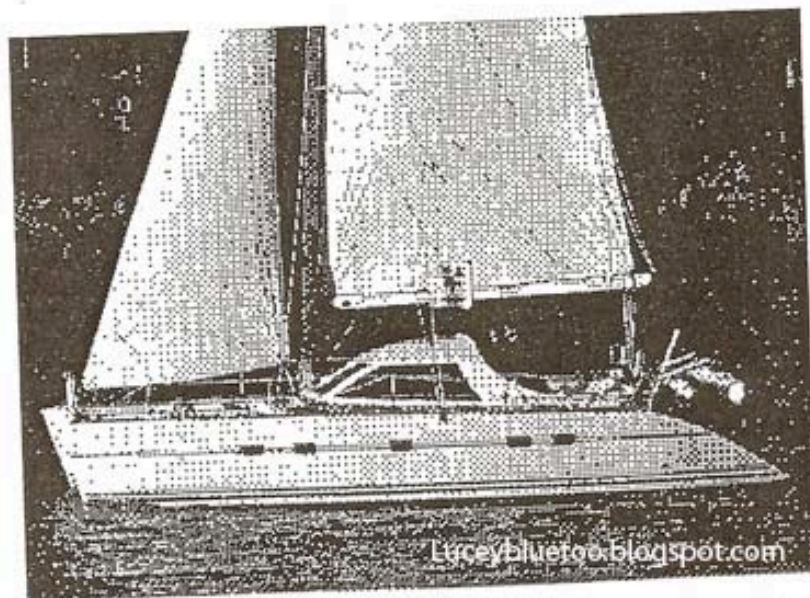




JEANNEAU  
TECHNIQUES AVANCEES

# LAGOON 42



MANUEL DU PROPRIETAIRE  
*OWNER'S MANUAL*

# VOTRE BATEAU

## YOUR BOAT



LAGOON 42

Version

: .....

NOM DU BATEAU

: .....

*NAME OF BOAT*

: .....

NOM DU PROPRIETAIRE

: .....

*OWNER'S NAME*

ADRESSE

: .....

*ADDRESS*

: .....

: .....

: .....

N° DE SERIE

: .....

*SERIAL NUMBER*

N° D'IMMATRICULATION

: .....

*REGISTRATION Nbr*

DATE DE LIVRAISON

: .....

*DATE OF DELIVERY*

N° DE CLEF DE L'ENTREE

: .....

*ENTRANCE KEY NUMBER*

MARQUE DU MOTEUR

: .....

*MAKE OF ENGINE*

N° DE SERIE MOTEUR TRIB.

: .....

*Stbd ENGINE SERIAL Nbr*

N° DE SERIE MOTEUR BAB.

: .....

*PORT ENGINE SERIAL Nbr*

N° DES CLEFS MOTEURS

: .....

*ENGINES KEYS NUMBER*

N° DE SERIE V-DRIVE TRIB.

: .....

*Stbd V-DRIVE SERIAL Nbr*

N° DE SERIE V-DRIVE BAB.

: .....

*PORT V-DRIVE SERIAL Nbr*

Votre agent :

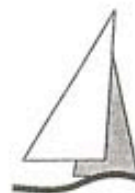
*Your dealer:*



JEANNEAU

BP 83, 85503 Les Herbiers Cedex France  
Tel. 51.64.20.20. Fax 51.67.37.65. Telex Batoja 711383F

# INTRODUCTION



Une passion commune, la mer, nous réunit; nous Jeanneau en tant que constructeur de bateaux et vous qui voulez vivre votre passion au gré des flots.

Nous sommes heureux de vous souhaiter la bienvenue dans la grande famille des propriétaires de bateaux Jeanneau et nous tenons à vous en féliciter.

Ce manuel a été établi pour vous aider à utiliser votre bateau avec plaisir, confort et sécurité. Il contient les détails du bateau, les équipements fournis ou installés, les systèmes et des indications pour son utilisation et son entretien. Nous vous recommandons de le lire attentivement avant de prendre la mer afin d'en tirer le maximum de satisfactions et d'éviter toute détérioration et surtout tout ennui ultérieur. Lisez-le attentivement et familiarisez-vous avec le navire avant de l'utiliser.

Soucieux de vous faire profiter au maximum des évolutions technologiques, des nouveaux équipements ou matériaux, de notre propre expérience, les bateaux sont régulièrement améliorés, c'est pourquoi, les caractéristiques et les renseignements ne sont pas contractuels et peuvent être modifiés sans avis préalable, et sans obligation de mise à jour. De même, ce manuel à vocation générale peut parfois énumérer certains équipements ou accessoires ou traiter de sujets qui n'entrent pas dans le standard de votre bateau; En cas de doute il conviendra de vous reporter à l'inventaire remis lors de son acquisition.

Notre réseau de distributeurs agréés Jeanneau sera à votre entière disposition pour vous aider à découvrir votre bateau et sera le plus apte à en assurer l'entretien.

---

*We share a common yearning for the sea. We, at Jeanneau as shipbuilders and you, who want to live your infatuation on the Seven Seas.*

*We are delighted to welcome you among the large family of Jeanneau boats owners, with our warm congratulations.*

*This manual is meant to help you enjoy and sail your boat comfortably and safely. It includes hints about the boat, the equipment and systems delivered or installed and operation and maintenance guidance. Before you take off to sea, read it carefully if you really want to make fun and avoid damages and troubles. Read carefully and make yourself at home on the boat, before you sail it.*

*We keep improving our boats as we want you to benefit from technological breakthroughs, new equipment or materials and our own experience; therefore, the characteristics and information provided are not binding and can be varied without notice or updating obligation. In addition, this is a broad-line manual which may describe equipment or accessories, or address subjects which do not concern your boat; in case of doubt, you should check with the inventory submitted on the delivery of your boat.*

*Our network of Jeanneau distributors will be pleased to help you get acquainted with your boat and to take care of its maintenance.*

Si c'est votre premier bateau ou si vous changez de type de bateau avec lequel vous n'êtes pas familiarisé, pour votre confort et votre sécurité, assurez-vous d'obtenir une expérience de prise en main et d'utilisation avant "d'assumer le commandement" du navire. Votre vendeur, ou votre fédération nautique internationale, ou votre yacht club, sera très heureux de vous conseiller les écoles de mer locales ou les instructeurs compétents.



Gardez ce manuel en lieu sûr, et transmettez-le au nouveau propriétaire si vous vendez le bateau.

---

*If this is your first boat or if you are changing to a boat type which is new to you, before "taking command", get some training into the boat control and sailing, to ensure your safety and comfort. Your dealer or international sailing association, or yacht club will be pleased to suggest local sailing schools or professional instructors.*

*Keep this manual in a safe place and hand it over to the new owner if you sell your boat.*

# SOMMAIRE

## SUMMARY

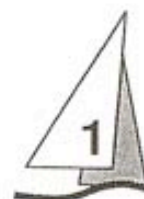
---



- Chapitre 1: CARACTERISTIQUES GENERALES  
*SPECIFICATIONS*
- Chapitre 2: COQUE  
*HULL*
- Chapitre 3: PONT  
*DECK*
- Chapitre 4: GREEMENT ET VOILURE  
*RIG AND SAILS*
- Chapitre 5: AMENAGEMENTS INTERIEURS  
*INSIDE ACCOMODATIONS*
- Chapitre 6: CIRCUITS EAU / GAZ  
*WATER / GAS SYSTEM*
- Chapitre 7: CIRCUITS ELECTRIQUES  
*WIRING*
- Chapitre 8: MOTORISATION  
*ENGINE*
- Chapitre 9: SECURITE  
*SAFETY*
- Chapitre 10: MISE A L'EAU  
*LAUNCHING*
- Chapitre 11: HIVERNAGE  
*LAYING UP AND WINTER PRECAUTIONS*
-

# CARACTERISTIQUES GENERALES

## SPECIFICATIONS



LONGUEUR HORS TOUT .....	12,94 m
<i>LENGTH OVERALL</i> .....	42'6"
LONGUEUR COQUE .....	12,94 m
<i>HULL LENGTH</i> .....	42'6"
LONGUEUR FLOTTAISON .....	11,80 m
<i>LENGTH ON WATERLINE</i> .....	38'9"
MAITRE BAU .....	6,90 m
<i>OVERALL BEAM</i> .....	22'8"
POIDS (env) .....	7500 kg
<i>WEIGHT (approx)</i> .....	16550 lbs
TIRANT D'EAU .....	1,35 m
<i>DRAFT</i> .....	4'5"
NOMBRE DE CABINES .....	3/4
<i>NUMBER OF CABINS</i> .....	3/4
COUCHAGE .....	7/8 couchettes
<i>SLEEPING ACCOMODATION</i> .....	7/8 berths
CAPACITE FUEL .....	300 l
<i>FUEL TANK CAPACITY</i> .....	80 USg
CAPACITE EAU .....	2 X 300 l
<i>WATER TANK CAPACITY</i> .....	2 X 80 USg
HOMOLOGATION .....	1 <sup>ère</sup> cat
<i>CLASSIFICATION</i> .....	class 1
PUISSANCE MOTEUR .....	2 X 27 CV
<i>ENGINE POWER RATINGS</i> .....	2 X 27 HP

### VOILURE

GRAND-VOILE LATTEE .....	64,50 m <sup>2</sup>
<i>FULLY BATTENED MAINSAIL</i> .....	694 sq.ft.
FOC SUR ENROULEUR .....	24,50 m <sup>2</sup>
<i>ROLLER FURLING JIB</i> .....	264 sq.ft.
TRINQUETTE SUR ETAI LARGABLE .....	15,00 m <sup>2</sup>
<i>STAYSAIL ON RELEASABLE FORESTAY</i> .....	161 sq.ft.
SPINNAKER .....	130,00 m <sup>2</sup>
<i>SPINNAKER</i> .....	1400 sq.ft.
REACHER .....	35,00 m <sup>2</sup>
<i>REACHER</i> .....	377 sq.ft.
TOURMENTIN .....	8,00 m <sup>2</sup>
<i>STORM-JIB</i> .....	74 sq.ft.

Les bateaux JEANNEAU sont homologués pour la France par le Conseil National de Sécurité de la Navigation de Plaisance. Sur option, ils peuvent être homologués suivant les règlements des pays étrangers.

*The Jeanneau boats are classified in France by the "Conseil National de Sécurité de la Navigation de Plaisance". On request, they may be classified as per foreign countries regulations.*

**COQUE**

**HULL**

---





## CONSTRUCTION

Le Lagoon 42 est construit en sandwich polyester/balsa et réalisé sous vide avec emploi de tissus de verre multidirectionnels.

Le pont est en sandwich balsa. La liaison pont coque est réalisée par un collage polyuréthane et renforcée par le boulonnage du liston aluminium.

## ENTRETIEN

Les matériaux et les équipements de votre bateau ont été sélectionnés pour leur niveau de qualité et leurs performances, mais aussi compte tenu de leur facilité d'entretien, il conviendra néanmoins d'assurer un minimum d'entretien pour protéger votre bateau des agressions extérieures (sel, soleil, électrolyse, ...).

La coque et le pont doivent être lavés fréquemment avec des produits d'entretien courants non agressifs et à l'eau douce.

Pour la coque, un anti-fouling (sans étain) annuel permet d'éviter des carénages fastidieux et fréquents. Néanmoins une application époxydique est préconisée au préalable. (ex: 3 couches Brai époxy). A ce sujet, il faut rappeler que tout ponçage ou primaire avant anti-fouling est une agression pour votre gel-coat et entame sa fiabilité. Aussi, nous vous conseillons un ponçage très léger.

Contre les salissures tenaces au niveau de la flottaison, de l'acide muriatique peut être employé sans omettre de rincer à grande eau après avoir laissé agir environ 10 minutes.

---

## CONSTRUCTION

*Lagoon 42 is built with vacuum-bag moulded polyester/balsa sandwich laminate with multidirectional glass fibers.*

*The deck is made of balsa-wood sandwich. The deck-hull link is ensured by polyurethane sealant bonding and reinforced by the aluminium longitudinal bolting.*

## MAINTENANCE

*The equipment and materials of your boat were selected because of their performance and quality, and ease of maintenance; nonetheless, a minimum maintenance will be required to protect your boat from outside attacks (sun, salt, electrolysis...).*

*The hull and deck shall be washed frequently with ordinary, soft cleaners and fresh water.*

*An annual application of tinless anti-fouling will spare time-consuming and frequent dry-docking. An epoxy coat is nonetheless recommended (e.g.: three coats epoxy tar). In that respect, we must remind you that sanding or priming before anti-fouling are tantamount to attacking your gel-coat and impair its reliability. Therefore, we recommend very gentle sanding.*

*Hydrochloric acid may be used against rooted fouling in way of the boottop, allowed to act for 10 minutes and rinsed liberally.*



Les pâtes à polir (polish) peuvent redonner le brillant du neuf à votre bateau. Si un problème durable et ponctuel se manifestait, vous pouvez consulter votre distributeur.



**PRECAUTION**

L'emploi du nettoyeur à haute pression est fortement déconseillé.  
L'emploi de l'eau chaude ou de la vapeur est proscrit.

Le constructeur a testé et agréé un certain nombre de produits d'entretien et de rénovation. Ceux-ci offrent à la fois une garantie de protection des matériaux et de l'environnement, car ils sont biodégradables.

Les produits sélectionnés se composent de:

- un dégraissant-shampooing (tout usage de nettoyage : coques, ponts, moteur, etc ...).
- une cire liquide dure de protection qui est un polish polyester (utilisable sur tout support, sauf antidérapant de pont),
- un produit pour caoutchouc (joints et liston),
- un nettoyant spécial alu,
- une pâte à polir polyester (pour toute élimination des petites éraflures de gel-coat),
- un décapeur goudron pour éliminer toute trace de graisse ou d'hydrocarbure,
- un dérouillant phosphatant (élimine les traces brunes sur les inox et les traînées qui peuvent en résulter sur les coques et les ponts).

---

*Polish pastes can restore the gloss of your ship. In case of lasting problems, consult your distributor.*

**PRECAUTION**

*We strongly advise you to refrain from using hydrojet cleaning.  
Hot water or steam are prohibited.*

*Biodegradable cleaners and maintenance products have been tested and approved by the shipbuilder, since they protect both the materials and environment.*

*These selected products include:*

- *a degreasing shampoo (all cleaning applications: hull, decks, engine, etc.),*
- *a hard liquid wax which is a protective polyester polish (for all applications except deck anti-skid coating),*
- *a rubber cleaner (seals and longitudinal),*
- *a special cleaner for aluminium,*
- *a polyester polish paste (to remove small scratches on gel-coat),*
- *a tar stripper to remove traces of grease or hydrocarbon,*
- *a phosphating rust-removing agent (to remove dark traces on stainless steel and resulting trails on hulls and decks).*

## NOTICE DE REPARATION DE GEL-COAT



### PRECAUTION

Pour bien réussir vos travaux, deux précautions importantes: temps sec, température entre 15° et 25°C.

### PROPORTIONS:

Nos produits sont accélérés, il vous suffit d'ajouter le catalyseur (liquide incolore). La proportion la plus courante est de 2%.  
La prise en gel (temps de travail) est alors d'environ 1/2 heure, le durcissement est d'environ 10 heures.

### MISE EN OEUVRE:

- Pour boucher un trou de bulle ou une éraflure, bien nettoyer la surface à l'acétone, poncer préalablement.
- Préparer la quantité de gel-coat nécessaire sur une plaque de verre de préférence.
- Appliquer le produit avec une spatule ou une pointe.
- Mettre une surépaisseur pour prévoir le ponçage à l'abrasif à l'eau et le lustrage pour obtenir une surface brillante.
- Pour égaliser les petites retouches sur surfaces lisses, il suffit de coller sur le gel-coat frais, un scotch (ou mieux, un mylar) le décoller après durcissement (pour obtenir une finition très brillante, poncer très fin et lustrer).

---

## GEL-COAT REPAIR INSTRUCTION

### PRECAUTION

Successful repairs require two critical factors: a dry weather, a temperature between 15° et 25°C.

### MIXING RATIO:

Our products include an accelerator, you just have to add the catalyst (colourless liquid). The usual ratio is 2%.  
The gel setting-time is about half an hour, curing takes approximately ten hours.

### APPLICATION:

- To seal off scratches or blister holes, clean the surface with acetone and sand the area.
- Prepare the required amount of gel-coat preferably on a glass plate.
- Apply the product with a spatula or pointed tool.
- Apply an over-sized coat to allow for sanding with abrasive and water and polishing to achieve the required gloss.
- Blending minor touch up on smooth surfaces is obtained by sticking scotch tape (or better still, Mylar tape) on the freshly applied gel-coat, then separate it after curing (sand with extra-fine abrasive and polish to obtain a high gloss finish).



#### STOCKAGE:

Pour une bonne conservation, il convient de stocker les composants dans un endroit frais, à l'abri de l'humidité et de la lumière et pendant 6 mois au maximum.  
Les polyesters sont inflammables, prendre les précautions d'usage.

#### AVERTISSEMENT

Le catalyseur est un produit dangereux. Ne pas le laisser à la portée des enfants, ne pas mettre en contact avec la peau et les muqueuses. Se laver à l'eau savonneuse et rincer abondamment.

#### NETTOYAGE DES OUTILS:

Pour tout nettoyage, utiliser de l'acétone.

---

#### GEL-COAT STORAGE

*Get-coat components must be stored in a cool place, protected from moisture and light for maximum 6 months, to ensure adequate preservation. The usual precautions for flammable products should be adhered to for polyester products.*

#### WARNING

*The catalyst is a dangerous product and should not be left within children reach. Avoid contact with the skins and mucosa. In case of contact, wash with soapy water and rinse liberally.*

#### TOOLS CLEANING:

*Clean tools or other equipment with acetone.*

# PONT

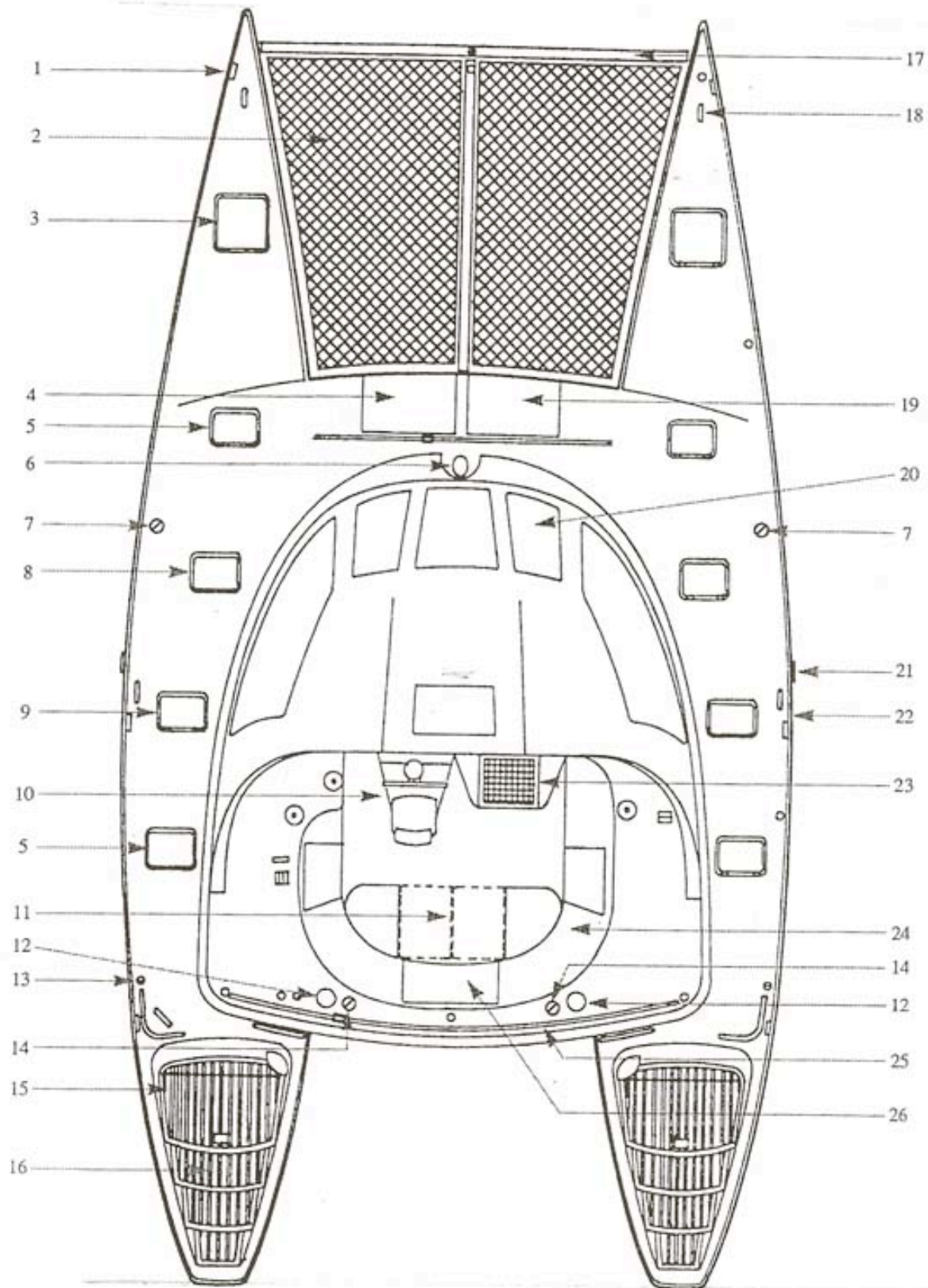
## DECK

---

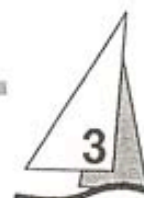


PLAN DE PONT  
DECK LAYOUT

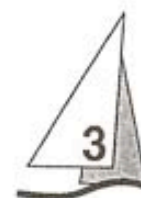
Légende page suivante / See key next page



PLAN DE PONT  
DECK LAYOUT



- 1- Chaumard  
*Fairlead*
- 2- Trampoline nylon  
*Nylon trampoline*
- 3- Capots avants  
*Forward hatches*
- 4- Coffres guindeau et mouillage  
*Windlass and anchor lockers*
- 5- Panneau de pont ouvrant de cabines  
*Opening deck hatch over cabins*
- 6- Pied de mât  
*Mast step*
- 7- Nable eau douce  
*Fresh water deck filler*
- 8- Panneau de pont ouvrant de cuisine et coursive  
*Opening deck hatch over galley and hull passage*
- 9- Panneau de pont ouvrant de salle de bain  
*Opening deck hatch over washroom*
- 10- Poste de barre avec barre à roue, compas, tableaux  
moteur, et commandes moteur à tribord  
*Helm station with sheathed wheel, compass, dash-  
boards, and engine controls on starboard side*
- 11- Table de cockpit repliable  
*Fold-down cockpit table*
- 12- Nable d'accès à la vanne de fuel  
*Cover over fuel valve*
- 13- Taquet d'amarrage arrière  
*Aft mooring cleat*
- 14- Nable fuel  
*Fuel deck filler*
- 15- Marche d'accès au compartiment moteur  
*Step for access to engine compartment*
- 16- Nable de barre franche  
*Cover over socket for emergency back up tiller*
- 17- Poutre avant aluminium avec point d'amure de solent  
sur enrouleur, point d'attache de bas-étai, 2 daviers  
*Forward beam of aluminium with furling solent jib  
tack, babystay attachment piece and 2 rollers*
- 18- Taquet d'amarrage avant  
*Forward mooring cleat*
- 19- Coffres avec emplacement bouteille de gaz  
*Lockers with gas cylinder housing*
- 20- Vitrage ouvrant de roof  
*Opening coach roof screen*
- 21- Cadènes de haubanage  
*Shroud chainplates*
- 22- Chaumard et taquet de garde  
*Covering fairlead and cleat*
- 23- Caillebotis d'entrée de roof  
*Companionway grate*
- 24- Banquettes de cockpit avec coffres  
*Settee with lockers*
- 25- Rail d'écoute de grand-voile  
*Horse*
- 26- Coffre de radeaux de survie  
*Life rafts locker*



## AMARRAGE

### RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

Pour les manoeuvres d'amarrage, le bateau doit disposer d'aussières en quantité et dimensions suffisantes et adaptées à l'environnement.

