Ende der Reefleine vorne am Baumbeschlag via Lummel durch das Reefauge im Vorderliek und über die Umlenckrolle am Mastfuss in die Servo-Klemme auf dem Deck belegen

Gebrauch :

- Grootshoofschot und Bullentafel vieren
- Grootzeilval so weit vieren bis Reefkause im Vorderliek etwa 10 cm über dem Lummel ist.
- Grootzeilval belegen
- Reefleine durchsetzen (steifholen) und belegen
- Bullentafel durchsetzen und belegen

1er ris : montage et fonctionnement

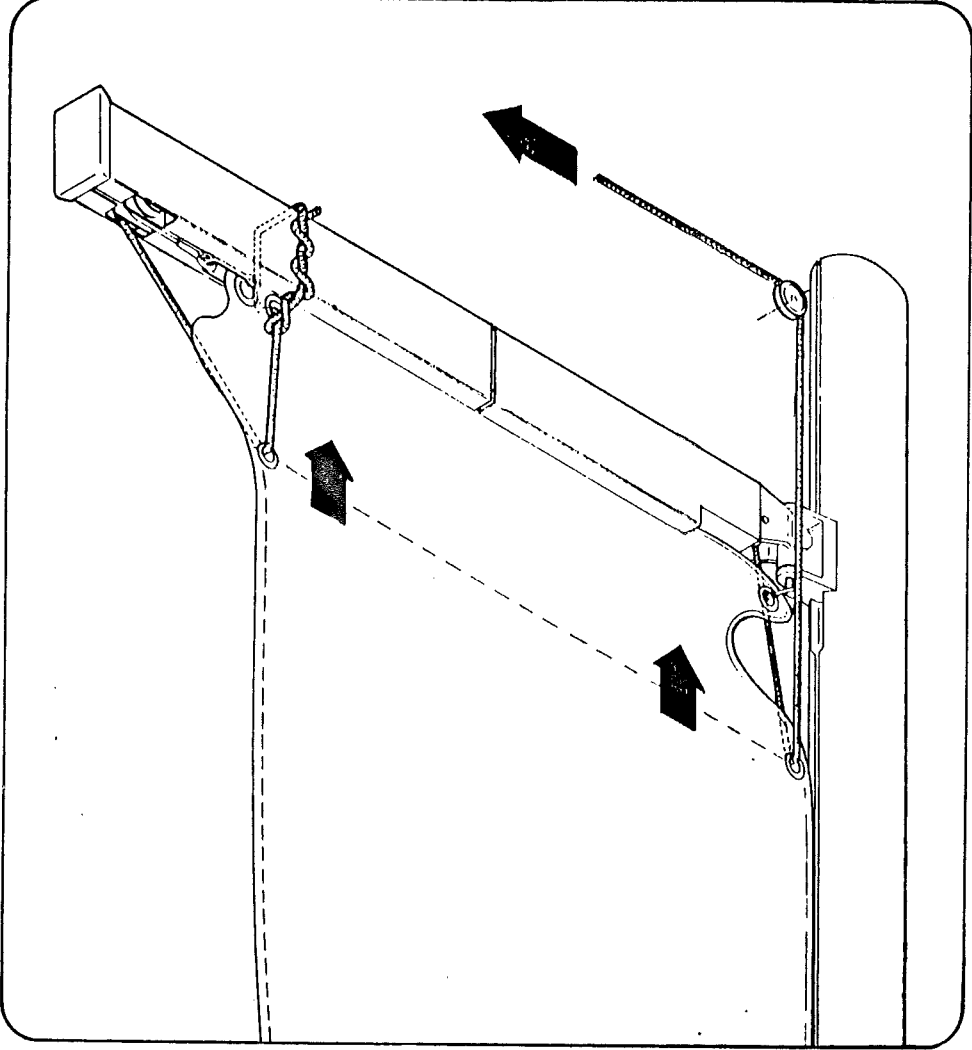
Le système ETAP vous permet de réagir immédiatement aux rafales.

Montage :

1. Passer la bosse de ris sortant de la bôme dans l'œillet de ris de la chute
2. par l'œillet de ris de la ralingue de fond et passer autour de la bôme en faisant un nœud d'agui dans la bosse
3. Passer l'autre extrémité de la bosse, sortant de la bôme, via le vît-de-mulet, par l'œillet de ris du guindant. Ensuite ramener la bosse, via la polle-guide au pied du mat, vers le taquet coincéur.

Comment utiliser le système ETAP :

- Filer l'écoute de grand-voile et le hale-bas
- Filer la drisse de grand-voile jusqu'au moment où l'œillet de ris du guindant arrive + 10 cm au-dessus du vît-de-mulet.
- Coincer de nouveau la drisse de grand-voile
- Border et coincer la bosse de ris
- Border et coincer le hale-bas



Montage en gebruik : 2de rif.

Montage :

1. Het uiteinde van de reëlijn door het reëloog in het achterlijk voeren
2. door reëloog in onderlijk en rond de giek en met paalsteek aan reëlijn geknoopt
3. Het uiteinde van de reëlijn vooraan de giek via het omkeerblok aan de mastvoet naar de klemklipper op dek brengen.
4. Monteer D-sluiting (OBO 026) aan reëloog voorlijk

Gebruik :

- Grootshoof en giekneerhouder vieren
- Grootzeilval vieren en D-sluiting aan lummel haken
- Grootzeilval doorzetten en beleggen
- Reëlijn doorzetten en beleggen
- Giekneerhouder doorzetten en beleggen

How to use 2nd reef : fixing reeflines.

1. Lead the reefing-line through the leech reef-eye
2. Lead through the bottom reef-eye and tie round boom
3. At the luff the line is lead, via the gooseneck and the block on the mast heel towards the cleat on deck.
4. Fix shackle (OBO 026) to gooseneck

How to use :

- Pay out the mainsheet and kicking-strap
- Pay out main halliard and hook shackle (OBO 026) on to the gooseneck
- Tighten the main halliard and bay
- Tighten the reefline and bay
- Tighten and bay downhaul

2. Reef : Montage und Gebrauch.

Montage :

1. Das Ende der Reffleine durch die Reffkausche in Achterliek führen
2. durch die Reffkausche in Unterliek und um den Baum an die Reffleine knüpfen mit Palstek
3. Das Ende der Reffleine vorne am Baumbeschlag via Lummel und über die Umlenkrolle am Mastfuss in die Servo-Klemme auf dem Deck belegen
4. D-Schäkel OBO 026 am Reffauge Vorderliek montieren

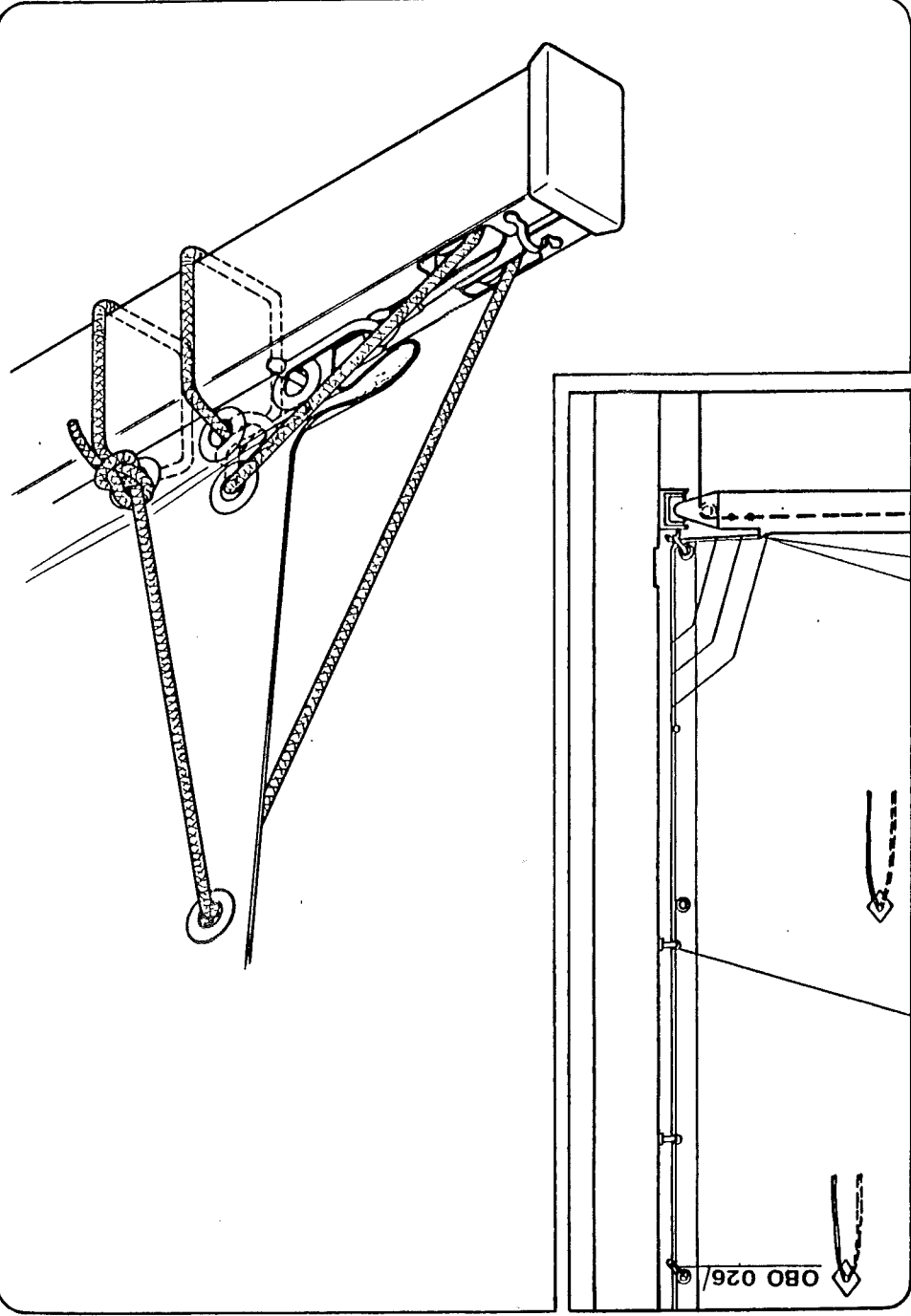
Gebrauch :

