

SUPERPROVA

ETAP 28i



Livio Fioroni



Il cantiere belga Etap è diventato famoso nel mondo per l'inaffondabilità delle sue imbarcazioni. Ma la nuova versione dell'otto metri e mezzo progettato dal duo Harlè-Mortain si è dimostrata anche ricca di soluzioni che ne esaltano il comfort e la semplicità di manovra

di Leonardo Zuccaro

Pregi

- Alta riserva di galleggiamento che garantisce l'assoluta inaffondabilità
- Coperta molto abitabile
- Facilità di manovra e di conduzione anche con equipaggio ridotto

Difetti

- Poca potenza con vento leggero
- Scarsa autonomia di acqua
- Dotazioni di serie piuttosto incomplete

ETAP 28i

Presente sul mercato da oltre trent'anni, il cantiere belga Etap rappresenta una delle realtà più importanti della vela europea. La gamma, attualmente composta da sei modelli di lunghezza compresa tra i sette e gli undici metri, è finalizzata alla crociera pura. Il principale punto di forza di queste imbarcazioni è la sicurezza garantita da una costruzione molto robusta e dall'inaffondabilità ottenuta interponendo una schiuma poliuretanicica a cellula chiusa tra lo scafo e il controstampo integrale. In questo modo l'acqua che malauguratamente dovesse entrare a seguito di una falla si ferma a un livello prestabilito, così da garantire non solo la permanenza a bordo ma anche quel minimo di manovrabilità necessaria a raggiungere la costa. In Francia e in Belgio, infatti, gli Etap non necessitano di zattera autogonfiabile.

ESTETICA E PROGETTO

Il progetto dell'Etap 28i porta la firma del francese Philippe Harlè, il "mago" delle piccole taglie recentemente scomparso. È una barca disegnata con il chiaro intendimento di privilegiare la funzionalità rispetto all'estetica pura. Su una lunghezza fuori tutto di poco superiore a otto metri e mezzo, spicca il baglio massimo di m 3,13, uno dei più larghi della categoria, che si mantiene accentuato anche sulla linea di galleggiamento, fornendo così un'alta stabilità di forma. Il ridotto sbandamento che ne consegue è sinonimo di comfort in navigazione e di resistenza alla tela, ovvero meno riduzioni sulle vele.

Di contro la superficie bagnata penalizza un po' il passo con vento leggero. Con venti più sostenuti, invece, l'Etap 28i può sfruttare una lunghezza al galleggiamento tale da consentirgli una velocità critica di 6,65 nodi. La pala del timone molto arretrata fornisce maneggevolezza e sensibilità, mentre il bulbo trapezoidale produce un alto coefficiente di portanza, pur mantenendo il pescaggio entro il metro e sessanta. Prevista anche una versione ad alette che riduce l'immersione a soli m 1,15. I bordi liberi sono piuttosto alti e al vantaggio di navigazioni più asciutte si contrappone un'estetica un po' massiccia, ingentilita dalle bande laterali colorate.

COPERTA E ATTREZZATURA

La coperta colpisce per pulizia e abitabilità degli spazi. È caratterizzata da una tuga corta che crea a pruvia dell'albero un'ampia superficie piana, rivestita di antisdrucciolo gommoso efficace anche a ponte bagnato. La falchetta in tubo di alluminio, materiale con cui sono realizzati anche i candelieri e i pulpiti, facilita lo scorrimento dell'acqua fuoribordo e garantisce un saldo appoggio a barca sbandata. Il pozzetto, comodo per sei persone, è protetto da alti schienali di forma ergonomica che ospitano due bitte incassate a filo, necessarie a supplire la mancanza di winch self-tailing forniti come optional. Il trasto randa a pruvia delle panche è a portata di mano del timoniere e non intralcia il passaggio in pozzetto. Tutte le drizze sono rinviate a fine tuga, servite da cinque stopper e un winch a due velocità su ciascun lato. Esemplare il volume dei gavoni, circa un metro cubo, mentre quello per l'ancora è predisposto per l'installazione interna del salpancore elettrico.



