

instructieboek
instruction manual
gebrauchsanleitung
manuel d'information

INHOUD

CONTENTS

INHALT

TABLE DES MATIERES

I. VOORWOORD	I. INTRODUCTION	I. EINLEITUNG	I. INTRODUCTION	p. 02
II. GARANTIE	II. GUARANTEE	II. GARANTIE	II. GARANTIE	p. 03
III. BELANGRIJKE AANBEVELINGEN	III. IMPORTANT REMARKS	III. WICHTIGE EMPFEHLUNGEN	III. REMARQUES IMPORTANTES	p. 07
IV. BESCHRIJVING ETAP 22I	IV. DESCRIPTION ETAP 22I	IV. BESCHREIBUNG ETAP 22I	IV. DESCRIPTION ETAP 22I	p. 08
V. HOE UW ETAP 22I BEDIENEN ?	V. HOW TO USE YOUR ETAP ?	V. BEDIENUNG IHRER ETAP 22I	V. COMMENT UTILISER VOTRE ETAP 22I ?	p. 21
VI. ONDERHOUD	VI. MAINTENANCE	VI. WARTUNG	VI. ENTRETIEN	p. 43
VII. AFMETINGEN ETAP 22I OP TRAILER	VII. DIMENSIONS OF ETAP 22I ON TRAILER	VII. ABMESSUNGEN ETAP 22I AUF ANHÄNGER	VII. DIMENSIONS ETAP 22I SUR REMORQUE	p. 55
VIII. SERVICE EN ONDERDELEN	VIII. SERVICE AND SPARE PARTS	VIII. KUNDENDIENST UND ERSATZTEILE	VIII. SERVICE ET PIÈCES DE RECHANGE	p. 56

I. EINLEITUNG

Unsern herzlichsten Glückwunsch 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 Instruktionssheft, das Ihnen eine eingehende Information über alle Einzelheiten Ihres Schiffes erteilt : Konstruktion, Unterhaltung usw.

Bitte, lesen Sie dieses Instruktionssheft 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 !

Van harte gefeliciteerd met Uw ETAP 22i !

Uw aankoop van een zo mooi schip is het begin, 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, deaibernet, optugen ...

Lees deze handleiding grondig door; U voorkomt hiermede tijdverlies en zoekwerk.

Wij verzoeken U ook vriendelijk nu meteen uw garantietaal 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. INTRODUCTION

May we congratulate you with your new ETAP 22i !

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

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

We kindly ask you to read this manual carefully and regard this as a start of our "After Sales Service".

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 thank you for your confidence and wish you happy sailing !

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.

SECOND SALE SERVICE

Lieber Etap-Segler,

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

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

Veillez 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!

SECOND SALE SERVICE

Beste Etap-eigenaar,

Onze hartelijke gelukwensen! U bezit thans een schip dat U en Uw familie nog veel vaartgenot 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 bijbestellen van onderdelen.

Wij wensen U een prettige vaart!

To the second owner

SECOND SALE SERVICE

Dear owner,

Our heartiest congratulations with your newly bought boat! The boat you 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!

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 veertiental dagen zeilen. Polyester, rubber en alle andere kunststoffen hebben de eigenschap te krimpen onder spanning. Niettegenstaande de boot tip-top de werf verliet, moet hij dus toch even gecontroleerd worden en wel op volgende punten : de bouten van de zeereling en het overige beslag.
4. Interpreteer condenswater niet altijd als lekkage. U weet, een Etap is door zijn ship-in-ship constructie in combinatie met isolerend schuim een extra droog schip. Dit belet niet dat toch nog condens kan optreden bij slangen (WC, lavabo, keuken, kuiplozing,...), huiddoorvoeren en metalen massa's zoals batterij, motor en andere.

III. IMPORTANT NOTICE

1. Read with attention your engine instruction manual.
2. Take during the winter period the necessary precautions, do this in co-operation with your dealer.
3. Check the tension on all bolts and screws of your new boat - do this in consultation with your dealer - do this a second time after about 14 days 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 in 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 Spanning zu krumpfen. Auch wenn das Boot die Werft tipptopp verlassen hat, muß folgendes immerhin noch kontrolliert werden : die Bolzen der Seerelle 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 (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 et 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.

Wicht

Die könne ETAP Tel.

IV. BESCHRIJVING ETAP 22i

DEK
INTERIEUR
TOILET
DRINKWATERVOORZIENING
ELEKTRISCHE INSTALLATIE
ZEILEN EN TUIGAGE

IV. DESCRIPTION ETAP 22i

DECK
INTERIOR
TOILET
FRESH WATER SYSTEM
ELECTRICAL INSTALLATION
SAILS AND RIG

IV. BESCHREIBUNG ETAP 22i

DECK
INNENEINRICHTUNG
TOILETTE
TRINKWASSERVERSORGUNG
ELEKTRISCHE ANLAGE
SEGEL UND RIGG

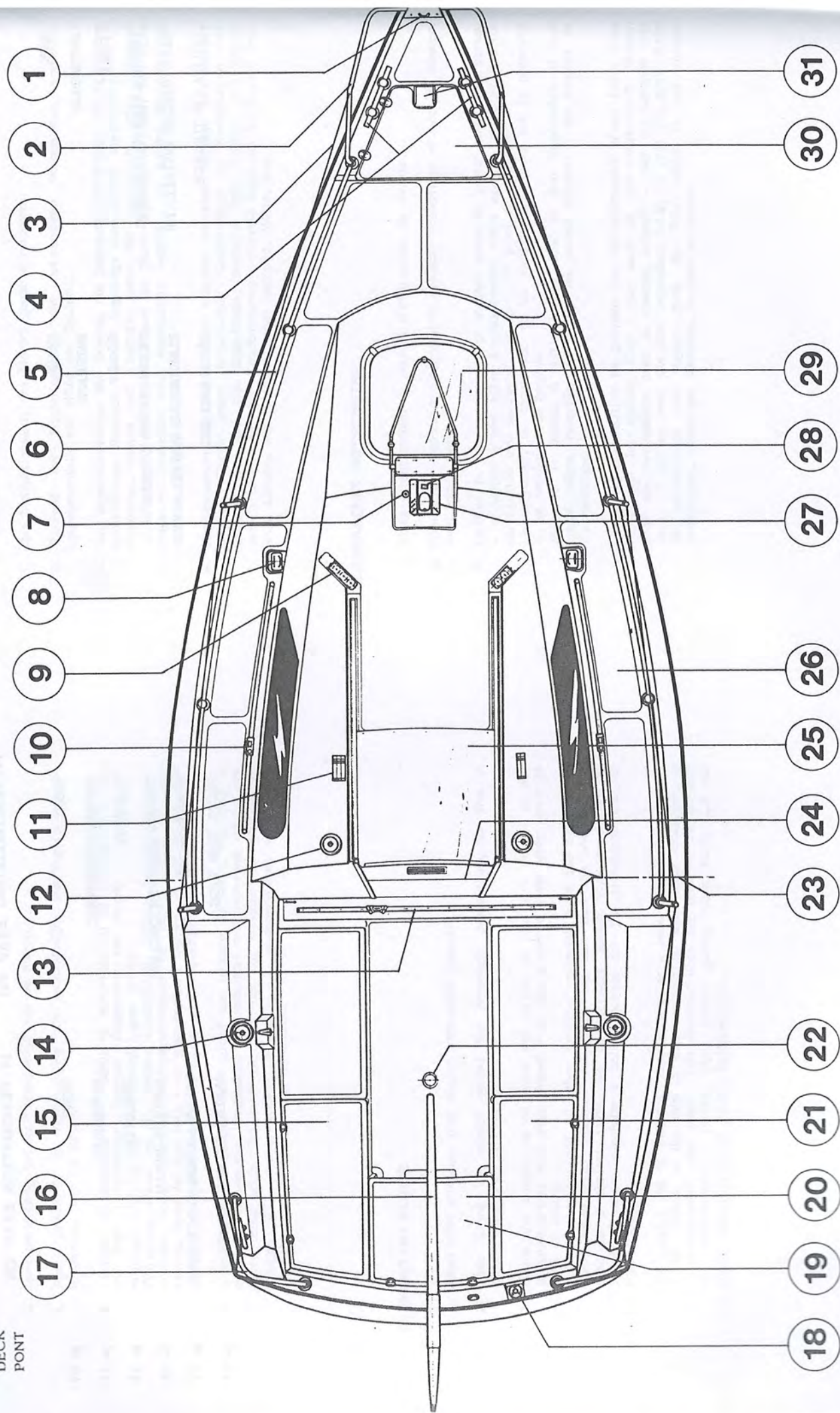
IV. DESCRIPTION ETAP 22i

PONT
INTERIEUR
TOILETTE
CIRCUIT D'EAU
INSTALLATION ELECTRIQUE
VOILES ET GREEMENTS

p. 09
p. 11
p. 13
p. 14
p. 15
p. 18



DEK
DECK
DECK
PONT



H, SER
U in
Belgi
Portu
Noor
U vir
lektor
genot

I. SERV
Service
places
France
and N
There
There
Yacht

Import
At th
change
in suc
glad t
Tel. E

I. KUND
Unsere
Schwei
und A
Service
Dort
entpre
lassen,

Wichtig
Die H
können
ETAP
Tel. E

DEK

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

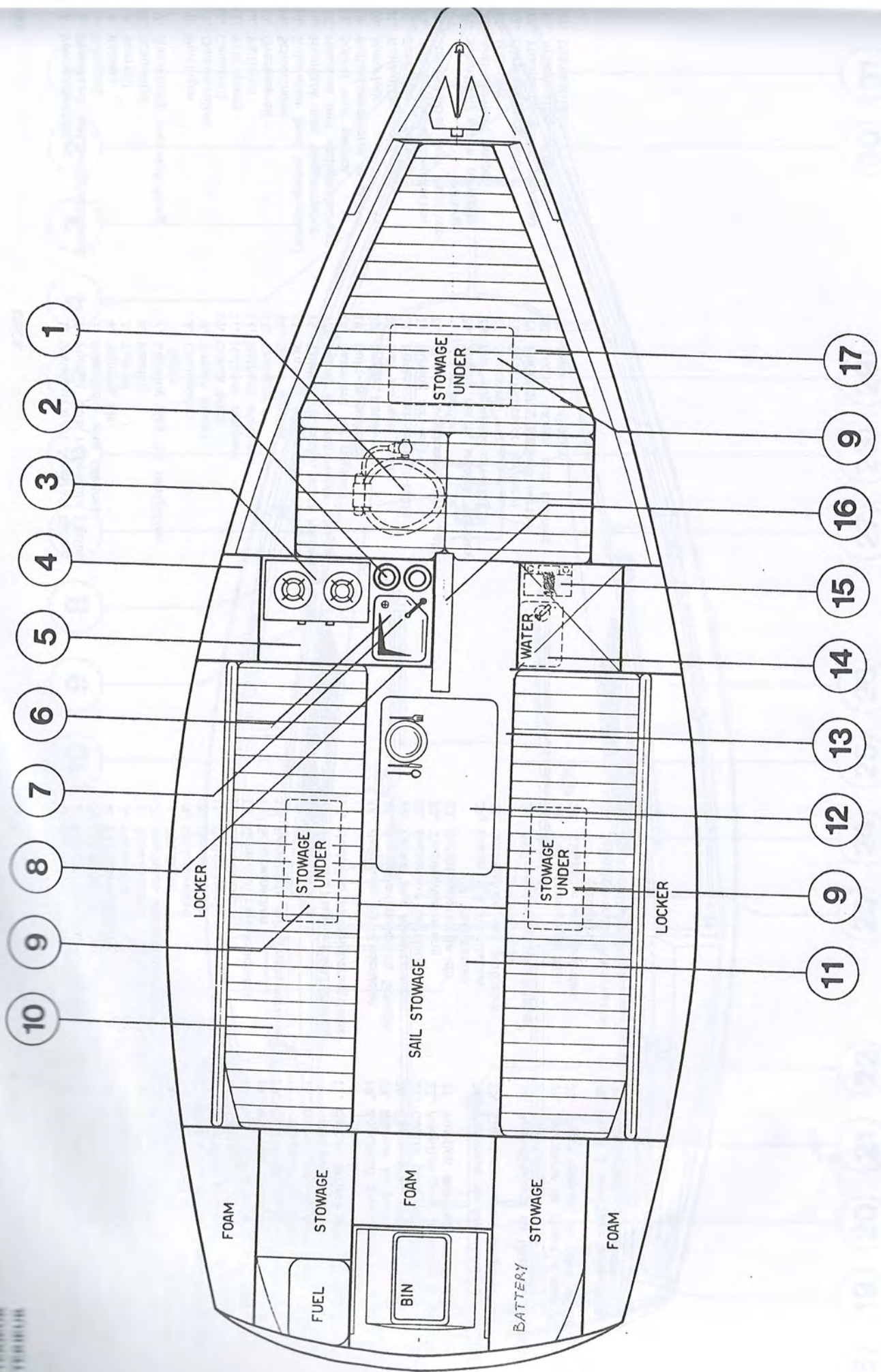
DECK

1. Vorstagputting
2. Bugkorb mit Sicherungsleine
3. Seereling
4. Festmacherklampe
5. Fussleiste
6. Scheuerleiste
7. Anschluss Mastbeleuchtung
8. Püttingen
9. Umlenkschiene
10. Genuaschiene
11. Fallstopper
12. Fallwischen
13. Grossschottravellerschiene
14. Schotwischen
15. Backskiste mit Treibstofftank
16. Helmstock mit Flaggenstockhalterung
17. Heckkorb mit Sicherungsleine
18. Halterung für Ruderrolle
19. Aussenbordmotor im Schacht
20. Deckel des Motorraumes
21. Backskiste Segelstauraum
22. Tischbeinhalterung
23. Befestigungsstelle für Wattstützen
24. Luken mit Ventilation
25. Schiebeluke aus getöntem Plexiglas
26. Antirutschbelag mit Noppen
27. Mastfuss
28. Tiefgangsanzeige Kiel
29. Klappluke aus getöntem Plexiglas
30. Selbstlenzender Ankerkasten
31. Deckventilation

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

PONT

1. Cadène d'étau
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. Poulies 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 béquilles
24. Panneaux de fermeture, ventilation
25. Capot coulissant en plexi teinté
26. Anti-dérapant en liège caoutchouté
27. Pied de mât
28. Indicateur de tirant d'eau
29. Capot ouvrant en plexi teinté
30. Puits à mouillage autovideur
31. Ventilation de pont



BINNENRICHTING : kajuit**INTERIOR ARRANGEMENT : cabin**

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

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. Watertank 10 L
15. Battery
16. Outer keel casing
17. Forepeak

INNENAUSSTATTUNG : Kajüte**AMMENAGEMENT INTERIEUR : Cabine**

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

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 10 L
15. Batterie
16. Habillage de puits de quille
17. Cabine avant

TOILET : GEBRUIK

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

TOILET : USAGE

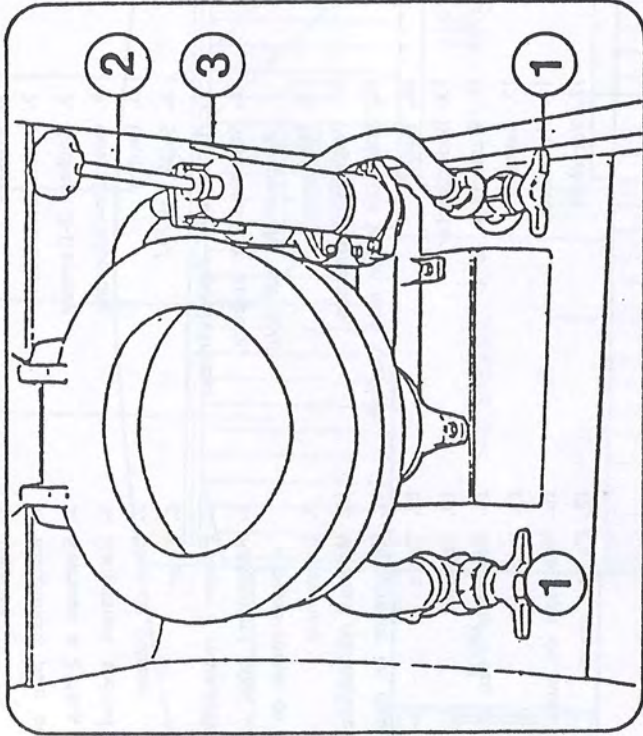
Pump slowly after use until the bowl is completely empty. Then move change-lever backward and flush thoroughly with the pump.
The lever must be shifted forward again to stop the flow of flush-water.
No paper towels, rags or cardboard should be thrown into the bowl. Other the valves might get blocked.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

TOILETTE : BENUTZUNG

Nach Benutzung langsam pumpen, bis die Schüssel vollständig leer ist. Den Umstellhebel nach vorne stellen und mit der Pumpe kräftig spülen. Der Umstellhebel muss wieder nach hinten gestellt werden, um Spülwasserzufluss abzusperren.
Bitte keine Papiertücher, Lappen, Kartons usw. in die Schüssel werfen, 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 servant de la pompe.
Poussez le levier de renversement pour arrêter l'adduction de l'eau rinçage.
Prière de ne pas jeter des serviettes de papier, chiffons, cartons, etc. dans la cuvette afin d'éviter une obstruction des clapets.
Fermer les robinets d'arrêt après utilisation.