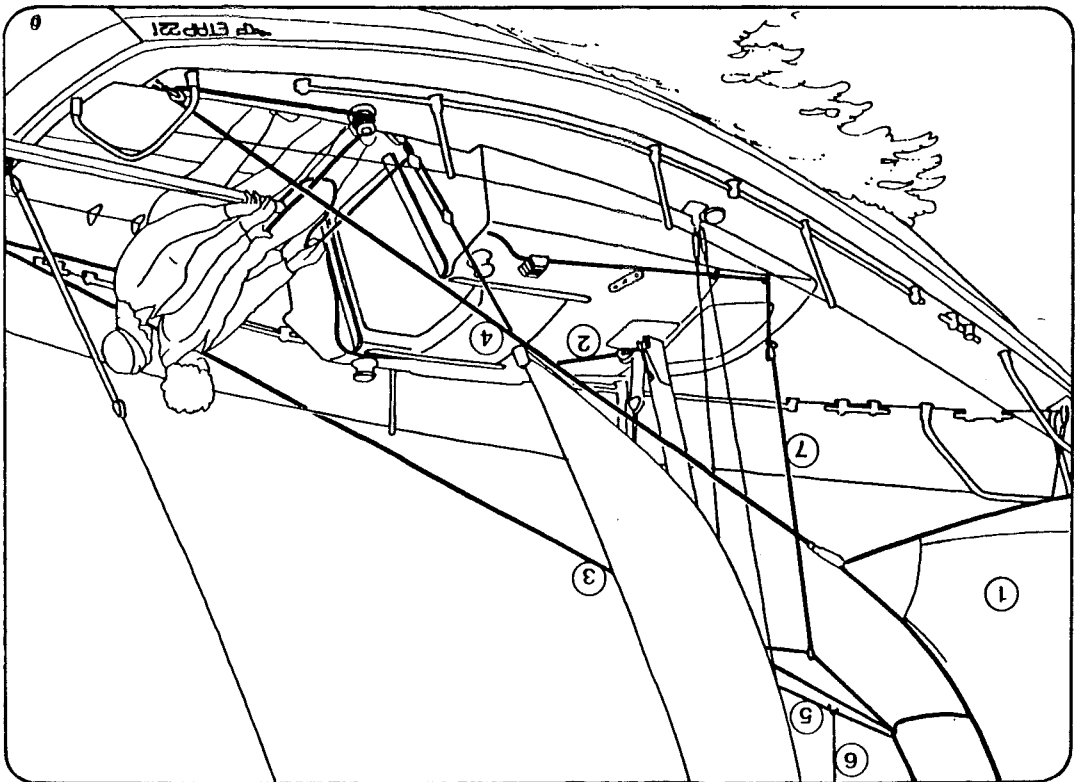
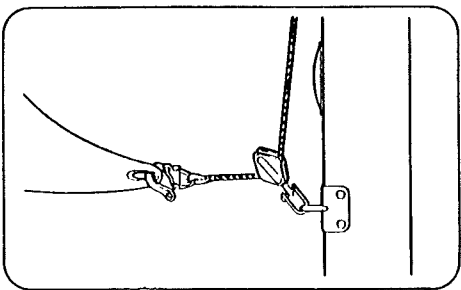
- Grossegeischot und Bullentalle fieren
- Grossegeißtal fieren und D-Schäkel (OBO 026) am Lummel haken.
- Grossegeißtal steifholen und belegen
- Reffleine durchsetzen (steifholen) und belegen
- Bullentalle durchsetzen und belegen

2ème ris : montage et fonctionnement

Montage :

1. Passer la bosse de ris sortant de la bôme dans l'œillet de ris de la chute
 2. par l'œillet de ris de la rallingue de fond et passer autour de la bôme en faisant un nœud d'agui dans la bosse
 3. Passer l'autre extrémité de la bosse, sortant de la bôme via le vit-de-mulet et la poile-guide au pied du mât, vers le taquet coinçeur.
 4. L'œillet de la chute est accroché directement aux vit-de-mulet
- Comment utiliser le système ETAP :
- Filer l'écoute de grand-voile et le hale-bas
 - Filer la drisse de grand-voile et ensuite accrocher la manille (OBO 026) au vit-de-mulet
 - Border et coincer de nouveau la drisse de grand-voile
 - Border et coincer la bosse de ris
 - Border et coincer le hale-bas





SPINNAKERZEILEN

- 1. Spinnakerzell (EA 014 073)
- 2. Spinnakerval (EA 004 003)
- 3. Loefschoot (AB 004 023)
- 4. Lijfschoot (AB 004 023)
- 5. Spinnakerboom (EA 011 013)
- 6. Spiboomophouder (EA 004 009)
- 7. Spiboomeerhouder (AB 004 024)

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)

HOW TO SAIL THE SPINNAKER

- 1. Spinnaker (EA 014 073)
- 2. Spinnakerhalyard (EA 004 003)
- 3. Spinnakersheet luff (AB 004 023)
- 4. Spinnakersheet lee (AB 004 023)
- 5. Spinnakerboom (EA 011 013)
- 6. Spinnakerboom uphaul (EA 004 009)
- 7. Spinnakerboom downhaul (AB 004 024)

SOUS SPI

- 1. Voile de spi (EA 014 073)
- 2. Drisse de spi (EA 004 003)
- 3. Ecoute de spi côté du vent (AB 004 023)
- 4. Ecoute de spi côté sous le vent (AB 004 023)
- 5. Tangon de spi (EA 011 013)
- 6. Balancine de tangon (EA 004 009)
- 7. Hâle-bas de tangon (AB 004 024)

ZEILEN MET OPGEHAALDE KIEL.

Kemmerkend 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 is het, licht weer uitgezonderd, raadzaam met verminderd zeiloppervlak te zeilen. Roer en kiel kunnen opgehaald worden tot 40 cm diepgang. Het is echter aangeraden de kiel niet verder dan 60 cm op te halen om motor en roer niet te beschadigen.

SAILING WITH A LIFTED KEEL.

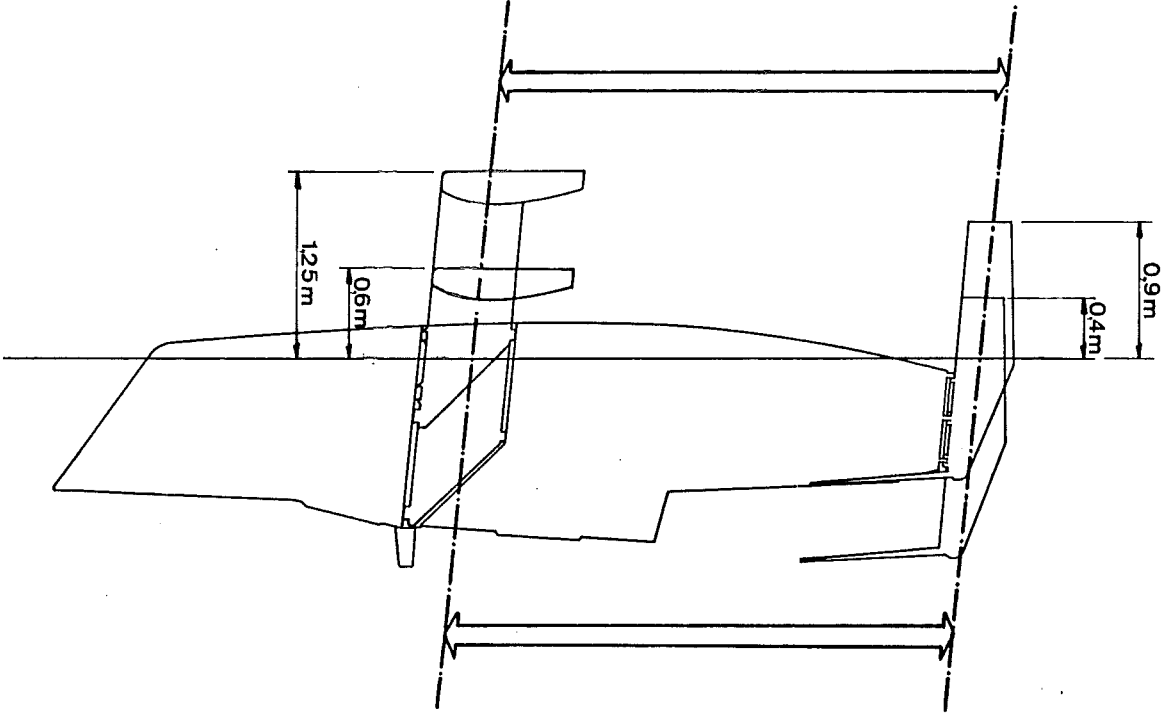
Typical for this type of keel is that while lifting it, the distance between rudder and keel never changes. Which means she always keeps her light steering. Although the bulbweight ensures you an optimal stability, sailarea should be reduced with a lifted keel. Both rudder and keel can be lifted to a draft of 40 cm. It is however recommended not to lift the keel higher than 60 cm to avoid possible damage to the rudder and engine.