L'Etap 28i è la versione rinnovata di uno dei modelli di maggior successo del cantiere belga. È una barca finalizzata alla crociera pura, i cui principali punti di forza sono la sicurezza data dall'inaffondabilità e l'alta stabilità di forma, frutto della notevole larghezza al baglio massimo.



La cuccetta di prua misura cm 130x193, ma abbattendo lo schienale della dinette si guadagnano 20 cm di lunghezza, essenziali per ospiti di alta statura. In alto, il boccaporto tondo.



Il piano del carteggio, in laminato, misura cm 56x80 ed è studiato per fungere come tavolo da pozzetto.



Al 18 cv Volvo Penta con trasmissione S Drive, si accede frontalmente e sul retro. Discutibile la posizione dell'unica batteria fornita di serie.



Gli inserti in gomma antisdrucciolo sono di eccellente tenuta anche sul bagnato. Da notare l'ampia finestratura della tuga, in parte apribile.



L'Etap 28i ha una stazza lorda inferiore alle tre tonnellate, quindi non necessita di immatricolazione e patente. La tuga, molto compatta, offre ampi spazi prendisole a prua e un pozzetto che può accogliere comodamente sei persone. Molto utile lo spoiler con scaletta fissa.



Solo una tendina separa il quadrato dalla cuccetta di prua: una soluzione tipicamente francese che privilegia l'ariosità alla privacy. Il tavolo abbattibile misura cm 80x104.



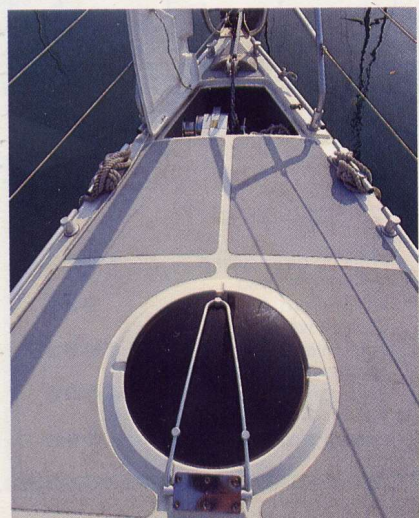
Il blocco cucina sviluppato a L dispone di un grande lavello inox e una ghiacciaia da 45 lt. Il forno è optional.



La toilette è molto spaziosa, l'altezza supera i 180 cm. Visibile il vano aperto per appendere le cerate.



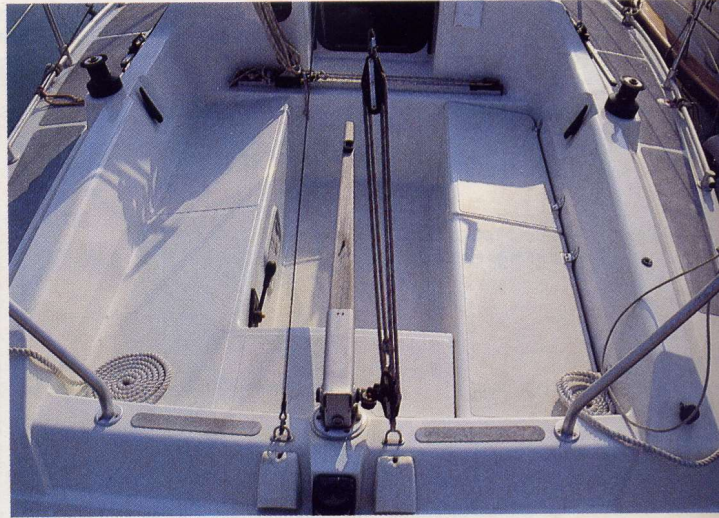
L'unica cabina separata, posta a poppa sulla sinistra, è degna di un dieci metri: dispone di un ampio piano di calpestio, un armadio a due ante e una cuccetta di cm 147x195. È ventilata da due oblò apribili.