1. Afsluiterkraan
2. Pompe
3. Omstelhandel

1. Seacock
2. Pompe
3. Change-lever

1. Absperrhahn
2. Pumpe
3. Umstellhebel

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

DRINKWATERVOORZIENING

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

FRESH WATER SYSTEM

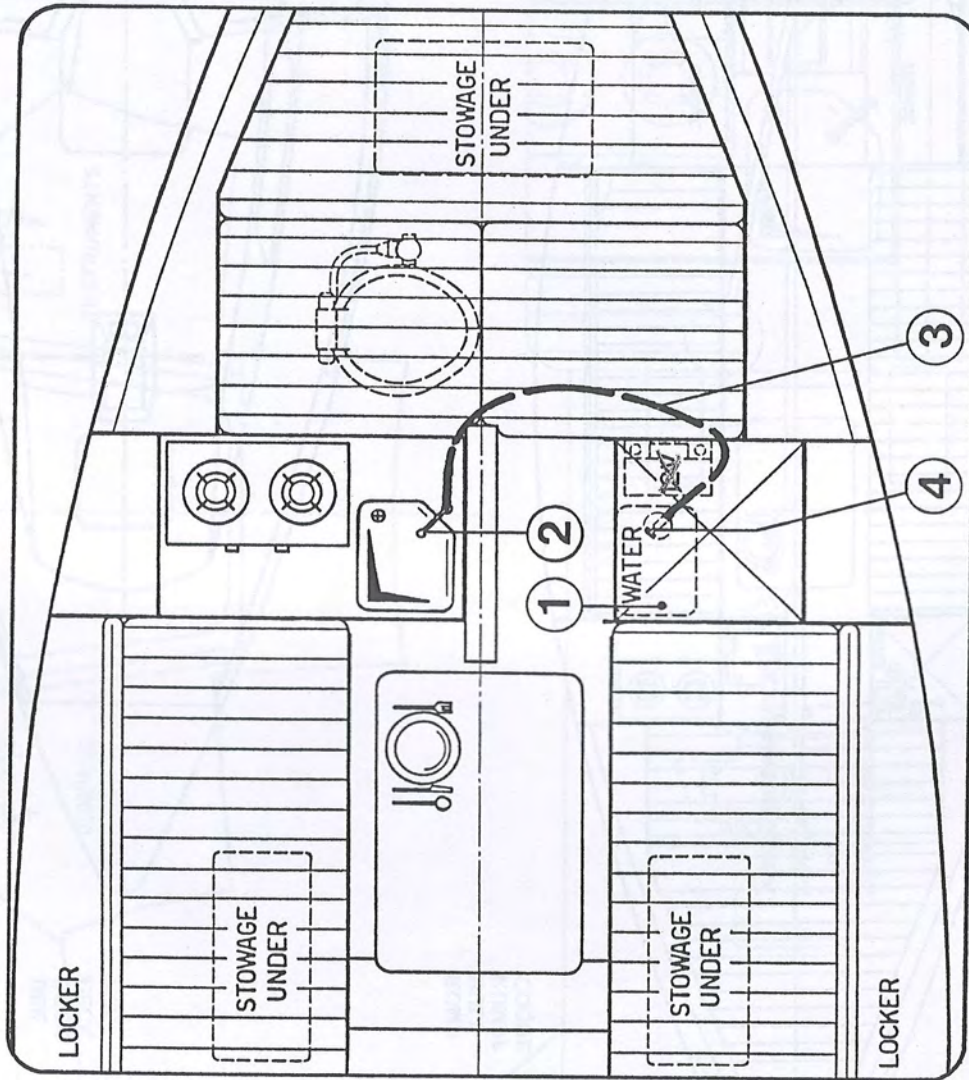
1. Watertank 17,5 liters
2. Handpump, double action
3. Supply line to kitchen
4. Valve (to be closed when sailing)

TRINKWASSERVERSORGUNG

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

CIRCUIT D'EAU

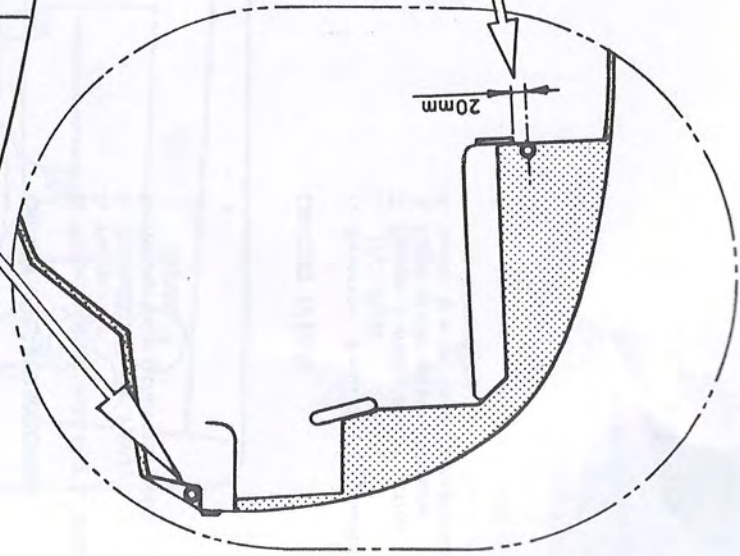
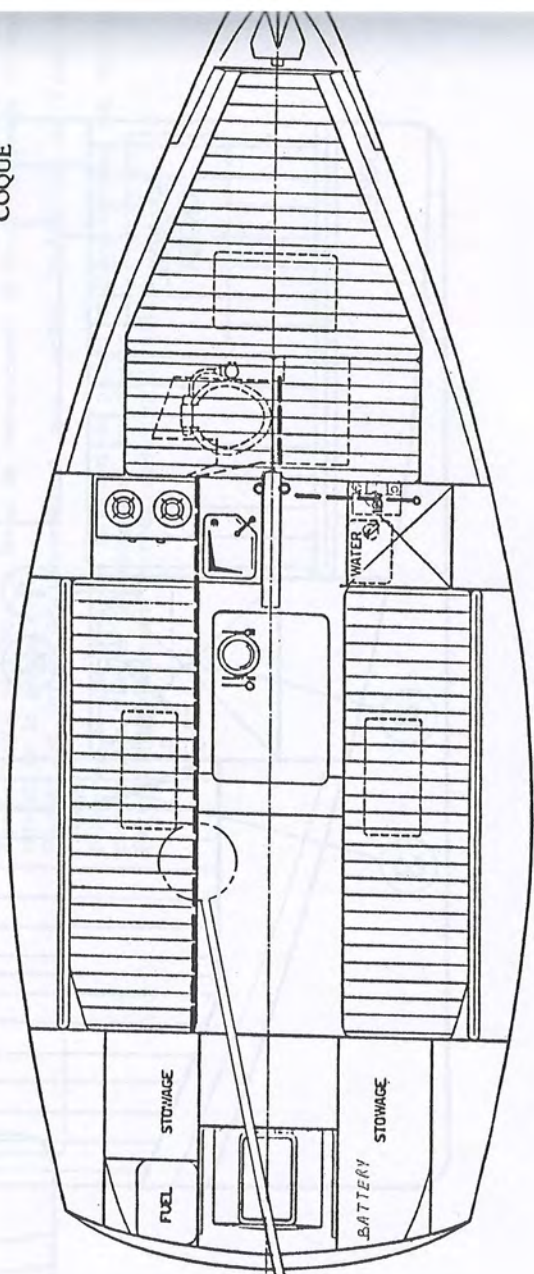
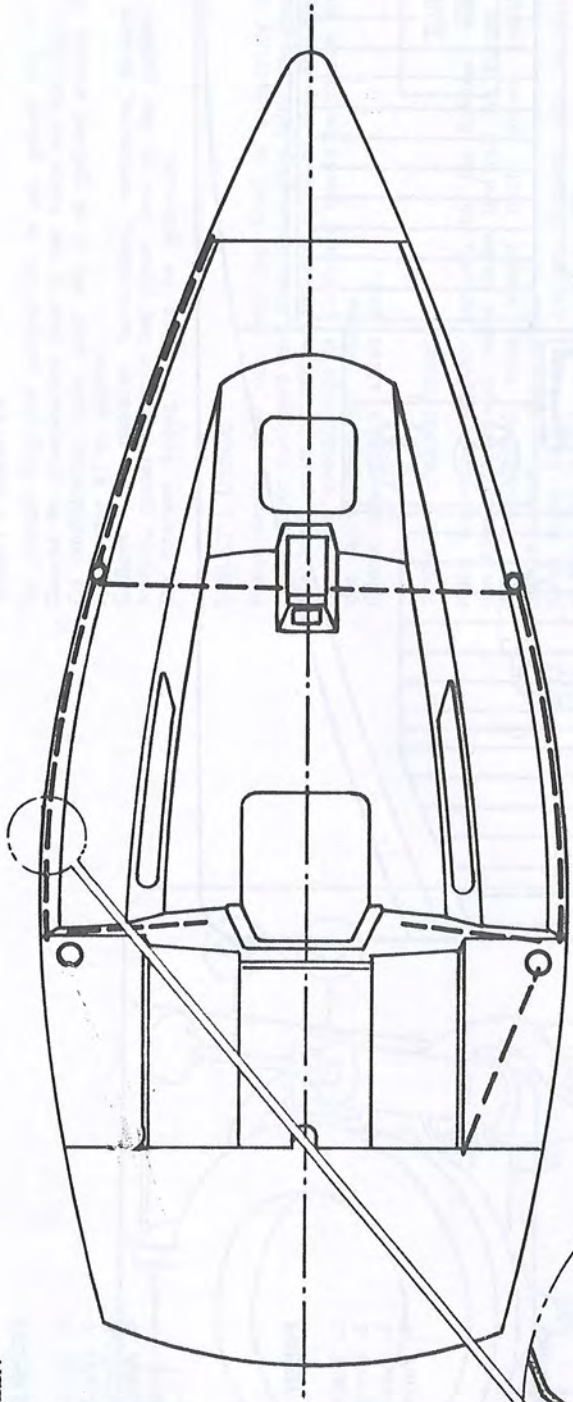
1. Réservoir d'eau d'une capacité de 17,5 litres
2. Pompe à main, double action
3. Ligne d'alimentation cuisine
4. Vanne d'arrêt (à fermer pendant la navigation)



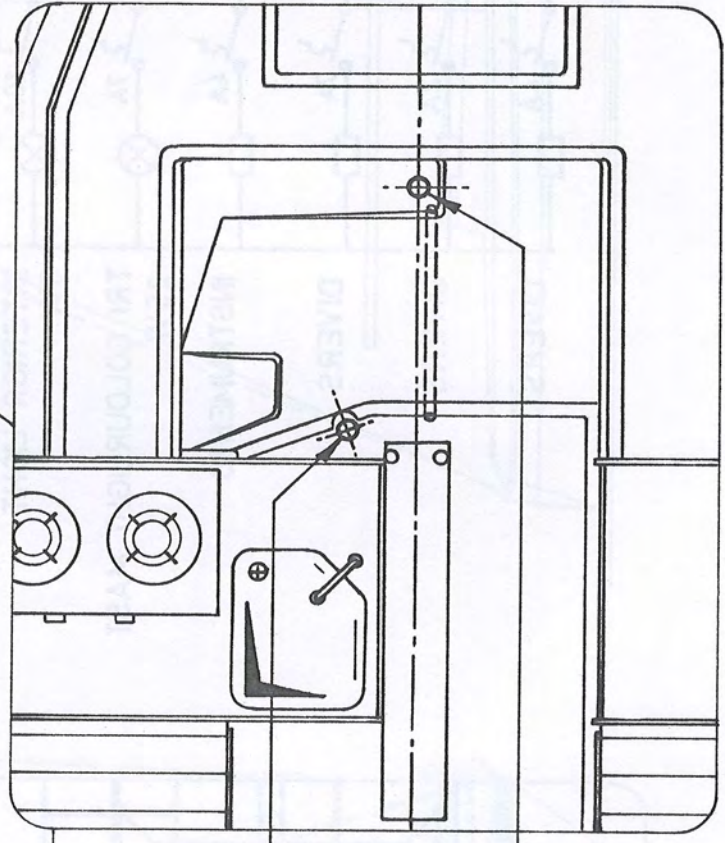
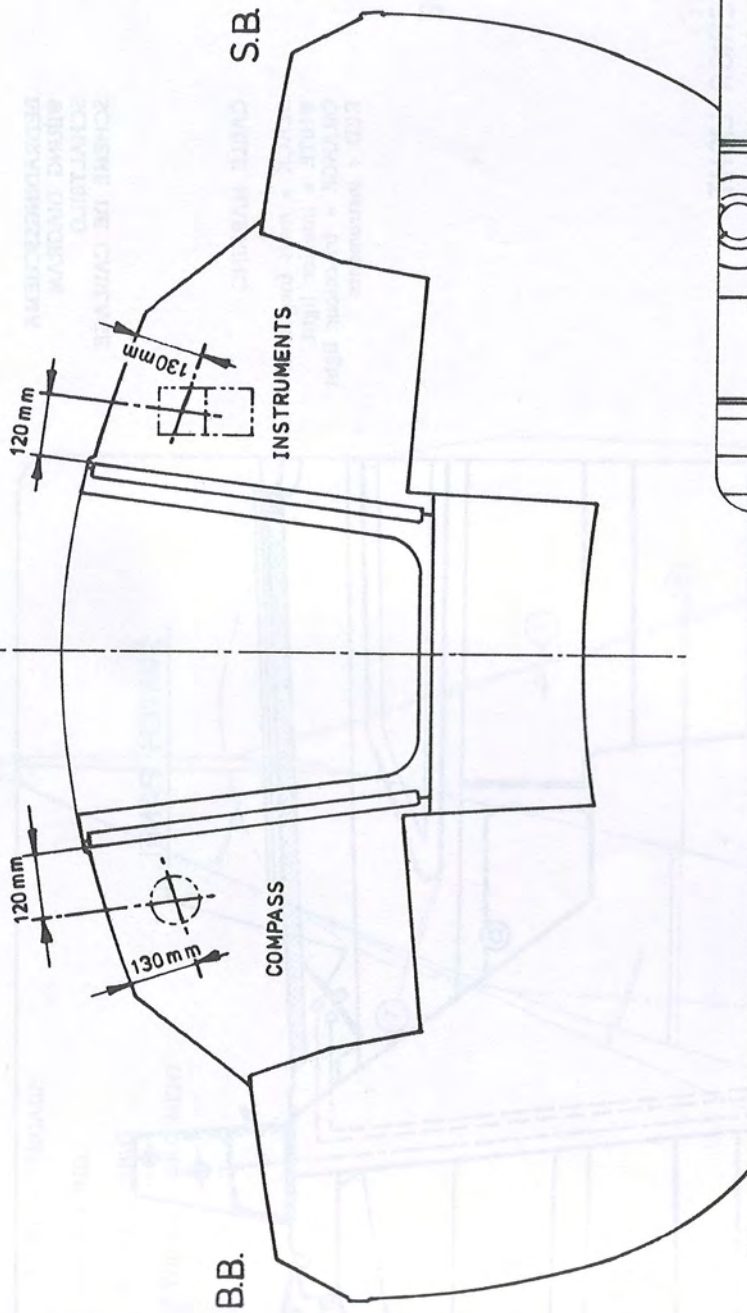
POSITIE VAN DE KABELBUIZEN
 POSITION OF CONDUITS
 LAGE DER ISOLIERROHRE
 POSITION DES TUBES DE
 CABLAGE ELECTRIQUE

DEK
 DECK
 DECK
 PONT

ROMP
 HULL
 RUMPF
 COQUE



PLAATSING INSTRUMENTEN
 INSTALLATION OF INSTRUMENTS
 MONTAGE DER INSTRUMENTE
 POSITION DES INSTRUMENTS



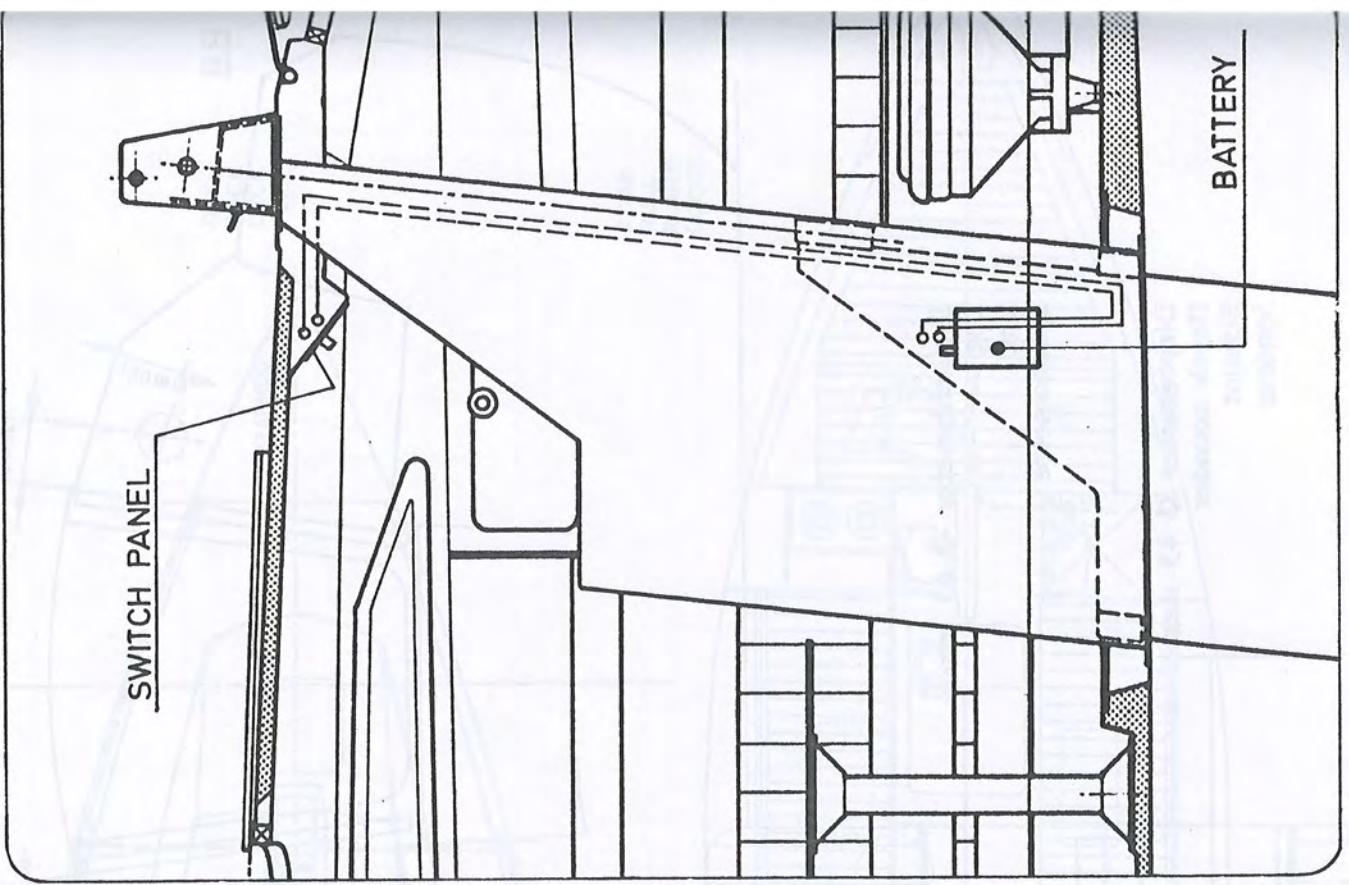
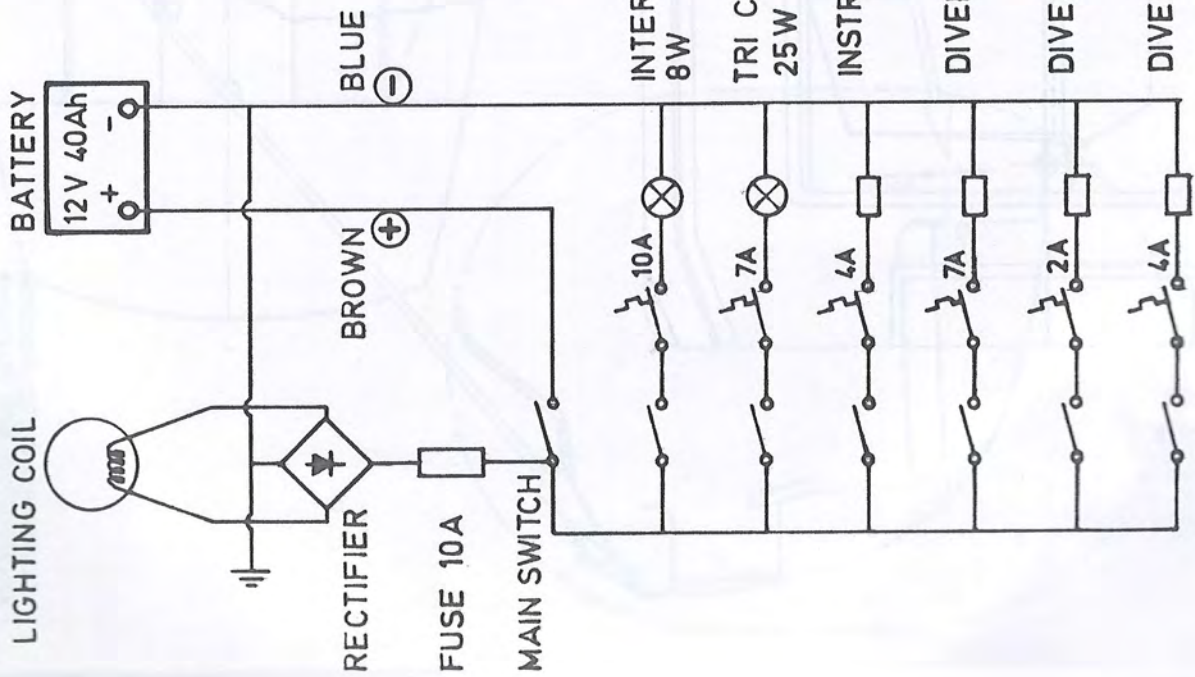
Snelheidsmeter Φ 43 mm
 Log
 Log
 Speedomètre