- Manoeuvrer toujours au moteur.
- Tenir compte du courant et du vent pour les manoeuvres.
- Protéger au maximum le bateau avec des pare battages de bonnes dimensions.
- Conserver toujours les amarres claires et à poste.
- Manoeuvrer à vitesse réduite.
- Ne pas chercher à arrêter le bateau à l'aide du pied, de la main ou d'une gaffe.

Après l'amarrage:

- Protéger les aussières du rague à l'aide de fourreaux plastique.
- Tenir compte le cas échéant des variations de hauteur d'eau et des changements météo (sens du vent, du courant...).

## MOUILLAGE

Le système de mouillage avant a été conçu pour une ancre de type CQR ou BRITANY de 16 kg avec de la chaîne à maillons  $\varnothing$  10 mm et câblot  $\varnothing$  18 mm. Il faut mouiller en règle générale au minimum 3 fois la profondeur d'eau.

### UTILISATION AVEC GUINDEAU:

Avant d'établir un mouillage, vous devez vérifier la profondeur, la force du courant et la nature des fonds.

---

## MOORING

### RECOMMENDATIONS / MAINTENANCE:

*A sufficient number of mooring ropes, of adequate dimensions and suitable for the environment should be on board:*

- *Always manoeuvre the boat with the engine,*
- *Handle the boat consistent with the current and wind,*
- *Protect the boat with suitably-sized fenders,*
- *Always keep the ropes unfouled and home,*
- *Handle the boat at slow speed,*
- *Never try to stop the boat with your foot, your hand or a boat-hook.*

*When taut:*

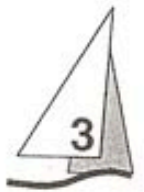
- *Protect the ropes from chafing with plastic sleeves,*
- *Make allowance for the tide and weather conditions (wind and current direction,...), as the case may be.*

## ANCHORING

*The forward anchoring system was designed for CQR or BRITANY type, 16 kg anchors with 10 mm dia. chain links and 18 mm dia. cable. As a general rule, the chain should be paid out over at least three times the depth of water.*

### OPERATION WITH WINDLASS:

*Before anchoring, check the depth of water, current power and nature of the sea bed.*



#### MOUILLAGE:

- Mettre le bateau bout au vent et sans vitesse.
- Laisser filer la chaîne en contrôlant la descente.

#### Une fois le mouillage en place:

- Dégager la chaîne ou le câblot du barbotin.
- L'amarrer sur le taquet de la poutre de compression ou mettre une pantoire sur les deux taquets d'amarrage avant.

#### PRECAUTION

Le barbotin du guindeau ne doit pas servir à amarrer le mouillage.

#### REMONTEE DU MOUILLAGE:

- Serrer l'écrou frein du barbotin.
- Vérifier que la chaîne est bien en position sur le barbotin.
- Remonter lentement, au moteur, sur l'ancre. Le guindeau ne doit pas servir à treuiller le bateau.
- Remonter complètement la ligne de mouillage en veillant à ce que la chaîne ne s'entasse pas sur elle-même dans le coffre.
- Vérifier la position de l'ancre sur la ferrure d'étrave si vous changez simplement de mouillage, sinon la ranger dans le puits à chaîne.
- Pour les guindeaux électriques, couper l'alimentation sitôt la chaîne en tension.

#### PRECAUTION

Si votre bateau est équipé d'un guindeau électrique, toutes les manoeuvres de mouillage doivent être faites moteur en marche afin de ne pas décharger les batteries. En cas de panne de batterie, manoeuvrer manuellement.

#### ANCHORING:

- *Luff the boat through without way on her,*
- *Pay out and keep the chain under control,*

#### When anchored:

- *Release the chain or cable from the cable-lifter,*
- *Secure the chain on the compression beam cleat or install a bridle between the two forward mooring cleats.*

#### PRECAUTION

*Don't use the cable lifter to secure the chain.*

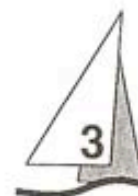
#### HEAVING UP ANCHOR:

- *Lock the windlass snubber,*
- *Ensure that the chain is properly seated in the cable lifter,*
- *Heave in slowly with the engine. Don't use the windlass to hoist the boat.*
- *Heave the anchor up to the pipe and see to it that the chain do not pile up in the locker,*
- *Check the anchor for position on the bow bracket for changing berth, or secure it into the chain locker,*
- *With an electrical windlass, switch the power off immediately when the chain is fast.*

#### PRECAUTION

*If your boat is fitted with an electrical windlass, keep the engine running during all anchoring operations to avoid discharging the batteries. In case of battery failure, perform the manoeuvre manually.*





#### MOUILLAGE ARRIERE (Seulement par très beau temps et pour une courte durée):

- Les manoeuvres de mouillage arrière s'effectuent moteur arrêté.
- Amarrer le câblot sur le taquet d'amarrage à la longueur souhaitée.
- Laisser filer le mouillage lentement en prenant garde de ne pas endommager hélices, safrans ou jupes.
- Effectuer de préférence le mouillage arrière en annexe.

#### AVERTISSEMENT

Toutes les manoeuvres au guindeau sont dangereuses, de ce fait, la ligne de mouillage doit être en permanence claire et peu encombrée, et les manoeuvres doivent être effectuées prudemment, et avec des gants.

#### RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

Après chaque sortie en mer, rincer le guindeau et la ligne de mouillage à l'eau douce. Pour l'entretien de début ou de fin de saison du guindeau, se reporter à la notice du constructeur.

#### ENTRETIEN DU PONT

Brosser régulièrement le pont à l'aide d'un dégraissant-shampooing et à l'eau douce. (voir chapitre 2 entretien de la coque).

#### ACCASTILLAGE

- Rincer abondamment à l'eau douce tous vos équipements.
- Lubrifier périodiquement poulies, réas, ridoirs, winchs, rails et chariots avec une graisse hydrofuge (sauf les poulies à billes).
- Lustrer les pièces en laiton et au "Mirror" dès que des traces d'oxydation de surface apparaissent.

#### STERN ANCHORING (Only in fine weather and for a short time):

- Stern anchoring should be performed with the engine stopped,
- Secure the required length of the cable on the mooring cleat,
- Pay out slowly to avoid damaging the propellers, rudder blades or transom extensions.
- Stern anchoring will be preferably performed with the dinghy.

#### WARNING

All windlass operations are dangerous; therefore, the anchor line shall always be clear and free; always proceed with care and using gloves.

#### RECOMMENDATIONS / MAINTENANCE:

After every trip, rinse the windlass and anchor chain with fresh water. Refer to the manufacturer's brochure for windlass maintenance before and after the season.

#### DECK MAINTENANCE

Regularly brush the deck with a degreasing shampoo and fresh water (refer to Section 2: Hull maintenance).

#### EQUIPMENT

- Rinse liberally all equipment with fresh water,
- Regularly lubricate all blocks, sheaves, bottle screws, winches, rails and travellers with a water-repellent grease (except ballbearing blocks).
- Brighten up brass components with "Mirror" polish as soon as oxidization spots appear on the surface.



#### BOISERIES EXTERIEURES EN TECK

- Rincer régulièrement les boiseries à l'eau douce,
- Frotter avec le lave-pont dans le sens transversal des fibres,
- Surfacer le teck au papier de verre fin ou avec "teck cleaner" pour le raviver.

#### PLEXIGLAS

- Rincer le plexiglas à l'eau douce.
- Le lustrer avec un chiffon doux imprégné d'huile de paraffine.

En cas de rayure, utiliser une pâte à polir adaptée en se conformant à la notice du fournisseur.

#### LES WINCHS: RECOMMANDATIONS ET ENTRETIEN

Eviter le surpattage lors de la manipulation des winchs. Ne pas laisser les cordages libres sur les winchs mais les assurer sur des taquets.

Régler les winchs à la réception du bateau et les rincer régulièrement; Ils doivent tourner librement, une révision est nécessaire lorsqu'un léger blocage se fait sentir.

L'entretien complet des winchs doit être effectué régulièrement, avant la saison de navigation et deux ou trois fois au cours de celle-ci.

- Démontez les tambours pour les nettoyer et les graisser avec un film de graisse blanche ou du Téflon afin de réduire la friction et de combattre la corrosion. Ce type de graisse présente l'avantage d'être propre, non toxique et biodégradable.

#### AVERTISSEMENT

Se référer à la notice constructeur pour le démontage et le remontage des winchs; un mauvais remontage peut entraîner des accidents comme un retour de manivelle.

#### OUTSIDE TEAK WOOD

- Regularly rinse woodworks with fresh water,
- Scrub crosswise the fibers,
- Dress teak-wood with fine sand paper or "teak cleaner" to restore its colour.

#### PLEXIGLASS

- Rinse plexiglass with fresh water,
- Brighten up with soft rags soaked in paraffin oil.

Remove scratches with specially-designed polish paste adhering to the supplier's instructions.

#### WINCHES: RECOMMENDATIONS AND MAINTENANCE

Avoid rope entanglement during winch handling. Don't leave loose ropes on the winches, instead fasten the ropes around cleats.

Adjust the winches on receipt of the boat and rinse the winches regularly. Winches shall rotate freely and need being overhauled as soon as seizing becomes obvious.

The winch maintenance shall be performed in full regularly, before, and twice or three times during the sailing season

- Remove, clean and lubricate the drums with a film of white or Teflon grease to reduce friction and control corrosion. This type of grease which is clean, non-toxic and biodegradable should be used preferably.

#### WARNING

Refer to the manufacturer's instructions to remove and refit the winches: improper refitting may result in accidents, e.g. back kick of the crank handle.



## REGLAGE DES WINCHS SELF-TAILING

Pour obtenir une bonne efficacité de fonctionnement il convient de régler la largeur de la mâchoire du winch en fonction du diamètre du cordage utilisé. Vous éviterez ainsi une détérioration prématurée du matériel.

- Pour régler la largeur de la mâchoire, enfoncer la couronne supérieure et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à l'ouverture complète.
- Placer le cordage à l'intérieur de la mâchoire et la resserrer en appuyant dessus puis en la tournant dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le bout accroche sur le winch.
- Si le cordage glisse, prendre un ou deux tours supplémentaires ou resserrer la couronne supérieure.

## ENROULEURS

Il convient d'envoyer le génois avant l'appareillage, en profitant d'un moment sans vent. Fixer le point de drisse et la drisse sur le curseur-émerillon, le point d'amure sur le tambour et les écoutes; Hisser en engageant la ralingue dans l'engoujure; Raidir suffisamment la drisse mais en étarquant moins fortement que si la voile était sur un étaï normal. Rouler la voile en tirant sur la bosse depuis le cockpit.

Dans tous les cas d'enroulage ou de déroulage des voiles d'avant, si vous sentez un point dur, ne jamais forcer: vérifier qu'une drisse ne s'est pas prise dans l'enrouleur.

## ENTRETIEN

- Rincer régulièrement le tambour et l'émerillon
- Graisser les roulements si le fabricant le recommande
- Dégréer les voiles en cas d'arrêt prolongé du bateau.

---

## SELF-TAILING WINCHES ADJUSTMENT

*Adjust the winch jaw to the relevant rope diameter to obtain optimum operational efficiency and avoid premature wear.*

- To adjust the jaw width, depress and rotate the top ring counter-clockwise until it is fully opened.*
- Install the rope inside the jaw, then press on and rotate the jaw clockwise until the rope should catch into the winch.*
- In case of rope slippage, add one or more turns or lock up the top ring.*

## FURLERS

*Before sailing, hoist the genoa in a lull.*

*Secure the peak and halyard on the swivel-traveller, and the tack on the drum and sheets. Insert the bolt-rope into the feeder. Hoist the halyard taut, but not as strongly as with a sail on a normal stay. Pull the stopper from the cockpit to roll up the sail.*

*Never try to overcome a resistance when rolling up or spreading the sails: ensure that a halyard is not jammed in the furler.*

## MAINTENANCE

- Regularly rinse the drum and swivel,*
- Grease the bearings if advised by the manufacturer.*
- For extended off-service periods, take down the sails.*



## APPAREIL A GOUVERNER

Il s'agit d'un système à drosses et secteur de barre, associé au système Jeanneau de paliers auto-alignants.

- On y accède:
- par le compartiment moteur,
  - en enlevant le vaigrage côté nacelle des cabines arrière,
  - par un panneau démontable sous le caillebottis du cockpit,
  - par une trappe devant la barre à roue, à l'intérieur du roof.

Vérifier régulièrement tous les serrages. Tous ces éléments seront graissés; Par contre les bagues en nylon, ertalon ou téflon seront entretenues uniquement avec du WD40.

Pour la colonne de barre, suivre les indications du fabricant.

Un bon réglage doit donner des barres douces, sans point dur et sans jeu.

Le safran est en composite et la mèche en carbone.

## JUPE ARRIERE

Après le bain vous pouvez vous rincer à l'aide de la douchette située au-dessus de la dernière marche. (Pour que l'eau sorte sous pression, le groupe d'eau doit bien sûr être mis en marche au tableau électrique et la vanne 1/4 de tour située dans le compartiment moteur ouverte).

---

## STEERING GEAR

*This is a tiller chain and quadrant system, associate to the Jeanneau's self-aligning bearing system.*

- Access is gained*
- *via the engine compartment,*
  - *by dismantling liner panel on nacelle side in aft cabins,*
  - *via a removable panel under cockpit grate,*
  - *inside the coachroof via a trap door in front of the wheel.*

*Check regularly all tightenings. Lubricate all components. Use exclusively WD40 compound on nylon, ertalon or teflon bushes.*

*Adhere to the manufacturer's instructions for the tiller system.*

*The right adjustment is achieved when the tillers are smooth, without locking or play.*

*The rudder is made of composite with a carbon rudder stock.*

## TRANSOM

*After swimming, you can have a fresh water rinse using the shower located above the last step. Open the white plastic cover and pull out the shower (of course, start up the water pump on the electrical switch board and open the quarter turn valve located in the engine compartment to obtain water under pressure).*

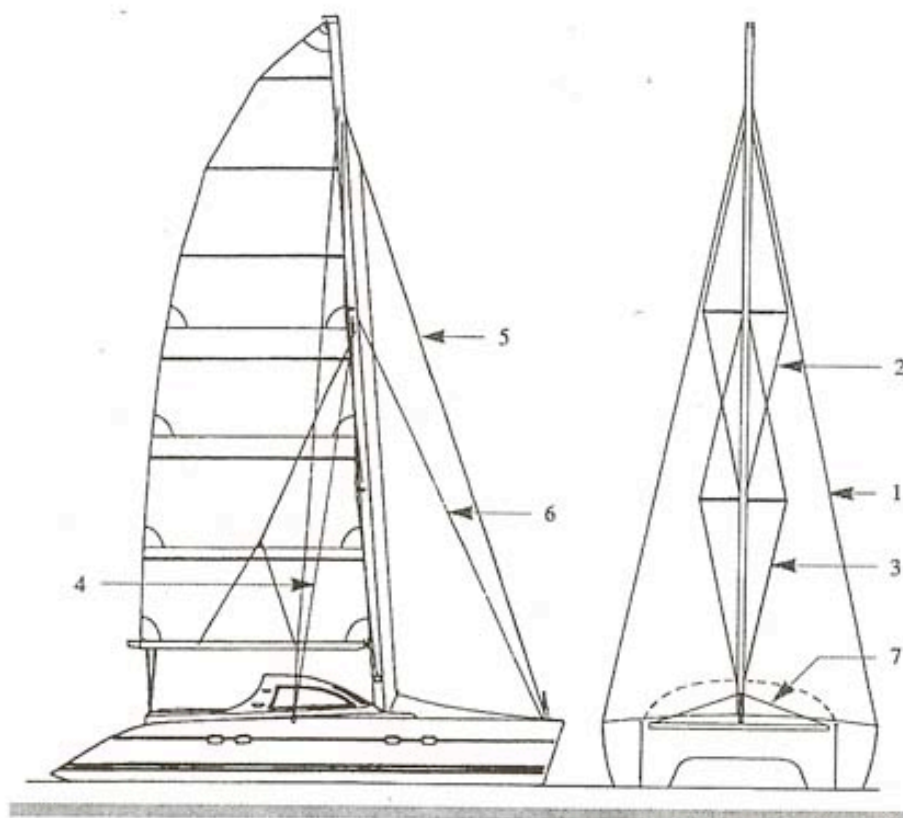
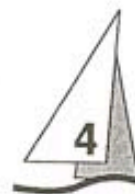
# GREEMENT ET VOILURE

## *RIG AND SAILS*

---



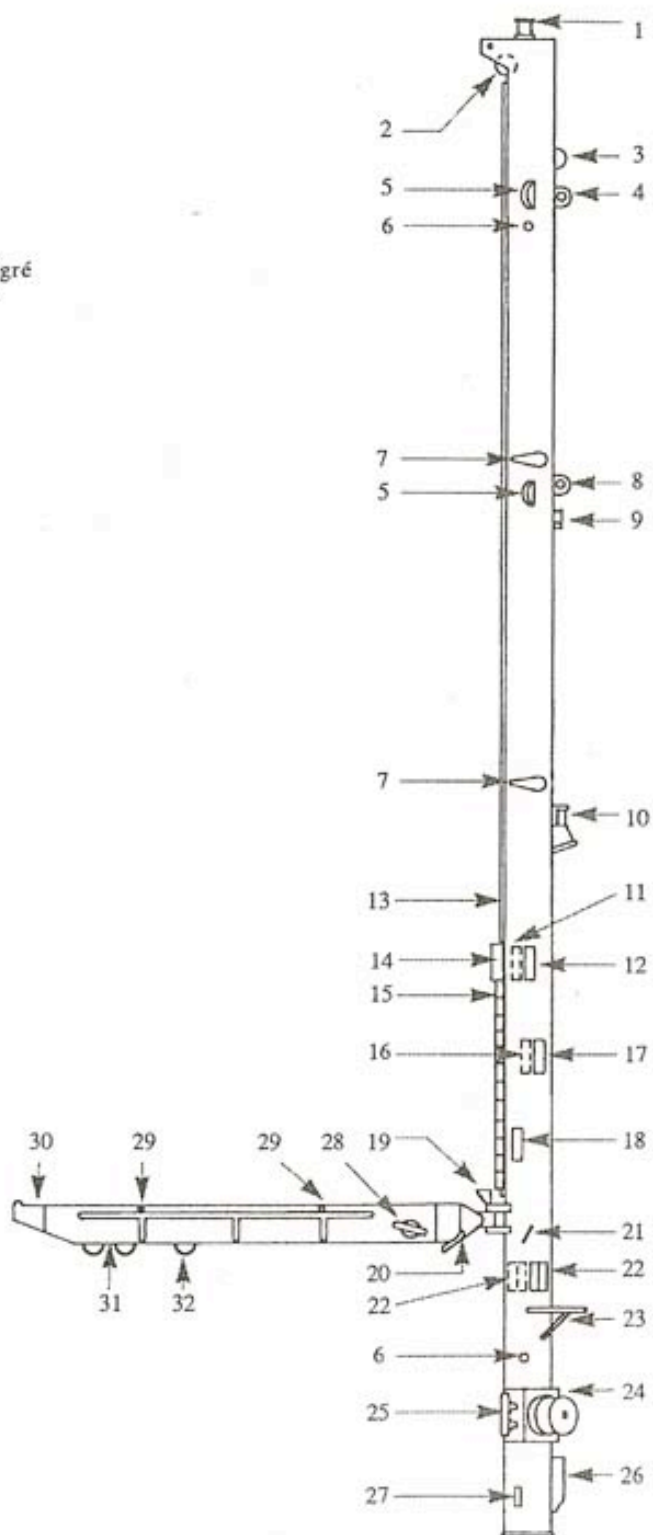
## GREEMENT DORMANT STANDING RIGGING



	Designation	Nbr	Type	ø(mm)	Long. (m) Length	Observations Remarks
1	Galhauban <i>Cap shroud</i>	2	monotoron <i>1 x 19 wire</i>	11	15,380	
2	Losange supérieur <i>Upper diamond</i>	2	monotoron <i>1 x 19 wire</i>	9,5	9,233	
3	Losange inférieur <i>Lower diamond</i>	2	monotoron <i>1 x 19 wire</i>	9,5	9,233	
4	Bas-hauban <i>Lower shroud</i>	2	monotoron <i>1 x 19 wire</i>	11	10,236	
5	Etai <i>Forestay</i>	1	monotoron <i>1 x 19 wire</i>	11	15,443	
6	Bas-étai <i>Inner forestay</i>	1	monotoron <i>1 x 19 wire</i>	7	9,970	
7	Martingale <i>Crossbeam diamond</i>	1	monotoron <i>1 x 19 wire</i>	14	4,140	

## NOMENCLATURE MAT MAST LAYOUT

- 1- Feux de tête de mât  
*Masthead lights*
- 2- Réa grand-voile et de balancine  
*Sheave for main and topping lift*
- 3- Réa de drisse de spi  
*Spinnaker halyard sheave*
- 4- Ancrege étai  
*Forestay attachment*
- 5- Capelage de hauban  
*Shroud chainplate*
- 6- Ancrege de losange  
*Diamond attachment*
- 7- Ancrege barre de flèche + ancrege de losange intégré  
*Spreader attachment + diamond attachment built in*
- 8- Ancrege étai de trinquette largable  
*Releasable inner stay attachment*
- 9- Réa de drisse de trinquette  
*Staysail halyard sheave*
- 10- Feu de route moteur + éclairage de pont  
*Steaming light + deck lighting*
- 11- Chicane drisse grand-voile  
*Main halyard exit*
- 12- Chicane de drisse de trinquette  
*Staysail halyard exit*
- 13- Rail de grand-voile  
*Main track*
- 14- Chariot de grand-voile  
*Main car*
- 15- Coulisseaux de grand-voile  
*Main sliders*
- 16- Chicane drisse de spi  
*Spinnaker halyard exit*
- 17- Chicane drisse de foc  
*Jib halyard exit*
- 18- Chicane balancine bôme  
*Main boom topping lift exit*
- 19- Vit de mulet  
*Gooseneck*
- 20- Coinceurs de ris et bordure de GV  
*Reef and main stoppers*
- 21- Pontets de prise de ris du point d'amure  
*Tack reefing eyes*
- 22- Bloqueurs de drisses  
*Halyards jammers*
- 23- Support de drisses  
*Halyards support*
- 24- Winch de réglages de ris et de drisses  
*Reef and halyards adjustments winch*
- 25- Taquet  
*Cleat*
- 26- Boîte à manivelle  
*Winch-handle bin*
- 27- Pontet  
*Padeye base*
- 28- Taquet de lazy-jack  
*Lazy-jack cleat*
- 29- Ancrege de lazy-jack  
*Lazy-jack attachment*
- 30- Ferrure de bôme  
*Boom fitting*
- 31- Pontets d'écoute  
*Main sheet eyes*
- 32- Coulisseau de prise de ris  
*Reefing eye*



## GREEMENT DORMANT

### REGLAGE

Le mât de votre bateau a été pré-réglé d'une part par le chantier et d'autre part par votre agent Jeanneau lors du premier mâtage.