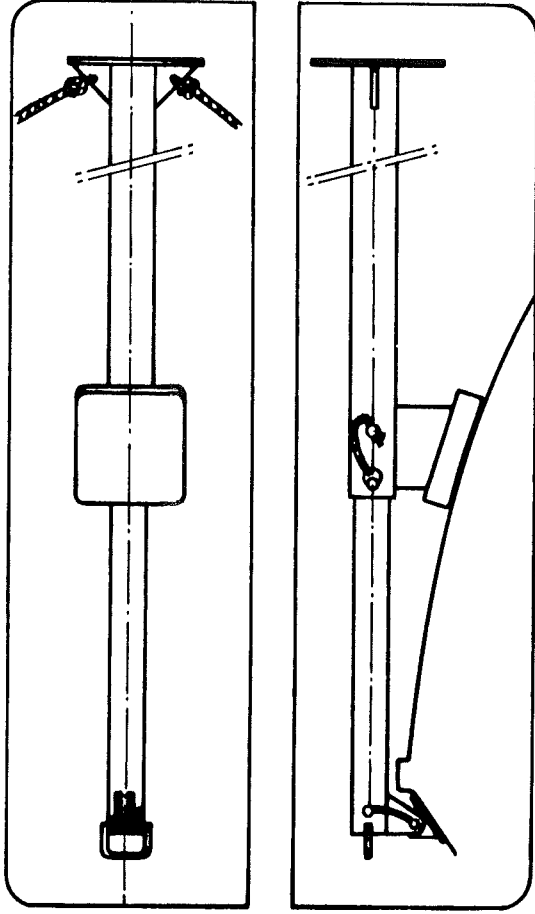
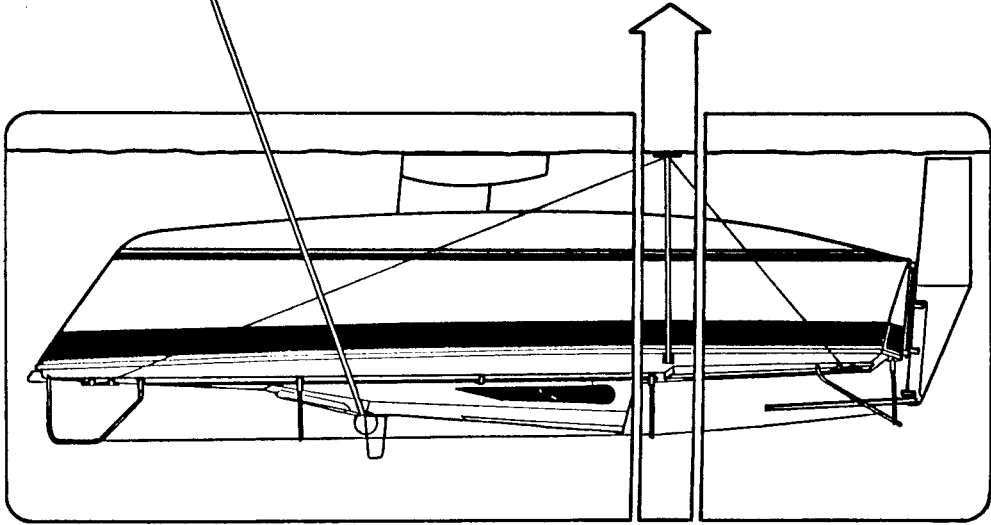
SEGELN MIT HOCHGEHOLTEM KIEL.

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. Ruder und Kiel können bis zu einem Tiefgang von 40 cm aufgeholt werden. Es ist jedoch anzuraten den Kiel nicht mehr als 60 cm hochzuholen um Motor und Ruder nicht zu beschädigen.

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 manœuvrabilité. D'autre part le lest situé très bas continue d'assurer à votre bateau une stabilité optimale. Sauf par petit temps, il est néanmoins nécessaire de diminuer la surface de voilure. Le safran et la quille peuvent être relevées jusqu'à 40 cm de tirant d'eau, mais afin de protéger le safran et le moteur il est opportun de ne pas remonter la quille plus haut que 60 cm de tirant d'eau.





DROOGVALLEN OP HET WAD

1. Haal roer volledig en kiel tot op 50 cm op.
 2. Monteer de stutten volgens tekening. Borg eenmaal de instelling door de stutten met 2 knopen.
 3. Monteer de stutten aan de beugel met togglepen.
 4. Span nu de instelling aan.
- Overtuig U ervan dat de stutten loodrecht staan, en dat het gummi steunblok tegen de romp drukt.

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

DRYING OUT ON LEGS

1. Lift rudder completely and keel up to a draught of 50 cm.
 2. Fix legs according to drawing. Secure line through legs with a knot on either side.
 3. Fix legs with togglepin.
 4. Tie the line to position legs.
- Make sure legs stand on ground vertically and check whether rubber parts push against the hull.
- Depending on the type of underground you could fix wooden plates at the bottom of the legs.

TROCKENFALLEN AUF DEM WATT

1. Kiel bis 50 cm und Ruder ganz hochholen.
2. Die Stützen gemäß der Zeichnung montieren. Die Einstellleine durch die Stützen mit 2 Knoten borgen.
3. Die Stützen am Bügel mit Klappbolzen montieren.
4. Die Einstellleine anspannen. Nachschauen ob die Stützen senkrecht stehen und die Gummistützen gegen den Rumpf drücken.

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

BEQUILLAGE

1. Relever le safran complètement et la quille jusqu'à un tirant d'eau de 50cm.
 2. Monter les béquilles suivant le dessin. Bloquer le fil à travers les béquilles avec 2 nœuds.
 3. Monter les béquilles à l'anneau avec axe de sécurité.
 4. Serrer le fil sur les taquets de façon à positionner les béquilles à la verticale avec les appuis en caoutchouc serrés contre la coque.
- Dépendant du sol :
Le pied est pourvu de trous dans lesquels vous pouvez fixer des planches en bois.

VI. ONDERHOUD		VI. MAINTENANCE		VI. WARTUNG		VI. ENTRETIEN	
PLAATSING VAN DE MOTOR	ENGINE INSTALLATION	DER AUFHOLBARE KIEL	INSTALLATION DES MOTORS	PLACEMENT DU MOTEUR	p. 44	LA QUILLE RELEVABLE	p. 46
OPHAALBARE KIEL	THE RETRACTABLE KEEL	WARTUNG MATERIALEN		L'ENTRETIEN DES MATERIAUX	p. 48		
ONDERHOUD MATERIALEN	GENERAL MAINTENANCE	WINTERLAGERUNG		HIVERNAGE	p. 53		
WINTERBERGING	WINTER STORAGE						

- Motor**
 1. ETAP-Motorlagerung
 2. Gummi Abdichtung Motorschacht
 3. Handstarter
 4. Choke
 5. Brennstoff-Kupplung
 6. Schaltstange-Verlängerung
 7. Gashebel
 8. Durchlass
 9. Schacht
 Das Instruktionsheft des Motors genau durchlesen !
 Lisez attentivement le manuel d'instruction du moteur !