Dieptemeter Φ 43 mm
 Depth sounder
 Echolot
 Sondeur

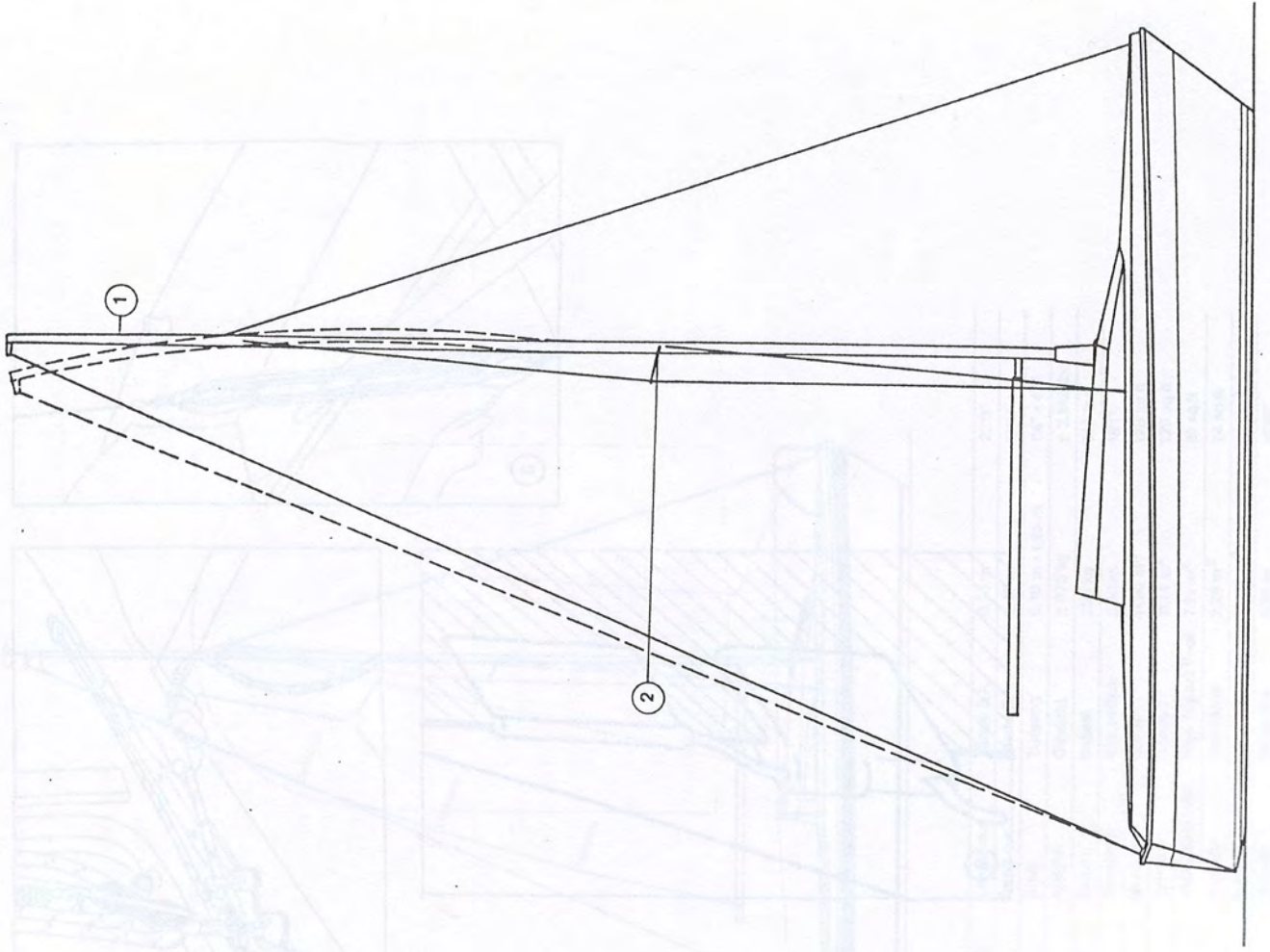
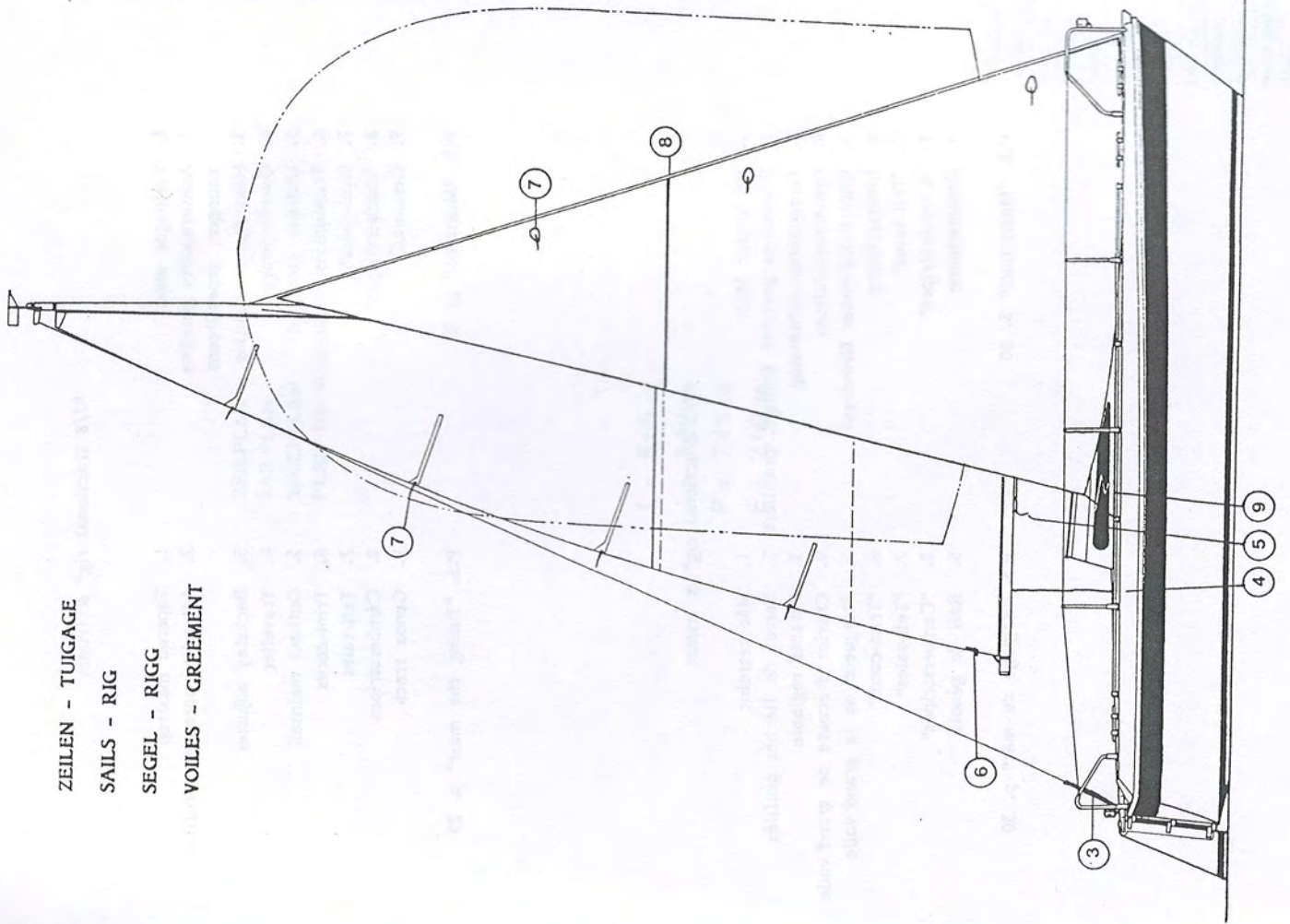
BEDRADINGSCHEMA
WIRING DIAGRAM
SCHALTBILD
SCHEME DE CABLAGE

CABLE MARKING

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

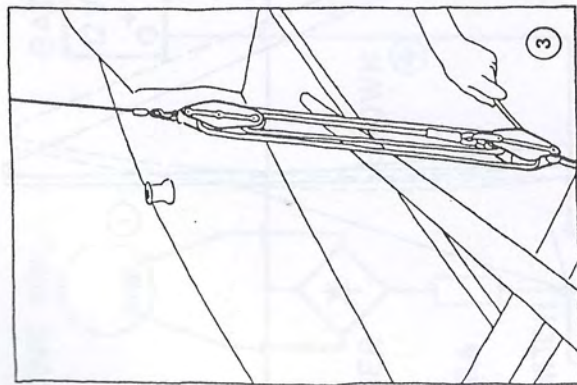
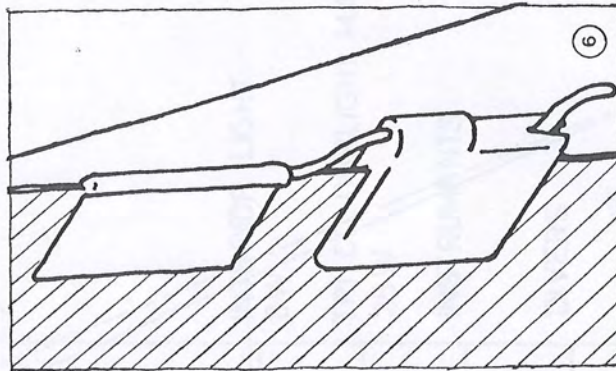
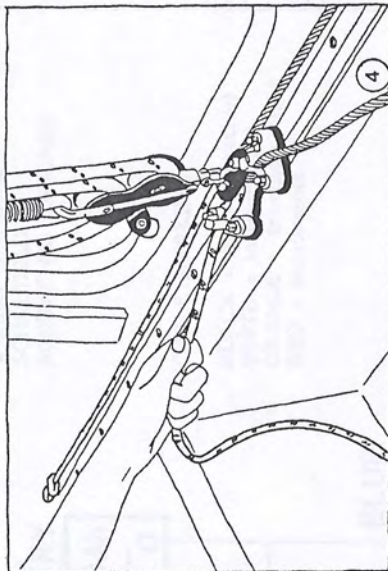


ZEILEN - TUIGAGE
SAILS - RIG
SEGEL - RIGG
VOILES - GREEMENT



"7/8 fractional rig" & trimm

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



P.S. "Masttrim" p. 29

P.S. "Tuning the mast" p.

"7/8 fractional rig" & trimm

1. Verjongter Mast
2. Rückwärts gerichtete Salinge, profiliert
3. Trimmbares Achterstag
4. Grossshotschlitten
5. Unterliekstrekker Grossegel
6. Liekstrekkers
7. "Tell-tales"
8. "Camberstripes"
9. Genuaschiene

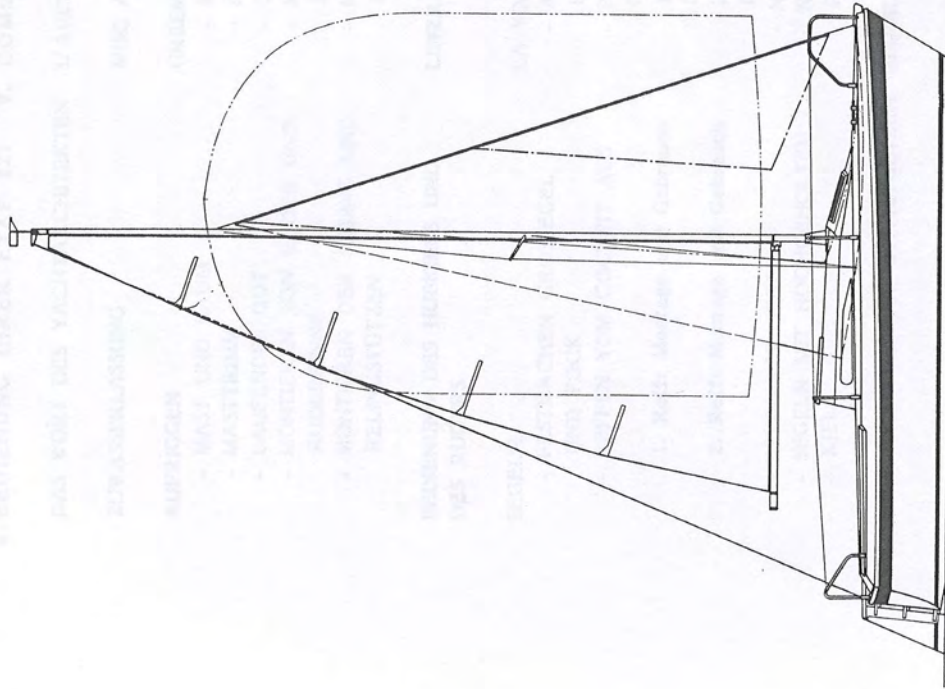
P.S. "Masttrim" S. 30

1. Mât rétreint
2. Barres de flèches profi
3. Pataras réglable
4. Chariot d'écoute de gr
5. Etargueur de la grand'
6. "Trim-cords"
7. "Tell-tales"
8. "Camberstripes"
9. Rail de génois

P.S. "Réglage du mât" p.

ZEILPLAN
SAILPLAN
SEGELPLAN
PLAN DE VOILURE

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



Langte o.a.	Longueur h.t.	Length o.a.	Länge ü.A.	22'3"
Breedte o.a.	M.bau h.t.	Beam o.a.	Breite ü.A.	8'1"
Diepgang	Tirant d'eau	Draft	Tiefgang	1'4" - 4'1"
Gewicht	Poids	Weight	Gewicht	± 2.149 lbs
Ballast	Lest	Ballast	Ballast	518 lbs
Waterlijn	Flottaison	Waterline	Wasserlinie	181"
Grootzeil	Grand'voile	Mainsail	Gross	128 sq.ft
Genoa I	Génois I	Genoa I	Genoa I	120 sq.ft
High Aspect Fok	Foc Solent	High Aspect Jib	High Aspect Fock	81 sq.ft
Stormfok	Tourmentin	Stormjib	Sturmfock	24 sq.ft
Spinnaker	Spinnaker	Spinnaker	Spinnaker	255 sq.ft
Masthoogte	Tirant d'air	Airdraft	Masthöhe	31'10"
Trailer	Remorque	Trailer	Anhänger	± 661 lbs

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

DAS WORT DES YACHTARCHITEKTEN L'ARCHITECTE A LA PAROLE p. 22

ZUWASSERLASSUNG MISE A L'EAU p. 24

AUFRIGGEN GREEMENT

- MAST UND BAUM p. 26
- MASTTRIMM - MAT ET BOME p. 29
- LAUFENDES GUT - GREEMENT COURANT p. 33
- MONTEREN VON RUDER UND RUDERPINNE - MONTAGE DU SAFRAN ET DE LA BARRE p. 34
- MONTIEREN DER RELING UND RELINGSTÜTZEN - MONTAGE DES CHANDELIERS ET FILIERES p. 35

BEDIENUNG DES HUBKIELS UND LEVER LA QUILLE ET LE SAFRAN p. 36

SEGELN LA VOILE

- FESTMACHEN GROSSEGEL UND FOCK - ATTACHER GRAND'VOILE ET FOC p. 37
- REFFEN VOM COCKPIT AUS - PRISE DE RIS A PARTIR DU COCKPIT
- 1. Reff: Montage und Gebrauch 1er Ris : montage et fonctionnement p. 38
- 2. Reff: Montage und Gebrauch 2ième Ris : montage et fonctionnement p. 39
- SPINNAKER SEGELN - NAVIGUER SOUS SPI p. 40
- SEGELN MIT HOCHGEHOLTEM KIEL - NAVIGUER AVEC LA QUILLE RELEVÉE p. 41

TROCKENFALLEN MIT WATTSTÜTZEN BEQUILLAGE p. 42

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

DE ARCHITECT AAN HET WOORD THE YACHTDESIGNERS POINT OF VIEW

TEWATERLATING HOW TO LAUNCH

OP- EN AFTUIGEN RIGGING

- MAST EN GIEK - MAST AND BOOM
- MASTTRIMM - MASTTRIM
- LOPENDE WANT - RUNNING RIGGING
- MONTAGE ROER EN HELMSTOK - HOW TO ASSEMBLE RUDDER AND HELM
- MONTAGE SCEPTERS 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 - ATTACHING MAINSAIL AND FORESAIL
- REVEN VANUIT DE KUIP - REEFING FROM THE COCKPIT
- Montage en gebruik 1° rif How to use 1st reef fixing lines
- Montage en gebruik 2° rif How to use 2nd reef fixing lines
- SPINNAKERZEILEN - HOW TO SAIL THE SPINNAKER
- ZEILEN MET OPGEHAALDE KIEL - SAILING WITH A LIFTED KEEL

DROOGVALLEN MET WADDENSTUTTEN DRYING OUT ON LEGS

DE ARCHITECT AAN HET WOORD.

Uit het verzoek 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 tuigage en de grote waterlijn lengte.