Toutefois il conviendra de le re-régler après quelques sorties, une fois que les câbles auront donné leur allongement.

Procéder comme suit:

- mollir les bas-haubans,
- choquer les lazy-jacks,
- étarquer la balancine ou utiliser la drisse de grand-voile comme balancine,
- étarquer le bas-étai,
- reprendre les losanges supérieurs et inférieurs; Equilibrer, afin d'obtenir un profil droit dans le plan transversal du bateau. Le mât doit alors avoir un précintre régulier sur l'arrière, dans le plan longitudinal du bateau. (Voir figure 1).
- l'étai est pré-réglé pour avoir une quête de 4° sur l'arrière,
- reprendre les galhaubans afin qu'ils soient raides, en serrant les cages de ridoir avec un bras de levier de 30 cm (vérifier que la tête du mât est bien dans l'axe),
- reprendre la tension des bas-haubans, en serrant les cages de ridoir à la main,
- reprendre les lazy-jacks,
- choquer le bas-étai,

---

## STANDING RIGGING

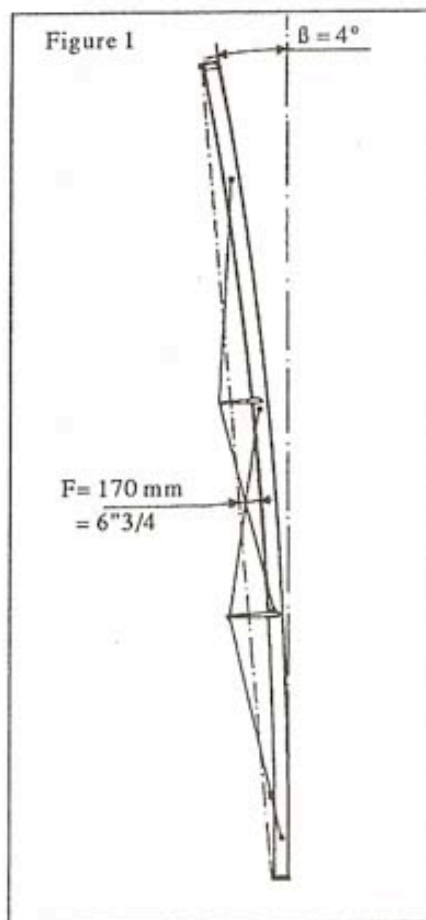
### TRIMMING

*Your boat's mast was adjusted by the shipyard and by your Jeanneau agent when the mast was first installed.*

*After a few trips when the cables' elongation is final, the rigging shall be readjusted.*

*Proceed as follows:*

- ease the lower shrouds,
- ease the lazy-jacks,
- tension the topping lift or use the main halyard as topping lift,
- tension the inner forestay,
- retension the upper and lower diamonds; counterbalance to have a straight transversal profile. Then the mast must have a regular longitudinal aft bend. (see figure 1).
- the forestay is pre-adjusted to give a 4° aft heel,
- retension the upper shrouds until they are taut, screwing the bottlescrew with a lever of 30 cm long (check that the masthead is in line),
- retension the lower shrouds, screwing the bottlescrews by hand,
- retension the lazy-jacks,
- ease the inner forestay,





- le mât doit toujours conserver son précintre sur l'arrière,
- en navigation, par 20 noeuds de vent apparent de travers, il est normal que le gréement sous le vent soit mou; Passer éventuellement un sandow entre le galhauban et le bas-hauban sous le vent, afin d'éviter qu'ils ne battent.



## ENTRETIEN

- Avant chaque grande croisière, inspecter minutieusement le mât de haut en bas.

### AVERTISSEMENT

Lorsque vous hisserez un équipier en tête de mât, n'utilisez jamais le mousqueton ou la manille de la drisse: Faites un noeud de chaise avec la balancine, directement sur l'anneau de la chaise de mât.

- Vérifier périodiquement la tension du gréement ainsi que le blocage des contre-écrous ou des goupilles d'axe. Une première vérification s'effectuera après quelques journées d'utilisation dans tous les types de temps.
- Assurer les ridoirs, les graisser ainsi que les sertissages de câble et vérifier leur tension, une usure pouvant se produire au frottement des cadènes si le gréement est détendu.
- Ne jamais graisser les ridoirs avec du silicone; Employer du suif, de la graisse graphitée.
- Remplacer tout hauban ou étai présentant des gendarmes, des fils coupés ou des coques.
- Rincer les câbles et manchonnages à l'eau douce le plus souvent possible.
- Vérifier régulièrement l'état des cadènes.

Toutes ces opérations d'entretien peuvent être effectuées par votre concessionnaire Jeanneau.

- 
- *the mast must keep its aft bend,*
  - *when sailing with 20 apparent knots on the quarter, it is quite the usual thing that the leeward rigging is loose; put possibly an elastic between upper and lower leeward shrouds to avoid beating.*

## MAINTENANCE

- *Thoroughly check the mast from top to bottom before each trip.*

### WARNING

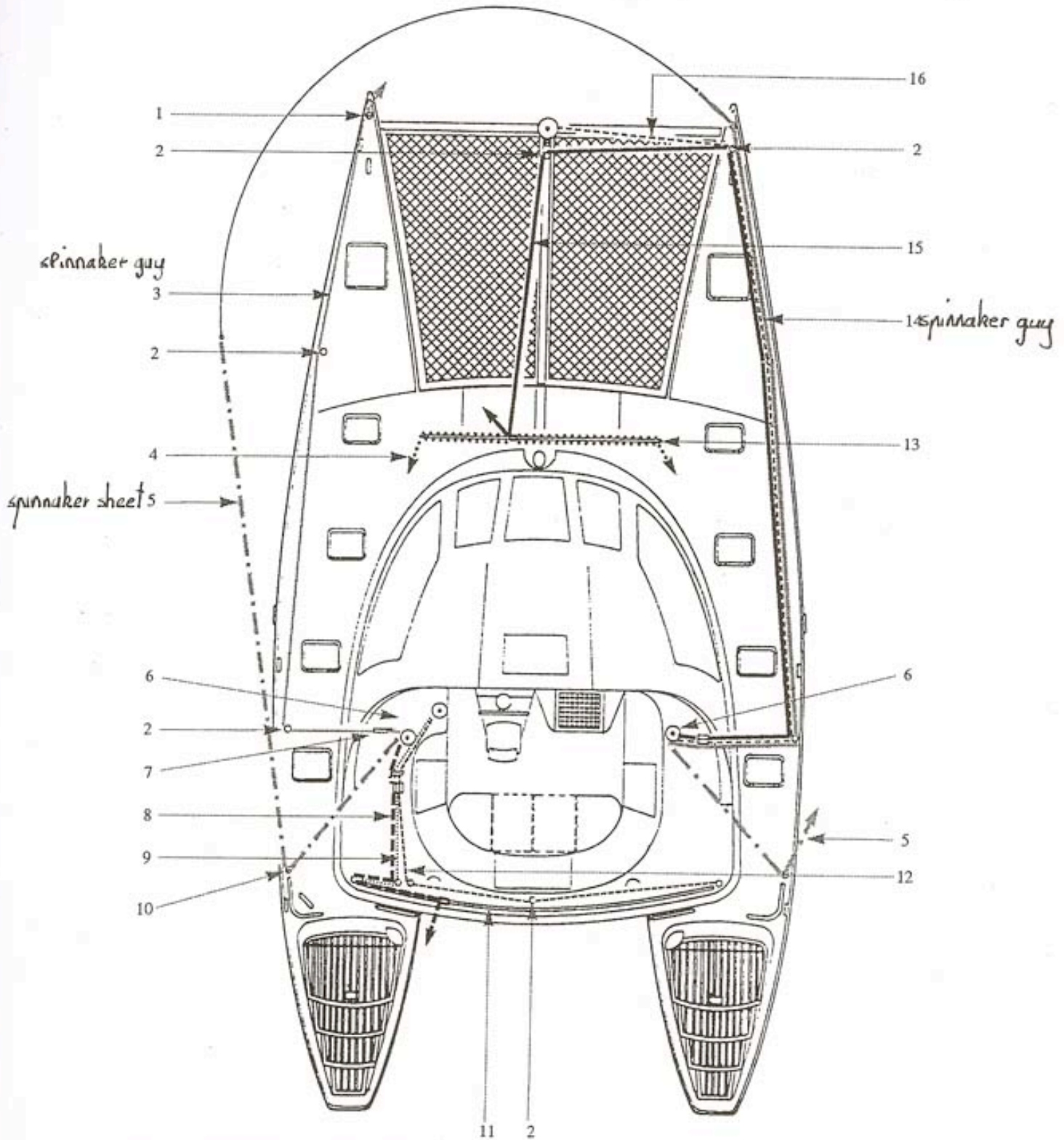
*When hoisting a mate up to the mast, never use the snap shackle or halyard; make up a bowline with the topping lift direct on the mast bowline ring.*

- *Check regularly the rigging for tensioning and the lock-nuts or pins for safetying. The first inspection shall be performed after a few days at sea in various weathers,*
- *Secure, lubricate and check the bottle screws for tensioning: if the rigging should be loose, the chain plate friction may generate wear,*
- *Grease the wire swagings,*
- *Never lubricate bottle screws with silicon grease: use tallow, graphite grease,*
- *Change all shrouds or stays exhibiting kinks, severed wires or other defects,*
- *Regularly rinse wires and swagings with fresh water,*
- *Regularly check the chain plates for condition.*

*Your Jeanneau agent can take care of all the above maintenance operations.*

GREEMENT COURANT  
 RUNNING RIGGING

Légende voir page suivante / See key next page



## GREEMENT COURANT *RUNNING RIGGING*



- 1- Platine de retour du bras de spi  
*Spinnaker guy chainplate*
- 2- Poulie de retour à plat pont  
*Deck foot block*
- 3- Bras de spi bâbord  
*Portside spinnaker guy*
- 4- Réglage de chariot de foc  
*Jib car adjustment sheet*
- 5- Ecoute de spi  
*Spinnaker sheet*
- 6- Winch et bloqueurs de réglages  
*Adjustments winch and jammers*
- 7- Bloqueurs de bras de spi (option)  
*Spinnaker guy jammer (opt. extra)*
- 8- Ecoute de grand-voile  
*Main sheet*
- 9- Réglage de barre d'écoute bâbord  
*Portside horse adjustment sheet*
- 10- Platine de retour de l'écoute de spi  
*Spinnaker sheet chainplate*
- 11- Rail d'écoute de GV  
*Horse*
- 12- Réglage de barre d'écoute tribord  
*Stbdside horse adjustment sheet*
- 13- Chariot de foc avec coinces intégrés  
*Jib adjustment track with jammers built-in*
- 14- Bras de spi tribord  
*Stbdside spinnaker guy*
- 15- Ecoute de foc  
*Jib sheet*
- 16- Bosse d'enrouleur de foc  
*Jib furling sheet*

# GREEMENT COURANT

## RUNNING RIGGING



	Designation	Nbr	Type	Ø	Longueur Length
1	Drisse de grand-voile <i>Main halyard</i>	1	Kevlar	14 mm 1/2"	53 m 175'
2	Balancine de grand-voile <i>Main topping lift</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	10 mm 3/8"	35 m 115'
3	Ecoute de grand-voile <i>Mainsheet</i>	1	Kevlar	14 mm 1/2"	27 m 90'
4	Lazy-jack <i>Lazy-jack</i>	2	Tresse (sup) <i>Braid (up)</i>	10 mm 3/8"	9 m 30'
5	Lazy-jack <i>Lazy-jack</i>	2	Câble inox <i>St.st. wire</i>	5 mm 3/16"	6,5 m 21,5'
6	Ris 1 <i>Reef 1</i>	1	Tresse (D) <i>Braid (H)</i>	14 mm 1/2"	16 m 52'
7	Ris 2 <i>Reef 2</i>	1	Tresse (D) <i>Braid (H)</i>	14 mm 1/2"	20 m 65'
8	Ris 3 <i>Reef 3</i>	1	Tresse (D) <i>Braid (H)</i>	14 mm 1/2"	24 m 80'
9	Réglage chariot grand-voile (bab) <i>Horse adjustment (port)</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	12 mm 7/16"	11 m 37'
10	Réglage chariot grand-voile (trib) <i>Horse adjustment (stbd)</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	12 mm 7/16"	15 m 50'
11	Drisse de foc <i>Jib halyard</i>	1	Kevlar	14 mm 1/2"	33,5 m 110'
12	Ecoute de foc <i>Jib sheet</i>	1	Kevlar	14 mm 1/2"	23 m 75'
13	Réglage chariot de foc <i>Jib car adjustment sheet</i>	2	Tresse (sup) <i>Braid (up)</i>	10 mm 3/8"	6 m 20'
14	Drisse de trinquette <i>Staysail halyard</i>	1	Kevlar	14 mm 1/2"	24 m 80'

Tresse (sup): Tresse de qualité supérieure / *Braid (up): High quality braid*

Tresse (D): Tresse de drisse / *Braid (H): Halyard braid*



## GREEMENT COURANT

- Graisser les réas avec du silicone; Changer tout réa déformé ou ébréché. Vérifier une fois par an les axes des réas placés en tête de mât.
- Vérifier régulièrement l'état des mâchoires des coinçeurs.
- Surveiller l'usure et l'état général des drisses.
- Nettoyer régulièrement les poulies (graisse usagée, trace de corrosion) et passer un peu de lubrifiant sur les axes.
- Eviter les empannages intempestifs qui usent prématurément les écoutes et les points d'ancrage.

## DRISSES

Il est conseillé de prévoir des messagers à poste pour toutes les drisses et bosses d'enrouleurs pour en faciliter le remplacement en cas de rupture.

---

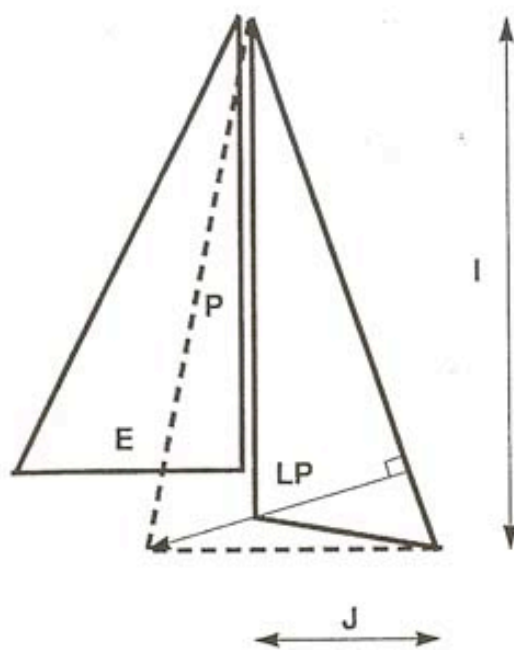
## RUNNING RIGGING

- *Lubricate the sheaves with silicon: change distorted or dented sheaves. Inspect the shafts in sheaves on mast head,*
- *Regularly check the jam cleat jaws for condition,*
- *Inspect the halyards for wear and condition,*
- *Clean the blocks regularly (worn out grease, corrosion spots) and slightly oil up the pins,*
- *Avoids untimely gibing which generate premature wear on the sheets and fixed points.*

## HALYARDS

*Permanent runners should be provided for all stoppers and halyards to facilitate replacement in case of failure.*

# VOILES SAILS

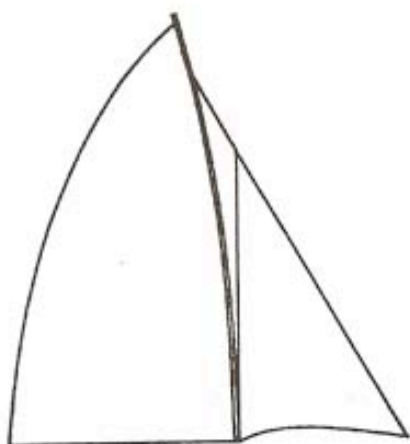


$I = 14,80$  m  
 $J = 4,20$  m  
 $P = 15,30$  m  
 $E = 4,20$  m  
 $LP = \text{-----}$

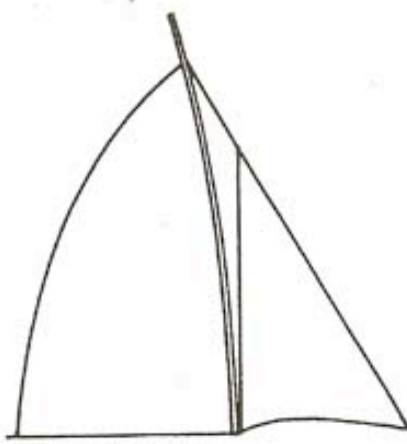
Vent réel maxi Max. real wind		Près Windward	Largue Reaching
Force	Nds/Knts		
1-5	20	GV solent Main solent jib	GV solent Main solent jib
5	25	GV 1 ris trinquette Main reef 1 staysail	GV ou GV 1 ris solent ou trinquette Main or main reef 1 solent jib or staysail
5-7	30	GV 2 ris trinquette Main reef 2 staysail	GV 2 ris trinquette Main reef 2 staysail
7-8	40	GV 3 ris trinquette Main reef 3 staysail	GV 3 ris trinquette Main reef 3 staysail

Ces données ne sont fournies qu'à titre indicatif. Il convient donc de les adapter en fonction de l'état de la mer et des compétences de l'équipage.  
 Un bateau surtoilé est un bateau qui fatigue aussi bien la structure que l'équipage.  
 Those figures have to be adapted according to weather conditions and the crew abilities.  
 When a boat has too much sail surface, this strains both ship and crew.

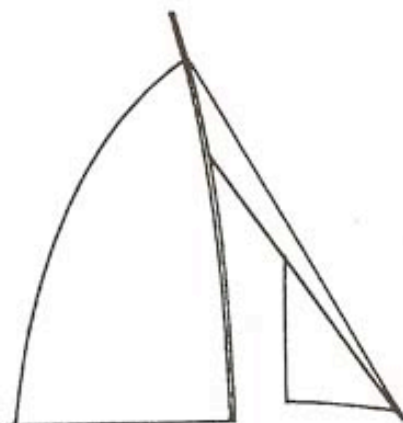
PLANS DE VOILURE POSSIBLES  
 POSSIBLE SAIL PLANS



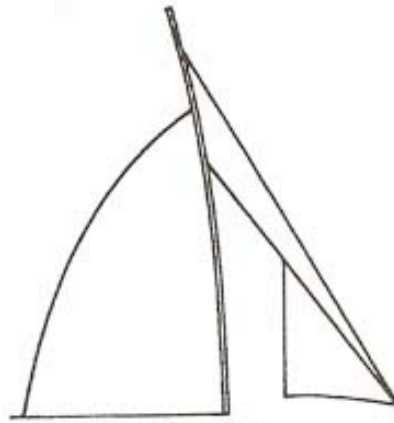
G.V. + Solent  
 Main + Solent



G.V. 1 ris + Solent  
 Main reef1 + Solent



G.V. 1 ris + Trinquette  
 Main reef1 + Stay sail



G.V. 2 ris + Trinquette  
 Main reef2 + Staysail



G.V. 3 ris + Trinquette ou Tourmentin  
 Main reef3 + Solent or Storm jib



G.V. 2 ris + Solent  
 Main reef2 + Solent

Lorsque la G.V. a 2 ou 3 ris, le mât doit obligatoirement être retenu sur l'avant par le bas-étai, sinon il se cintre sur l'arrière.  
 With 2 or 3 slab reefs in the main, the mast must be support forward by the inner forestay, or else it bends aft.

## CONSEILS POUR L'UTILISATION CORRECTE DU PLAN DE VOILURE DE VOTRE LAGOON



### PRECAUTION

Une poupée de winch est calculée pour emmagasiner un nombre de tours de cordage nécessaire pour qu'il ne glisse pas et que les efforts ne se reportent pas sur le self-tailing: Faire au minimum 3 ou 4 tours sur le winch.

### AVERTISSEMENT

Votre bateau est conçu pour naviguer sans avoir besoin de monter sur le roof en cours de manoeuvre. Il est dangereux d'y aller et surtout d'y rester, notamment en cas d'empannage. Surveiller les enfants.