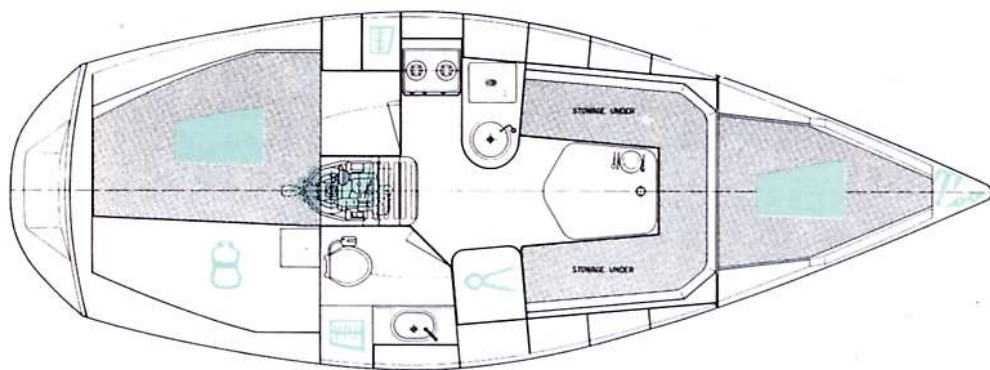
Singolare la forma circolare del boccaporto di prua, prodotto dalla Etap. Il salpaancore (opt) è interno al gavone.



L'armo è a 7/8 con crocette molto angolate, insartiato con una sola coppia di alte e una di basse.



Pulitissimo il disegno del pozzetto, che misura cm 150x195. Gli schienali sono ergonomici, sotto la panca di dritta si aprono due gavoni per un totale di un metro cubo di volume. Optional il rivestimento in teak.



CUCCETTE

MOTORE

CATENA

STIVAGGIO
VELE

CARTEGGIO

STIVAGGIO
ANCORA

ARMADI

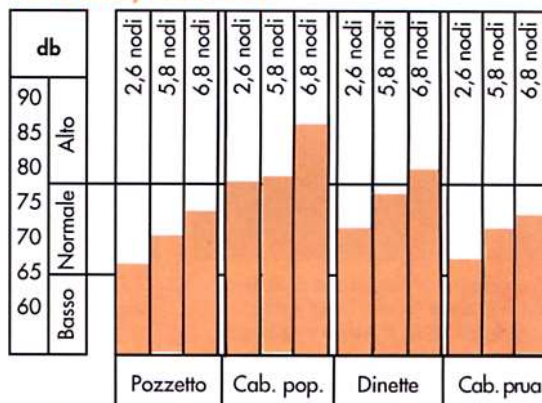
Pagella

- ESTETICA E PROGETTO** ●●●● Progetto finalizzato alla crociera, che privilegia la sicurezza e la funzionalità all'estetica pura. Elevata la stabilità di forma, per dare comfort in navigazione.
- COPERTA E ATTREZZATURA** ●●●●● Singolare, su una barca di queste dimensioni, lo spazio libero per stendersi. Il pozzetto è molto comodo, gli schienali di forma ergonomica. Le manovre sono tutte di facile intervento.
- ALBERO E VELE** ●●●●● Il piano velico è a 7/8 con una randa steccata di dimensioni simili al genoa max. Essenziale l'insartiamento, di serie il vang rigido, il copriranda con lazy jack e il circuito chiuso terzaroli.
- INTERNI** ●●●● Interni un po' spartani ma molto ariosi. Ampia la cabina di poppa e il bagno, la dinette è tra le più grandi della categoria. Buone le altezze in cabina ed eccellente la luce.
- COSTRUZIONE E FINITURE** ●●● Il punto di forza è l'inaffondabilità prodotta dalla schiuma tra il controstampo, che riveste tutte le superfici interne e la scocca dello scafo. Finiture un po' "plasticose".
- A MOTORE** ●●●●● Potenza del motore ben dimensionata, vano accessibile sul fronte e retro. L'insonorizzazione è migliorabile.
- A VELA** ●●● Preferisce il vento medio, ma si muove discretamente anche con poca aria, merito del piano velico allungato.
- DOTAZIONI E IMPIANTI** ●●● L'impiantistica è ben curata, ma la capacità dei serbatoi acqua è piuttosto scarsa. Poche le dotazioni di serie.