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 wedstrijdjachten, wordt gekenmerkt door een vrij vlak achterschip en U-vormige voorspanen en geeft aangename bewegingen in zeegang.

De combinatie van rompvorm, kiel, roer en 7/8 tuigage 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 getrimd 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 grootschoot 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 genoegen en een behouden vaart met uw ETAP 22i.

Jac. De Ridder
Yacht designer
Vollenhove, febr. '86

THE DESIGNERS POINT OF VIEW

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

The ETAP 22i is a fast and trailerable cruiser ideal for long 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 waterline-length.

The chosen hull shape, the retractable bulb keel and the transom 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 sea even in a relatively rough seaway.

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

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

When the angle of the rudder becomes more than 4° to 5° degrees, the angle of heel becomes excessive it is advisable to first reef the rudder 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 main sheet 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

TE WATER LATEN

HOW TO LAUNCH

ZU WASSER LASSEN

MISE A L'EAU

TEWATERLATING

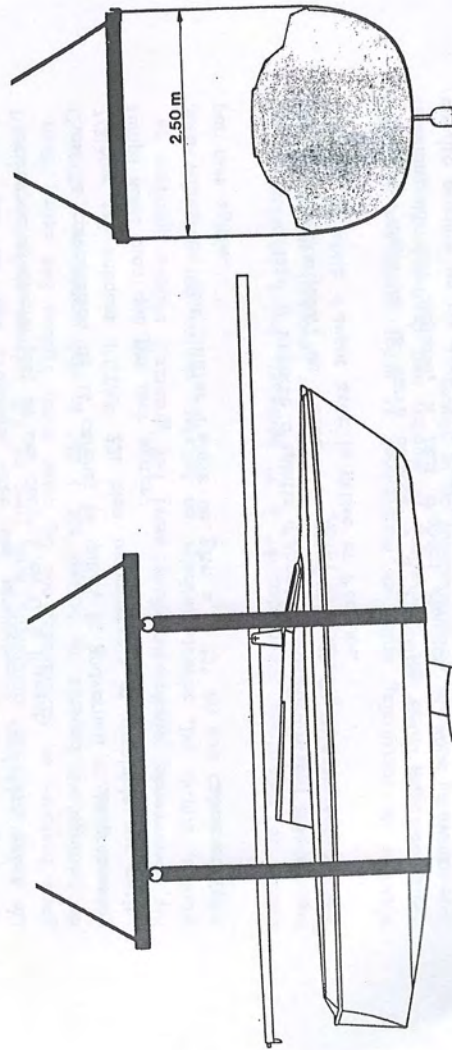
1. Verzeker U ervan dat :

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

HOW TO LAUNCH

1. Make sure that :

- the crane has a lifting power of more than 1.500 kg.
 - the distance between the slings measures at least 2,5 m.
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 Hängerriemen wenigstens 2,5 m.

2. Die Leine befestigen ums Boot um während der Zuwasserlassung "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.

TE WATER LATEN OP TRAILER

1. Verlichting wegnemen
2. Spanriem 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

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. Défaire les sangles
3. Remonter la quille
4. Assurer le bateau avec une amare faite en prenant soin de ne mouiller que les pneus.
6. Bloquer la voiture avec une chaîne
7. Davider lentement le treuil afin de faire glisser le bateau. La manivelle de winch ne peut jamais être quittée en position libre.

BELANGRIJK

- De trailer moet tijdens het te water laten aan het voertuig vast blijven
- Rijdt nooit met de remmen in het water
- Gebeurt dit toch, dan kunt U de remmen met de handrem aan droogrijden.
- Na te water laten in zout water, kunt U best de trailer afsproeien 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.

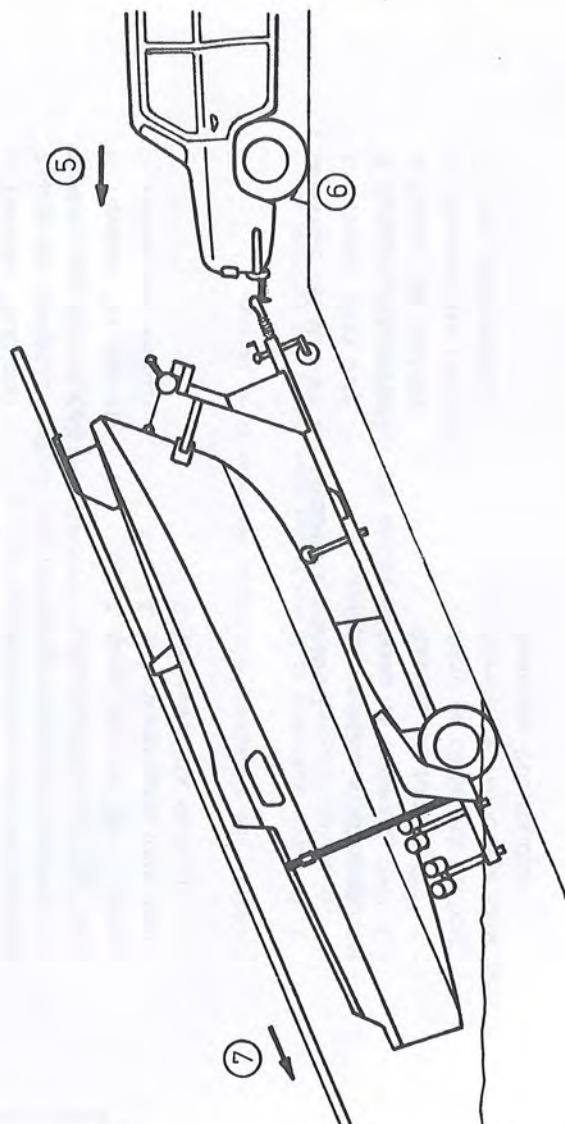
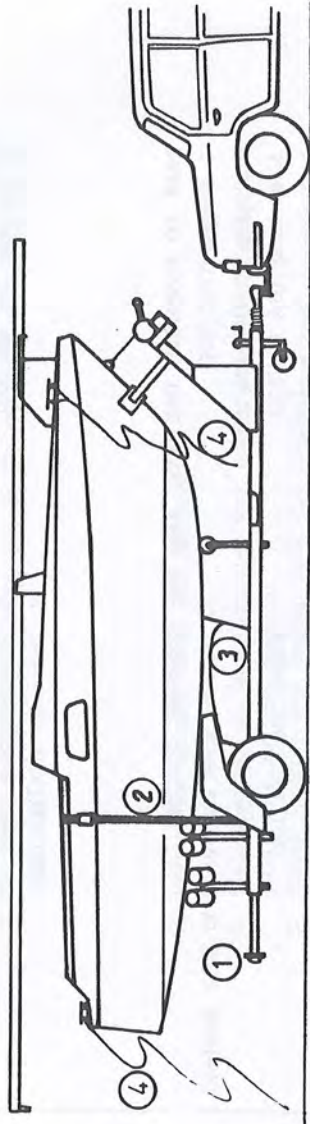
WICHTIG

- 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 Meereswasser (Salzi) 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

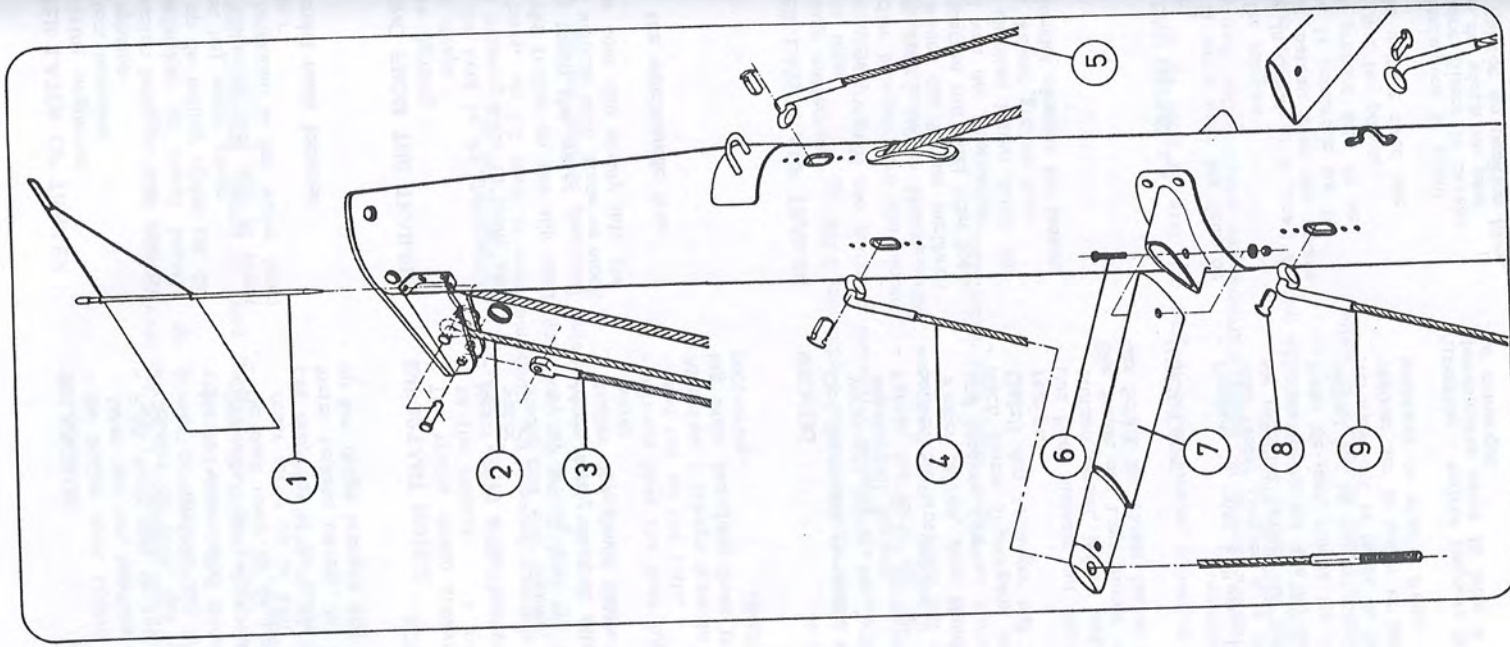
1. Burgee (OUD 006)
2. Toppig lift (HA 004/008)
3. Backstay (HA 004/024)
4. Topshrouds (HA 004/021)
5. Forestay (HA 004/023)
6. Stainless steel bolt M6 x 40 (OSB 206/040)
7. Spreader (HA 011/021)
8. Rubber dowel (OBM 029)
9. Bottomshrouds (HA 004/022)

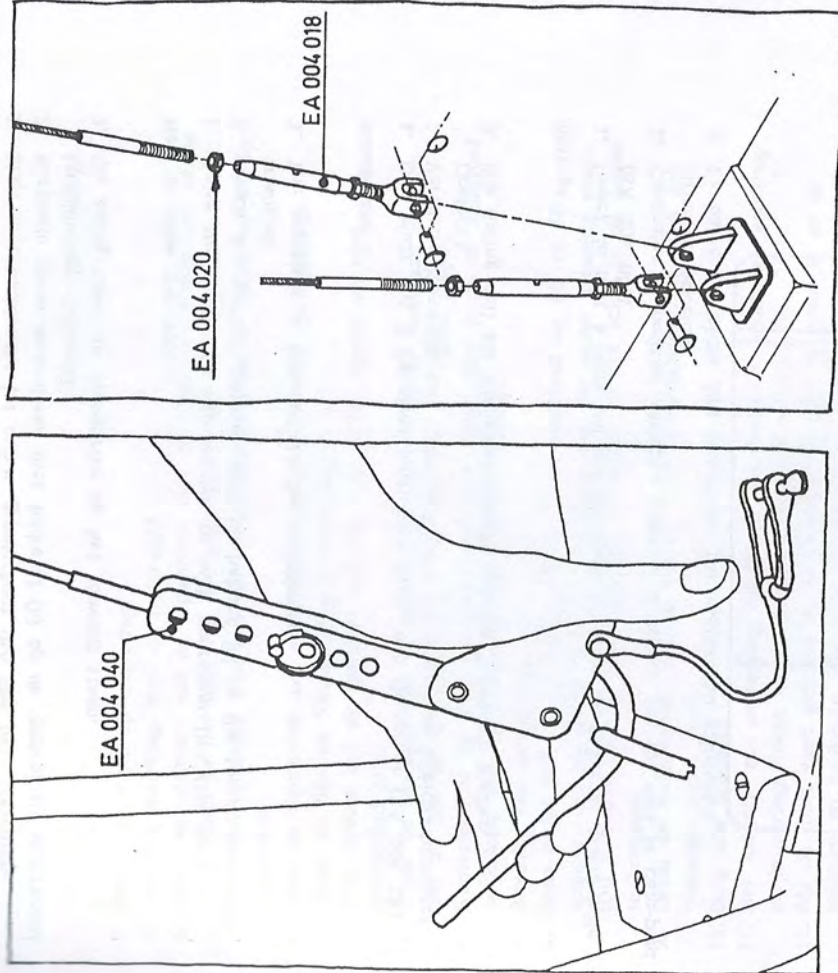
MONTAGE MAST UND STEHENDES GUT

1. Verklicker (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. Saling BB + SB (HA 011/021)
8. Sicherungspfropfen (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. Barre de flèche (HA 011/021)
8. Cheville de verrouillage (OBM 029)
9. Bashauban (HA 004/022)





Vorstag-, want-, hekstagputting.

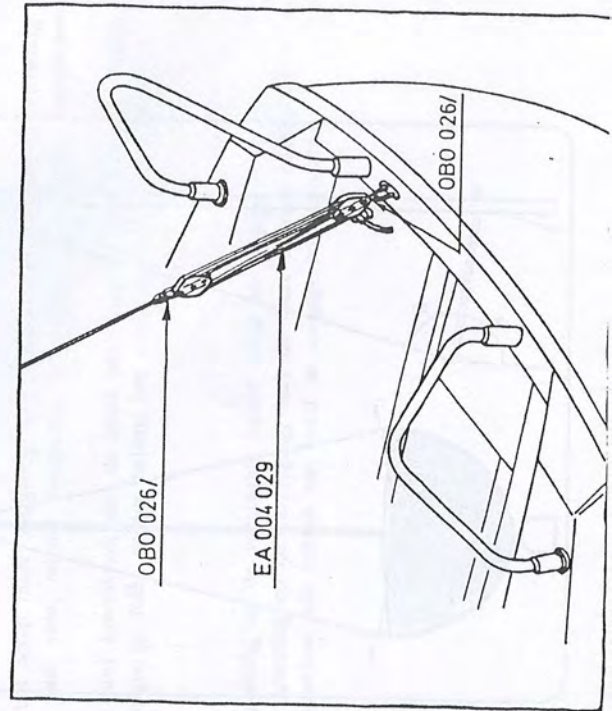
1. Topwant en onderwant aan puttingen bevestigen met spanhulzen (EA 004 018) en borgen met moer (EA 004/020).
2. Voorstag aan voorstagputting bevestigen met pelikaanhaak (EA 004/040).
3. Hekstag bevestigen aan hekstagspanner (EA 004/029) met sleuteisluiting (OBO 026)

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 Püttingen befestigen und mit Mutter (EA 004/020) sichern.
2. Vorstag mit Vorstagschnellspanner (EA 004/040) an Pütting befestigen.
3. Achterstag befestigen am Achterstagspanner (EA 004/029) mit Schäkel (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 étai avant. (EA 004/040)
3. Fixer le pataras au palan du pataras (EA 004/029) avec la manille (OBO 026).

MASTRIM ETAP 22i

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 zeilgroef te kijken, van het lummelbeslag naar de masttop.
7. Bevestig het achterstag.
8. Span onder zeil het lij-topwant zover aan, wisselend bij BB en SB spanner, dat bij $\pm 20^\circ$ helling het lijwant nog net onder spanning staat. (Dit kan ook door de genuaval vast te zetten en het schip in de haven te kringen).
9. Draai de onderwanten aan zo dat de mast, dwarsscheeps, van dek tot voorstag, recht staat.
10. Borg alle spanners !
11. Het spannen van achterstag beïnvloedt het mastdeel boven het voorstag en in geringe mate het deel tussen voorstag en zalingen.
12. Als de mast goed getrimd is, de hellingshoek niet te groot is en de zeiltrim en zeilkeuze juist zijn, zal het schip goed bestuurbaar zijn.

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

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

Belangrijk :

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

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

MAST TRIM - ETAP 22i

1. Place the mast on the boat.
2. Fix forestay, main- and bottomshrouds.
3. Tighten bottlescrews of mainshrouds by hand.
Check that the mast is absolutely straight on deck.
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 $\pm 20^\circ$ 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 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.

Giek

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

Boom

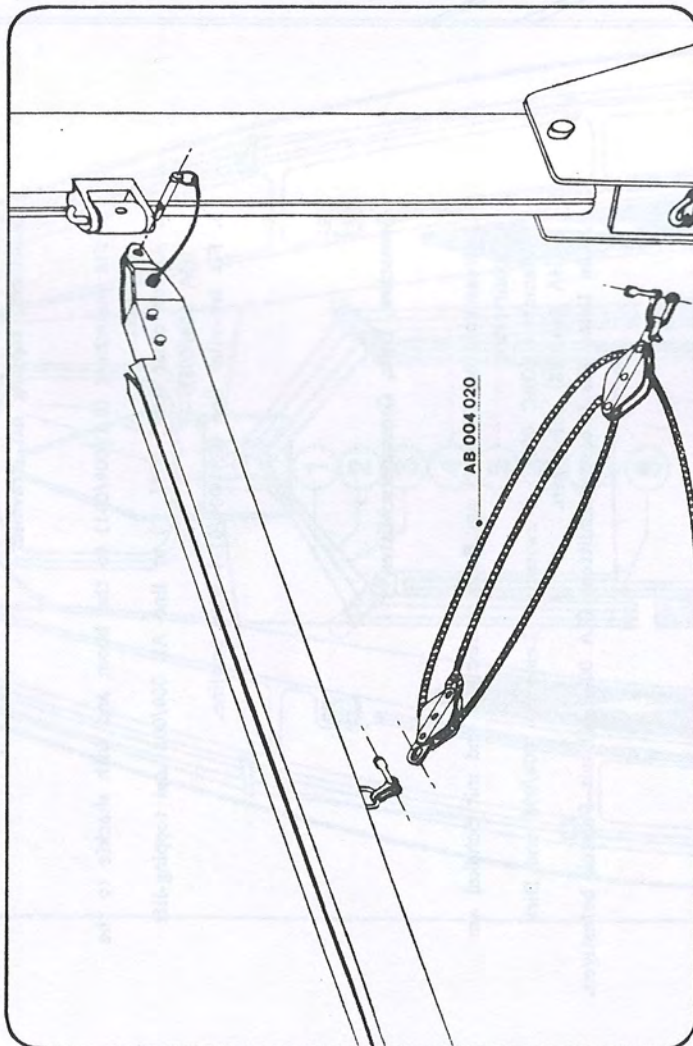
1. Fix boom to the mast with toggle pin.
2. Fix kicking-strap (AB 004/020) to boom and mastheel.