### POUR HISSER LA GRAND VOILE:

- Se mettre face au vent,
- Choquer l'écoute de grand-voile,
- Hisser: faire attention que les lattes ne coincent pas dans les lazy-jacks.

### LE SOLENT

Le solent est utilisé totalement établi jusqu'à 25 noeuds de vent apparent, puis enroulé complètement et remplacé par la trinquette.

### PRECAUTION

Par mauvais temps et 2 ou 3 ris dans la grand-voile, il faut obligatoirement installer et étarquer l'étau largable (sur lequel la trinquette est endraillée, éventuellement).

---

## ADVICES FOR CORRECT USE OF YOUR LAGOON'S SAIL PLAN

### PRECAUTION

*A winch drum is designed to store the right number of rope turns to avoid slipping and put the load in the line itself rather than in the self-tailing jaws: It needs at least 3 or 4 turns.*

### WARNING

*Your boat is designed to sail without having to climb onto the coachroof during handling. Going and staying there is dangerous especially during gibes. Keep an eye on your childrens.*

### TO HOIST THE MAIN:

- Go straight in the wind,
- Ease the main sheet,
- Hoist: take care not to jam the batten in the lazy-jacks.

### THE SOLENT JIB:

*Sail under solent jib up to 25 knots apparent wind. Beyond, you must furl it completely and set the staysail.*

### PRECAUTION

*In heavy weather, with 2 or 3 slab reefs in the mainsail, you must set and tension the releasable inner forestay (on which the staysail is possibly setted).*





#### POUR HISSER LA TRINQUETTE:

- Enrouler le solent.
- Attacher avec un bout le point d'écoute sur le solent,
- Mettre le bas-étai et le raidir au palan,
- Endrailler la trinquette et prendre l'écoute du solent comme écoute,
- Hisser.

#### POUR PRENDRE UN RIS:

- Se mettre face au vent,
- Raidir les lazy-jacks,
- Choquer l'écoute de grand-voile,
- Choquer la drisse pour capeler le mousqueton du point d'amure sur la cadène fixée sur le coté du mât,
- Raidir la drisse,
- Etarquer au maximum la bosse de ris au winch,
- Reprendre l'écoute de grand-voile,
- Assurer le ris en bout de bôme avec un bout ou une sangle entourant la bôme,
- Relâcher la bosse afin de libérer la tension du bloqueur à came sur le cordage,
- La bosse doit toujours rester au winch avec trois tours sur la poupée, par sécurité.

#### PRECAUTION

Les bosses de ris ne doivent jamais rester sous tension, il faut impérativement assurer le point d'écoute comme décrit ci-dessus.

La bosse de 3ème ris ne doit pas être à poste continuellement car la prise du 3ème ris est exceptionnelle et il faut affaler la grand-voile pour le prendre.

#### TO HOIST THE STAYSAIL:

- *Furl the solent-jib,*
- *Fasten the clew with a rope on the solent-jib,*
- *Fasten the inner forestay and tension it with the tackle,*
- *Set the staysail and use the solent sheet as sheet,*
- *Hoist.*

#### TO REEF:

- *Go straight in the wind,*
- *Tension the lazy-jacks,*
- *Ease the main sheet,*
- *Ease the halyard and hook the tack snap shackle on the pad eye base on mast side,*
- *Retension the halyard,*
- *Winch tightly the reefing line,*
- *Haul in the main sheet,*
- *Secure the reefing line with a rope or a strap surrounding the boom,*
- *Ease the reefing line to release the cam-jammer and put the load in the rope,*
- *The reefing line must always be on winch with 3 safety turns on drum.*

#### PRECAUTION

*The reefing lines must not support sail load: You must secure the clew as described above.*

*Never install the third reefing line permanently : third reefing is an exceptional operation and you must drop the main before.*



**AU PORTANT:**

- Ne pas abattre à plus de 150° de vent apparent,
- Déborder le chariot au maximum et choquer un peu d'écoute,
- Faire attention que la grand voile ne touche pas les haubans, le frottement des lattes useraient très vite le tissu et le câble,
- Garder la grand-voile + solent jusqu'à 15 noeuds de vitesse et prendre un ris ou plus si les accélérations sont brutales ou si l'état de la mer se dégrade.

**PRECAUTION**

Ne jamais mettre de retenue de bôme sur un pontet ni sur le rail de fargue.  
Le rail de fargue est un cale pied, il ne peut servir qu'à saisir de l'accastillage léger (défenses, taud) mais en aucun cas une manoeuvre ayant rapport avec le gréement ou les voiles.

---

**DOWN WIND:**

- Do not fall of more than 150° apparent wind,
- Drop the main traveler maximum to leeward and ease some sheet,
- Mainsail must not touch the shrouds, the rubbing of the battens would quickly wear out cloth and wires.
- Wear mainsail + solent-jib not exceeding 15 knots speed but reef the main if acceleration gets brutal or if sea becomes awkward.

**PRECAUTION**

Never attach a boom preventer on a deck-eye or toe-rail.  
The toe-rail is a footing, only fasten light fittings on it (e.g. fenders or bimini top) and never rig or sails controls.

## VOILES

La durée de vie d'une voile dépend en grande partie d'un entretien régulier. Ainsi dès la saison de navigation terminée, et si possible avant l'hiver, il est recommandé de confier le jeu de voiles à un spécialiste qui en assurera efficacement l'entretien et les réparations.



- Veiller à bien régler les voiles en navigation, afin de les adapter au mieux aux efforts qu'elles subissent et diminuer les tensions néfastes pour le tissu.
- Prévenir les accrocs et usures en mettant des protections contre le raguage sur les accessoires présentant des aspérités (Fourrures de barres de flèche, de chandeliers, poulies de lazy-jacks, etc ...)
- Entre deux sorties en mer, penser à relâcher la tension de la drisse pour les voiles sur enrouleur et de la bordure de grand-voile.
- Vous munir d'une trousse de voilerie et d'un livret qui vous indiquera les moyens d'effectuer vous-même les travaux d'urgence en attendant de pouvoir les faire faire par un voilier.

## NETTOYAGE ET ENTRETIEN

Rincer les voiles à l'eau douce de temps en temps et les sécher au plus vite (les moisissures ne partent pas).

Eviter de les faire sécher au vent dans la mâture, le fageusement use les coutures et elles risqueraient de subir des accrocs sur le gréement.

Les taches de gras disparaissent au trichloréthylène, à condition de rincer aussitôt à l'eau.

---

## SAILS

*To a large extent, the life of a sail depends on regular maintenance. As soon as the sailing season is over and, preferably, before winter, leave your sails to a sail-maker to obtain efficient maintenance and repairs.*

*Set the sails properly at sea in order to achieve the optimum adaptation to the forces to be taken and reduce harmful stresses on the fabrics.*

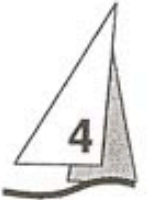
- *Avoid wear and tears by means of chafing pieces on pointed accessories (cross-trees, stanchions, lazy-jacks blocks, etc...).*
- *Between two trips at sea, don't forget to slack off the halyards on sails on furler and main sail foot.*
- *Obtain a sail-maker's kit and instructions to find out how to perform emergency repairs pending assistance by a sail-maker.*

## CLEANING AND MAINTENANCE

*Rinse the sails with fresh water from time to time and dry as soon as possible (mould fungus is there to stay).*

*Don't dry the sails in the lee on the mast, since shaking wears away the seams and the sail may be torn off by the rigging.*

*All stains can be removed with trichloroethylene but rinsing with water is mandatory.*



## STOCKAGE / PLIAGE

Eviter de stocker une voile mouillée, elle moisirait.

- Voile classique de dimension moyenne:

Plier la voile en accordéon parallèlement à la bordure, puis la rouler aux dimensions du sac.

- Voile de grande dimension ou en composite (Mylar, Kevlar):

Ne pas la plier de façon systématique, il est préférable de la rouler ou de la stocker en accordéon dans un sac banane.

## PROTECTION

Les rayons UV attaquent violemment le polyester et le nylon. Si les voiles restent grées, ne serait-ce que pour 24 heures, il est indispensable de les protéger par une housse ou par un tissu protecteur sur la chute et la bordure des voiles enroulées.

Notre réseau d'agents vous proposera des accessoires sélectionnés par le chantier et adaptés à vos besoins.

---

## SAILS STOWAGE / FOLDING

*Avoid storing wet sails to obviate fungus.*

- *Average size conventional sails:*

*Fold the sail parallel with the foot, then roll it up to the bag dimensions.*

- *Large size or composite sail (Mylar, Kevlar):*

*Don't fold the sail systematically: roll the sail up or store it in a long-shaped bag instead.*

## PROTECTION

*UV rays are harmful to polyester and nylon. Where the sails remain on the mast, even for 24 hours, they must be protected by a cover or special fabric on rolled-up leeches and feet.*

*Our agents' network will offer accessories which have been selected by the shipyard and consistent with your requirements.*

# AMENAGEMENTS INTERIEURS

## *INSIDE ACCOMODATIONS*

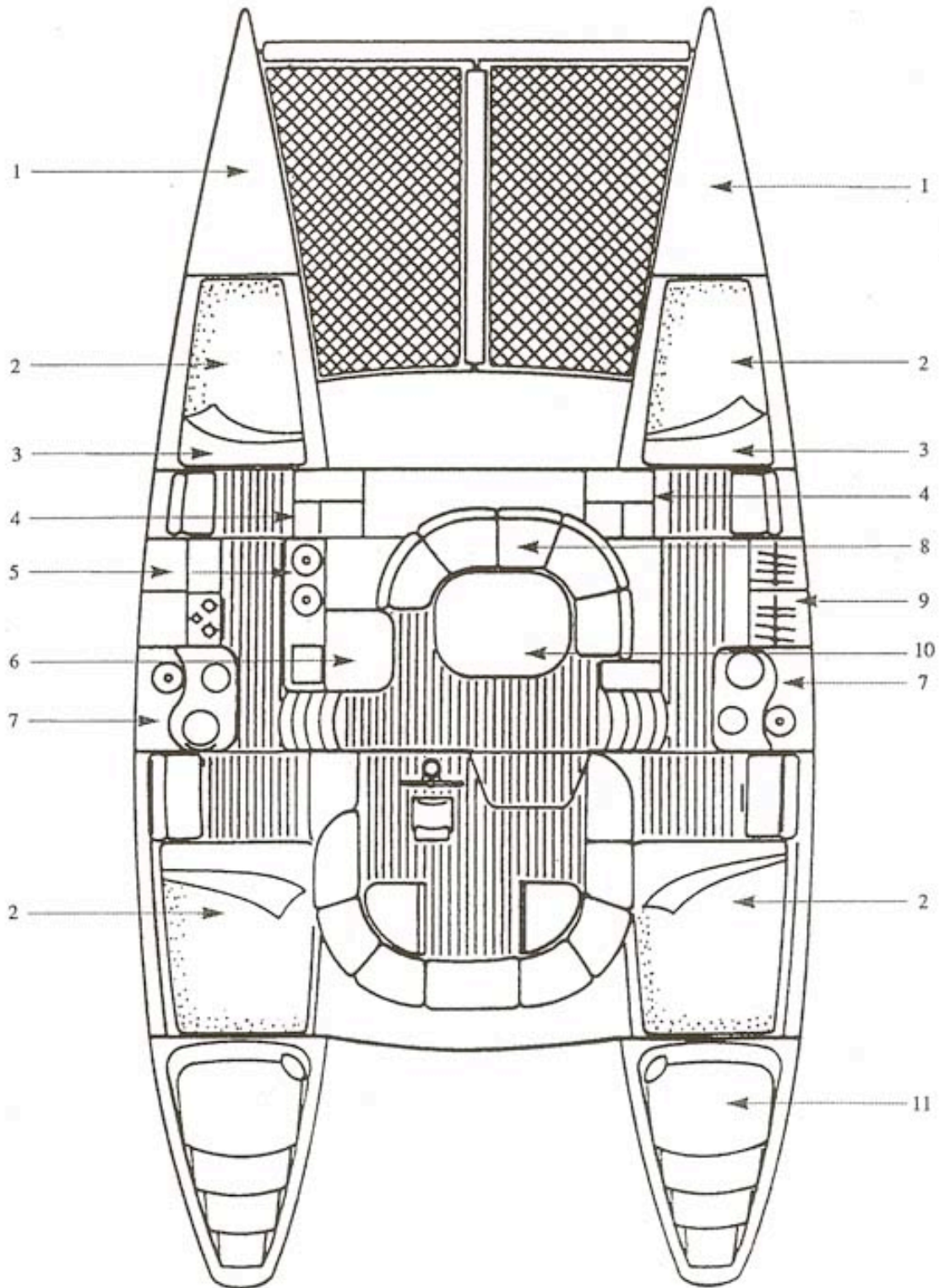
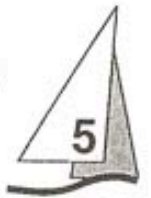
---



AMENAGEMENT INTERIEUR  
INSIDE ACCOMODATIONS

VERSION TEAM  
TEAM VERSION

Légende page suivante / See key next page



AMENAGEMENTS INTERIEURS  
*INSIDE ACCOMODATIONS*

---

VERSION TEAM  
*TEAM VERSION*

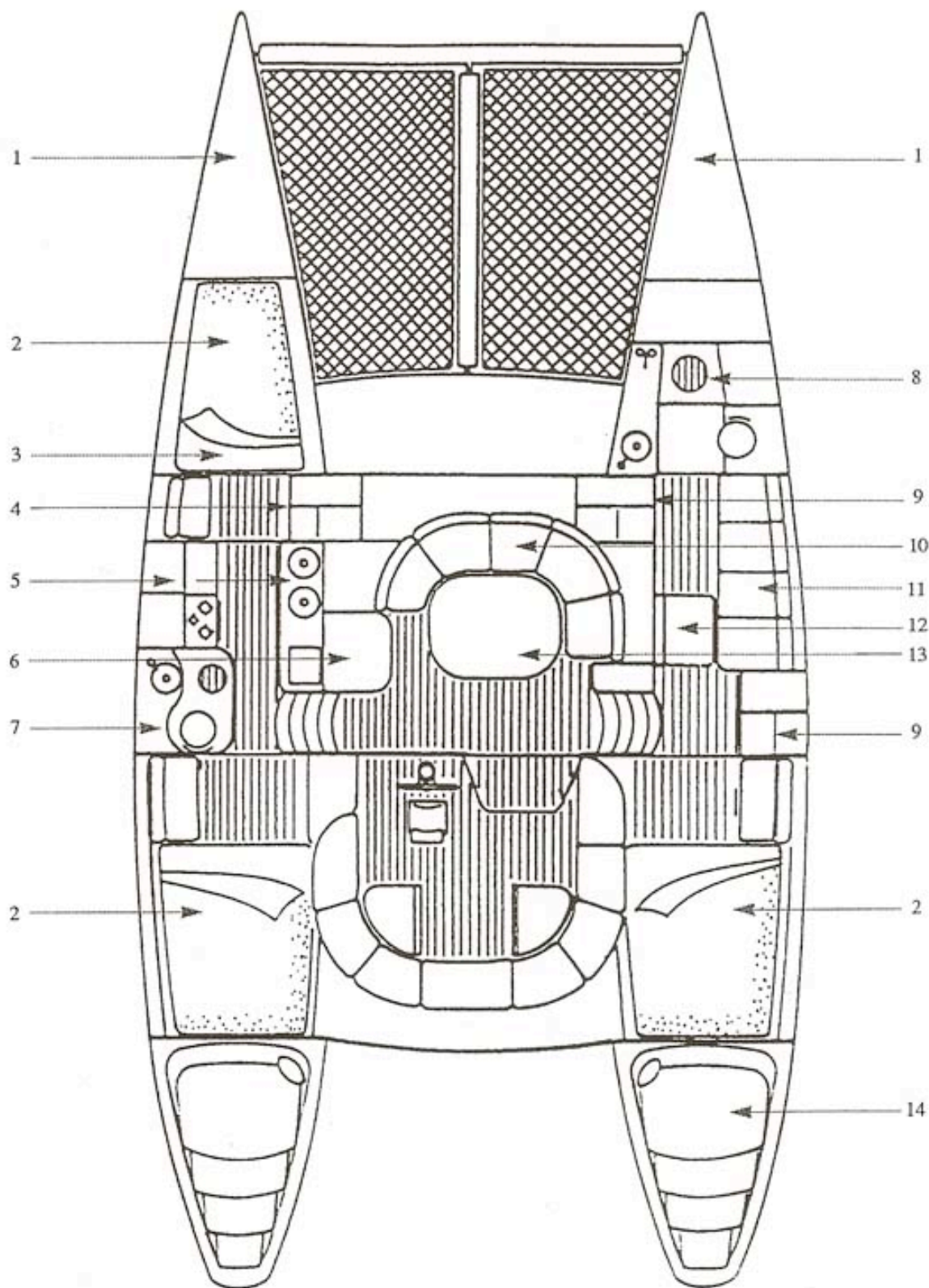


- 1- Coffre à voiles  
*Sails locker*
- 2- Couchette double  
*Double berth*
- 3- Tiroir de rangement sous bannette  
*Stowage drawer under bench*
- 4- Penderie de cabine  
*Cabin hanging locker*
- 5- Bloc cuisine avec plaque 4 feux + four, réfrigé-  
rateur, conservateur, évier et rangements  
*Galley unit with 4 burner hob + oven and grill,  
refrigerator, freezer, sink and stowage shelving*
- 6- Table à cartes  
*Chart table*
- 7- Salle d'eau avec WC, lavabo, douchette  
*Washroom with toilet, washbasin, shower*
- 8- Banquette de carré  
*Saloon settee*
- 9- Penderie  
*Hanging locker*
- 10- Table de carré  
*Saloon table*
- 11- Coffre moteur dans jupe arrière  
*Engine compartment in transom extension*

AMENAGEMENT INTERIEUR  
INSIDE ACCOMODATIONS

VERSION PROPRIETAIRE  
OWNER'S VERSION

Légende page suivante / See key next page





AMENAGEMENTS INTERIEURS  
INSIDE ACCOMODATIONS

---

VERSION PROPRIETAIRE  
OWNER'S VERSION



- 1- Coffre à voiles  
*Sails locker*
- 2- Couchette double  
*Double berth*
- 3- Tiroir de rangement sous bannette  
*Stowage drawer under bench*
- 4- Penderie de cabine  
*Cabin hanging locker*
- 5- Bloc cuisine avec plaque 4 feux + four, réfrigéra-  
teur, conservateur, évier et rangements  
*Galley unit with 4 burner hob + oven and grill,  
refrigerator, freezer, sink and stowage shelving*
- 6- Table à cartes  
*Chart table*
- 7- Salle d'eau avec WC, lavabo, douchette  
*Washroom with toilet, washbasin, shower*
- 8- Salle d'eau du propriétaire avec WC, lavabo, dou-  
chette  
*Owner's washroom with toilet, washbasin,  
shower*
- 9- Penderie  
*Hanging locker*
- 10- Banquette de carré  
*Saloon settee*
- 11- Banquette de coursive formant couchette  
*Sofa-berth*
- 12- Table à cartes repliable  
*Fold-down chart table*
- 13- Table de carré  
*Saloon table*
- 14- Coffre moteur dans jupe arrière  
*Engine compartment in transom extension*

## LES RANGEMENTS

De nombreux rangements sont prévus:

- Coffres sous les banquettes du carré.
- Penderies et coffres dans les cabines avant et arrière.
- Placards sous les vasques lavabo et évier.
- Nombreux équipets.



## ENTRETIEN

### INTERIEUR:

- Profiter du beau temps pour aérer les coussins de banquettes et couchettes et les relever quand vous quittez le bateau.
- Protéger l'intérieur de votre bateau le plus souvent possible des rayons UV, à l'aide des rideaux d'occultation.
- Faire la chasse aux miettes de pain.
- Veiller à la propreté et à l'assèchement des fonds.

### VERNIS INTERIEUR:

- Rincer le vernis intérieur à l'eau douce additionnée de dégraissant-shampooing.
- Polir ensuite le vernis intérieur avec une peau de chamois.

### TISSUS:

#### PRECAUTION

Il est conseillé de repérer chaque housse et mousse lors du démontage.  
Ne jamais les marquer au feutre ou au stylo, car les solvants migrent à travers les housses et font des taches.

## STOWAGES

*Many stowages are provided:*

- Chests under the saloon settee,
- Wardrobes and chests in the aft and fore cabins,
- Lockers under the wash basins and sinks,
- Numerous shelves.

## MAINTENANCE

### INSIDE:

- Take advantage of fine weather to raise and ventilate the cushions when you leave your boat,
- Use blinds to protect the inside of your boat from UV rays,
- Bred crumbs must be systematically eliminated,
- Ensure that the bilges are cleaned and dry.

### INSIDE VARNISH:

- Rinse inside varnish with degreasing shampoo mixed with fresh water,
- Polish inside varnish with shamoy leather.

### FABRICS:

#### PRECAUTION

Mark up each cover and foam cushion on dismantling. Never mark with a felt-tip pen or a biro. Solvents come through the cover and stain it.



- Tissus P.V.C. ou tissus enduits:

Utiliser une éponge et de l'eau savonneuse (type savon de Marseille).  
Pour les taches rebelles, essuyer par tamponnage, sans frotter, avec un tissu imprégné de white-spirit.

**PRECAUTION**

Tout solvant, ou produit à base de solvant (alcool pur, acétone, trichloréthylène) doit être proscrit.

- Jacquard 100% polyester / Dralon:

Si le tissu n'est pas démontable: passer l'aspirateur, nettoyer avec de la mousse synthétique en se reportant à la notice d'utilisation du fournisseur sur le produit.  
Si le tissu est démontable: laver à la main avec une lessive courante à 30°C.  
Dans les deux cas, le nettoyage à sec est possible. Nettoyer les taches le plus rapidement possible avec un chiffon humide.

- Jacquard coton:

Nettoyer à sec.  
Ne pas repasser.  
Ne pas employer de chlore.  
Détacher avec de l'essence rectifiée.

- Alcantara:

Laver à l'eau tiède avec un savon neutre,  
Laisser sécher naturellement,  
Nettoyer à sec au Perchloréthylène.

- Coated or P.V.C. fabrics:

Use a sponge and soapy water (Olive oil soap type).  
Dab away stains, without rubbing, with a white spirit soaked cloth.

**PRECAUTION**

Solvents or solvent based products (pure alcohol, acetone, trichloroethylene) are strictly prohibited.