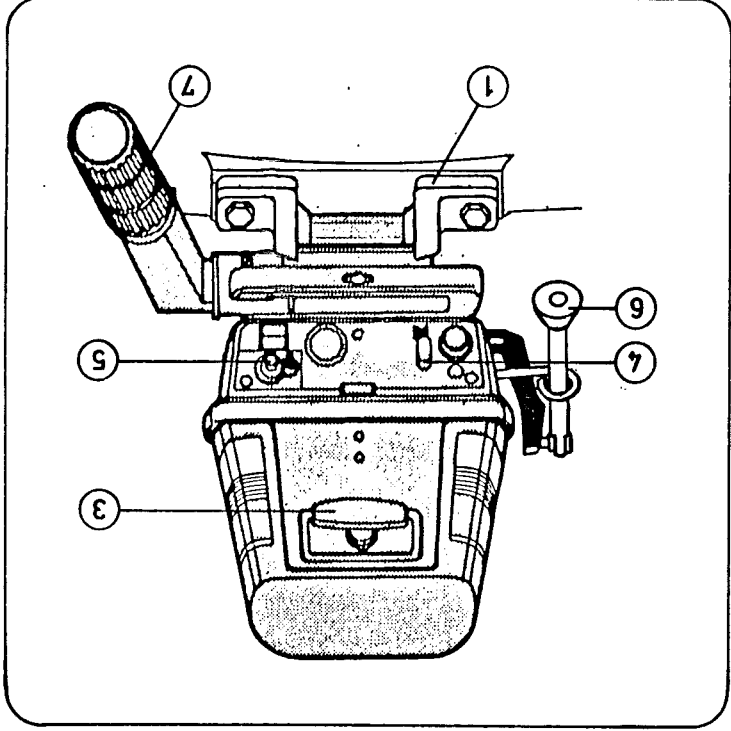
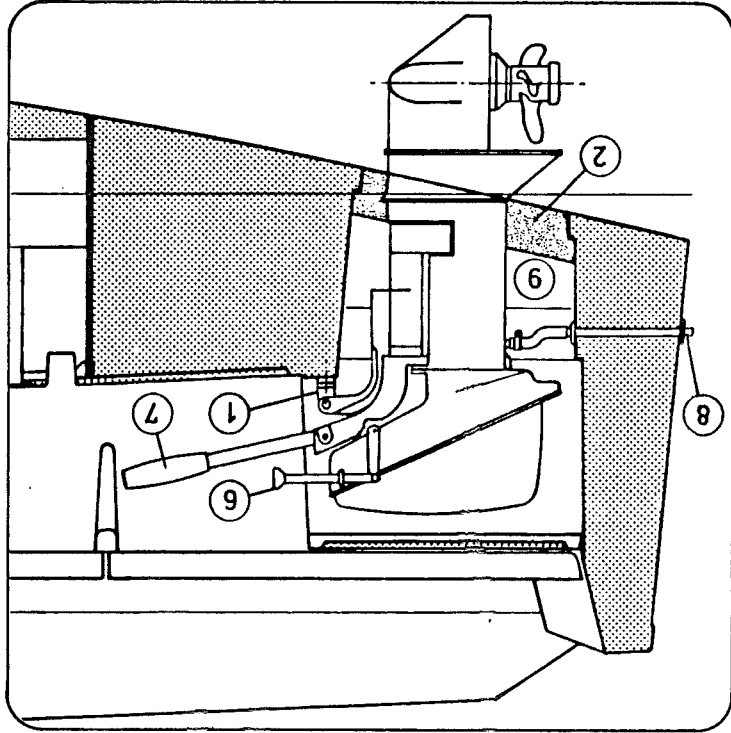
- Motor**
 1. Motorbevestigingsbeugels ETAP
 2. Gummi bunstop
 3. Handstart
 4. Choke
 5. Aansluiting benzinetoevoerslang
 6. Verlengstuk schakelhandle
 7. Gashandle
 8. Uitslaatsysteem
 9. Bungalow
 Lees aandachtig het instructieboekje van de motor !
 Read with attention the manual for the motor !

MOTEUR DE L'ETAP 221 : "OUTBOARD, IN-BUILT"
 Nous avons essayé de combiner les avantages d'un "outboard" avec ceux d'un "inboard".
 - ETAP a développé une suspension spécifique qui sert en même temps de fermeure hydrodynamique du puits.
 - les gaz d'échappement sont détournés vers le tableau arrière.

MOTOR ETAP 221
 Der Aussehbord-Motor, montiert in einem typischen ETAP-Schacht, kombiniert die Vorteile des Aussehbord-Motors mit denen des Innenbord-Motors.
 - ETAP entwickelte für diesen Motor eine Sondermontage, die gleichzeitig als hydro-dynamische Abdichtung der Schachtoffnung verwendet wird.
 - die Auspuffgasse werden zum Heck abgeführt.

BUILT-IN OUTBOARD
 The outboard engine as integrated in the typical ETAP well combines the advantages of an "outboard" with those of an "inboard".
 - 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 221
 De buitenboordmotor, geplaatst in de typische ETAP-bun combineert de voordelen van een "buitenboord" met die van een "binnenboord".
 - ETAP ontwikkelde een bijzondere motorophanging die tegelijk als hydrodynamische afdichting van het bungalow dient.
 - de uitlaatgassen worden naar de spiegel afgeleid.

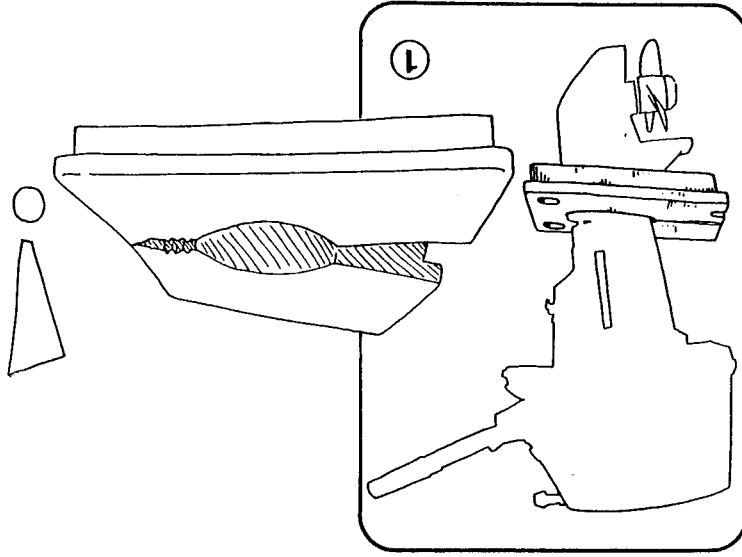


PLAATSING VAN DE MOTOR

1. Breng de gummiflap rond de motor aan
Voorzichtig : - trekt U de flap te ver open, bestaat het gevaar dat de gummilap zou doorscheuren.
 (Het is - bijzondere reparaties uitgezonderd - niet nodig de flap te verwijderen tijdens de winterberging.)
 2. Smeer de zijkanalen van de gummilap met vaseline in
 3. Monteer de steunbeugels
 4. Sluit de uitlaatpijp aan
 5. Hoewel de Yamaha-ophangbeugel 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.

INSTALLING THE ENGINE

1. Fix rubber membrane to the leg of the engine.
 Warning : membrane has to be opened with care. (There is no need for removing membrane during winterstorage except for special repairs)
 2. Treat the sides of the membrane with vaseline.
 3. Fix the brackets.
 4. Attach exhaust pipe.
 5. Though the standard engine-bracket has not to be used, it should be kept for outdoor repairs.
 The engine number is mentioned only on this engine bracket.

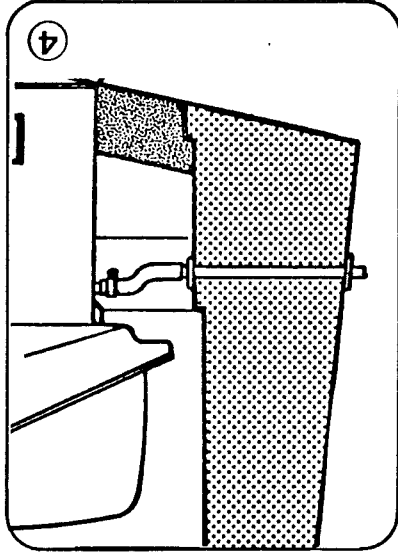
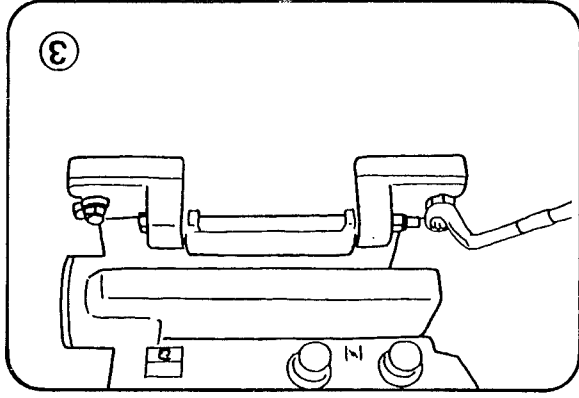


INSTALLATION DES MOTORS

1. Die Gummilapdichtung um den Motor anbringen.
Beachte : bei der Befestigung der Gummilapdichtung Vorsicht walten lassen, damit keine Risse entstehen.
 Während der Winterlagerung muss die Gummilapdichtung nicht abgenommen werden - es sei denn bei einer Reparatur.
 2. Die Querschnitte der Gummilapdichtung mit Vaseline einreiben.
 3. Die Stützen montieren.
 4. Den Auspuffschlauch anschließen.
 5. Obwohl die Yamaha-Aufhängung des Motors nicht verwendet wird, ist es empfehlenswert diese zu verwahren in Bezug auf eine eventuelle Reparatur bei dem Verreter.
 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 supports de fixation.
 4. Raccordez le tuyau d'échappement.
 5. Bienque l'étrier de suspension du moteur Yamaha ne soit pas utilisé, nous vous conseillons quand même de le garder; ce support vous sera utile en cas de réparation éventuelle chez un agent.
 Le numéro du moteur est indiqué uniquement sur l'étrier de suspension.



ONDERHOUD : DE OPHAALBARE KIEL

Smering van spindie en kielgeleidingen met grafietvet, vijfjaarlijks.