Vel. a motore/giri min.

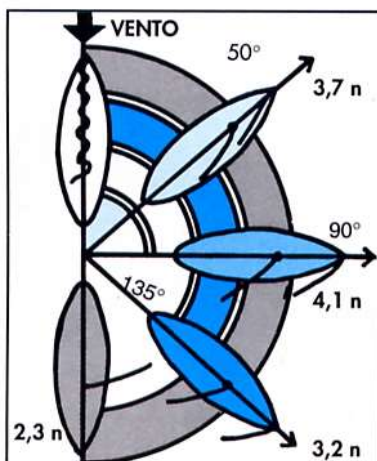
Giri al minuto	Nodi
1500	2,6
2300CROCIERA	5,8
3000MAX	6,8

Rumorosità motore: velocità/decibel



Risultati del test

Bolina: Angolo reale 50°
 Angolo sbandamento max 10°
Velocità
 bolina: 3,7 n
 traverso: 4,1 n
 lasco: 3,2 n
 poppa: 2,3 n
CONDIZIONI DEL TEST
 Velocità del vento reale: 6,7 n
 Stato del mare: quasi calmo
 Vele usate: randa full battengenoa 150%



Misurazioni effettuate con GPS Sony, fonometro Delta e stazione del vento Danaplus.

Attrezzature

Verricelli Lewmar
 Rotaie Pfeiffer
 Stopper Barton
 Boccaporti ed oblò Etap
 Albero Selden
 Trasto randa Barton
 Vele BM France

Dimensioni

Altezze in cabina
 Cabina di poppa m 1,84
 Dinette m 1,80
 Toilette m 1,82
 Cabina di prua m 0,84
 Lung. del poz. m 1,95

"Il commento della signora"

Praticità della cucina ●●●●●
 Volumi cambusa e frigorifero ●●●●
 Qualità ed estetica degli interni ●●●●●
 Spaziosità e funzionalità dei bagni ●●●●●
 Volumi di stivaggio, armadi e cassette ●●●

Legenda

● Scarso
 ●● Sufficiente
 ●●● Discreto
 ●●●● Buono
 ●●●●● Ottimo

ETAP 28i

ALBERO E VELE

Il piano velico dell'Etap appartiene alle nuove generazioni dei frazionati con indirizzo prettamente crocieristico: armato a 7/8 è appena rastremato in testa, quindi robusto e facile da regolare. L'unico ordine di crocette presenta un quartiere molto accentuato (l'angolo verso poppa è di 26°) che permette un insartimento con una sola bassa e una alta per lato. Il paterazzo si biforca nella parte terminale con il solito sistema del bozzello in cui passa il cavo di regolazione, dotato di paranco a 4 vie e strozzatore. Davvero ingegnoso

il circuito chiuso dei terzaroli, studiato e brevettato dalla Etap, che consente di effettuare l'intera manovra dal pozzetto.

Di serie il vang rigido e la randa steccata con l'utilissima cappa di protezione fissa dotata di lazy jack: dopo che la vela si è raccolta automaticamente al suo interno, si chiude il tutto con la zip. Il genoa al 150%, visibile in foto, è invece opzionale, standard il fiocco olimpico. Randa grande quasi quanto il genoa, albero molto avanzato e alto 12 m dal piano di coperta.

INTERNI

Alain Mortain, il designer degli interni, ha puntato sull'ariosità dei volumi evitando di dividere la cabina di prua dal quadrato. Una scelta in realtà obbligata dal corto sviluppo della tuga, che tuttavia ripaga della mancanza di privacy con una sensazione di spazio decisamente maggiore, esal-

tata dall'ampia finestratura della tuga che permette di seguire dall'interno la navigazione. Così la dinette prosegue da una murata all'altra, offrendo otto comode sedute; il tavolo abbattibile forma una cuccetta doppia di cm 150x190. Il piano del carteggio ospita la carta piegata ed è studiato per trasformarsi in tavolo da pozzetto.