Baum

1. Baum am Mast montieren mit Klappbolzen.
2. Baumriether (AB 004/020) mit Schakel am Baum und Mastfuss montieren.

Bome

1. Monter la bome au mat avec axe de securite.
2. Monter hale-bas (AB 004/020) avec manilles.



Grootschoot, kraanlijn, overloopslede

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

Mainsheet, topping lift, traveller

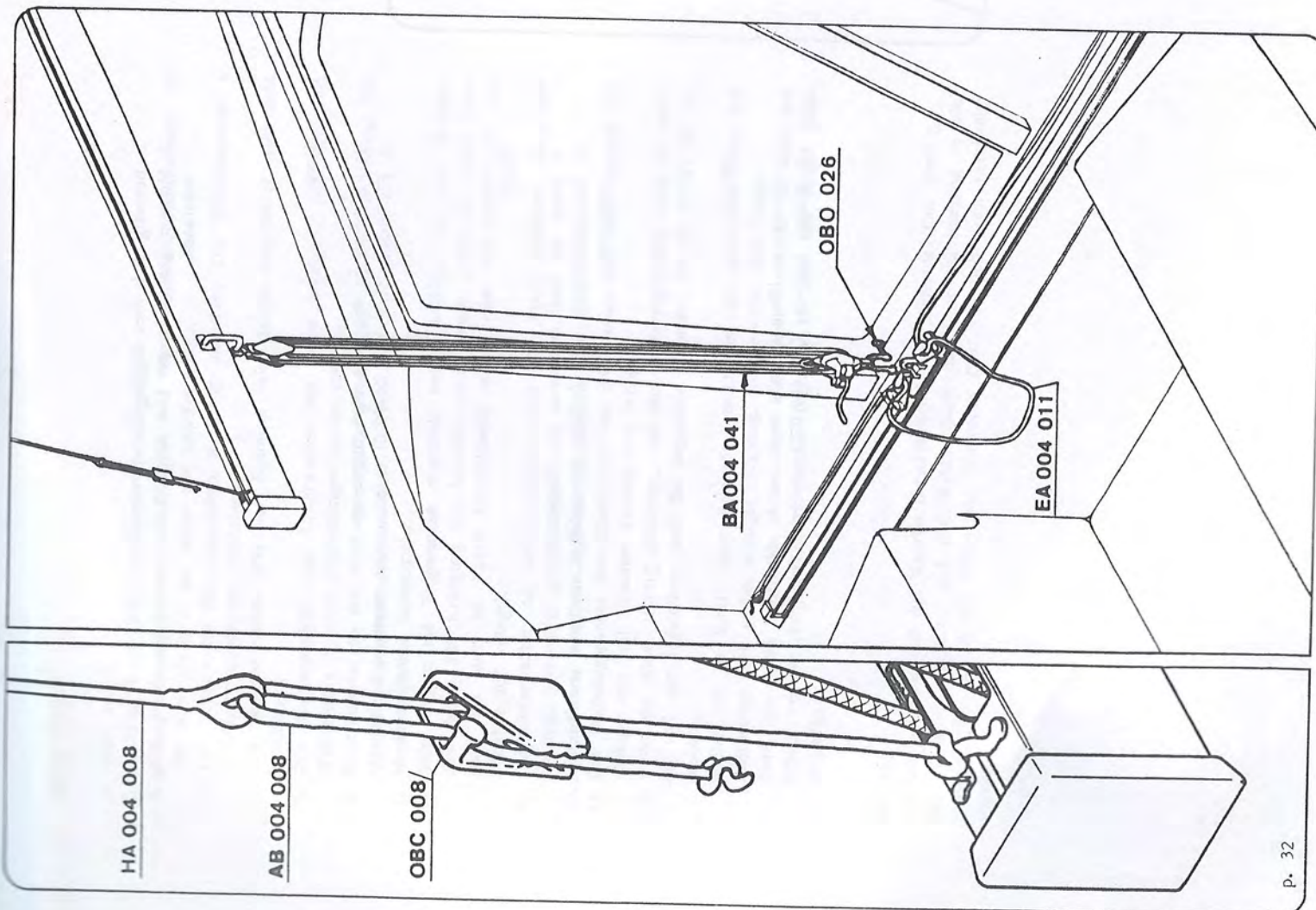
1. Fix mainsheet (BA 004/041) to the boom and with shackle to the traveller.
2. Attach cleat (OBC 008/) at line AB 004/008 and topping-lift (HA 004/008).
3. Fix traveller line (EA 004/011) with bowline.

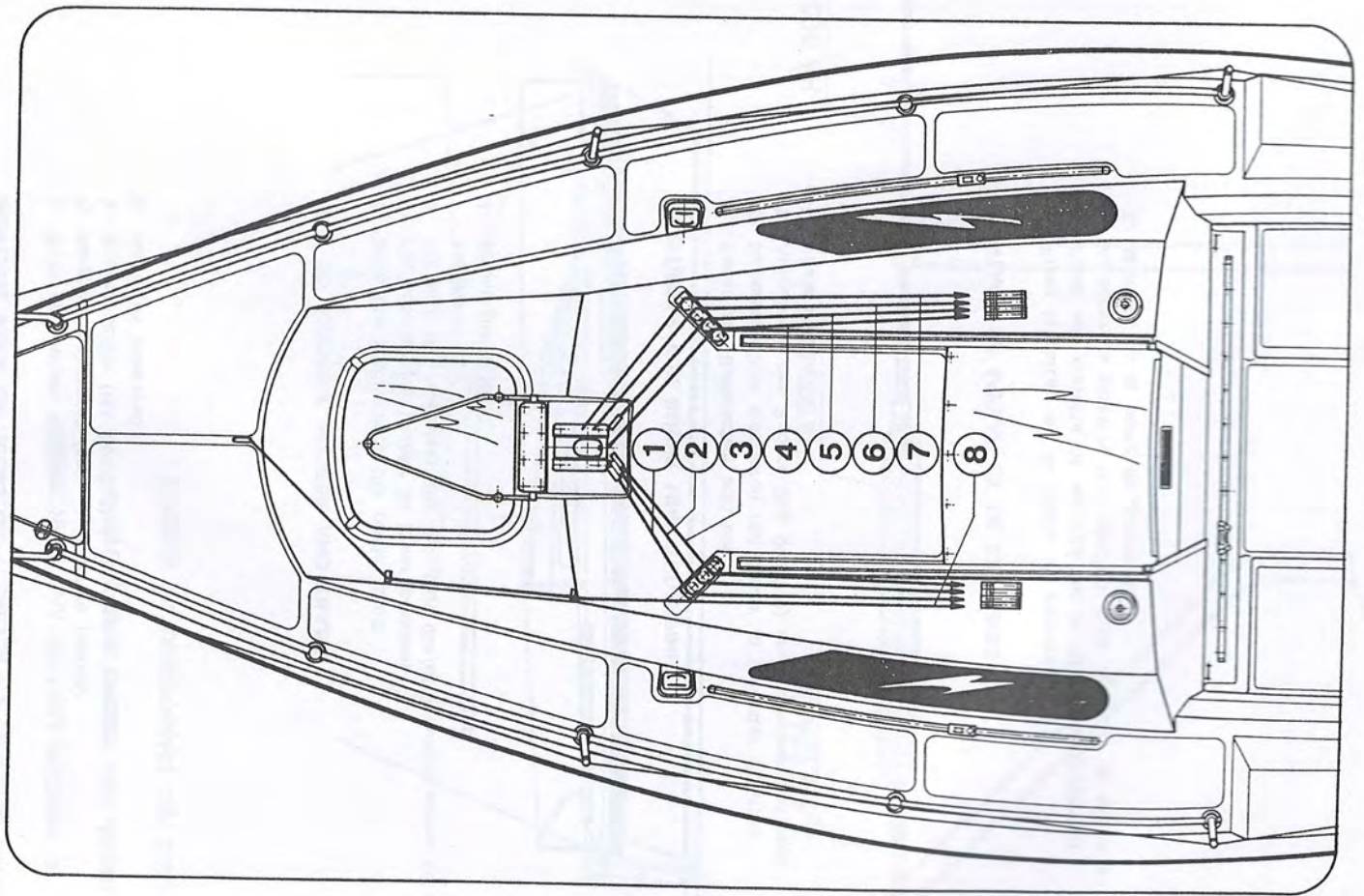
Grosschot, Dirk, Grosschotschlitten

1. Grosschot (BA 004/041) am Baum befestigen und mit Schäkkel am Schlitten.
2. Clamcleat (OBC 008/) zwischen Leine AB 004/008 und Dirk (HA 004/008) befestigen.
3. Die Leine des Grosschotschlittens (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. Reeflijn 2de rif
3. Reeflijn 1ste rif
4. Giekneerhouder
5. Grootzeilval
6. Spinnakerval (optie) HA 004/005
7. Spinnakerboom lift (optie) HA 004/009
8. Spinnakerboomneerhouder (optie) HA 004/010

RUNNING RIGGING

Lead all rigging to the cockpit as follows :

1. Jib halyard
2. Reefline 2nd reef
3. Reefline 1st reef
4. Kicking strap
5. Main halyard
6. Spinnaker halyard (option) HA 004/005
7. Spinnakerboomlift (option) HA 004/009
8. Spinnakerboom down haul (option) HA 004/010

LAUFENDES GUT

Um das laufende Gut zum Cockpit zu führen :

1. Fockfall
2. Reffleine 2. Reff
3. Reffleine 1. Reff
4. Baumniederholer
5. Gross-segelfall
6. Spinnakerfall (extra) HA 004/005
7. Spinnakerbaumlift (extra) HA 004/009
8. Spinnakerbaumniederholer (extra) HA 004/010

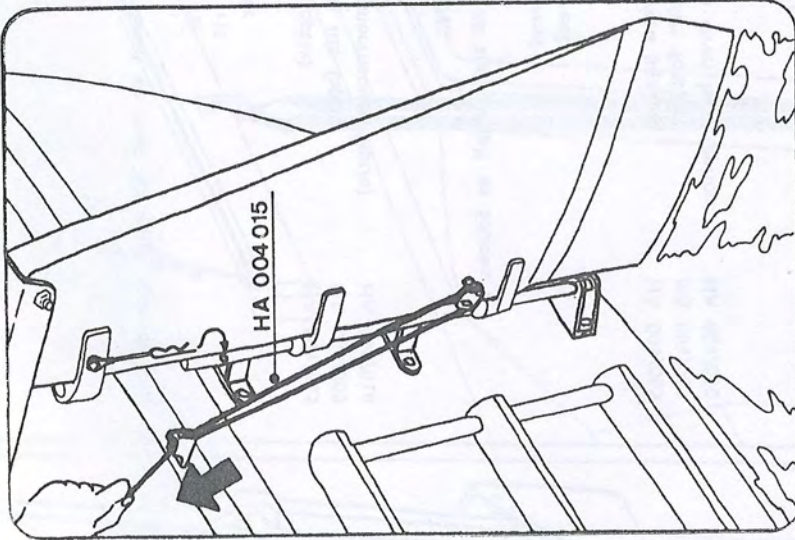
GREEMENT COURANT

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) HA 004/005
7. Balancine de tangon (option) HA 004/009
8. Hale-bas de spi (option) HA 004/010

MONTAGE ROER EN HELMSTOK

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



HOW TO ASSEMBLE RUDDER AND TILLER

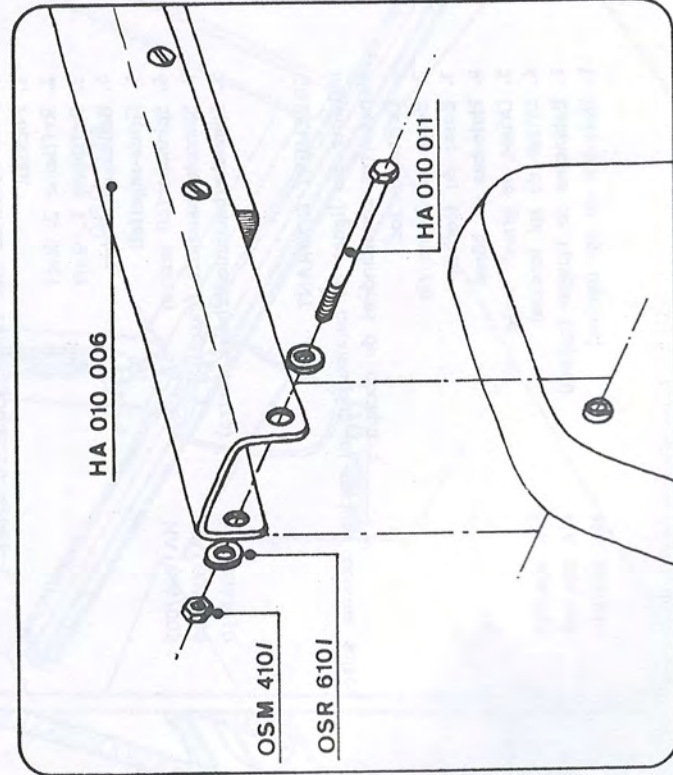
1. Slide the rudder onto the rudder shaft
2. Fix security pin (rudder in lower position)
3. Fix into the clamcleat the line (HA 004/015) (which serves to raise the rudder)
4. Mount the tiller

MONTIEREN VON RUDER UND RUDERPINNE

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

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

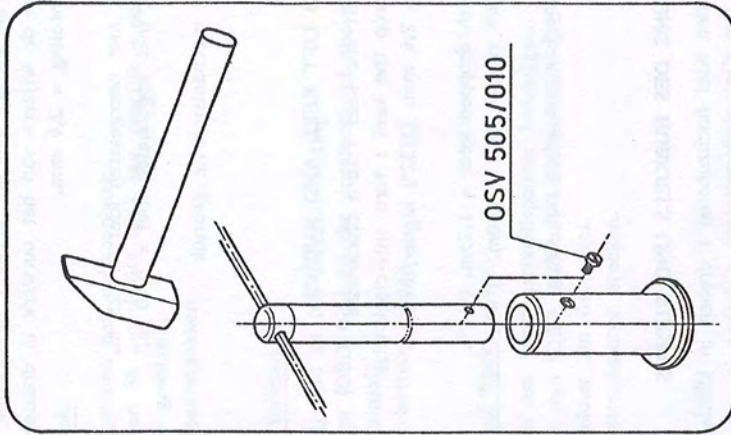
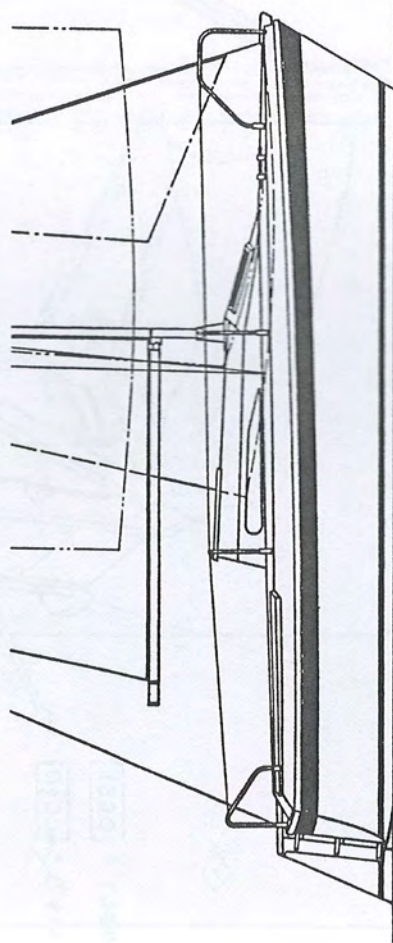


MONTAGE SCEPTERS EN RELING

HOW TO POSITION LIFELINE AND STANCHIONS

MONTIEREN DER RELING UND -STÜTZEN

MONTAGE DES CHANDELIERS ET FILIERES

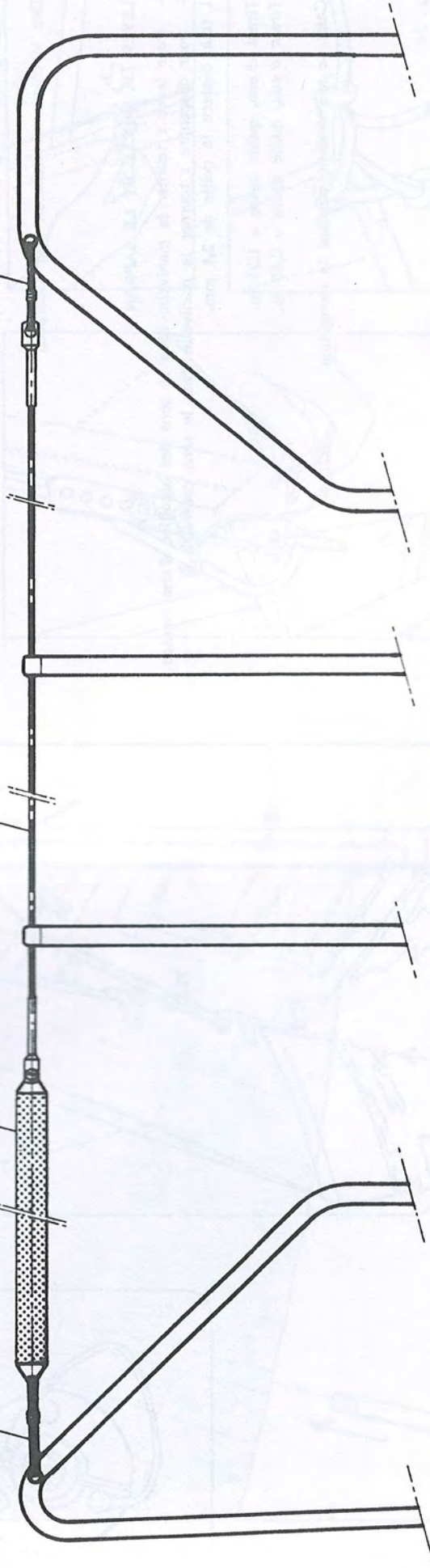


AB 004 009

HA 003 010

HA 003 011

AB 004 009



KIEL EN ROER OPHALEN

- Met de wijzers van het uurwerk meedraaien = kiel omhoog halen
- Tegen de wijzers van het uurwerk in draaien = kiel neerlaten
- 1 Omwenteling = 2,4 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 mechanisme when not using

BEDIENUNG DES HUBKIELS UND RUDERS

- Um den Kiel hochzuholen : drehen in Uhrzeigerrichtung.
- 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.