Demonstage :

1. Boot met de kraan optillen
2. Kiel helemaal intrekken en de boot op kiel laten rusten
3. Kielkastbekleding en achterste geleidingsblok wegneemen
4. Afdekkap en telwerk verwijderen
5. Verwijder lager + tandwiel aan de zijkant van de mastvoet
6. Demonteer de moeren van de spindelophangplaat
7. Schroef de spindie uit de kielkast
8. Boot met traag lopende kraan oplichten

WARTUNG : DER AUFHOLBARE KIEL

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

Demonstage :

1. Das Boot mit einem Kran aufheben
2. Den Kiel ganz hochholen und das Boot auf dem Kiel stützen lassen.
3. Die Kielkastenbekleidung und den hinteren Führungsblock wegnehmen.
4. Abdeckkappe und Zähler wegnehmen
5. Lager und Zahnrad an der Seite des Mastfusses entfernen
6. Muttern der Spindelauflängplatte demontieren
7. Die Spindel aus dem Kielkasten schrauben
8. Das Schiff mit langsam laufendem Kran aufheben

MAINTENANCE : THE RETRACTABLE KEEL

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

years.

How to remove the keel :

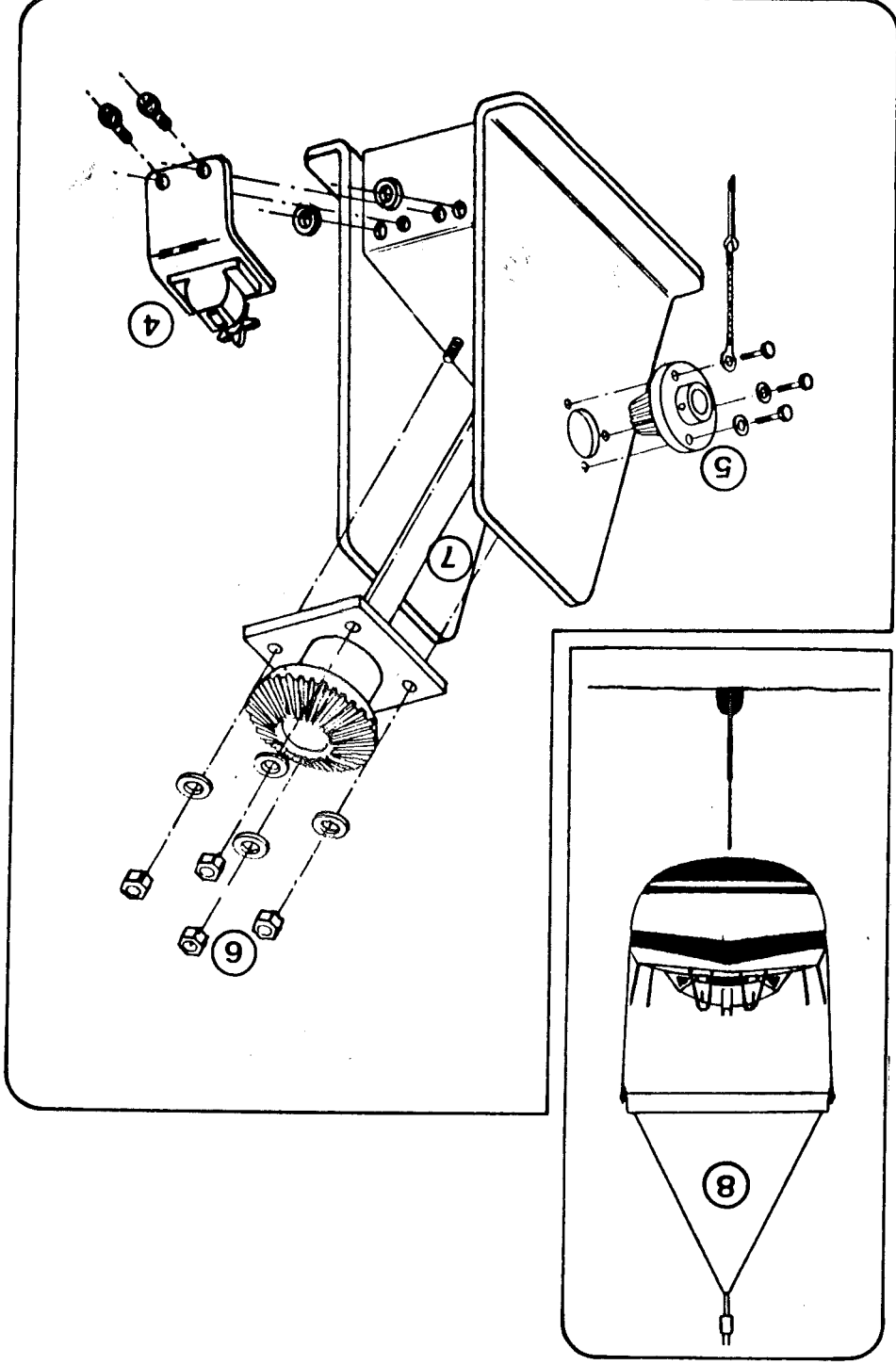
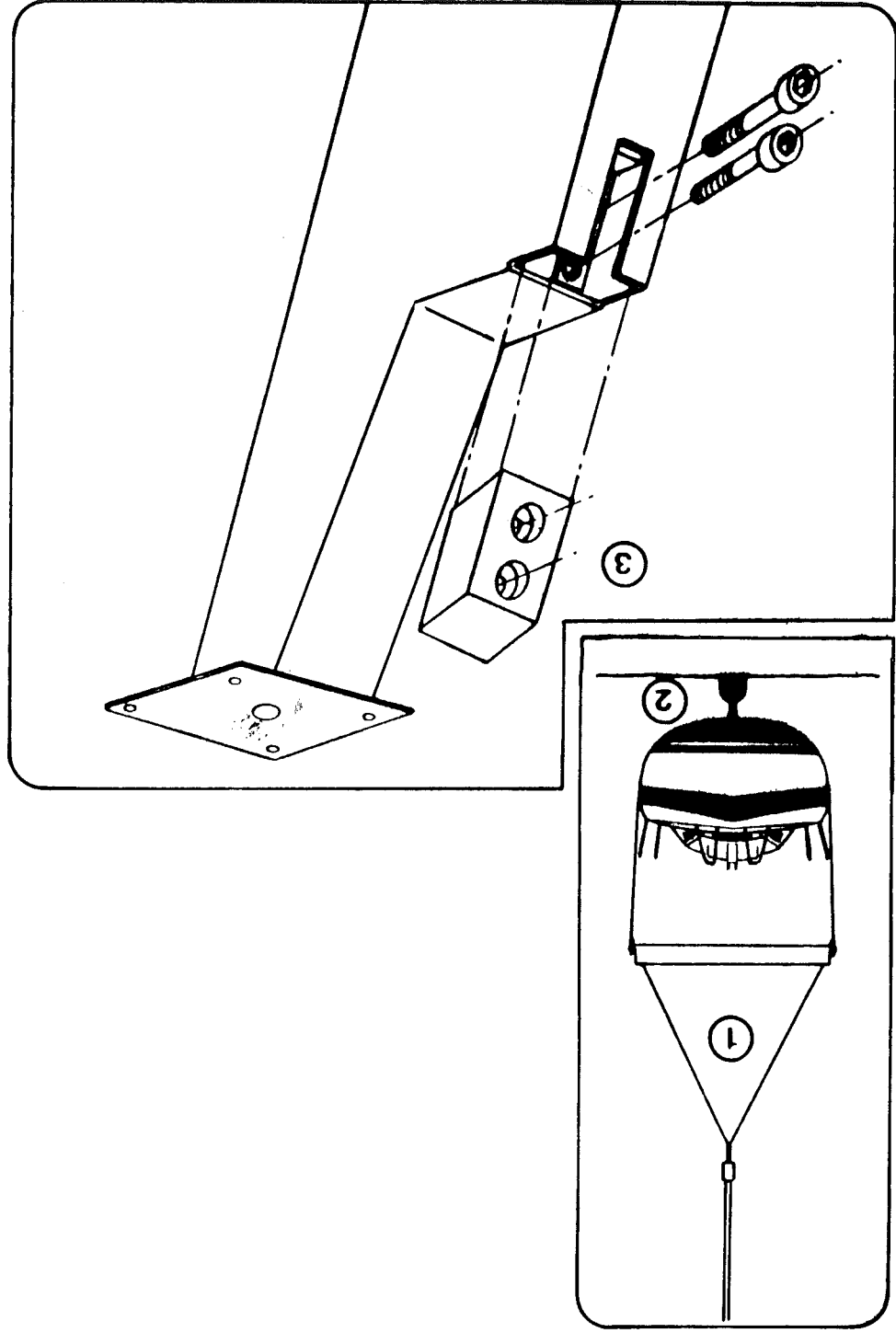
1. Lift boat with a crane.
2. Raise the keel completely and let the boat stand on it.
3. Dismount keelcasing covering and rear guide block.
4. Dismount draught indicator and its cover.
5. Dismount bearing and pinion at starboard side of mastheel.
6. Dismount nuts and washers from spindle support plate.
7. Turn the spindle out of the keelcasing.
8. Lift boat slowly with a crane.