La cucina dispone di un lavello rotondo in inox sotto cui si apre un capiente armadio per le pentole, ma la pattumiera è piuttosto sacrificata. Vari pensili completano l'arredo, che include una ghiacciaia da 45 lt con scarico e vasca di raccolta. Il forno e il frigo elettrico sono opzionali. A poppavia, sulla sinistra, una cabina separata degna di un 35 piedi con tanto di armadio a doppia anta, sulla dritta la toilette di oltre un metro quadro, dotata di impianto doccia.

COSTRUZIONE E FINITURE

La struttura di rinforzo realizzata in controstampo, che forma il rivestimento di tutte le superfici interne e dei gavoni, crea una camera d'aria con lo scafo monolitico nella quale viene iniettata una schiuma a cellule chiuse della Basf. Da qui l'alta riserva di galleggiamento, pari a 4.000 decimetri cubi. Le lande sono agganciate a scafo con tondino in acciaio Nitronic, due volte più resistente del normale Aisi. Il bulbo in ghisa è sorretto da 9 prigionieri da 16 mm di diametro. La giunzione scafo-coperta avviene sul bottazzo esterno, quindi con sovrapposizione verticale anziché orizzontale: il tutto è poi rivestito con un profilo in gomma che funge da parabordo.

L'asse del timone, che scorre su boccole in delrin autoallineanti, è un pieno di alluminio da 50 mm. Molte superfici interne sono a gelcoat, le parti in legno sono in afrosmosia.

A MOTORE

Di serie viene fornito un Volvo Penta da 18 cv con trasmissione S Drive che durante la prova si è dimostrato ben dimensionato, permettendoci di superare, anche se di poco, la velocità critica. Buona l'accessibilità al vano motore, mentre il fonometro ha evidenziato valori leggermenti sopra la norma nella zona di poppa. Ottima la manovrabilità all'ormeggio, merito della pala del timone molto arretrata.

A VELA

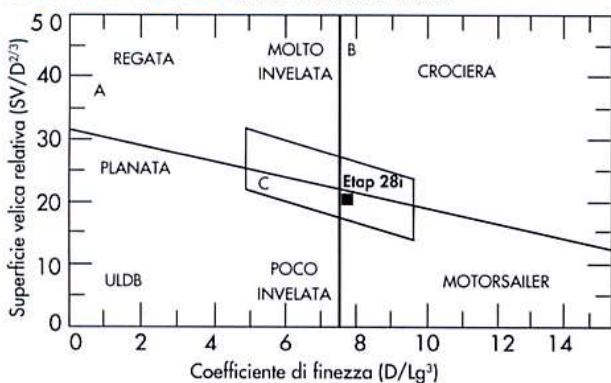
Le condizioni di vento leggero non sono le migliori per uno scafo che presenta sezioni piene alle estremità e un'area di galleggiamento così sviluppata. L'Etap 28i esprime le sue potenzialità con venti più sostenuti, per i quali è stata appositamente progettata, anche se lo sviluppo verticale del piano velico supplisce in parte alla notevole resistenza di attrito. Con i 6/7 nodi della prova abbiamo verificato che conviene lasciar camminare, senza forzare l'angolo di bolina sotto i 50°, mentre alle andature portanti occorre uno spi asimmetrico dotato di calza, da poter usare con facilità. Perfetta la posizione al timone, ben appoggiati agli alti schienali, leggerissima e sensibile la barra. Per quanto riguarda l'organizzazione delle manovre, consigliamo winch self-tailing per le scotte genoa.

DOTAZIONI E IMPIANTI

L'impiantistica è studiata con criteri industriali, i cavi elettrici sono inguainati e corrono all'interno del controstampo, le prese a mare sono facilmente raggiungibili, il vano motore è stagno. Piuttosto scarsa invece la capacità del serbatoio dell'acqua, ma c'è spazio per installarne di supplementari. Poche le dotazioni di serie, tra gli optional alcune attrezzature essenziali. (L.Z.)