- 100% polyester Jackard/Dralon:

If you can't remove the cloth: clean with a vacuum cleaner, wash with synthetic foam adhering to the manufacturer's instructions,  
If you can remove the fabric: hand wash with a commercial lye at 30°C.  
In both cases, dry cleaning is possible. Remove stains as soon as possible with moist rags.

- Cotton Jackard:

Dry cleaning,  
Do not iron,  
Do not use chlorine,  
Remove stains with fractionated petrol.

- Alcantara:

Wash in lukewarm water with neutral soap,  
Allow to dry,  
Dry clean with Perchloroethylene.



- Détachage

Oter le maximum de la tache dès que possible à l'aide d'une lame de couteau en agissant du bord vers le centre.

Tamponner à l'aide d'un chiffon propre.

Détacher avec un solvant à l'aide d'un chiffon propre (ne jamais verser le solvant directement sur la tache).

Frotter avec un chiffon propre et sec, puis broser le tissu à contresens.

Passer l'aspirateur lorsque le tissu est sec.

- Cuir:

Utiliser une crème spéciale cuir pour l'entretien courant.

Ne pas utiliser de détergent ni de produits à base de silicone,

Nettoyer à l'aide d'une éponge et d'eau savonneuse,

Détacher les traces de stylo à bille avec de l'alcool à brûler et les taches de graisse en appliquant de la terre de Sommières.

Le constructeur a testé et agréé un certain nombre de produits d'entretien et de rénovation. Ceux-ci offrent à la fois une garantie de protection des matériaux et de l'environnement car ils sont biodégradables.

Les fiches techniques correspondantes sont disponibles auprès de nos Agents qui, sur simple demande, peuvent les obtenir auprès de notre Société.

Les produits sélectionnés par JEANNEAU pour l'entretien de l'intérieur sont les suivants:

-deux produits de finition permettant de parfaire les aspects des garnitures intérieures (skaï, vernis,...)

-un rénovateur intérieur concentré (c'est un nettoyeur détachant pour vaisselles, tissus, textiles,...)

---

- Stains:

*Remove as much of the stains as possible with a knife blade moving from the edge towards the center,*

*Dab with clean rags,*

*Remove the stain using clean rags and a solvent (never pour solvent directly over the stains),*

*Rub with a clean and dry rag, then brush the fabrics against the pattern,*

*Clean with a vacuum cleaner when dry.*

- Leather:

*Use special leather paste for routine maintenance,*

*Never use any detergent nor silicone-based products,*

*Clean with a sponge and soapy water,*

*Remove all ball pen stains with methylated spirits and grease stains with "terre de Sommière" application.*

*The ship-builder has tested and approved a number of biodegradable maintenance and renovating products which protect the material and environment.*

*The relevant data sheets are available at our agents who can obtain the information from our company.*

*The interior maintenance products selected by JEANNEAU are as follows:*

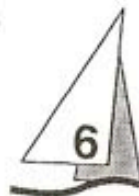
*- two finish products for inside linings (skaï, varnishes etc.),*

*- one renovating concentrate for inside (this is a cleaner for textile, clothes, planking etc.).*

# PLOMBERIE

## PLUMBING

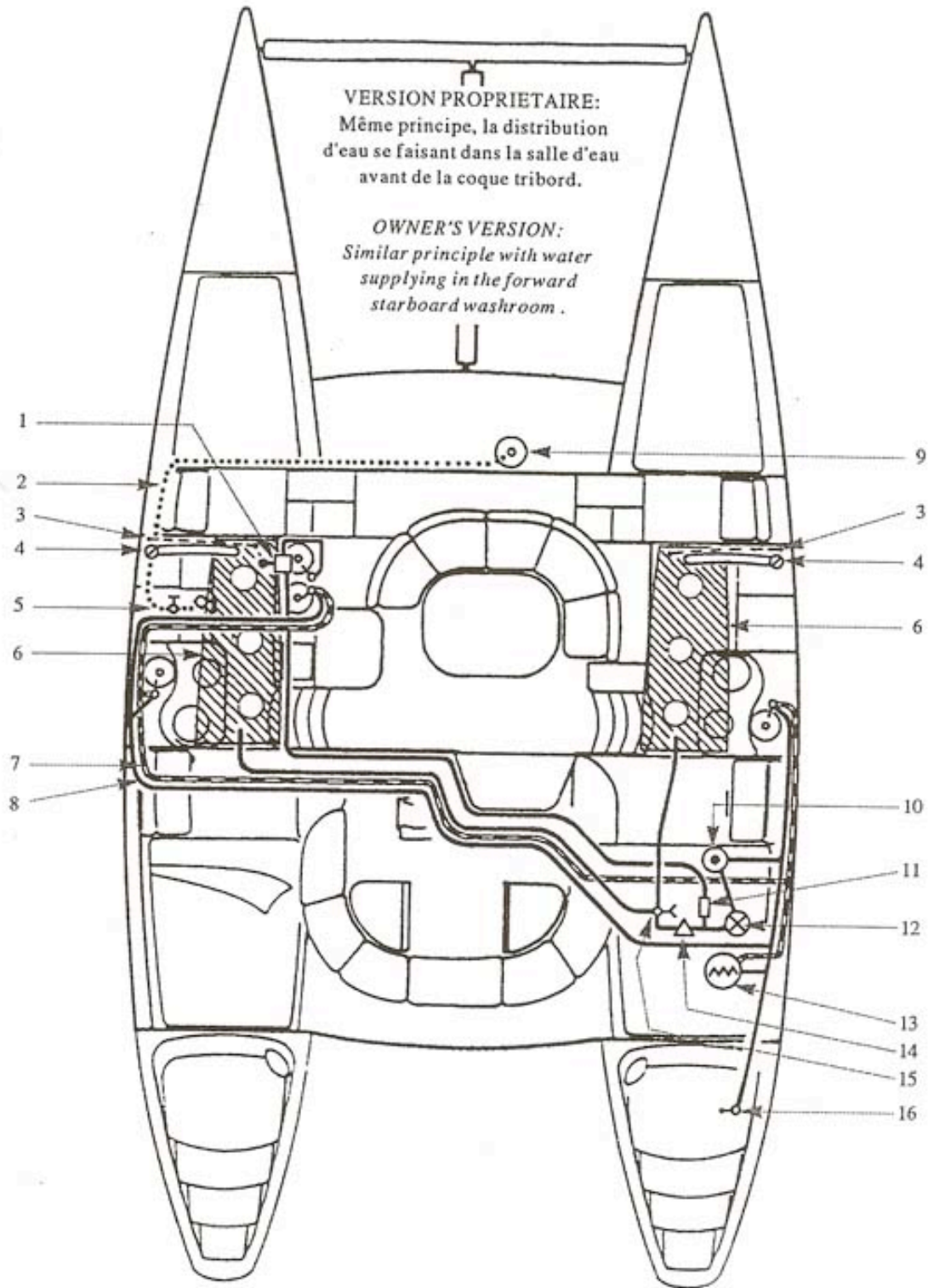
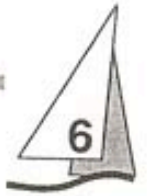
---



**EAU DOUCE ET GAZ**  
*FRESH WATER AND GAS*

**VERSION 2 RESERVOIRS**  
**2 TANKS VERSION**

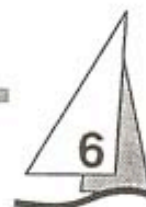
Légende page suivante / See ky next page



**EAU DOUCE ET GAZ**  
*FRESH WATER AND GAS*

---

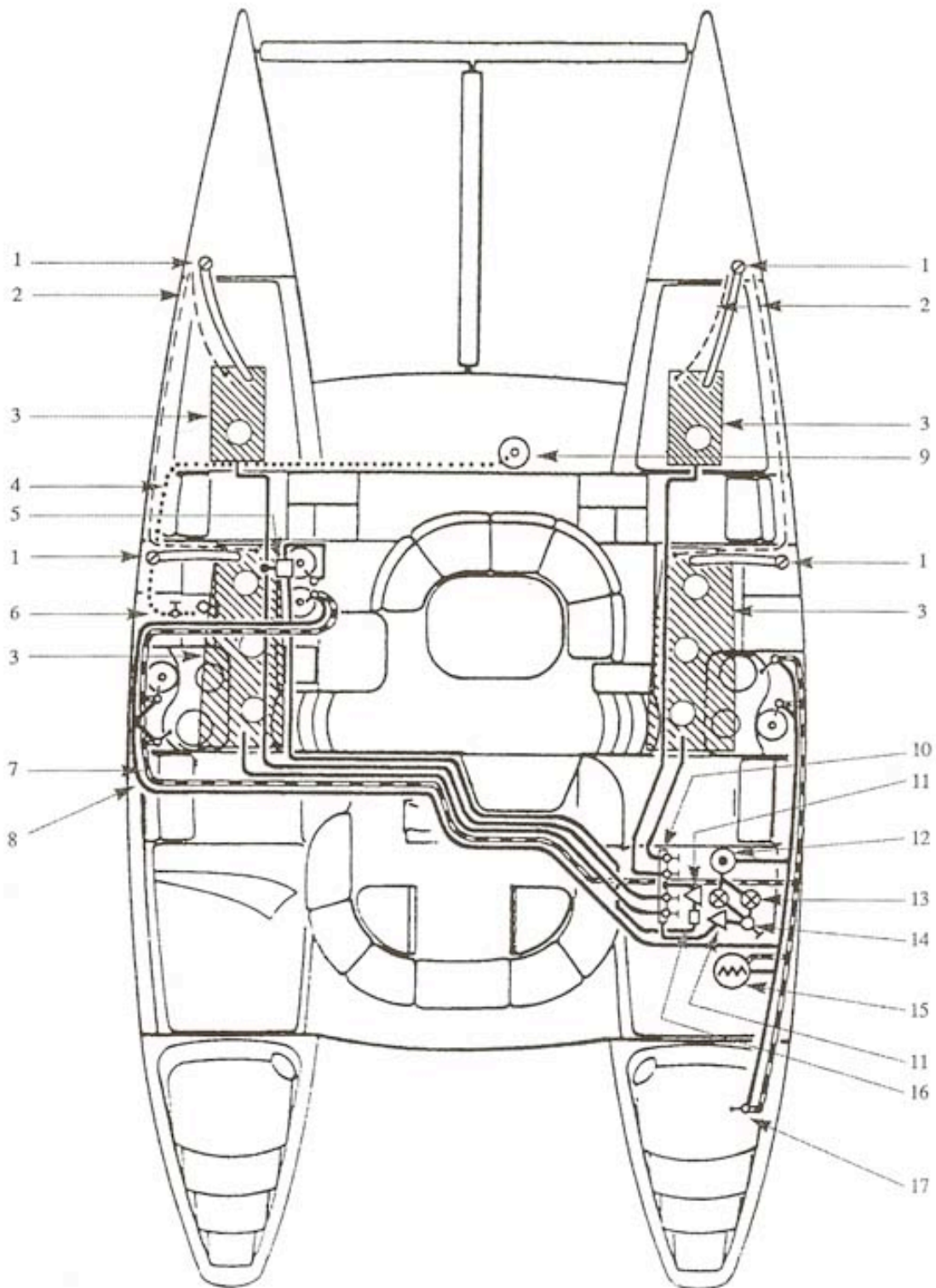
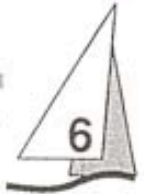
**VERSION 2 RESERVOIRS**  
*2 TANKS VERSION*



- 1- Pompe à pied d'eau douce  
*Fresh water foot pump*
- 2- Tuyau de gaz  
*Gas hose*
- 3- Mise à l'air libre  
*Vents*
- 4- Nable de remplissage  
*Deck filler*
- 5- Vanne de circuit de gaz  
*Gas circuit valve*
- 6- Réservoir  
*Water tank*
- 7- Tuyau eau chaude  
*Hot water hose*
- 8- Tuyau eau froide  
*Cold water hose*
- 9- Bouteille de gaz  
*Gas bottle*
- 10- Vase d'expansion  
*Accumulator tank*
- 11- Clapet anti-retour  
*Check valve*
- 12- Groupe d'eau sous pression  
*Electric galley pump*
- 13- Chauffe-eau  
*Water heater*
- 14- Filtre eau douce  
*Cold water filter*
- 15- Vanne "Y" de sélection de réservoir  
*"Y" valve for tank selection*
- 16- Douchette de pont  
*Deck shower*

**EAU DOUCE ET GAZ**  
*FRESH WATER AND GAS*

**VERSION 4 RESERVOIRS (Team uniquement)**  
*4 TANKS VERSION (Team only)*  
Légende page suivante / See key next page





**EAU DOUCE ET GAZ**  
*FRESH WATER AND GAS*

---

**VERSION 4 RESERVOIRS**  
*4 TANKS VERSION*



- 1- Nable de remplissage  
*Deck filler*
- 2- Mise à l'air libre  
*Vents*
- 3- Réservoir  
*Water tank*
- 4- Tuyau de gaz  
*Gas hose*
- 5- Pompe à pied d'eau douce  
*Fresh water foot pump*
- 6- Vanne de circuit de gaz  
*Gas circuit valve*
- 7- Tuyau eau chaude  
*Hot water hose*
- 8- Tuyau eau froide  
*Cold water hose*
- 9- Bouteille de gaz  
*Gas bottle*
- 10- Vannes de sélection de réservoir  
*Valves for tank selection*
- 11- Filtre eau douce  
*Cold water filter*
- 12- Vase d'expansion  
*Accumulator tank*
- 13- 2 groupes d'eau sous pression, dont 1 de secours  
*2 electric galley pumps with a spare one*
- 14- Vanne de sélection de groupe d'eau  
*Valve for pump selection*
- 15- Chauffe-eau  
*Water heater*
- 16- Clapet anti-retour  
*Check valve*
- 17- Douchette de pont  
*Deck shower*

## CIRCUIT D'EAU DOUCE



### PRECAUTION

Ne jamais faire fonctionner l'appareillage de circuit d'eau lorsque la vanne est fermée ou lorsque le réservoir est vide sous peine de détérioration du matériel électrique. Vérifier l'état du filtre à eau selon les prescriptions fournies dans la documentation du constructeur.

## LE CIRCUIT GAZ

La bouteille de gaz se trouve dans un logement dans le coffre avant tribord de la nacelle (voir chapitre Sécurité).

Lors du démontage de la bouteille, recapuchonner la partie fileté du détendeur pour éviter ainsi la corrosion.

Renouveler le tuyau souple à la date prévue.

### RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

Ne pas oublier de fermer le coupe-circuit gaz et le robinet du détendeur en dehors des périodes d'utilisation du réchaud.

Ne jamais obturer les grilles de ventilation du coffre à gaz.

---

## FRESH WATER SYSTEM

### PRECAUTION

*Never run the water system if the valve is closed or the tank is empty to avoid damaging the electrical equipment.*

*Check the water filter for condition as instructed in the manufacturer's manual.*

## GAS SYSTEM

*The gas cylinder is located in a recess in the forward starboard locker of the nacelle (refer to "Safety").*

*Refit the cap in place on the pressure reduction valve screwed section to avoid corrosion, when changing the cylinder.*

*Change the hose on schedule.*

### RECOMMENDATIONS / MAINTENANCE:

*Don't forget to shut off the gas safety valve and pressure reducing valve when the heater is not in use.*

*Never block up the gas locker ventilators.*

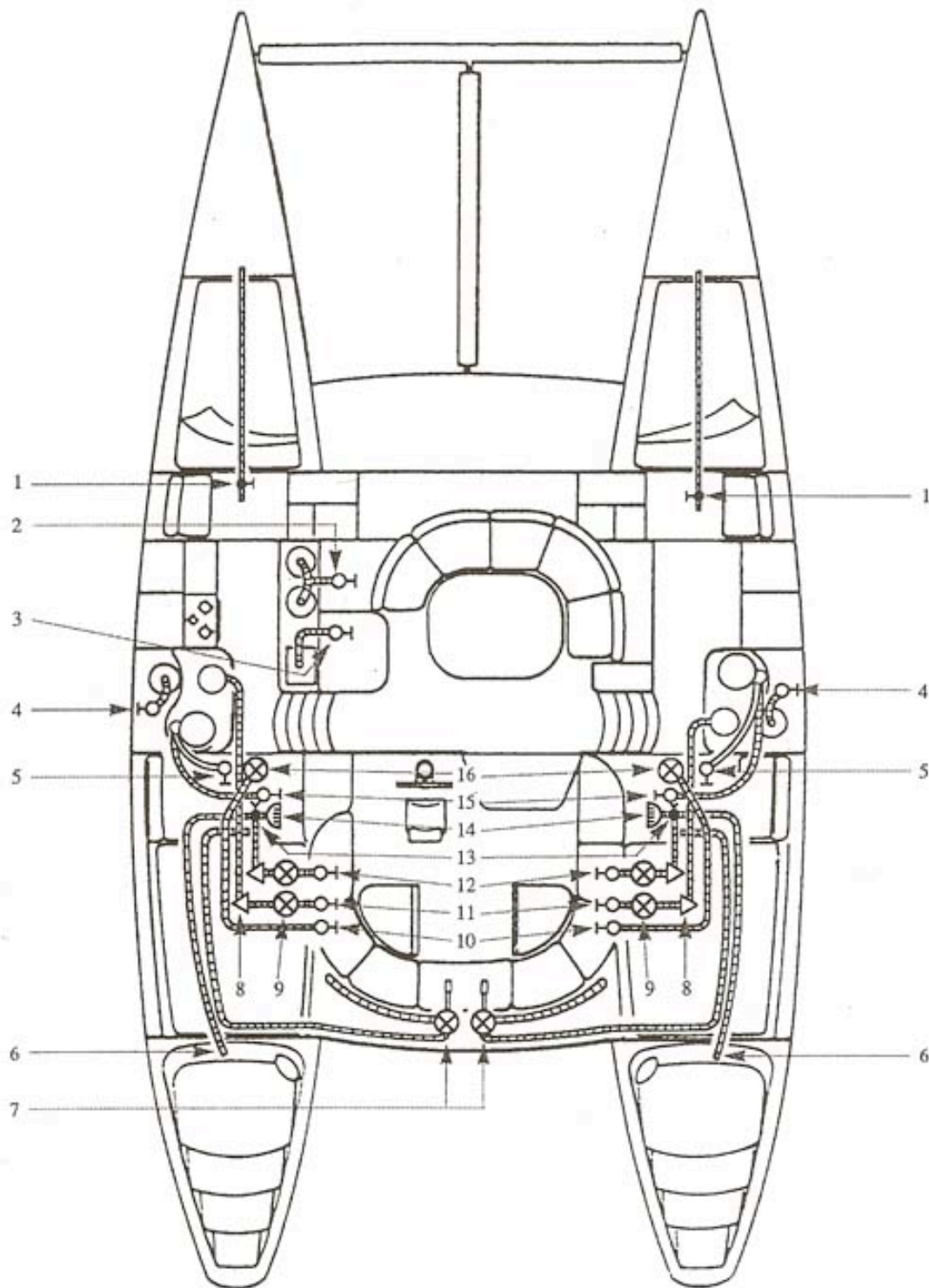
# EAU DE MER ET EVACUATIONS

RAW WATER AND DRAINAGE

VERSION TEAM

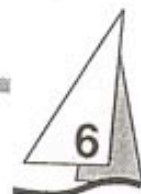
TEAM VERSION

Légende page suivante / See key next page



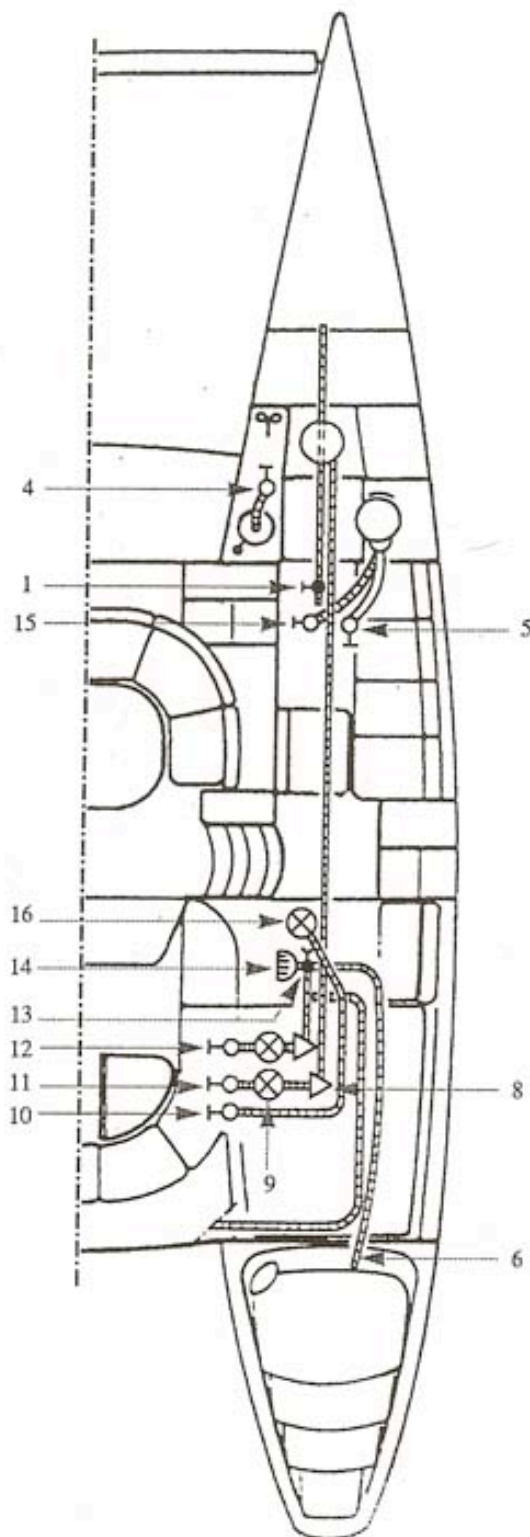
# EAU DE MER ET EVACUATIONS

## RAW WATER AND DRAINAGE



### VERSION PROPRIETAIRE OWNER'S VERSION

### VERSION TEAM ET PROPRIETAIRE TEAM AND OWNER'S VERSION



- 1- Vanne 1/4 de tour sur tuyau évacuation du compartiment avant  
*1/4 turn seacock on fwd compartment drainage hose*
- 2- Vanne 1/4 de tour évacuation de l'évier  
*1/4 turn seacock for sink drainage*
- 3- Vanne 1/4 de tour évacuation de la glacière  
*1/4 turn seacock for ice-box drainage*
- 4- Vanne 1/4 de tour évacuation du lavabo  
*1/4 turn seacock for wash basin drainage*
- 5- Vanne 1/4 de tour prise d'eau du WC  
*1/4 turn seacock for toilet raw water inlet*
- 6- Tuyau d'évacuation du compartiment moteur  
*Engine compartment drainage hose*
- 7- Pompe à main de cockpit (puisard)  
*Cockpit manual pump (sump)*
- 8- Filtre  
*Strainer*
- 9- Pompe de cale électrique  
*Electric bilge pump*
- 10- Vanne 1/4 de tour évacuation de puisard  
*1/4 turn seacock for sump drainage*
- 11- Vanne 1/4 de tour d'évacuation de bac à douche  
*1/4 turn seacock for shower tub drainage*
- 12- Vanne 1/4 de tour évacuation de puisard (pompe à déclenchement automatique ou manuel)  
*1/4 turn seacock for sump drainage (automatic or manual switch pump)*
- 13- Vanne "Y" de sélection de compartiment  
*"Y" valve for compartment selection*
- 14- Crépine  
*Strum-box*
- 15- Vanne 1/4 de tour évacuation du WC  
*1/4 turn seacock for toilet drainage*
- 16- Pompe de cale électrique à déclenchement automatique  
*Electric bilge pump with automatic float switch*



## CIRCUIT D'EAU D'EVACUATION

Un puisard principal situé sous le plancher des cabines arrière reçoit l'eau provenant du plancher et est vidé par:

- la pompe manuelle de cockpit,
- une pompe électrique à déclenchement automatique,
- une pompe électrique à déclenchement automatique ou à déclenchement manuel au tableau électrique (interrupteur à retour automatique).