ENTRETIEN : LA QUILLE RELEVABLE

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

Démonstage :

1. Lever le bateau avec une grue.
2. Remonter la quille complètement et poser le bateau sur la quille
3. Démonter le revêtement du puits de quille et dévisser le bloc glissant (patin)
4. Démonter le petit couvercle avec l'indicateur de tirant d'eau
5. Démonter le coussinet et la roue dentée du côté tribord du pied de mât.
6. Démonter les boulons fixants l'ensemble de la vis sans fin avec la roue dentée
7. Dévisser la vis sans fin et sortir la du puits de quille
8. Lever le bateau très lentement



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 dot 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 verwerkingstijd bedraagt slechts 15-20 minuten
- gebruik de originele topcoat van de werf.
- deze topcoat is voorvernseld 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 waterslijspapier gladschuren; gebruik eerst slijspapier 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. (zie tekening)

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

TEAKHOUT:

Teakhout behoort 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 HOUT:

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

Het normale onderhoud van geverniste 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. Opgeloopt 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 'Salicleaner' verkrijgbaar in elke watersportwinkel.

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

Zout

Zout afkomstig van zeewater is slecht voor uw zellen. De zellen 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 zell verkort. Wanneer mogelijk spoel uw zell na met schoon water en laat ze drogen alvorens weg te bergen.

Opbergen

Zellen moeten zodanig worden gevouwen of opgerold, dat een minimum aan scherpe vouwen ontstaat. Dit eerste slaat uiteraard voornamelijk op 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. 51

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 G.R.P. 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.
The underwater surface has to be cleaned up to the above waterline (see fig). Attention during painting : keep the water-cooling on the motorshaft-side free.
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 WOODEN PARTS

All wooden 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 perchloorethylene. 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. "Salicleaner".

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 51

WARTUNG MATERIALIEN

POLYESTER:

Eine Polyestersegeljacht wird mit Süßwasser und chlorlosem Waschmittel oder mit einem Auto-Schampo gereinigt. Eine regelmäßige Reinigung wird empfohlen. Um das Matwerden 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 aufrauhern.

4. Topcoat folgendermassen bereiten :

- in kleinen Mengen, da die Verarbeitungsdauer nur 15-20 Minuten beträgt.
- immer den originalen 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 Ihres 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 Farbe behalten, dann müssen Sie 2 mal im Jahr das Holz ölen mit Teak-Öl.

MARINE-SPERRHOLZ

Die Schotten und Platten aus Marine-Sperrholz 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 Perchlorethylene. 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 unauflösbaren flüssigen Waschmittel oder mit einem speziellen Produkt 'Salicleaner', in jedem Sportgeschäft erhältlich, behandelt werden.

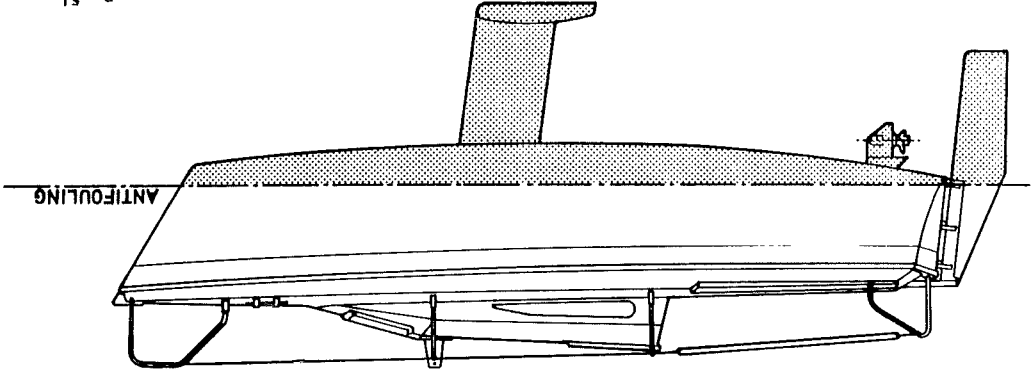
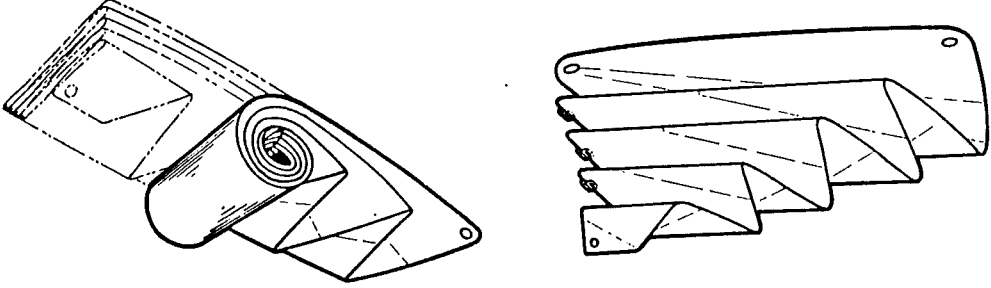
Die Segel müssen vor dem Waschen eingeweicht werden. Beim Waschen aufpassen, dass man die Segel nicht knittert. Zum Trocknen die Segel glatt und gestreckt aufhängen. Eventuell leicht bügeln, solange sie noch feucht sind.

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 schmerzenden Effekt wodurch die Lebensdauer Ihrer Segel verkürzt wird. Deshalb, wenn möglich die Segel in sauberem Wasser nachspülen und vor der Aufbewahrung gut trocknen lassen.

Wegbergen

Die Segel müssen so gefaltet oder aufgerollt werden, dass ein Minimum an scharfen Falten entsteht. Das gilt vor allem für Regattasegel, jedoch auch für Toursegel. Segel aus Dacron-Polyester-Faser müssen an einem gut ventilierten und sauberen Platz weggeborgen werden. Feuchtigkeit, wodurch Schimmel entsteht muss vermieden werden.



Le bois marin, à l'intérieur du bateau, est traité à l'aide d'un vernis polyurethane. Chaque réparation doit être effectuée avec le même vernis satin. L'entretien de ces bois vernis se limite du lavage à l'eau savonnée.

ACCASILLAGE 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 paraffine 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 'Salicleaner'.

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 51

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 sillicons. 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. (voir figures)

Veuillez à ne pas recouvrir de peinture les ouvertures de l'installation du refroidissement par eau.

BOIS DE TECK :

Le bois de teck ne demande en principe pas d'entretien. A l'extérieur, soumis aux rayons u.v., il devient tout gris. Pour rattraper la couleur d'origine, ce bois demande d'être traité deux fois par an à l'huile de teck.

WINTERBERGING

MOTOR : zie instructieboek van de motor

BATTERIJ :

- de batterijklemmen verwijderen en de batterij grondig reinigen
- de polen invetten met vaseline, de ladingstoestand van de batterij controleren en zo nodig laden.
- de door ETAP YACHTING geïnstalleerde akku's zijn onderhoudsvrij, d.w.z. dat het navullen met gedestilleerd water overbodig is. De zelfontlading is geringer dan bij konventionele akku's

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 producten

DRINKWATERINSTALLATIE:

- de drinkwatertank leeg pompen

AFVOER KEUKENBLOK:

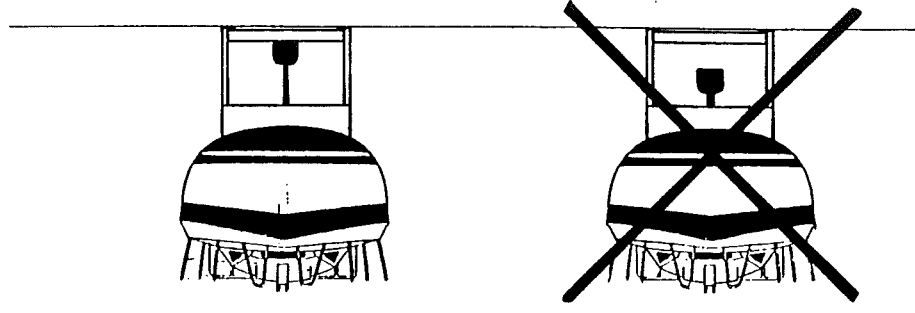
- de afvoerkraan sluiten
- de afvoerslang ontkoppelen en leeg laten lopen

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 : Read instruction manual of the motor

BATTERIE

- Take battery clamps away and clean batterie.
- Grease battery poles, check battery level and charge if necessary.
- The batteries installed by Etap Yachting are maintenance-free. This means that filling the battery with additional distilled water is superfluous. Also the "auto-discharge" is less than for conventional batteries.

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.

CRADLE

weight of the boat has to be carried by the keel

WINTERLAGERUNG

MOTOR : Gebrauchsanleitung des Motors nachschlagen

MOTOR : voir manuel d'instruction du moteur

HIVERNAGE

BATTERIE :

- Batteriehalterung wegnehmen und Batterie gründlich reinigen.
- Polen mit Vaseline einfetten, Ladung der Batterie kontrollieren und wenn nötig laden.
- Die von Etap Yachting installierten Batterien sind wartungsfrei, d.h. dass das Nachfüllen mit destilliertem Wasser überflüssig ist.
- Die Selbstentladung ist geringer als bei konventionellen Batterien

UNTERWASSER-KLOSSETT :

- 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 stützen

BATTERIES :

- Déconnecter la batterie et nettoyer soigneusement les bornes.
- Graisser les bornes avec de la vaseline et vérifier l'état de chargement.
- La batterie installée par ETAP YACHTING ne demande pas d'entretien
- c.à.d. que le remplissage avec de l'eau distillée est superflu.
- Le déchargement interne est négligeable en comparaison avec les accu's classiques.

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.
- Evitez l'utilisation d'anti-gel, d'acides, d'eau de Javel ou d'autres produits corrosifs.