Fattori tecnici

a cura di Reno Mandolesi



LEGENDA

A-B: linee dei valori medi (più uno scafo si allontana da esse e più presenta le caratteristiche tipiche di uno dei quattro settori).
C: l'area C contiene il 70% delle barche a vela presenti sul mercato italiano
Superficie velica relativa: indica la capacità di raggiungere alte velocità intorno alla velocità critica e quindi di entrare in planata.
Coefficiente di finezza: elevati valori di questo fattore sono tipici di barche "pesanti", mentre barche "leggere" hanno un basso coefficiente di finezza.

Velocità in nodi previste al calcolatore

	Vt	5	10	15	20
γ 45°	Bolina	2,9	5,4	6,9	7,4
γ 90°	Traverso	3,2	5,9	7,4	7,9
γ 135°	Lasco	2,1	4,6	6,5	7,2
γ 180°	Poppa	1,4	3,2	5,0	5,9

Dati barca

Lunghezza fuori tutto	m	8,58
Lunghezza al gall.	m	7,25
Larghezza	m	3,13
Pescaggio	m	1,60/1,15
Dislocamento	kg	2.800
Zavorra	kg	840
Superficie velica (140%)	m²	43,5
Numero cuccette		6
Motori e cavalli	Volvo Penta	12/18
Capacità serb.acqua	lt	85
Capacità serb.gasolio	lt	55
Disegnata da:	Harlé - Mortain	
Costruita da:	Etap	
Importata da:	Mattia, Via De Amicis	
	36/G - 20092 Cinisello Balsamo (MI),	
	tel. 02/66049453, fax 02/6125171	

Optional

Chiglia con alette	L. 620.000
Autopilota	L. 1.100.000
I prezzi sono IVA esclusa	

Fattori tecnici

Velocità critica	n.	6,65
Lft/Baglio max		2,74
(meno di 2,70=barca larga, più di 3,40 barca stretta)		
Zavorra/Dislocamento		30 %
(valori medi compresi tra 34% e 47%)		
Coefficiente di finezza		7,35
Superficie velica relativa		21,93

LEGENDA

Vt: velocità del vento reale in nodi.
 γ : angolo rispetto alla direzione del vento reale.
Le velocità indicate in tabella sono state elaborate al calcolatore in base ai parametri costruttivi e alle misure effettuate in mare.

I concorrenti

Modello	Progettista	Lft.	Disloc.	Cucc.	Sup.velica	Cantiere	Prezzo
Etap 28i	Philippe Harlé	8,58	2.800	6	43,5	Etap	99.080.000
First 285	Groupe Finot	8,60	2.800	5	42,3	Beneteau	283.960 FF
Gib' Sea 282	J&N	8,40	2.700	5/6	43	Gibert Marine	298.145 FF
Sun Way 29	Castro	8,75	2.400	6	38	Jeanneau	255.770 FF
Dehler 28 S	Van de Stadt	8,50	2.200	4	40	Dehler	67.980 DM
Hunter 28	Lhurs	8,53	3.300	6	40	Hunter	61.400 \$
Feeling 286	Vaton	9,05	2.300	6/8	43	Kirié	59.900.000
Stag 292	Taddei	8,90	1.850	4/6	38,5	Co.Vetro	48.550.000
Crsail 310	Cramar	9,15	3.000	5	45	Cramar	60.000.000
H.R. 29	Enderlein	8,90	3.800	5/6	50	H.&R.	94.000.000
Ovni 30	Briand	9,30	3.100	4/6	44	Alu Y.	119.000.000
Bavaria 30	Mohnhaupt	8,93	3.000	4	41,2	Bavaria	66.340.000
C&C 30	Rob Ball	9,14	3.878	7	56	C&C Y.	89.000 \$ Can
Z 30	S&S	8,67	2.900	4/5	48	Zuanelli	78.900.000
Superbravo Chall.	Gaubert	8,80	2.100	6	36,5	Jullien	49.000.000

Per maggiori dati vi rinviamo alla rubrica "I prezzi del nuovo". I prezzi si intendono IVA esclusa franco cantiere.