Les compartiments avant ainsi que les compartiments moteurs sont étanches. Il existe des tuyaux munis de vannes permettant l'écoulement vers le puisard de l'eau qui y serait entrée accidentellement. Ces vannes sont situées sous les planchers des cabines (vanne en Y dans la cabine arrière, vanne simple dans la cabine avant). En temps normal, elles seront fermées.

L'écoulement des eaux usées de l'évier, des lavabos et des WC est assuré par des passe-coques munis de vannes quart de tour. (Lorsque la poignée de la vanne est perpendiculaire au tuyau, la vanne est fermée; lorsqu'elle est dans l'axe du tuyau, la vanne est ouverte.)

### RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

Vérifier régulièrement le bon fonctionnement et l'étanchéité des vannes et des passe-coques, fermer les vannes lorsque le circuit d'eau n'est pas utilisé.

Contrôler le serrage des colliers et des raccords de tuyauterie souple et l'état des joints. S'assurer périodiquement de la parfaite propreté des crépines, des filtres et de la cale.

Couper immédiatement le circuit électrique dans le cas où une pompe fonctionne encore alors que toutes les alimentations en eau sont fermées. Contrôler le circuit d'eau et neutraliser la panne.

---

## WATER DISCHARGE

*A sump, located under aft cabins floors, collects the water running from the floor and is drained by means of:*

- *a manual pump, located in the cockpit,*
- *an automatic electric pump,*
- *an automatic electric pump, which can be manually energized on electric panel (automatic reset switch).*

*The forward compartments and the engine compartments are watertight. Pipes with valves are provided to flow to the sump the possible water. This valves are located under cabins floors (Y-valve in aft cabin, single in forward cabin). Turn them off in normal circumstances.*

*Waste water from the sink, wash basin and the closets is discharged by sea chests, fitted with quarter turn valves (when the valve handle is perpendicular with the pipe, the valve is closed, and open when along the pipe centreline).*

### RECOMMENDATION / MAINTENANCE:

*Check the valves and sea cocks for water tightness and operation regularly.  
Shut the valves when the system is not in use.  
Check the clamps and hose pipe couplings and seals for condition.*

*Ensure regularly that the bilge, strainers and strum-boxes are perfectly clean. If one pump should be running while all water supplies are shut, switch the power off immediately. Check the water system and eliminate the breakdown.*

## FONCTIONNEMENT DES EQUIPEMENTS SANITAIRES



### UTILISATION DES W.C. MARINS:

- Vérifier, avant utilisation, que les vannes de prise d'eau et d'évacuation sont bien ouvertes.

Attention, ces vannes sont situées sous le plancher de la cabine arrière (version team) ou sous le plancher de la coursive (version propriétaire).

- Pour vider la cuvette, placer le levier de commande de la pompe en position inclinée (FLUSH), et actionner la pompe. Pour assécher la cuvette, remettre le levier en position verticale (DRY), et actionner la pompe.

- N'utiliser que du papier absorbant pour éviter de boucher les WC et prévoir un rinçage régulier du système à l'eau douce. Fermer les vannes après chaque usage et surtout lorsque personne n'est à bord.

### UTILISATION DU LAVABO ET DE LA DOUCHE:

La vanne d'évacuation du lavabo est située sous la vasque. La vanne et le robinet doivent être refermés après utilisation.

L'évacuation de la douche se fait par une pompe électrique ; l'interrupteur est situé à gauche du lavabo.

Nettoyer tous les mois les filtres et les bacs.

---

## SANITARY APPLIANCES OPERATION

### MARINE CLOSETS OPERATION:

- *Ensure that the water supply and discharge valves are open before using the appliance.*

*Caution, these valves are located under the aft cabin floor (team version) or under the passageway floor (owner's version).*

- *To drain the bowl, set the pump lever to "FLUSH" and actuate the pump. To strip the bowl, set the pump lever back to "DRY" and actuate the pump.*

- *Use exclusively absorbing paper to avoid clogging the closets and rinse the system regularly with fresh water. Shut the valves after every use and especially when the boat is unattended.*

### WASH BASIN AND SHOWER:

*The washbasin discharge valve is located under the sink. The faucet and valve must be closed after use.*

*The shower tub is drained by means of an electric pump; the switch is on the L.H. side of the sink.*

*Clean up strainers and tubs every month.*

**ELECTRICITE**  
**ELECTRIC CIRCUIT**

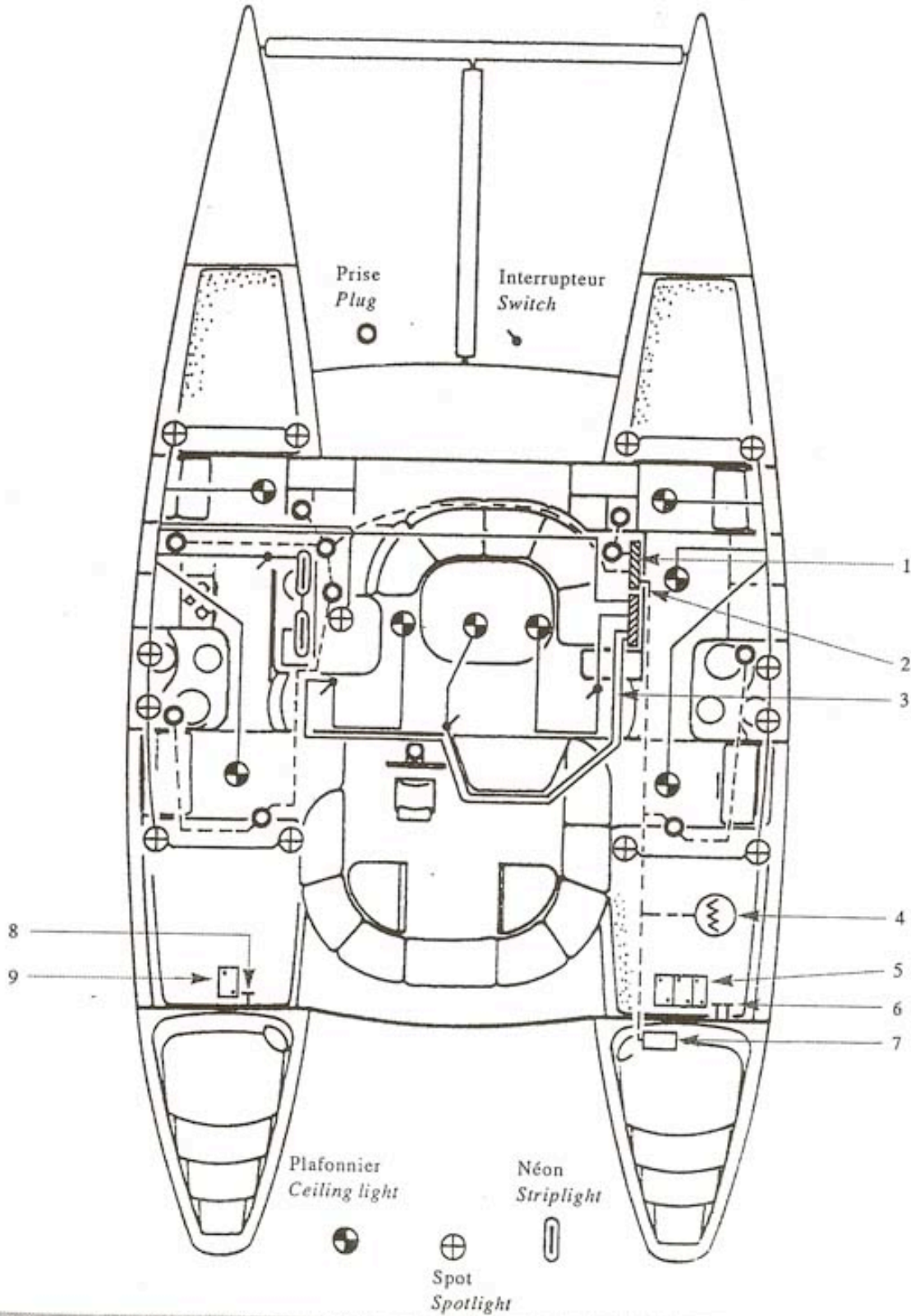
---



INSTALLATION ELECTRIQUE  
ELECTRIC INSTALLATION

VERSION TEAM  
TEAM VERSION

Légende page suivante / See key next page





**INSTALLATION ELECTRIQUE**  
*ELECTRIC INSTALLATION*

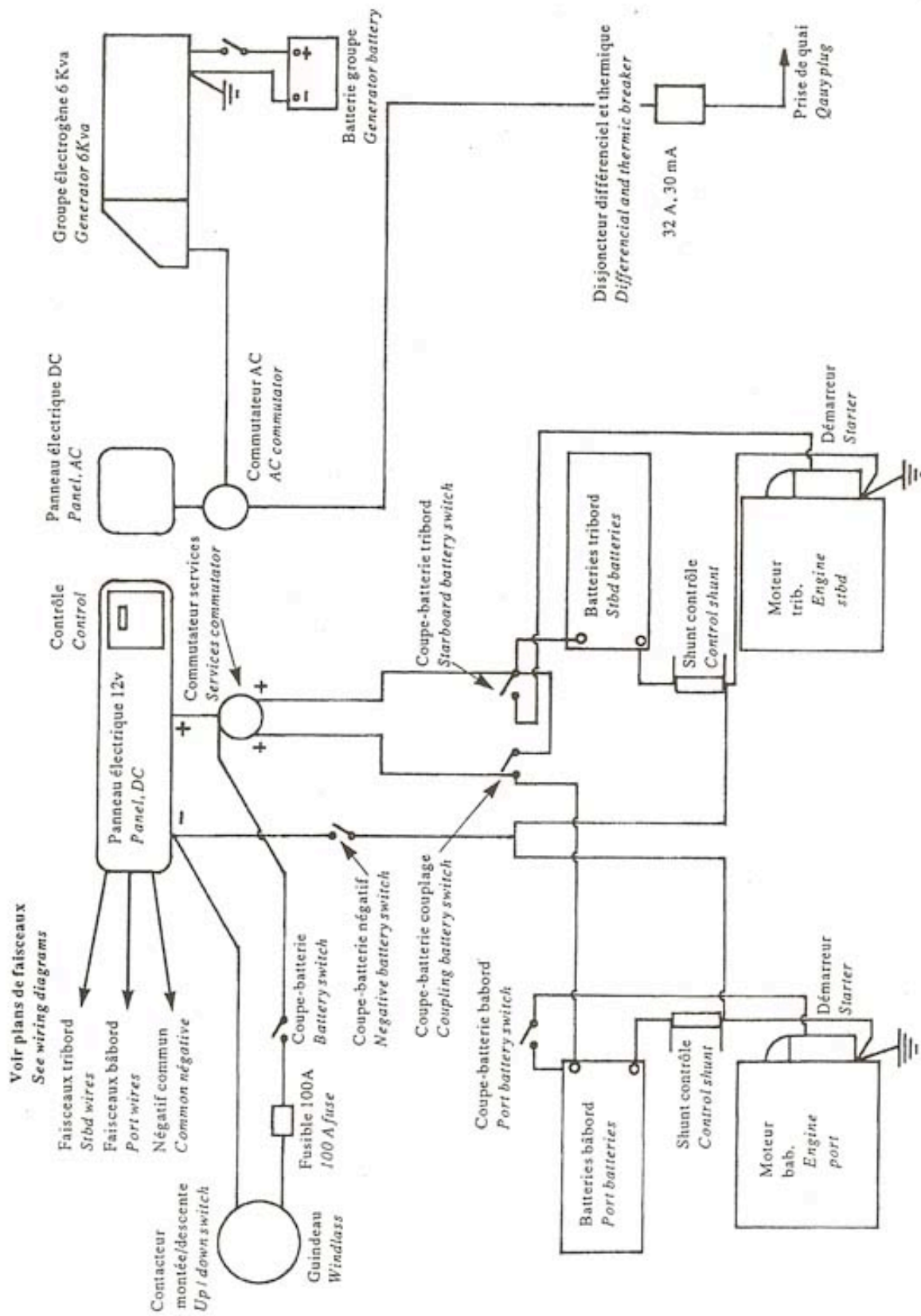
---

VERSION TEAM  
*TEAM VERSION*



- 1- Tableau électrique  
*Electric panel*
- 2- Circuit 110V ou 220V alternatif  
*AC 110V or 220V circuit*
- 3- Circuit 12V continu  
*DC 12V circuit*
- 4- Chauffe-eau  
*Water heater*
- 5- Batteries bord + batterie moteur tribord  
*House batteries + stbd engine battery*
- 6- Coupe-batteries bord + moteur tribord  
*House + stbd engine batteries master switch*
- 7- Chargeur de batteries (option)  
*Batteries charger (opt. extra)*
- 8- Coupe-batterie moteur bâbord  
*Port engine battery master switch*
- 9- Batterie moteur  
*Engine battery*

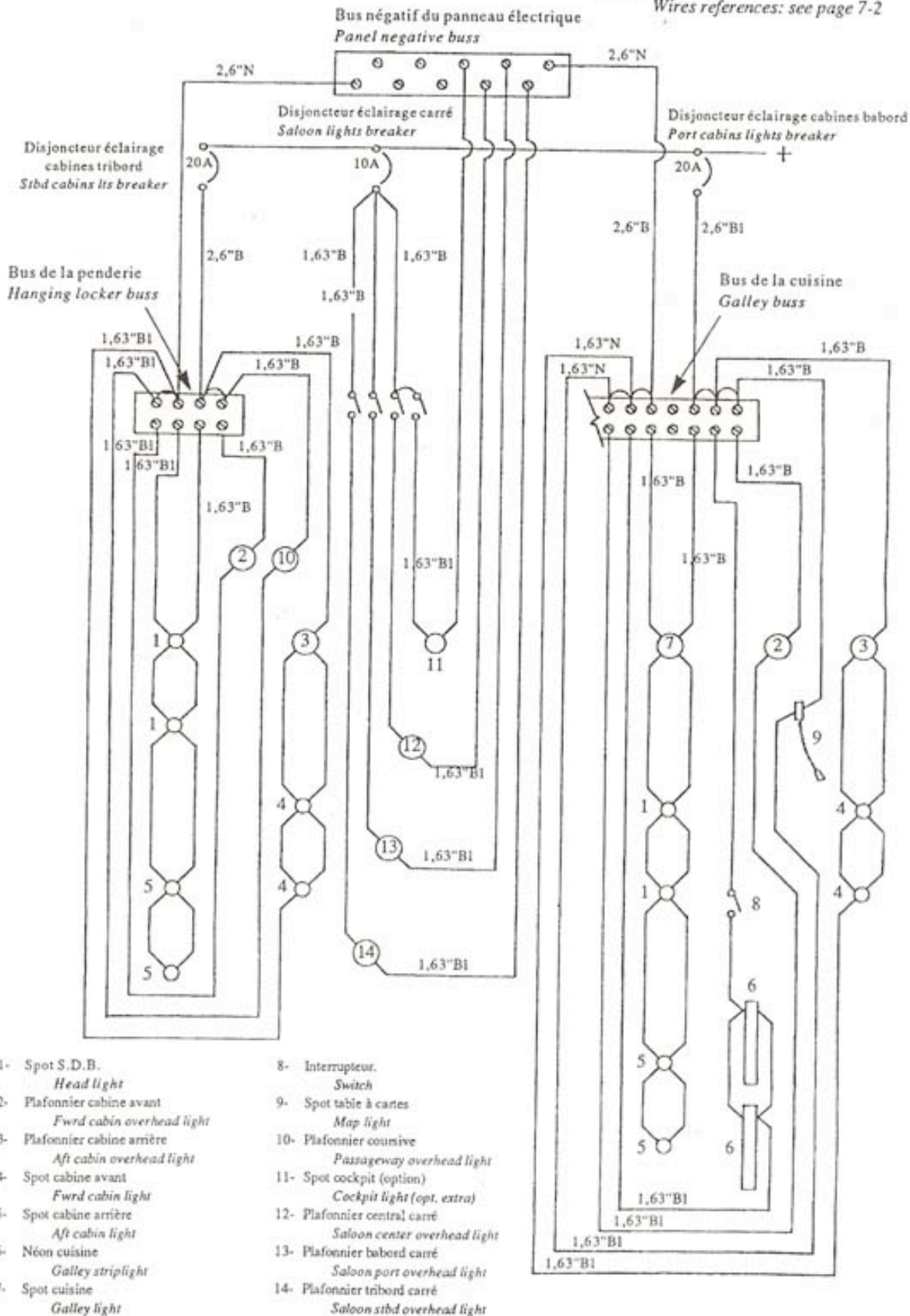
**SCHEMA ELECTRIQUE**  
**WIRING DIAGRAM**



**SCHEMA ELECTRIQUE CIRCUIT 12 V**  
**12 V WIRING DIAGRAM**

**VERSION TEAM**  
**TEAM VERSION**

Repérage des fils: voir page 7-2  
 Wires references: see page 7-2



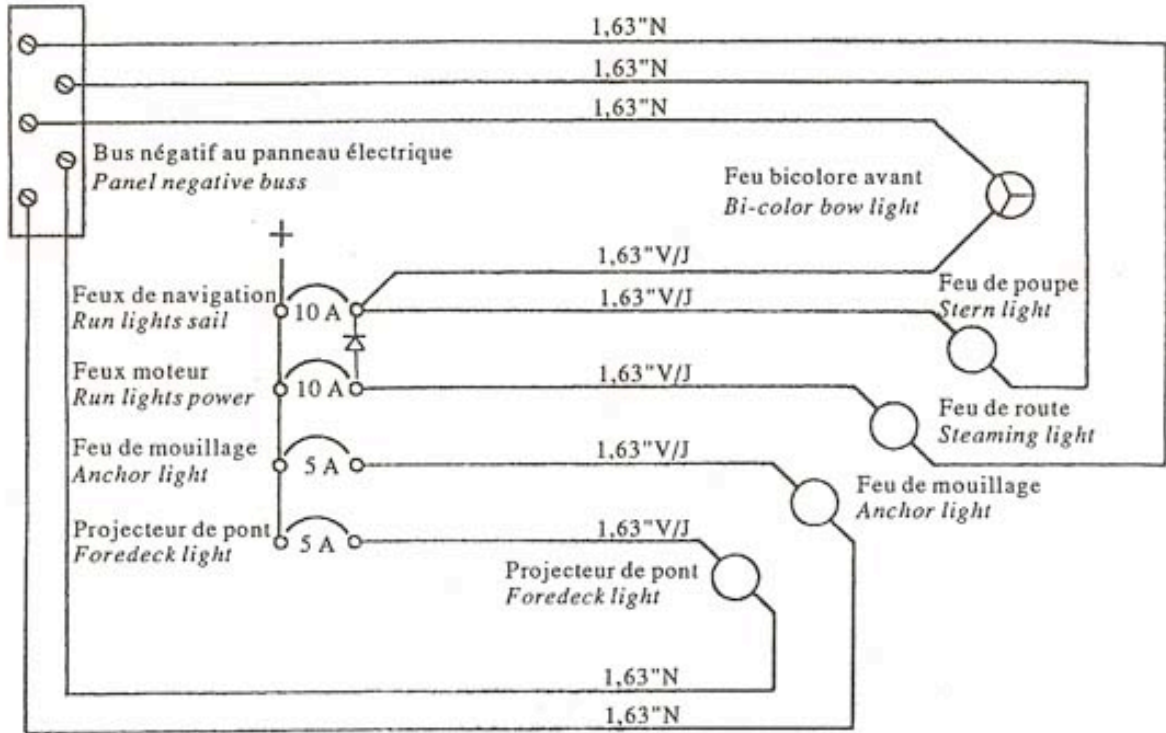
**SCHEMA ELECTRIQUE CIRCUIT 12 V**  
**12 V WIRING DIAGRAM**