INSTALLATION D'EAU POTABLE :

- Vidier le réservoir d'eau par pompage.

ÉCOULEMENT DE L'ÉVIER :

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

GREEMENT :

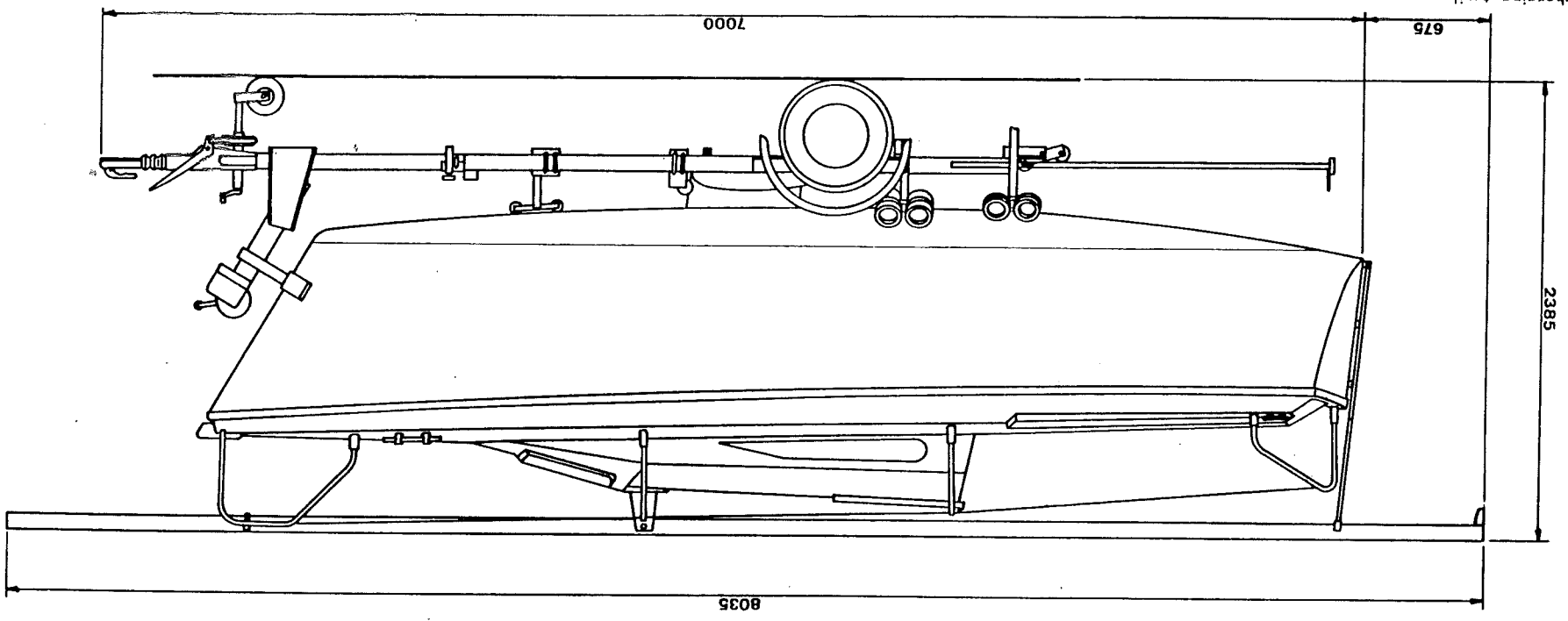
Relâcher de quelques tours les ridoirs afin de diminuer la tension sur la coque.

BER :

le bateau doit reposer sur la quille

05-56. 44.12.17
 470136

VII AFMETINGEN ETAP 221 OP TRAILER
 VII DIMENSIONS OF ETAP 221 ON TRAILER
 VII ABMESSUNGEN ETAP 221 AUF ANHÄNGER
 VII DIMENSIONS ETAP 221 SUR REMORQUE



Winterlager Anhänger

- Anhänger gründlich reinigen
- Nachsehen ob die Antirostlage (Zink) noch gut ist und eventuelle Roststellen nachbessern mit Zinkstaubfarbe nachdem die Oberfläche frei von Rost gemacht wurde
- Alle beweglichen Teile der Kupplung der Auflaufbremse schmieren
- Bremsen kontrollieren und ev. nachstellen
- Radspeilung kontrollieren und ev. nachstellen
- Beleuchtungsinstallation kontrollieren und Kontakte mit Kontaktspray bespritzen
- Federung und Räder entlasten durch Chassis auf Holzbalken zu stützen

Winterberging trailer

- trailer grondig reinigen
- Nagaan of de anti-roest laag (zink) nog goed is en eventuele roestplekken bijwerken met koudgalvanisatie na het oppervlak eerst vrij van roest te hebben gemaakt.
- alle bewegende delen van de koppeling van de oplooptrem smeren
- remmen controleren en eventueel bijstellen
- wielspeiling controleren en eventueel bijstellen
- verlichtingsinstallatie nakijken en kontakten met een "kontaktspray" bespuiten
- vering en banden ontlasten door chassis op houten balken te steunen

Winter storage

- clean the trailer thoroughly
- check the rust-preventer (zinc) and, if necessary, repair with coldgalvanisation, after removing the rust.
- grease all the moving parts of the over-run type coupling.
- control the brakes and adjust eventually.
- control the wheel-play and adjust eventually.
- check the lights and wiring and protect the contacts with a "contact-spray".
- discharge the suspension and the tires, putting the chassis on wooden blocks.

Hivernage de la remorque

- Rincer profondément la remorque
- Contrôler l'état de la peinture anti-rouille (Zinc) et retoucher localement si nécessaire
- Graisser toutes les pièces du mécanisme d'embrayage du frein
- Contrôler les freins et ajuster si nécessaire
- Contrôler le jeu des roues et ajuster si nécessaire
- Contrôler le cablage, les feux et les contacts
- Décharger suspension et pneus en posant le chassis de la remorque sur des blocs en bois

VIII. SERVICE EN ONDERDELEN

U kunt service, onderdeelen en technisch advies bekomen bij onze agenten in België, Nederland, W. Duitsland, Frankrijk, Groot-Britannië, Ierland, Zwitserland, Portugal, Griekenland, Finland, U.S.A., Spanje, Oostenrijk, Denemarken en Noorwegen.
U vindt er toerusting, kunt er herstellingen laten uitvoeren, of technische bijstand bekomen. U zal er ervaren uitvoerders vinden die een speciale opleiding bij ETAP genoten.

Belangrijk

Een dealer, een adres of telefoonnummer kan veranderd zijn op het ogenblik dat U bijstand wenst. Aarzel dan niet Etap Yachting in België te bellen. Zij zullen U graag in verbinding stellen met het voor U dichtstbijgelegen servicepunt.
Tél. ETAP YACHTING België : +32 3 312 44 61

VIII. SERVICE AND SPARES

Service, spares and technical advice can be obtained from our agents in different places in the United Kingdom, Ireland, Belgium, the Netherlands, W-Germany, France, Switzerland, Portugal, Greece, Finland, U.S.A., Spain, Austria, Denmark and Norway.
There you can buy equipment, have repairs done or get answers to your questions. There you find experienced agents who have got special training by Etap Yachting.

Important

At the moment you will need this list, an address or a dealer might have been changed.
In such case, do not hesitate to call ETAP Yachting in Belgium : we will be glad to contact you with our closest agent
Tél. ETAP YACHTING Belgium : +32 3 312 44 61

VIII. KUNDENDIENST UND ERSATZTEILE

Unsere Vertretungen in Belgien, Deutschland, Holland, England, Irland, Schweiz, Portugal, Griechenland, Finnland, Amerika, Spanien, Österreich, Dänemark und Norwegen sind in der Lage, Ihnen wunschgemäß : technische Beratung, Service, Einzelteile usw. zu besorgen.
Dort können Sie auch von Spezialisten, die in der ETAP-Fabrik eine entsprechende Ausbildung erhielten, die notwendigen Reparaturen durchführen lassen.