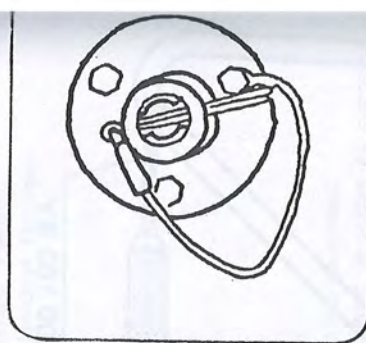
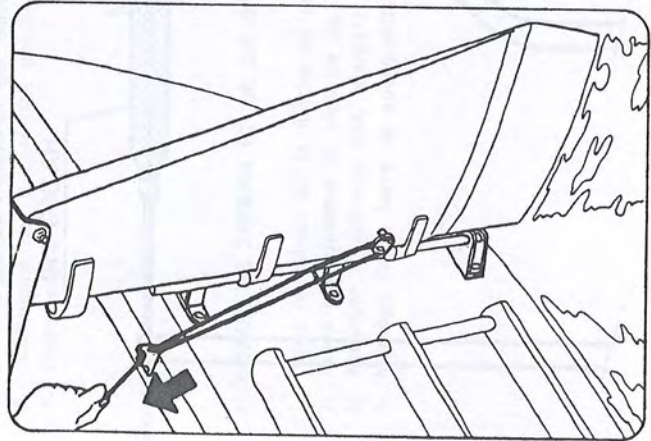
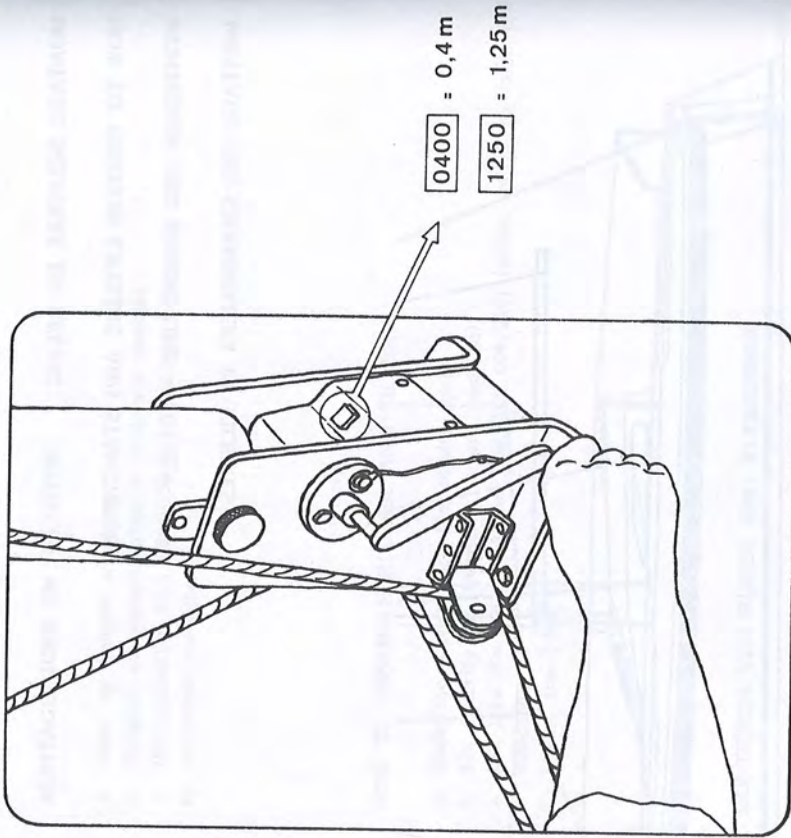
Den Mechanismus sicheren nach Gebrauch

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



HET ZEILEN

Aanslaan grootzeil en fok.

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

Attaching mainsail and foresail.

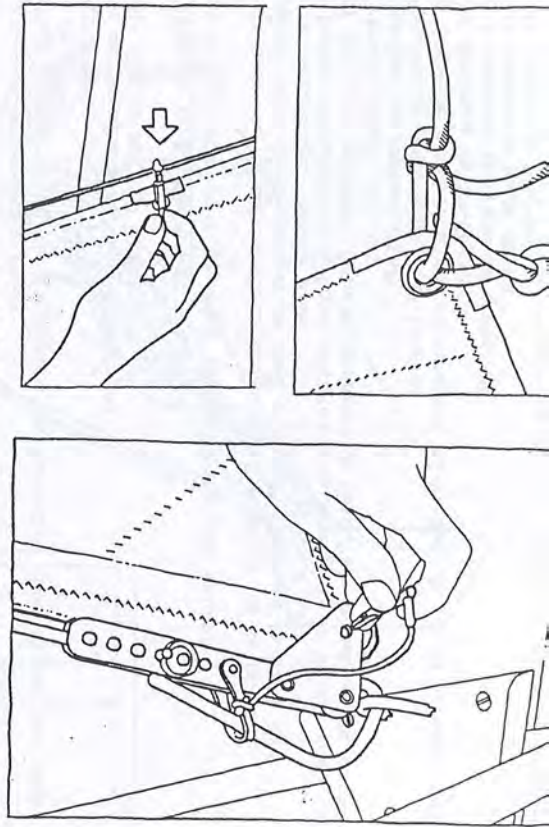
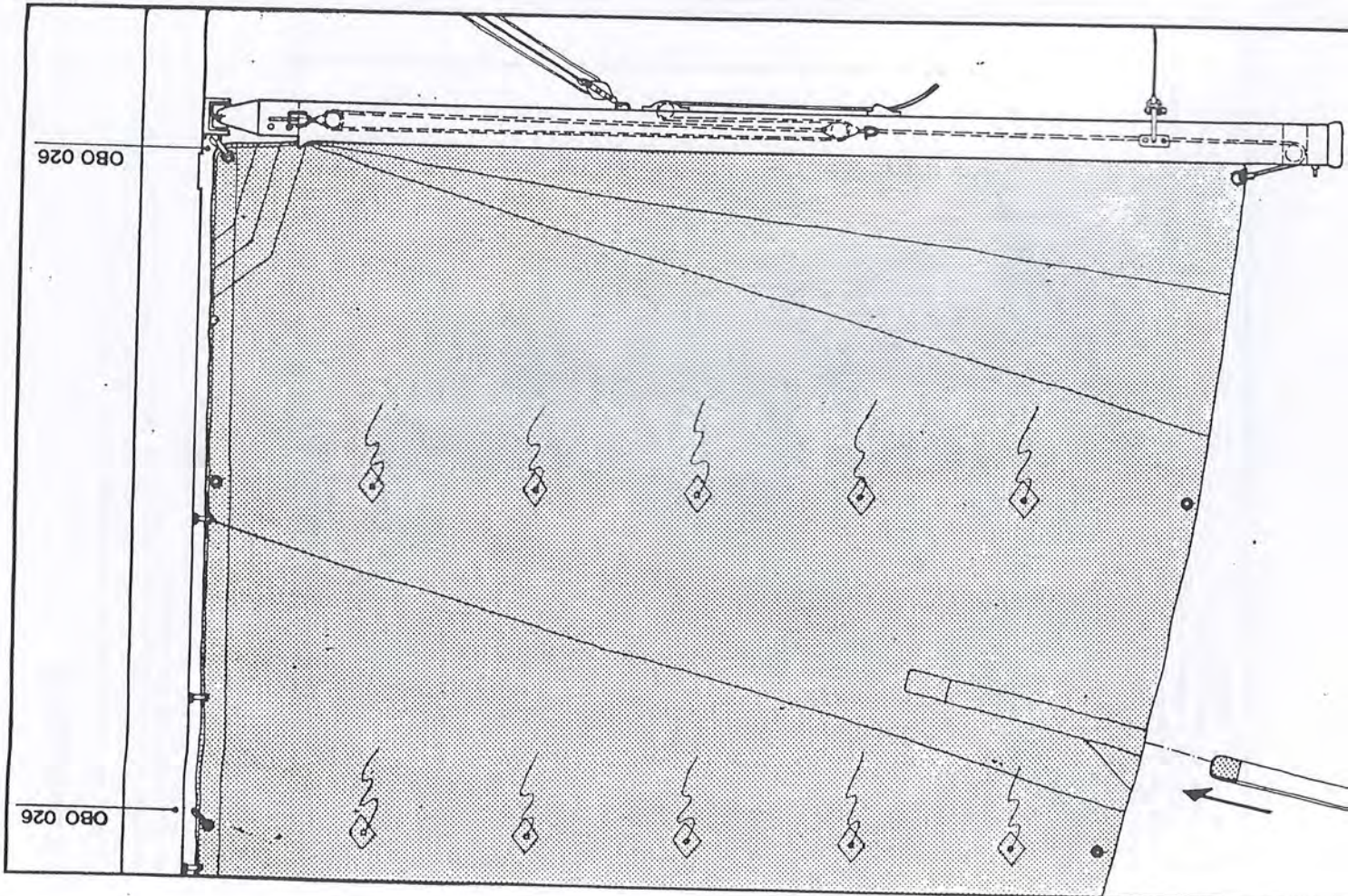
1. Fix foresail with togglepin to the forestay fitting.
2. Fix 2 shackles 34 mm (OBO 026) to the foreleech of the mainsail.
3. Attach outhaul at mainsail.
4. Put sail battens into battenpockets.

Befestigung Grossegel und Fock.

1. Fock mit Klappbolzen am Vorstagsnellspeer befestigen.
2. 2 Schlüsselschäkel 34 mm (OBO 026) am Mastliet vom Grossegel befestigen.
3. Montage Unterliekstrecker am Grossegel.
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 : Iste rif.

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

Montage :

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

Gebruik :

- Grootshoof en giekneerhouder vieren
- Grootzeilval zover vieren tot reefhoog ongeveer 10 cm boven de lummel is.
- Grootzeilval beleggen
- Reeflijn doorzetten en beleggen
- Giekneerhouder doorzetten en beleggen

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 tie 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. Reff : Montage und Gebrauch.

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

Montage :

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

Gebrauch :

- Grossegelschot und Bullentalje fieren
- Grossegelfall so weit fieren bis Reffkausche im Vorderliek etwa 10 cm über dem Lummel ist.
- Grossegelfall beleggen
- Reffleine durchsetzen (steifholen) und beleggen
- Bullentalje durchsetzen und beleggen

1er ris : montage et fonctionnement

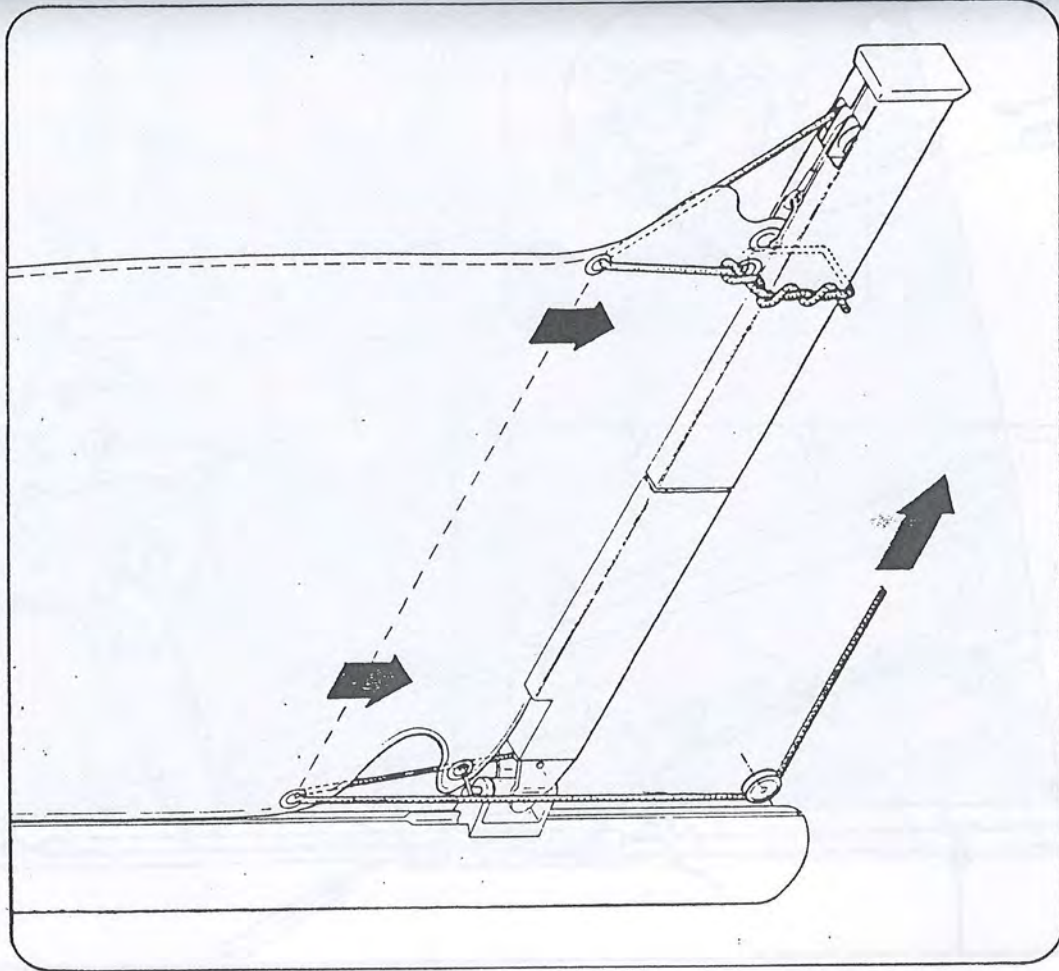
Le système ETAP vous permet de réagir immédiatement aux rafales.

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 polie-guide au pied du mât, vers le taquet coincer.

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 hâte-bas



Montage en gebruik : 2de rif.

Montage :

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

Gebruik :

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

How to use 2nd reef : Lixing 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 belay
- Tighten the reefline and belay
- Tighten and belay downhaul

2. Reff : 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 Lümmel und über die Umlenkrolle am Mastfuss in die Servo-Klemme auf dem Deck belegen
4. D-Schäkel OBO 026 am Reffauge Vorderliek montieren

Gebrauch :

- Grossegelschot und Bullentalje fieren
- Grossegelfall fieren und D-Schäkel (OBO 026) am Lümmel haken.
- Grossegelfall steifholen und beleggen
- Reffleine durchsetzen (steifholen) und beleggen
- Bullentalje durchsetzen und beleggen

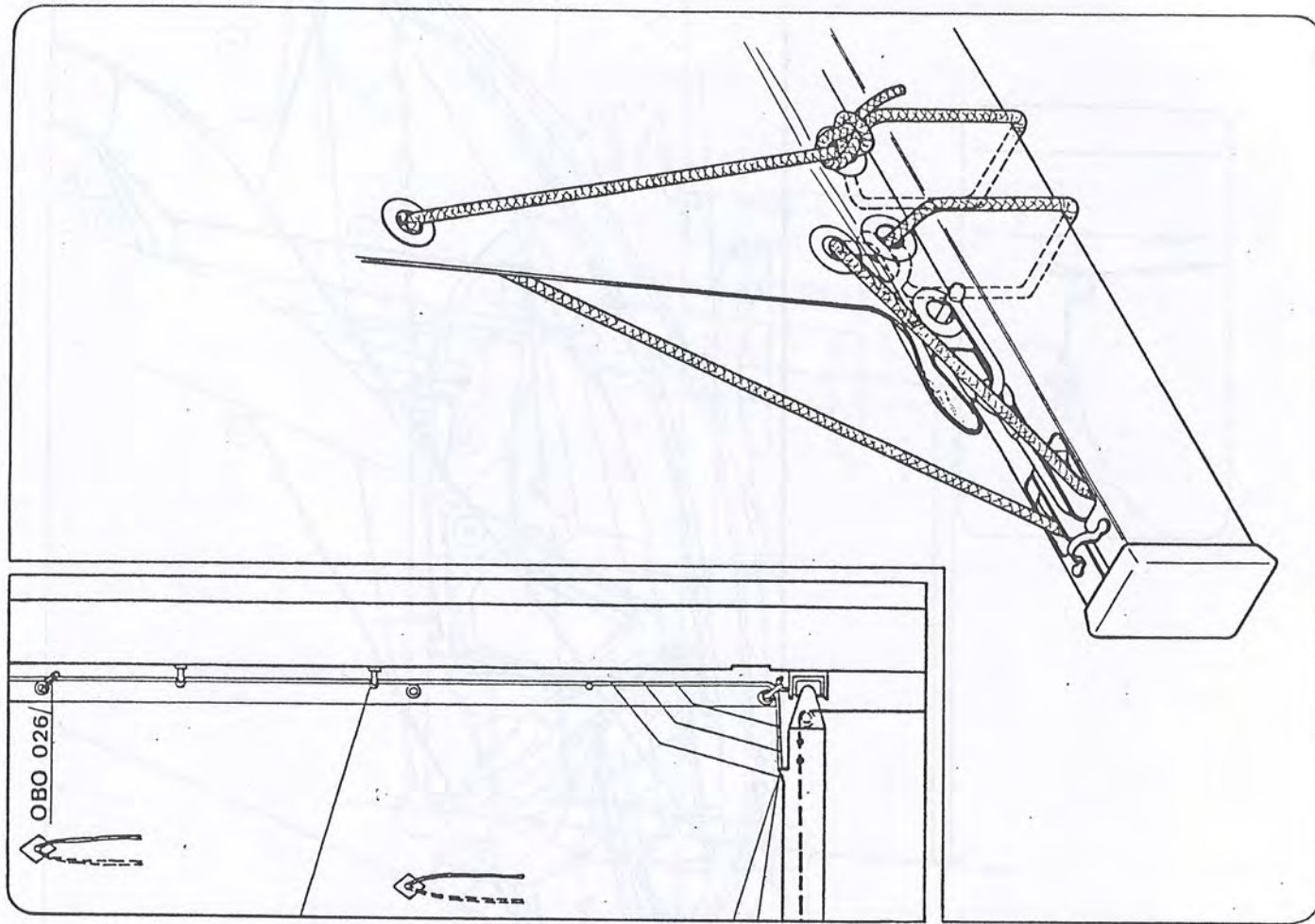
2ième ris : montage et fonctionnement

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 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 et la polie-guide au pied du mât, vers le taquet coinceur.
4. L'œillet de la chute est accroché directement aux vît-de-mulet

Comment utiliser le système ETAP :

- Filer l'écoute de grand-voile et le hale-bas
- Border la drisse de grand-voile et ensuite accrocher la manille (OBO 026) au vît-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. Spinnakerzeil
2. Spinnakerval
3. Loefschoot
4. Ljjschoot
5. Spinnakerboom
6. Spiboomophouder
7. Spiboomneerhouder