**VERSION TEAM**  
**TEAM VERSION**

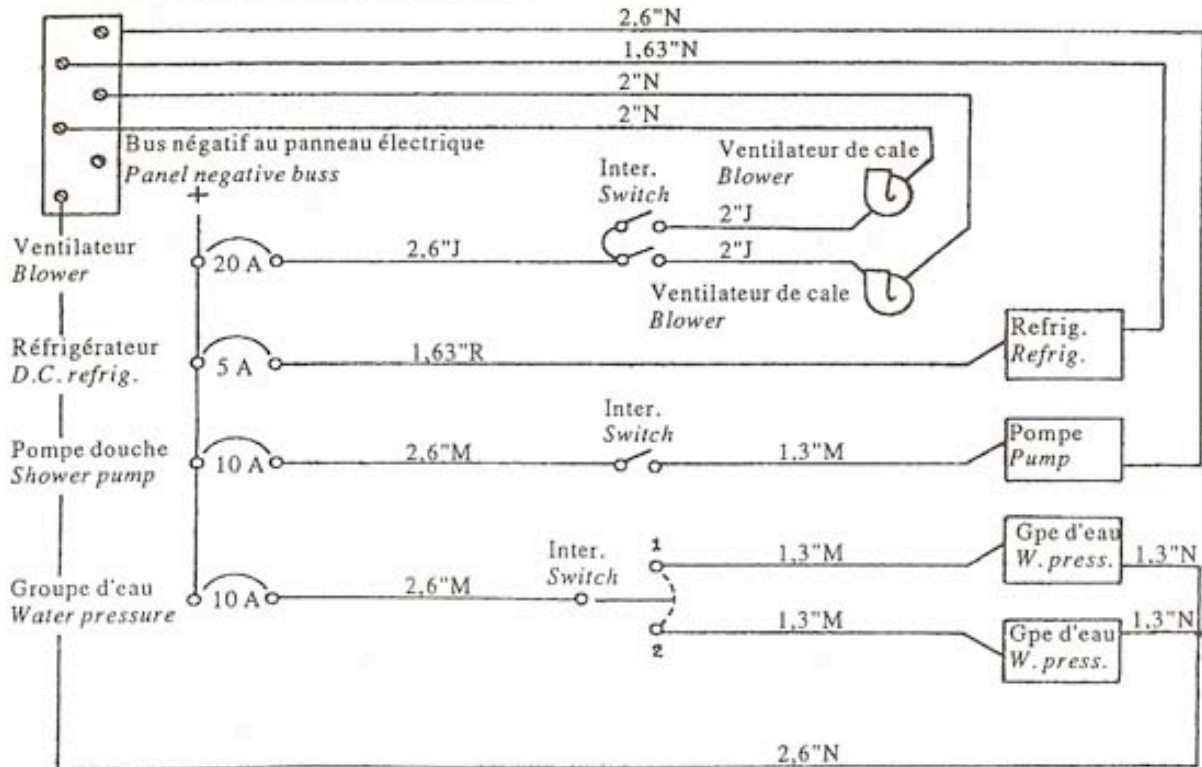
Repérage des fils: voir page 7-2  
 Wires references: see page 7-2



**Schéma de circuit de feux de navigation**  
*Navigation lighting schematic*



**Schéma de circuit de: ventilateurs, réfrigérateur, pompes.**  
*Blower, refrigerator and pumps schematic*



**SCHEMA ELECTRIQUE CIRCUIT 12 V**  
**12 V WIRING DIAGRAM**

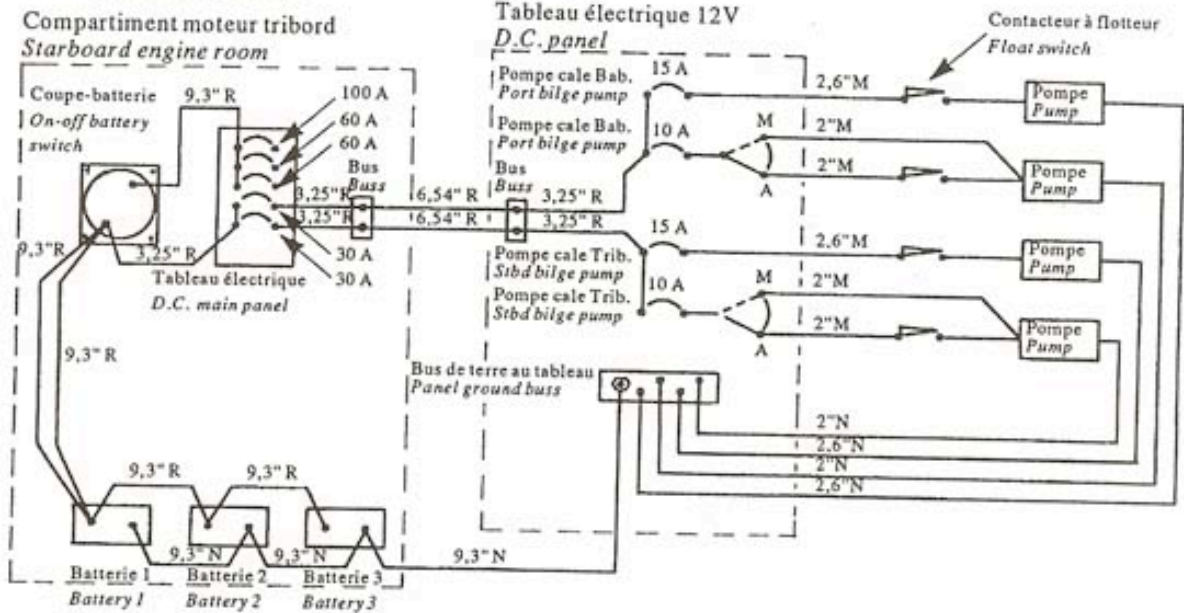
**VERSION TEAM**  
**TEAM VERSION**

Repérage des fils: voir page 7-2

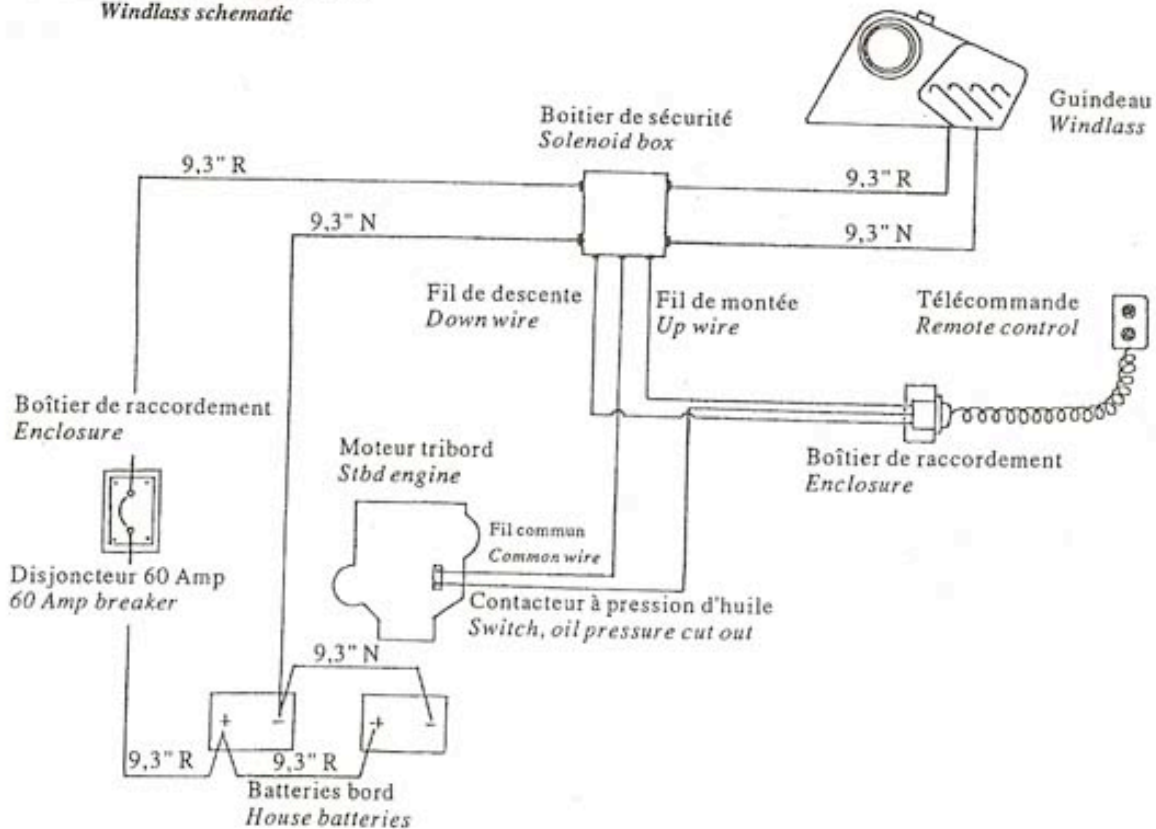
Wires references: see page 7-2



**Schéma de circuit de pompes de cale**  
**Bilge pump schematic**

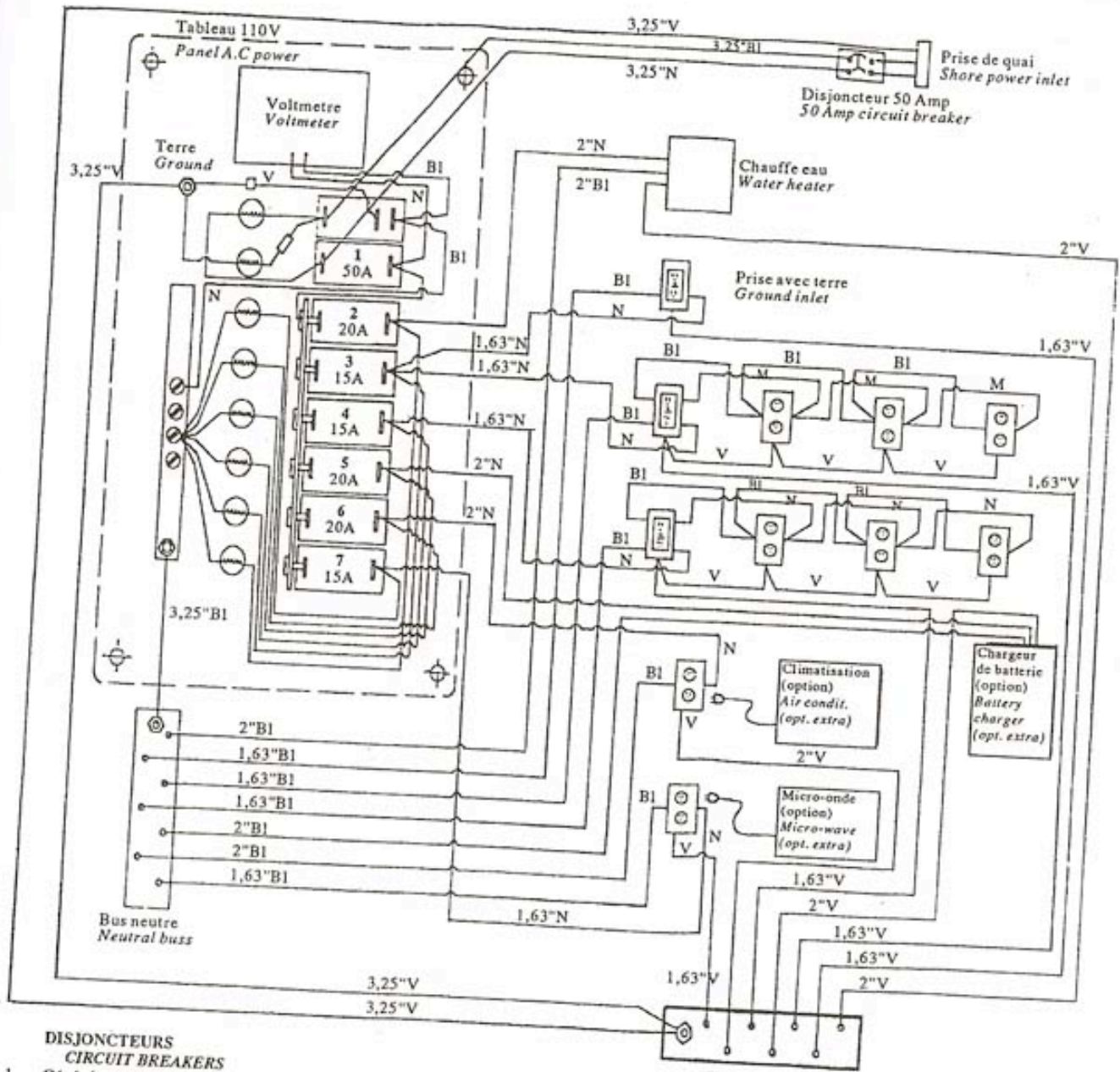


**Schéma de circuit de guindeau**  
**Windlass schematic**



SCHEMA ELECTRIQUE CIRCUIT 110 V  
110 V WIRING DIAGRAM

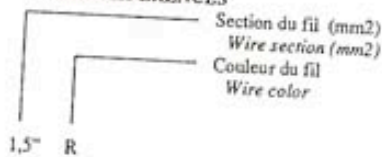
VERSION TEAM  
TEAM VERSION



DISJONCTEURS  
CIRCUIT BREAKERS

- |                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| 1- Général<br>Main                | 5- Chargeur de batterie (option)<br>Battery charger (opt. extra) |
| 2- Chauffe-eau<br>Water heater    | 6- Réfrigérateur<br>Refrigerator                                 |
| 3- Prises babord<br>Port outlets  | 7- Micro-onde (option)<br>Micro-wave (opt. extra)                |
| 4- Prises tribord<br>Stbd outlets |  |

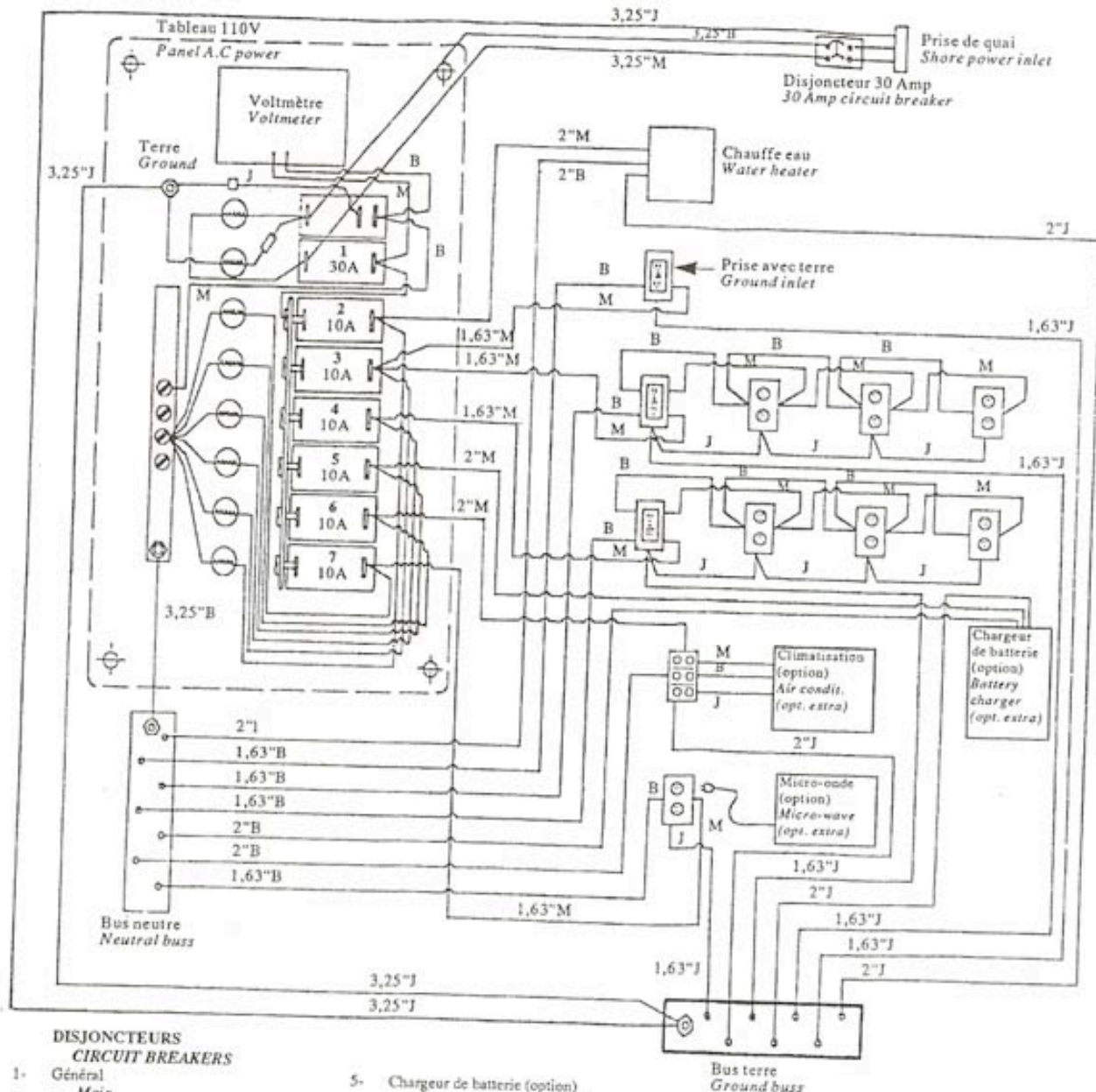
REPERAGE DES FILS  
WIRES REFERENCES



- |    |                |
|----|----------------|
| B  | bleu / blue    |
| B1 | blanc / white  |
| Gr | gris / grey    |
| J  | jaune / yellow |
| M  | maron / brown  |
| N  | noir / black   |
| Or | orange         |
| R  | rouge / red    |
| V  | vert / green   |

SCHEMA ELECTRIQUE CIRCUIT 220 V  
220V WIRING DIAGRAM

VERSION TEAM  
TEAM VERSION



DISJONCTEURS  
CIRCUIT BREAKERS

- |  |  |
|--|--|
| 1- Général<br>Main                     | 5- Chargeur de batterie (option)<br>Battery charger (opt. extra) |
| 2- Chauffe-eau<br>Water heater         | 6- Réfrigérateur<br>Refrigerator                                 |
| 3- Prises babord<br>Port outlets       | 7- Micro-onde (option)<br>Micro-wave (opt. extra)                |
| 4- Prises tribord<br>Starboard outlets |  |

REPERAGE DES FILS  
WIRES REFERENCES

	Section du fil (mm2) Wire section (mm2)	B	bleu / blue
	Couleur du fil Wire color	B1	blanc / white
		Gr	gris / grey
		J	jaune / yellow
		M	maron / brown
		N	noir / black
		Or	orange
		R	rouge / red
		V	vert / green



## FONCTIONNEMENT

Le tableau électrique est situé dans la coursive tribord. Il ne nécessite aucun entretien courant.

Dans le cas où un appareil électrique ne serait pas alimenté, vérifier:

- l'alimentation générale (batterie, coupe-batterie)
- les interrupteurs placés sur la ligne
- l'appareillage électrique concerné

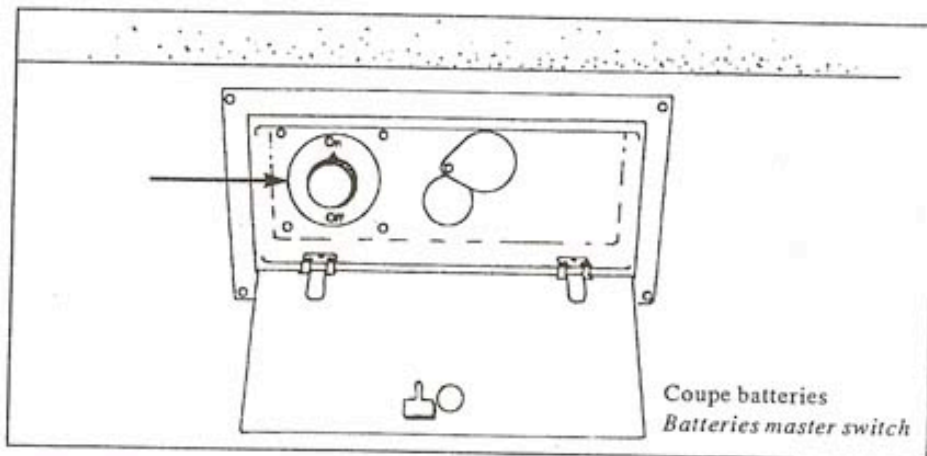
## COUPE-BATTERIES

Les coupe-batteries sont situés sur la cloison arrière des cabines arrière.

La mise sous tension s'effectue en tournant les coupe-batteries. Ils connectent le circuit moteur et le circuit de bord.

### PRECAUTION

Fermer les coupe-batteries lorsque le bateau est inoccupé.



### OPERATION

*The electrical switchboard is located in the starboard hull passage and does not require any routine maintenance.*

*In case an electrical unit should not be energized, check:*

- the main power supply (battery, master switch),
- the switches along the line,
- the relevant electrical unit.

### BATTERIES MASTER SWITCHES

*The master switch is located on the aft bulkhead in aft cabins.*

*Turn the master switches on to energize the system. The master switches energize the engine's and ship's electrical systems.*

### PRECAUTION

*Shut master switches if the boat is unattended.*





## BATTERIES

Le circuit électrique est alimenté par 4 batteries d'une capacité de 120 A/h (12V). Elles sont accessibles dans le coffre sous la bannette de cabine arrière.

Sa charge s'effectue au moyen des alternateurs accouplés aux moteurs.

Il est indispensable pour assurer une durée de vie correcte aux batteries, de les maintenir en état de charge suffisante: ne jamais les décharger au-delà de 70% de la capacité nominale.

Quoi qu'il en soit, l'utilisation d'un chargeur de quai est fortement recommandée de manière à commencer la navigation avec des batteries correctement chargées.

### RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

- Maintenir les batteries propres et sèches pour éviter les risques d'usure prématurée
- Vérifier périodiquement le niveau de l'électrolyte et rajouter de l'eau distillée si nécessaire.
- Faire contrôler le degré d'acidité de la batterie après une période de non utilisation importante.
- Serrer et entretenir les cosses sur bornes en les graissant régulièrement avec de la vaseline.

---

## BATTERIES

*The electrical system is energized by four 120 A/h (12V) batteries, which are located in the aft cabins lockers.*

*The engines driven a.c. generators are used to charge the batteries.*

*The batteries should be always charged sufficiently, never drained beyond 70% of the rating, to ensure a satisfactory service life.*

*It is nonetheless strongly advised to use a shore battery charger in order to sail off with a properly charged battery.*

### RECOMMENDATION / MAINTENANCE:

- *Keep the batteries clean and dry to obviate premature wear,*
- *Check regularly the electrolyte and top up with distilled water if required,*
- *Check the acid degree in the batteries after extended idle time,*
- *Secure and smear regularly the terminals with petroleum jelly.*

## CONNEXION DU FAISCEAU DE MAT

Pendant le mâtage, insérer les câbles dans l'embase de mât.  
La connexion se fait au niveau du boîtier électrique dans le coffre avant bâbord de la nacelle.



## OPTIONS / ELECTRONIQUE

Ne pas placer d'instruments ou répéteurs électroniques à moins de 1,50 m des haut-parleurs de l'installation radio si votre bateau en est équipé.

Ne pas placer le compas du pilote automatique à moins de 0,50 m des gaines de faisceaux électriques.

Pour tous ces travaux électriques nous vous conseillons de faire appel à un spécialiste ou aux techniciens de notre réseau.