Wichtig

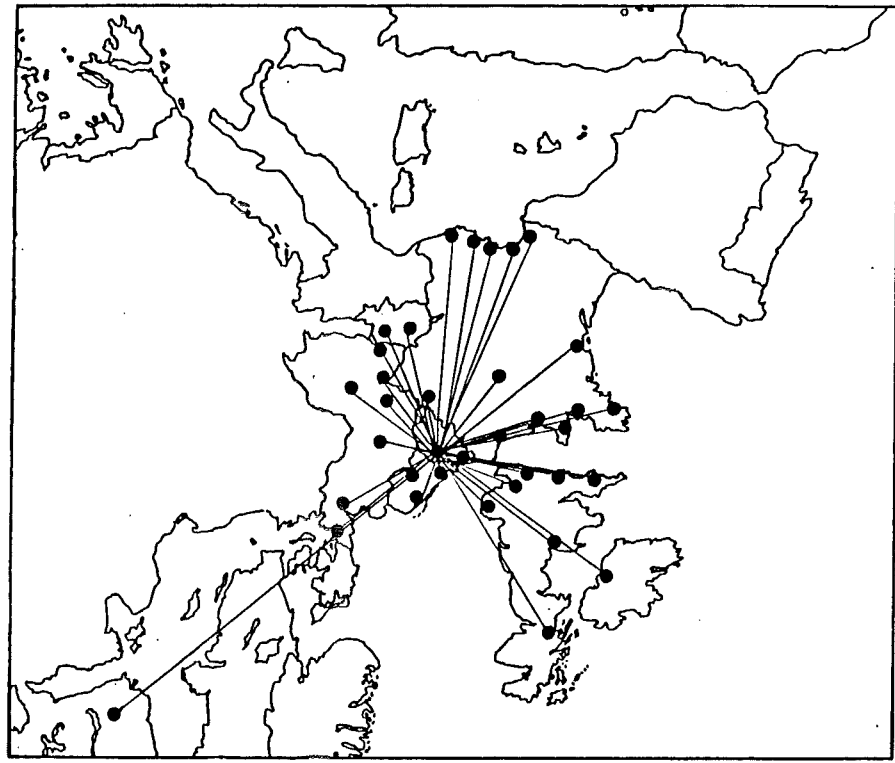
Die Namen, Anschriften und Telefonnummern unserer Vertretungen im Ausland können sich ändern. Rufen Sie uns deshalb vorher mal an um Ihnen den ETAP-Service in Ihrer Nähe mitzuteilen.
Tél. ETAP YACHTING Belgien : +32 3 312 44 61

VIII. SERVICE ET PIÈCES DE RECHANGE

Nos agences en Belgique, Hollande, Allemagne, France, Angleterre, Irlande, Suisse, Portugal, Grèce, Finlande, U.S.A., Espagne, Autriche, Danemark et en Norvège sont à même de vous donner : service, pièces de rechange, conseils techniques et accessoires.
Vous pouvez y faire exécuter également vos réparations, car vous y trouverez des techniciens capables, ayant reçu une formation spéciale à l'usine même en Belgique.

Remarque importante

Les noms, adresses, numéros de téléphone de nos agences à l'étranger peuvent changer. Pour cette raison et dans votre propre intérêt, n'hésitez pas de téléphoner d'abord à notre usine en Belgique pour obtenir le centre de service ETAP le plus proche de votre domicile.
Tél. ETAP YACHTING Belgique : +32 3 312 44 61



BELGIË-BELGIQUE

Stenovenstrai 2
2150 MALLE
 Tél.: (03) 312 44 61
 Télex: 71233 campy-b
 Bezock op afspraak
 Visites sur rendez-vous

BLANKENBERGE
 Service-centrum Wittervongel
 Tél.: (050) 41 18 63

NEDERLAND

VW WATERSPORT
 Correspondentie-adres:
 Valkenier 4 - Postbus 83
 2210 AB NOORDWIJKEHOUT
 Tél.: 02523-74114
 Havenadres: Veerweg 3
 3281 LX NUMANSDOORP
 Tél.: 01865-1020

ANNE WEYER WORKUM B.V.
 Suderelane 15
 Postbus 41
 8710 AA - WORKUM
 Tél.: 05151-2361
 Télex: 46621

POLYARC YACHTING B.V.
 Rob en Peter ZEGERS
 Heuweg 89
 3846 AH HARDEWIJK
 Tél.: 03410 14012
 of 13586

DEUTSCHLAND

SPORT RENZ
 Am Wilkingrum
 Postfach 1345
 2380 SCHLESWIG
 Tél.: 04621-35877
 25801

OLSEN MARINE HAMBURG
 (Inh. H. Herkommer)
 Kleibitzheer 8
 2351 BROKSTEDT
 Tél.: 04324/760

KLAUS RITTMANN
 Alt-Heiligensee 110
 1000 BERLIN 27
 Tél.: 030-4314077
 Télex: 181316 riboo d

WASSERSPORT GEBR. SALOMON
 Carl Zeiss Straße 24
 D-5110 ALSDORF/AACHEN
 Tél.: 0240-48393

KARL J. PAPENKORT
 Heuweg 3
 5768 SÜNDERN/LANGSCHEID
 Sorpece
 Tél.: 02933-1837

BOOTS-MORITZ
 Klarstraße 7 - Postfach 1408
 6500 MAINZ
 Tél.: 06131-232789
 684292

WASSERSPORT BUBEL
 Jägerburgstr. Straße 2c - Postfach 72
 6632 BEXBACH
 Tél.: 06826/4705

THIEL WERT
 Abgasse 5-7
 770 ÜBERLINGEN
 Tél.: 07551-61158

YC YACHT + CARAVAN
HANDEL GMBH
 Heideweg 4
 6966 SECKACH/ODENWALD
 Tél.: 06292-1319/1219
 Télex: 466733 yaca d

YACHTEN MELTL
 D-8219 RIMSTING/CHIEMSEE
 Tél.: 08054/506
 Télex: 525447

FRANCE

PORT SAINTREY
 Mr. PIRON
 138, Route de Morsang
 91100 SAINTREY (Paris)
 Tél.: (6) 075 49 34

PIRIAC MARINE
 Mr. DELHUMEAU
 Sur le Port -
 44420 PIRIAC SUR MER.
 Tél.: (40) 23 50 864

ROUXEL MARINE
 Port de St. Cast
 22380 LE GUILDO
 Tél.: (96) 41 08 79

MANCHE OUEST MARINE
 Cl. POTIER
 Port du Hôtel
 50400 GRANVILLE
 Tél.: (33) 50 74 10

VOULOYENT C. CROUZAT
 Les Résales
 Rue du Port
 83240 CAVALAIRE
 Tél.: (94) 64 07 87

PICHAUVANT YACHTING
 Rue du Port
 29120 PORT L'ABBE
 Tél.: (98) 87 01 41

EURO-VOILES
 Mr. CARON
 Route de la Plage
 83400 PORT D'HYERES
 Tél.: (94) 57 61 79 - (94) 57 43 33

SCHNEILL MARINE
 Michel GREVEAIE
 Sur le nouveau Port
 34250 PALAVAS
 Tél.: (67) 68 06 97

TRANS-MED-YACHTING
 M.L. FIASCHI
 132, Quai du Port
 13002 MARSEILLE
 Tél.: (91) 90 41 83
 Télex: 401292 corvet

NAUTI D'OC
 B.P. 16
 Quai d'honneur du Port
 11430 PORT GRUISSAN
 Tél.: (68) 49 06 45

WOLFF NAUTISME
 10-12, Rue du Faubourg de Savenne
 5, Rue du Marais Vert
 67000 STRASBOURG
 Tél.: (88) 22 55 35

LES COMPTOIRS DE L'A.A.

Pascal LEYS
 Bassin Vauban
 59820 GRAVELINES
 Tél.: (28) 26 34 01

LOCH 2000
 Mr. HURTAUD
 Zone Portuaire
 Les Minimes
 17000 LA ROCHELLE
 Tél.: (46) 44 08 50

MARINE MÉDITERRANÉE
 Mr. G. CLEMENT
 91, Boulevard de la Plage
 Le Golf de Juan
 06220 VALLAURIS
 Tél.: (93) 63 97 46

EIRE

BARROW VALLEY MARINE Ltd.
 Waterford Road,
 NEW ROS, CO. WEXFORD
 Tél.: (051) 219 05

PANDA POATS & LEISURE Ltd.
 Johnstown Cross, Naas Road, Sallins P.O.,
 CO. KILDARE
 Tél.: (045) 750 33
 Télex: 93265 EI

UNITED KINGDOM

BRIGHTON YACHT BROKERAGE
 Brighton Marina
 Brighton
 SUSSEX BN2 5UF
 Tél.: (0273) 67 32 32
 Télex: 31452

SPRINGALL MARINE
 2 Kings Highway
 Plumstead
 LONDON SE18 2NJ
 Tél.: (018) 54 53 13

SCHWEIZ-SUISSE

Onischweiz:
BRUNO WIRTH WASSERSPORT
 Romanshornstrasse 99
 CH-9320 ARBON
 Tél.: (071) 46 43 78

Wetschweiz:
CHANTIER NAVAL J. BECK
 1595 FAOUJG
 Tél.: (037) 71 27 97

FINLAND

KONETUOTE OY
 P.O. Box 39
 02601 ESPOO
 Tel. int.: 3580-513 511
 Télex: 122341 konie sf

U.S.A.

BIGHT SERVICES INC.
 Port Annapolis Marina
 7678 Bembé Beach Road
 Suite 115
 ANNAPOLIS, MARYLAND 21403
 Tél.: 301-2682414
 Télex: 503908

SPAIN

NEUFUNDLAND YACHT/SPORTS
 Gomez Ortega, 15
 28002 MADRID
 Tél.: 261 32 37
 Télex: 49782

ÖSTERREICH

PETER PROKES
 Argentinierstrasse 43
 1040 WIEN
 Tél.: (0222) 65 73 32

HAITZINGER YACHT-UND BOOTSBAU
 Am Auersee
 4864 ATTERSEE
 Tél.: (07666) 312

DENMARK

NAUTIC BOATS
 Møsedø Strandvej 51
 2670 GREVE STRAND
 Tél.: (02) 90 02 22

NORWAY

ABICO A/S
 Hagaløkken 3
 1370 ASKER
 Tél.: (02) 78 03 05

ETAP yachts

Rec. France.
 0240.22.5616. L'Espresso.
 15/16/74 à 07. 38/720.
 02905. 0234753

Uw dealer
 Votre agent
 Your dealer
 Ihr Vertreter