HOW TO SAIL THE SPINNAKER

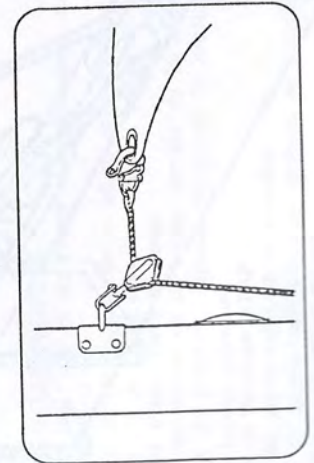
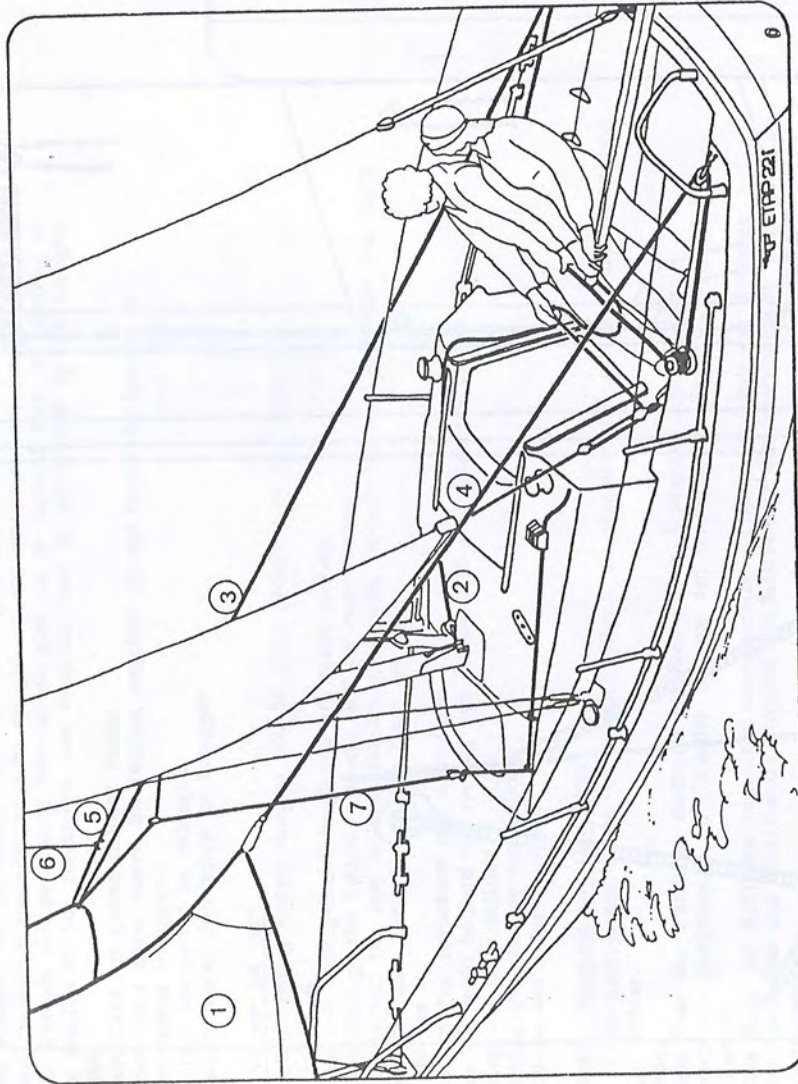
1. Spinnaker (EA 014 073)
2. Spinnakerhalyard (EA 004 003)
3. Spinnakersheet luff (AB 004 023)
4. Spinnakersheet lee (AB 004 023)
5. Spinnakerboom (EA 011 013)
6. Spinnakerboom uphaul (EA 004 009)
7. Spinnakerboom downhaul (AB 004 024)

SPINNAKER SEGELN

1. Spinnaker
2. Spinnakerfall
3. Spinnakerschot Luvseite
4. Spinnakerschot Leeseite
5. Spinnakerbaum
6. Spinnakerbaum-toppwant
7. Spinnakerbaum-niederholer

SOUS SPI

1. Voile de spi (EA 014 073)
2. Drisse de spi (EA 004 003)
3. Ecoute de spi côté du (AB 004 023)
4. Ecoute de spi côté sous (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.

Kenmerkend voor dit type kiel is dat tijdens het ophalen de afstand tussen kiel en roer niet verandert. Hierdoor blijft Uw schip licht bestuurbaar en makkelijk wendbaar.

Alhoewel de laag geplaatste ballast maximale stabiliteit blijft verzekeren 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.

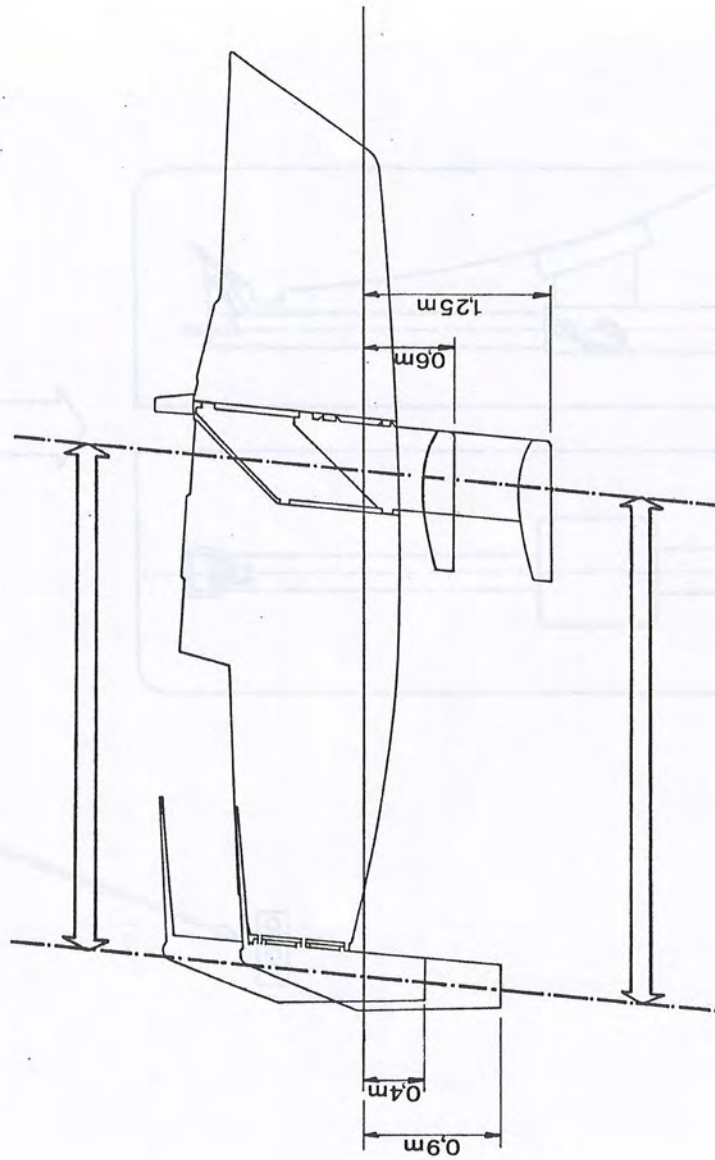
Ruder und Kiel können bis zu einem Tiefgang von 40 cm aufgeholt werden. Es ist jedoch anzuraten den Kiel nicht mehr als 60 cm hochzuholen um Motor und Ruder nicht zu beschädigen.

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 maniabilité.

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 relevés 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 eenmalig 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 Einstelleine durch die Stützen mit 2 Knoten borgen.
3. Die Stützen am Bügel mit Klappbolzen montieren.
4. Die Einstelleine anspannen. Nachschauen ob die Stützen senkrecht stehen und die Gummistützen gegen den Rumpf drücken.

Abhängig vom Boden :

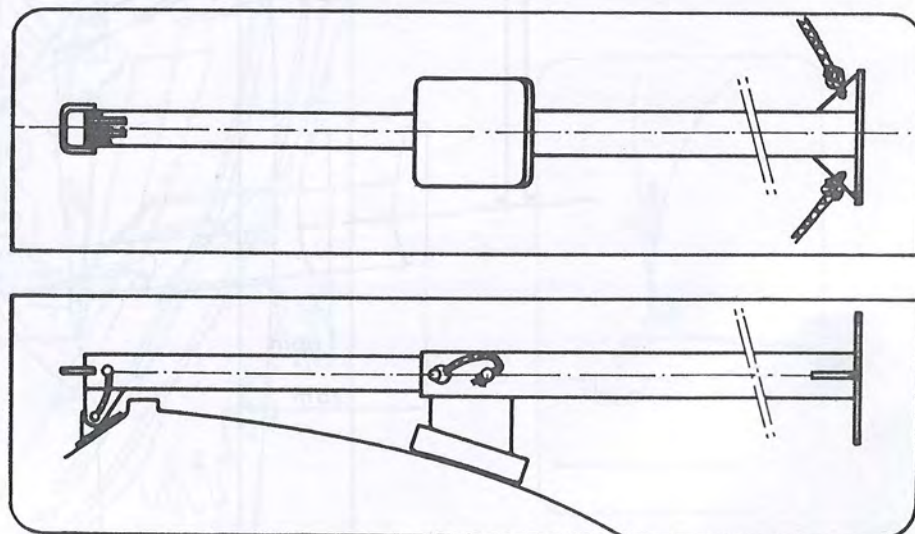
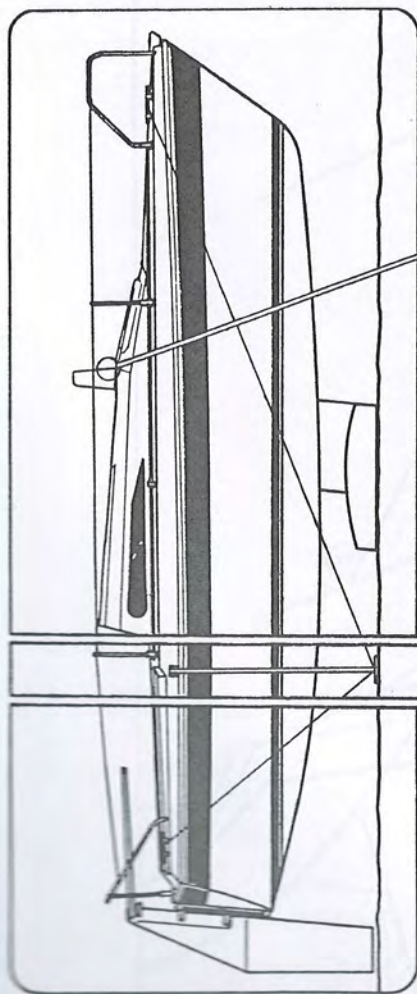
Im Fuss sind Löcher vorgesehen zur Befestigung von Holzplatten.

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.



MOTOR ETAP 22i

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 afsluiting van het bungat dient.
- de uitlaatgassen worden naar de spiegel afgeleid.

BUILT-IN OUTBOARD

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

- 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 22i

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

- ETAP ontwikkelte für diesen Motor eine Sondermontage, die gleichzeitig als hydro-dynamische Abdichtung der Schachtöffnung verwendet wird.
- die Auspuffgasse werden zum Heck abgeführt.

MOTEUR DE L'ETAP 22i : "OUTBOARD, IN-BUILT"

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

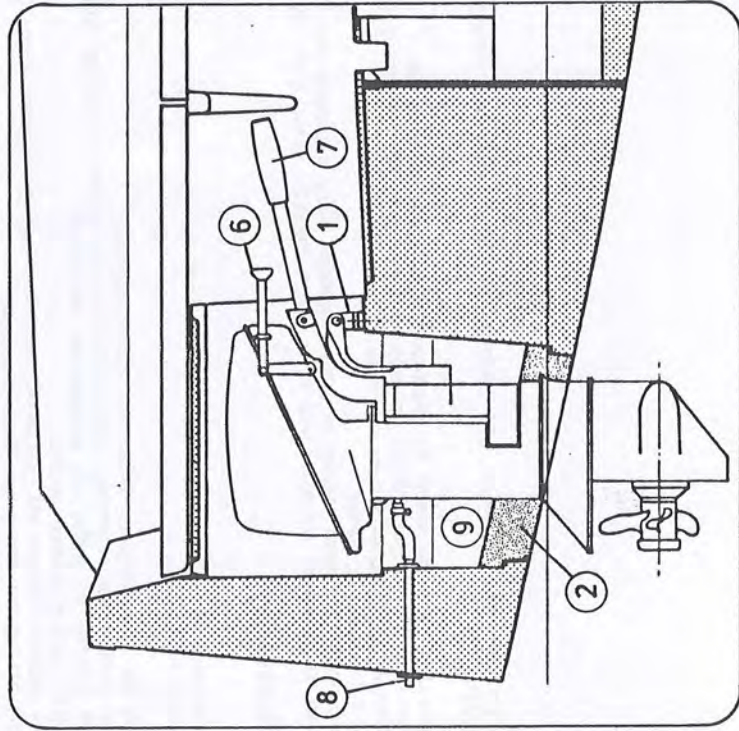
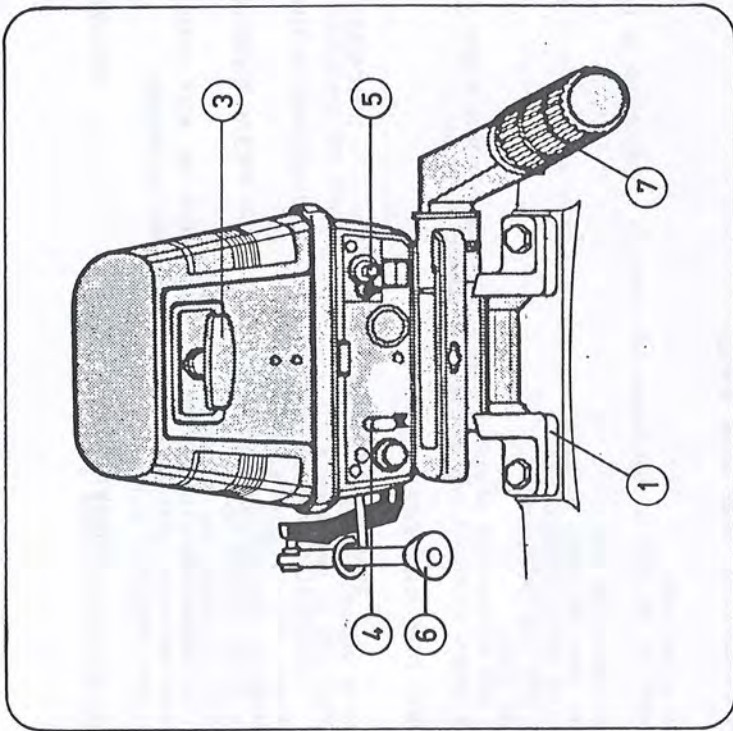
- ETAP a développé une suspension spécifique qui sert en même temps de fermeture hydrodynamique du puits.
- les gaz d'échappement sont détournés vers le tableau arrière.

Motor

1. Motorbevestigingsbeugels ETAP
 2. Gummi bunstop
 3. Handstart
 4. Choke
 5. Aansluiting benzinetoevoerslang
 6. Verlengstuk schakelhandle
 7. Gashandle
 8. Uitlaatsysteem
 9. Bungat
- Lees aandachtig het instructieboekje van de motor !

Motor

1. ETAP-Motorlagering
 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 !

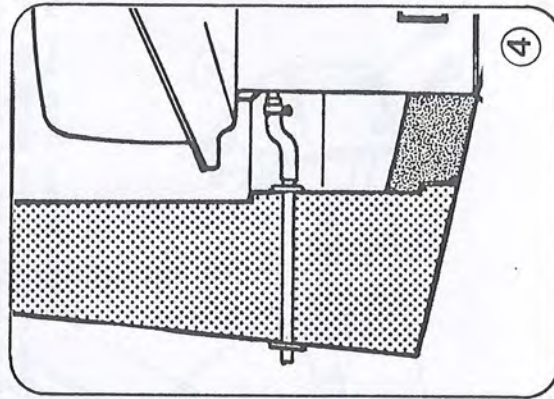
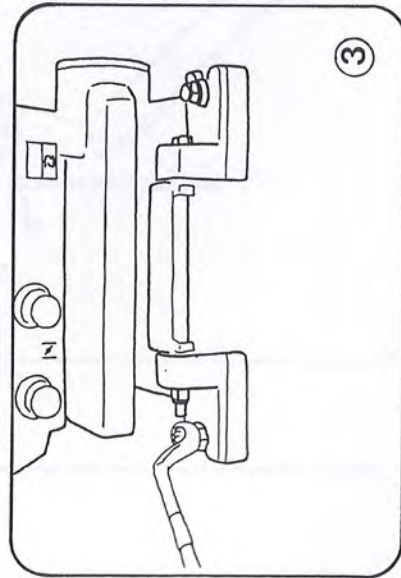
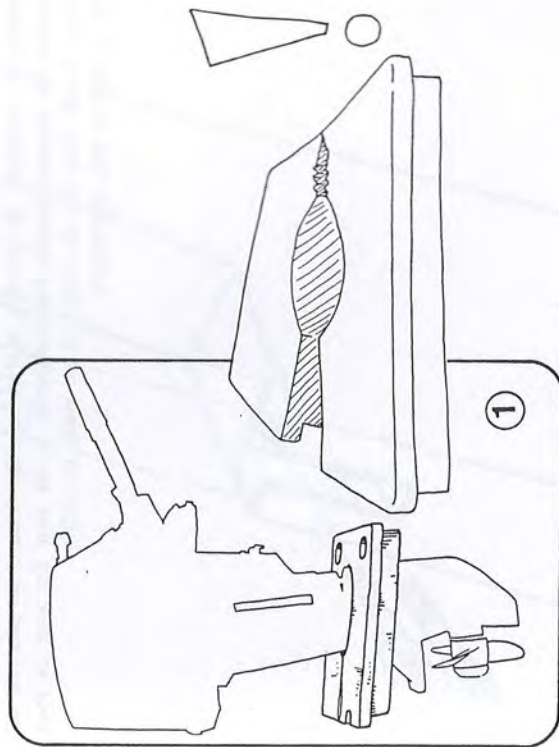


PLAATSING VAN DE MOTOR

1. Breng de gummiflap rond de motor aan
Voorzichtig : - trekt U de flap te ver open, bestaat het gevaar dat de gummi zou doorscheuren.
(Het is - bijzondere reparaties uitgezonderd - niet nodig de flap te verwijderen tijdens de winterberging.)
2. Smeer de zijkanalen van de gummi met vaseline in
3. Monteer de steunbeugels
4. Sluit de uitlaatslang aan
5. Hoewel de Yamahaophangbeugel van de motor niet wordt gebruikt, is het geadviseerd 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 Gummi-Abdichtung um den Motor anbringen.
Beachte : bei der Befestigung der Gummi-Abdichtung Vorsicht walten lassen, damit keine Risse entstehen.
Während der Winterlagerung muss die Gummi-Abdichtung nicht abgenommen werden - es sei denn bei einer Reparatur.
2. Die Querseiten der Gummi-Abdichtung mit Vaseline einfetten.
3. Die Stützen montieren.
4. Den Auspuffschlauch anschliessen.
5. Obwohl die Yamaha-Aufhängung des Motors nicht verwendet wird, ist es empfehlenswert diese zu verwahren in Bezug auf eine eventuelle Reparatur bei dem Vertreter.
Nur auf der Motor-Aufhängung ist die Nummer des Motors angebracht.

PLACEMENT DU MOTEUR

1. Attachez le bouchon en caoutchouc au moteur
Attention : Pour éviter des fissures, ne tirez pas trop fort au bouchon.
Pendant l'hivernage il n'est pas nécessaire d'enlever le bouchon.
2. Graissez les côtés du caoutchouc avec de la vaseline.
3. Montez les 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 OPHALBARE KIEL

Smearing van spindel en kielgeleidingen met grafiëtvet, vijfjaarlijks.

Demontage :

1. Boot met de kraan optillen
2. Kiel helemaal intrekken en de boot op kiel laten rusten
3. Kielkastbekleding en achterste geleidingsblok wegnemen
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 spindel uit de kielkast
8. Boot met traag lopende kraan ophichten

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.

WARTUNG : DER AUFHOLBARE KIEL

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

Demontage :

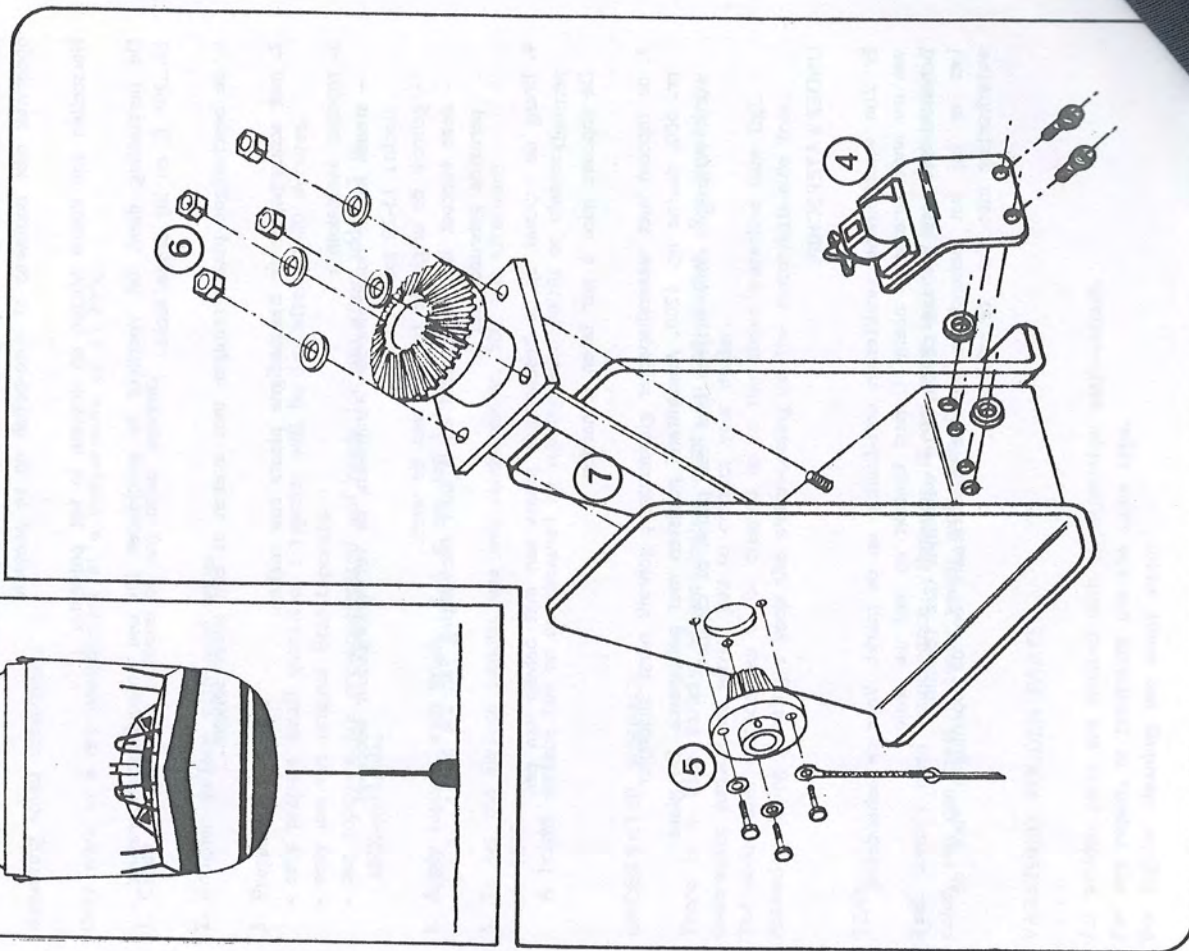
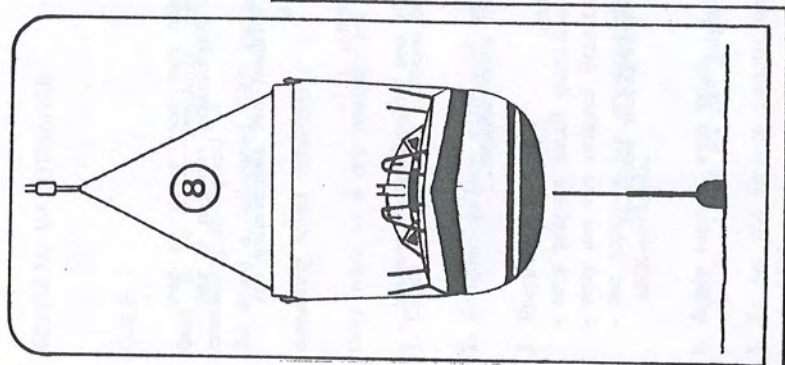
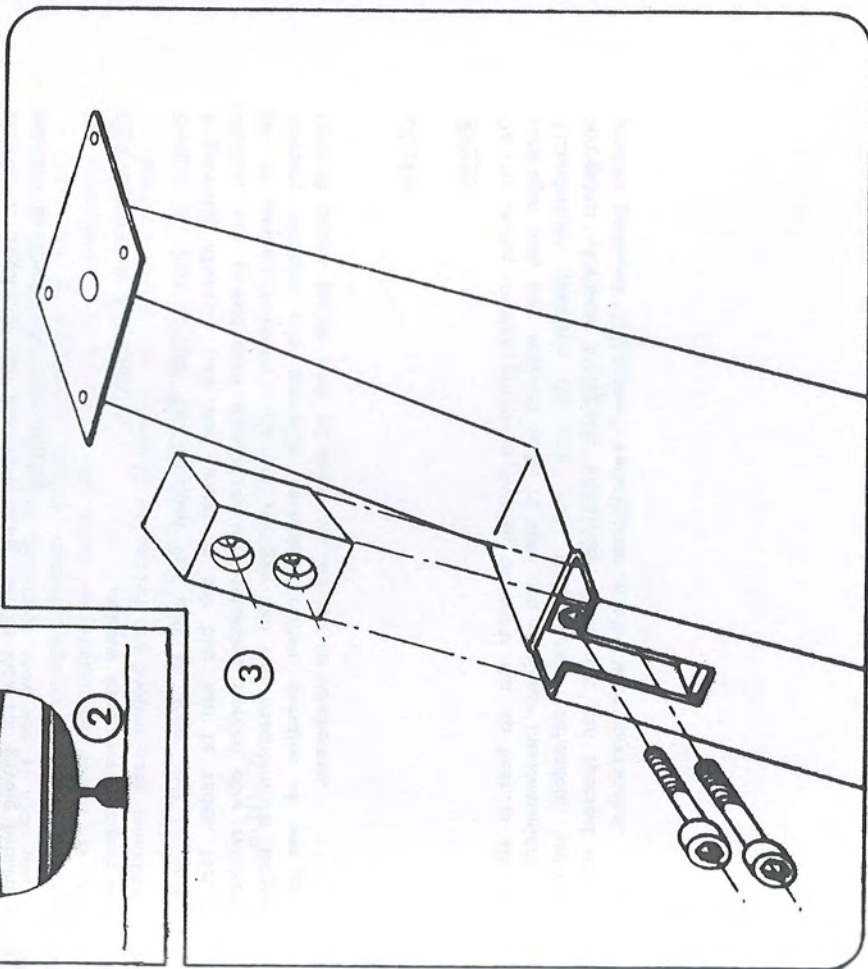
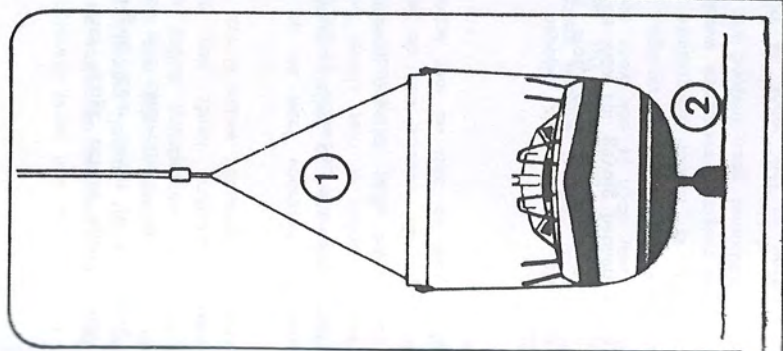
1. Das Boot mit einem Kran aufheben
2. Den Kiel ganz hochholen und das Boot auf dem Kiel stützen lassen.
3. Die Kielkastenbekleidung und den hinteren Führungsblock wegnehmen.
4. Abdeckkappe und Zähler wegnemen
5. Lager und Zahnrad an der Seite des Mastfusses entfernen
6. Muttern der Spindelaufhängplatte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

ENTRETIEN : LA QUILLE RELEVABLE

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

Démontage :

1. Lever le bateau avec une grue.
2. Remonter la quille complètement et poser le bateau sur la quille
3. Démontez le revêtement du puits de quille et dévisser le bloc glissant (patin)
4. Démontez le petit couvercle avec l'indicateur de tirant d'eau
5. Démontez le coussinet et la roue dentée du côté tribord du pied de mât.
6. Démontez 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 dof worden van polyester te voorkomen, verdient het aanbeveling het oppervlak met bootwas of auto-polish op te poetsen.

Herstellen van kleine blazen en krassen in het polyester :

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

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

ONDERWATERSCHIP:

Er zijn verscheidene kwaliteiten anti-fouling op de markt. Voor de behandeling van uw onderwaterschip neemt U best contact op met uw dealer.
Behandel de romp tot aan de bovenste waterlijn. (zie tekening)
Let er bij het behandelen van de motorstaart op de openingen voor de waterkoeling niet dicht te schilderen.

TEAKHOUT:

Teakhout behoeft 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 latten zijn op de werf voorzien van een satijn-verniss 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. Opgehoopt vuil kan verkleuring van de inox tot gevolg hebben en in extreme gevallen zelfs roestvorming.

GEANODISEERD ALUMINIUM:

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

ZEILEN:

Wassen

Dacron zeilen moeten gewassen worden in water dat zo heet is als de hand verdragen kan, met zeep en soda, of met een vloeibaar merkwasmiddel. Afzonderlijke plaatsen die erg vuil zijn, kunnen behandeld worden met onopgelost vloeibaar biologisch wasmiddel ofwel met een speciaal vervaardigd product genaamd 'Saicleaner' verkrijgbaar in elke watersportwinkel.

Men laat het zeil dan eerst inweken voor het gewassen wordt.

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

Zout

Zout afkomstig van zeewater is slecht voor uw zeilen.

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

Opbergen

Zeilen moeten zodanig worden gevouwen of opgerold, dat een minimum aan scherpe vouwen ontstaat. Dit eerste slaat uiteraard voornamelijk op wedstrijdzeilen, doch is ook voor toerzeilen wenselijk. Zeilen, die van dacron polyester vezels zijn vervaardigd, moeten worden opgeborgen in een goed geventileerde en schone bergruimte en vocht dat schimmel kan veroorzaken, moet zoveel mogelijk vermeden worden.

Alhoewel schimmel geen invloed kan hebben op de sterkte van dacron weefsels kan het wel vlekken veroorzaken, die moeilijk te verwijderen zijn.

Teekeningen : 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 GRP surface use boat- or carwax.

Repairing small scratches :

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

1. Clean scratch with acetone or any other solvent.
2. Roughen surface with sand paper.
3. Preparing topcoat :
 - only prepare small quantities : topcoat will harden after 15-20 minutes.
 - only use the original Etrap-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 perchloorethyne. Always use a soft sponge or towel to avoid scratches.

SAILS

Washing

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

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

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

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

Salt

Sea salt can make your sails stiff and heavy.

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

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

Stowing

Sails should be folded or rolled with a minimum of sharp folds. Moulds do not harm the sails, but are very difficult to remove.

For drawings : see page 51

WARTUNG MATERIALEN

POLYESTER:

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

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

Reparatur von kleinen Blasen und Kratzern im Polyester :

1. Die Reparatur vorzugsweise bei einer Temperatur von 15° bis 20° C bei trockener Luft durchführen.
2. Die Schadenstelle mit Aceton oder einem anderen Solvent reinigen.
3. Mit Schmirgelpapier die beschädigte Stelle aufrauen.
4. Topcoat folgendermassen bereiten :
 - in kleinen Mengen, da die Verarbeitungsdauer nur 15-20 Minuten beträgt.
 - immer den originellen Topcoat der Werft verwenden.
 - dieser Topcoat ist vorbeschleunigt und durch Hinzufügung von 2% Methylperoxide 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.

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:

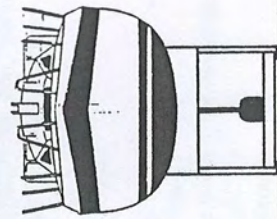
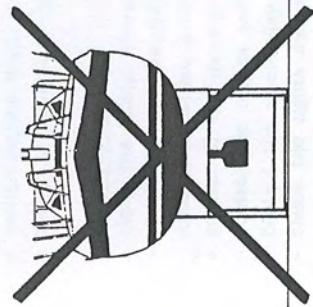
- de afvoerkraan sluiten
- de afvoerslang ontkoppelen en leeg laten lopen

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

BATTERY

- 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.

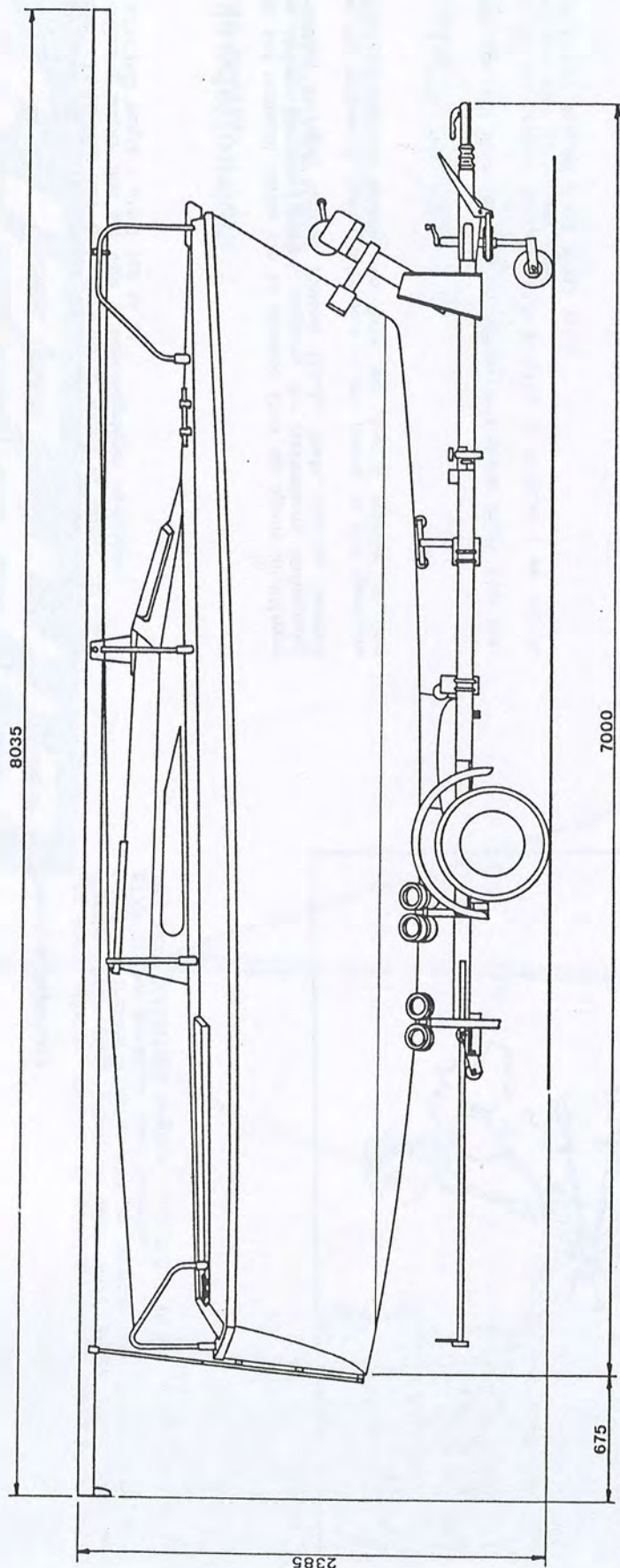
RIGGING

- Loosen tension of all shrouds.

CRADLE

weight of the boat has to be carried by the keel

- VII AFMETINGEN ETAP 22i OP TRAILER
- VII DIMENSIONS OF ETAP 22i ON TRAILER
- VII ABMESSUNGEN ETAP 22i AUF ANHÄNGER
- VII DIMENSIONS ETAP 22i SUR REMORQUE



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 oplooprem smeren
- remmen controleren en eventueel bijstellen
- wielspeling controleren en eventueel bijstellen
- verlichtingsinstallatie nakijken en contacten 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.

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
- Radspielung kontrollieren und ev. nachstellen
- Beleuchtungsinstallation kontrollieren und Kontakte mit Kontaktspray bespritzen
- Federung und Räder entlasten durch Chassis auf Holzbalken zu stützen

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

III. SERVICE EN ONDERDELEN

U kunt service, onderdelen en technisch advies bekomen bij onze agenten in België, Nederland, W. Duitsland, Frankrijk, Groot-Brittannië, 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.
Tel. ETAP YACHTING België : +32 3 312 44 61

III. 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 answer 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
Tel. ETAP YACHTING Belgium : +32 3 312 44 61

II. KUNDENDIENST UND ERSATZTEILE

Unsere Vertretungen in Belgien, Holland, Deutschland, Frankreich, 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.
Tel. 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