---

### *MAST HARNESS CONNECTION*

*During installation of the mast, insert wires in the mast step.*

*Connect the wires at the connection box located in the forward portside nacelle locker.*

### *ELECTRONIC / OPTIONAL EXTRAS*

*Never install electronic instruments or repeaters less than 1.50m away from the radio loudspeakers, if installed on your boat.*

*Never install the autopilot compass less than 0,50 m from the electrical wires.*

*Ask for a specialist assistance or call our customer support network for all electrical work.*

# MOTEUR DIESEL

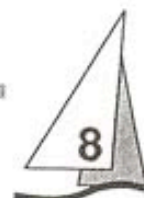
*DIESEL ENGINE*

---



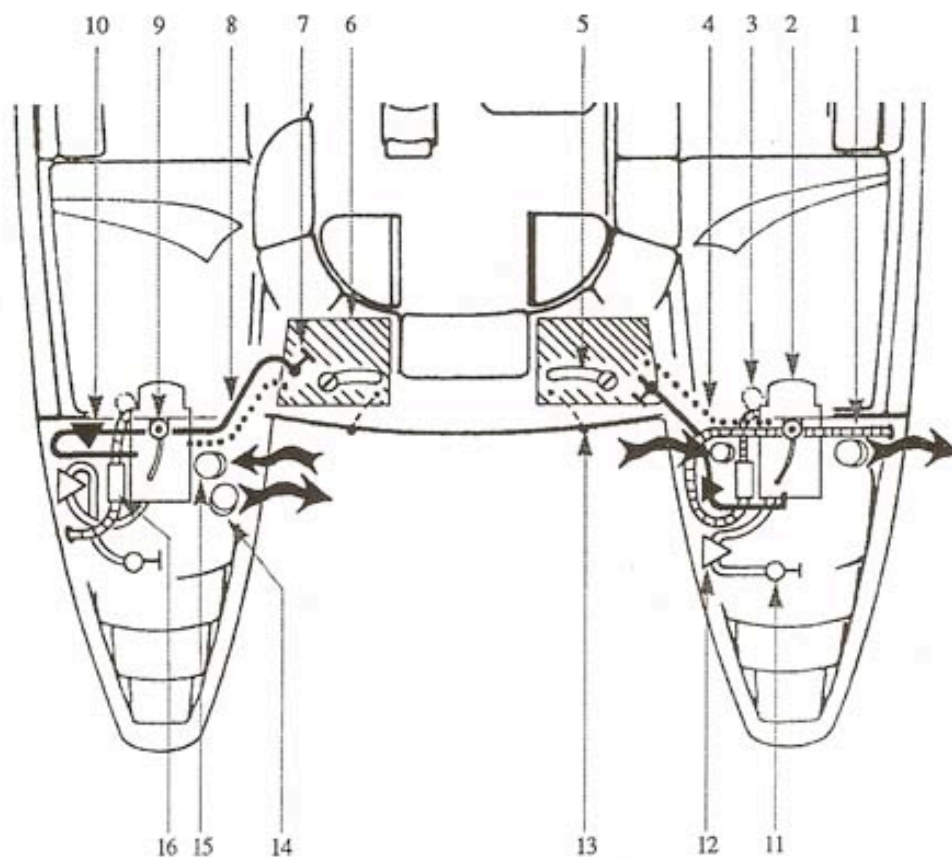
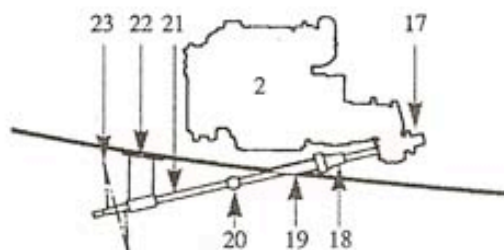
# INSTALLATION MOTEUR

## ENGINE INSTALLATION



- 1- Tuyau d'échappement  
*Exhaust pipe*
- 2- Moteur + inverseur  
*Engine + marine gear*
- 3- Coude anti-siphon  
*Vented loop*
- 4- Tuyau de retour de fuel  
*Fuel return hose*
- 5- Nable + tuyau de remplissage  
*Deck filler + filling pipe*
- 6- Réservoir inox  
*Stainless steel fuel tank*
- 7- Vanne de sectionnement du circuit de fuel  
*Fuel circuit valve*
- 8- Tuyau d'alimentation de fuel  
*Fuel supplying hose*
- 9- Vase d'expansion  
*Expansion tank*
- 10- Préfiltre décanteur  
*First-stage filter*
- 11- Passe-coque eau de mer  
*Raw water seacock*
- 12- Filtre eau de mer  
*Raw water strainer*
- 13- Mise à l'air libre du réservoir  
*Tank breather pipe*
- 14- Aération de cale moteur (sortie)  
*Engine compartment ventilation (exhaust)*

- 15- Aération de cale moteur (entrée)  
*Engine compartment ventilation (intake)*
- 16- Pot à barbotage  
*Muffler waterlock*
- 17- Inverseur à renvoi d'angle  
*Reversing gear*
- 18- Presse-étoupe  
*Stuffing box*
- 19- Tube d'étambot  
*Shaft tube*
- 20- Anode  
*Anode*
- 21- Arbre  
*Propeller shaft*
- 22- Chaise d'arbre  
*Shaft seat*
- 23- Hélice  
*Propeller*





## RESERVOIR DE CARBURANT

### REPLISSAGE:

Prendre les précautions générales précisées au chapitre 6 concernant le remplissage du réservoir d'eau.

Le réservoir de carburant se remplit en utilisant le nable. Afin de préserver le pont d'éventuelles projections de carburant, mouiller le pourtour du nable avec de l'eau de mer avant de retirer le bouchon. En cas de projections, rincer le pont abondamment (bouchon de nable en place).

#### PRECAUTION

Arrêter le moteur et éteindre vos cigarettes pendant le remplissage du réservoir de carburant.

### RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

- Veiller périodiquement au bon état du joint torique du nable de remplissage afin d'éviter les entrées d'eau.
- Ne pas fermer le robinet de carburant entre chaque utilisation, sauf absence prolongée.
- Tenir le réservoir le plus plein possible pour éviter la condensation.
- Tous les 5 ans il convient de nettoyer le réservoir des boues qui pourraient s'y déposer.

Le niveau de carburant est transmis par les jauges aux indicateurs situés sur le tableau de bord moteur dans le cockpit.

---

## FUEL TANK

### FILLING

*Comply with the general precautions indicated in chapter 6 to fill the water tank.*

*Use the deck filler plug to fill up the fuel tank. To protect the deck from possible fuel splashes, wet up the area around the deck filler with sea water before taking the plug off. In case of splashes, rinse the deck liberally (after fitting the filler plug back in place).*

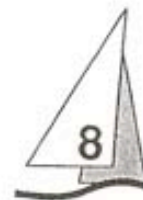
#### PRECAUTION

*During fuel tank filling, the engine must be stopped and smoking must be prohibited.*

### RECOMMENDATION / MAINTENANCE:

- Check regularly the filler plug O-ring for conditions to prevent water ingress.
- Don't shut the fuel valve after every utilization, except before an extended unattended period.
- Ensure that the tank is full up to maximum, to avoid condensation.
- Clean the tank every five years to remove sludge deposits.

*The fuel gauges transmits the fuel level to the indicators on the dash board in the cockpit.*



## ACCES AU MOTEUR

Par la trappe de la jupe arrière.

## FILTRE A CARBURANT

Les problèmes de fonctionnement du moteur peuvent avoir différentes origines. L'une des principales étant le manque de propreté du carburant. En effet la pompe à injection peut être rapidement mise hors d'usage par la présence d'eau.

Cette eau provient soit de la condensation provoquée par un réservoir tenu insuffisamment rempli, soit par un nable de remplissage mal fermé ou ayant un joint détérioré.

Afin de prévenir ces graves inconvénients, le carburant passe au travers de deux filtres:

- l'un faisant partie intégrante du moteur et ayant pour rôle de filtrer le carburant très finement (pour toute intervention et fréquence de changements, se reporter à la notice moteur)
- l'autre est situé sur la canalisation reliant le réservoir au moteur et sert de décanteur d'eau et de préfiltre.

La purge s'effectue en desserrant (sans l'enlever) la vis moletée située à la base du bol de décantation; laisser s'écouler dans une boîte jusqu'à ce que le carburant paraisse propre. Cette opération est à effectuer après chaque plein.

En déposant le bol, on accède au préfiltre, qui lui doit être changé au moins une fois par an.

---

## ACCESS TO THE ENGINE

*Via trasom extension trap-door.*

## FUEL FILTER

*Engine running problems may have several causes, amongst which dirty fuel is a major one, and the injection pump will be soon destroyed by water in the fuel.*

*Water results either from the condensation in an insufficiently filled tank, or seeps in through the mislocked filler plug or through a damaged seal.*

*The fuel is run via two filters to control the foregoing risks:*

- one filter is integral with the engine to ensure fine fuel filtration (refer to the engine brochure to find out the filter renewal frequency and maintenance work),*
- the other one is a first-stage filter located in the pipe system between the engine and the fuel tank.*

*Undo (but do not remove) the knurled screw at the base of the settling bowl, allow to flow into a tray until clean, waterfree fuel appears. Purge the system after each filling.*

*Remove the bowl for access to the first-stage filter, which should be replaced at least once a year.*

## MOTEUR

Se reporter à la notice fournie dans le bateau.

Il est **IMPORTANT** de la lire **ATTENTIVEMENT**, elle vous donnera des explications détaillées sur le fonctionnement du moteur, et toutes les opérations permettant d'en faire bon usage.



**PRECAUTION**  
**NE JAMAIS FAIRE TOURNER LE MOTEUR LE BATEAU ETANT A SEC**

### PRISE D'EAU MOTEUR:

La vanne de prise d'eau du moteur a un rôle capital en ce qui concerne le fonctionnement du moteur, il est donc particulièrement recommandé de maintenir la crépine dessous la coque dans le meilleur état de propreté possible en la nettoyant à la brosse à chaque carénage du bateau. Bien entendu, elle ne doit pas être obstruée avec de la peinture antifouling. Cette vanne doit être ouverte impérativement avant la mise en route du moteur sous peine de provoquer une détérioration rapide du pot d'échappement et de causer d'importants dégâts au moteur.

Une excellente habitude consiste à regarder aussitôt après la mise en route du moteur si l'eau est éjectée avec les gaz d'échappement. Dans le cas contraire, arrêter immédiatement le moteur et vérifier l'ouverture de la vanne.

Il n'est pas nécessaire de fermer la vanne entre chaque utilisation du moteur, par contre, il est indispensable de le faire en cas d'absence prolongée.

---

## ENGINE

*Refer to the brochure supplied with the book.*

*You **MUST** read **CAREFULLY** the brochure which includes detailed hints about the engine operation and how to run it properly.*

**PRECAUTION**  
**NEVER RUN THE ENGINE IF THE BOAT IS DRY-DOCKED.**

### ENGINE SEA VALVE

*The engine sea valve ensures a critical duty in the engine operation and, therefore, the strainer must be brushed whenever the ship is docked and kept clean and free from clogging or anti-fouling paint. The sea valve must be open before starting the engine, otherwise the exhaust and the engine may incur severe damages.*

*Good practice requires to check if water is expelled together with the exhaust gases, immediately after starting the engine; otherwise, stop the engine immediately and check the valve for cleanliness.*

*It's not necessary to shut the valve after each use of the engine; on the other hand, this is mandatory if the boat remains unmanned for a long period of time.*

## FONCTIONNEMENT MOTEUR:

### Avant de démarrer le moteur:

- ouvrir les robinets de carburant accessibles par les trappes de pont situées entre l'hiloire de cockpit et la barre d'écoute de grand-voile.
- ouvrir les vannes du circuit de refroidissement moteur
- mettre en contact le circuit électrique en actionnant les coupe-batteries
- avant de démarrer le moteur, débrayer l'inverseur afin d'obtenir de l'accélération au point mort
- pour la mise en route du moteur, se reporter à la notice du constructeur .



### PRECAUTION

Ne jamais couper le contact ou le circuit électrique pendant la marche du moteur, ce qui détruirait instantanément les appareils de charge.

Si votre bateau est équipé d'un moteur diesel avec tirette de stop, il est impératif d'actionner celle-ci avant de couper le contact à clé.

**DIESEL:** ne pas attendre que les réserves carburant soient presque épuisées pour faire le plein, il y a risque de désamorçage du circuit de carburant.

### RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

Se reporter à la notice du constructeur fournie avec le bateau.

---

## ENGINE OPERATION:

### Before starting the engine:

- open the fuel valve which access is gained via the deck traps, between cockpit coaming and horse,
- open the engine cooling valves,
- actuate the batteries master switches to energize the electrical system,
- before starting the engine, disengage the reversing gear to accelerate from dead stop,
- refer to the engine manufacturer's brochure before starting up the engine.

### PRECAUTION

Don't turn off or de-energize the electrical system while the engine is running as this would destroy the chargers.

If your boat's diesel engine is fitted with a stop pull, this must be actuated before using the ignition key to switch off.

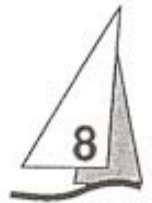
**DIESEL:** refill before the fuel tanks are depleted to prevent the fuel system from running dry.

### RECOMMENDATIONS / MAINTENANCE:

Refer to the manufacturer's brochure supplied with the boat.



## TABLEAU DE BORD / LEVIER DE COMMANDE



Le tableau de bord rassemble toutes les fonctions de contrôle du moteur. Il ne nécessite pas de précaution particulière (voir notice du moteur).

Vérifier les câbles d'embrayage et d'accélérateur (graisser les embouts et les chapes).

En navigation sous voiles mettre le levier en marche arrière pour bloquer l'hélice.

### HELICE

L'hélice livrée de série avec votre bateau est la synthèse d'essais exécutés en collaboration avec le fabricant du moteur.

#### PRECAUTION

Ne pas changer celle-ci sans consulter un spécialiste

Après chaque saison, il est recommandé de démonter l'hélice du bateau, de la désassembler et de la nettoyer soigneusement. Passer ensuite de la graisse sur toute les dents et les surfaces de palier. Vérifier que les pales de l'hélice bougent facilement. Si besoin est, monter une anode neuve. L'anode ne doit pas être corrodée à plus de 50% pour être remplacée.

#### PRECAUTION

S'assurer que l'anode a un bon contact métallique contre l'arbre. Ne jamais peindre l'anode. Monter l'hélice avant la mise à l'eau.

### ANODE

Voir ci-dessus.

---

## DASH BOARD / CONTROL LEVER

*All engine controls are located on the dash board, which does not require any special precautions (refer to engine brochure).*

*Check the accelerator and clutch cables (lubricate the spacers and fork ends).*

*Set the lever Astern to lock the propeller when the boat is wind-powered.*

### PROPELLER

*The propeller supplied with your boat embodies the results of tests carried out jointly with the engine manufacturer.*

#### PRECAUTION

*Don't change the propeller without specialist's advise.*

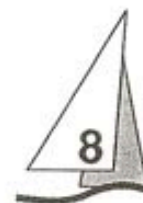
*At the end of each season the propeller should be removed, disassembled and carefully cleaned. Grease all gear teeth and bearing surfaces. Make sure that the blades fold easily. If necessary, install a new anode: The anode must be replaced if corroded more than 50%.*

#### PRECAUTION

*Make sure that the anode has a good metallic contact with the shaft. Never paint the anode. Install the propeller prior to the launching.*

### ANODE

*Refer as above.*



## **PRESSE-ETOUPE**

Les presse-étoupe sont accessibles sous chaque moteur.

### **RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:**

Le joint d'étanchéité sera graissé toutes les 200 heures de marche ou au moins une fois par an. Graisser avec 1 cm<sup>3</sup> à chaque graissage.

Après la mise à la mer, enlever l'air du manchon et du joint de la façon suivante:

- L'air devra être enlevé d'un joint d'arbre porte-hélice refroidi par eau, après la mise à l'eau, en le serrant, vers les lèvres d'étanchéité tout en le repoussant contre l'arbre porte-hélice. Lors du serrage, le joint s'écarte de l'arbre et tout l'air est évacué lorsque l'eau arrive par cet écartement.

---

## **STUFFING-BOX**

*You can access to the stuffing boxes under each engine.*

### **RECOMMENDATIONS / MAINTENANCE:**

*Lubricate the seal every 200 hours or at least once a year, using 1 cm<sup>3</sup> lubricant each time.*

*After launching, proceed as follows to eliminate air trapped in the sleeve and seal:*

*- On water cooled tail shaft seal: after launching, lock up the seal towards the lip-seals while pushing it against the tail shaft. During locking, the seal moves away from the shaft and water coming through this gap chases the air out.*

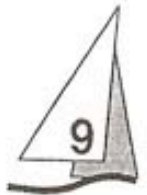
**SECURITE**  
**SAFETY**

---



## LE RADEAU DE SURVIE

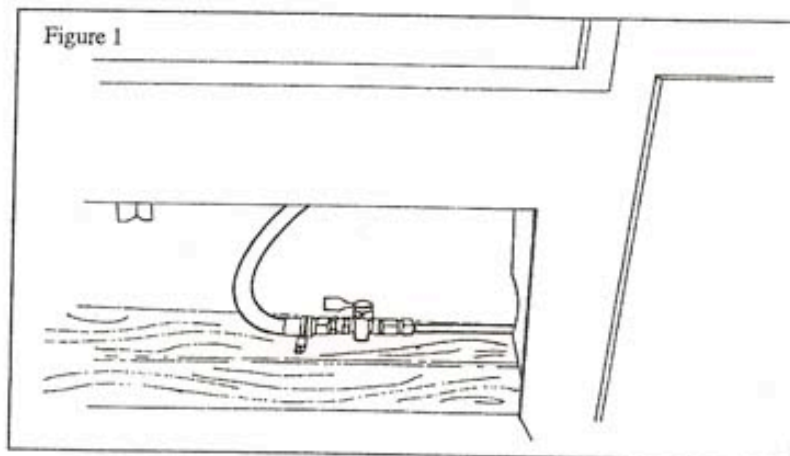
Les radeaux de survie sont situés dans le coffre de la banquette centrale.  
Ce coffre ne doit jamais être cadenassé pendant la navigation.  
Des trappes situées sous la poutre arrière permettent de les sortir en cas de retournement.  
La procédure de mise à l'eau est indiquée sur le radeau. Il est important d'en prendre connaissance avant de prendre le départ.



## CONSIGNES DE SECURITE RELATIVES AU CIRCUIT GAZ

La bouteille de gaz se trouve dans un logement dans le coffre avant tribord de la nacelle.

- Fermer les vannes sur le circuit (dans le placard sous le réchaud (fig. 1)) et sur la bouteille quand les appareils ne sont pas utilisés. Fermer toutes les vannes en cas de danger.
- Ne jamais laisser un appareil en fonctionnement sans surveillance.
- S'assurer que les vannes des appareils sont fermées avant d'ouvrir la vanne de la bouteille.
- Tester régulièrement le système de gaz pour détecter d'éventuelles fuites. Vérifier toutes les connexions en utilisant une solution savonneuse ou solution de détergent, en fermant les vannes des appareils et en ouvrant la vanne de la bouteille. Si une fuite est détectée, fermer la vanne de la bouteille et réparer avant toute nouvelle utilisation.



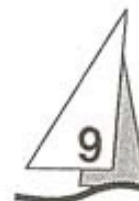
## LIFE RAFT

*The life rafts are located in the cockpit central seat locker.  
The locker shall never be padlocked at sea.  
Trap doors under the aft girder give access to rafts in case of capesizing.  
The launching procedure is indicated on the raft and should be read carefully before taking to sea.*

## SAFETY DIRECTIONS CONCERNING THE GAS SYSTEM

*The gas cylinder is in a recess in the forward stbdside locker of the nacelle.*

- Shut the valves in the system (under the oven (figure 1)) and on the cylinder when the appliances are not in use. Shut all valves in case of hazard.
- Never leave appliances burning unattended.
- Ensure that the appliances valves are shut before opening the cylinder.
- Regularly test the gas system for leaks. Shut the appliance valves and open the cylinder and check all connections for leaks with soapy water or a detergent solution. In case of leak, shut the cylinder valve and repair before using the cylinder again.



#### PRECAUTION

Ne pas utiliser de solution contenant de l'ammoniaque.  
Ne jamais utiliser de flamme pour détecter les fuites.

Les appareils consomment l'oxygène de la cabine et rejettent des produits de combustion. Une ventilation est obligatoire pendant l'utilisation des appareils.

- ne pas utiliser le four ou le réchaud comme chauffage d'appoint.
- ne pas obstruer les ouvertures de ventilation.
- ne jamais gêner l'accès rapide aux composants du circuit de gaz.
- maintenir les bouteilles vides déconnectées et leurs vannes fermées.
- maintenir les protections, couvercles, capots et bouchons en place.
- remplacer les tuyaux souples à la date prévue.
- ne pas utiliser le compartiment de la bouteille de gaz pour le rangement d'équipement.

#### ASSECHEMENT

##### POMPE DE CALE ELECTRIQUE:

Les pompes de cale électriques -2 par coque- sont à déclenchement automatique, l'une d'entre elles pouvant être mise en route manuellement au tableau électrique (voir chapitre 6). Vérifier régulièrement l'état des filtres et des crépines.

##### POMPE DE CALE MANUELLE:

Les pompes de cale manuelles sont situées sur le flanc arrière du cockpit, sous le dossier de la banquette centrale.

Leurs bras de manoeuvre, clipsés sous le capot du coffre central, doivent rester accessibles en toute circonstance.

#### PRECAUTION

*Never use an ammonia solution.  
Never use a flame to test for leaks.*

*The appliances burn the oxygene in the cabin and release combustion gases, therefore a ventilation is mandatory when the appliances are used:*

- *don't use the oven or cooker for make up eating*
- *leave the ventilation openings unobstructed*
- *immediate access to the gas system components must be unobstructed at all times*
- *empty cylinders must be disconnected and their valves must be shut*
- *keep the protective covers, plugs and hatches in place*
- *replace the hoses on scheduled date*
- *never use the gas cylinder compartment for storage of equipment.*

#### BILGE STRIPPING

##### ELECTRICAL BILGE PUMP

*The electrical bilge pumps -2 in each hull- are automatic but one of them can be energized manually from the electrical switch board (see chapter 6).*

*Check and clean the strainers and strum-boxes regularly.*

##### MANUAL BILGE PUMP

*The manual bilge pumps are located on the aft side of the cockpit, under the center seat back cushion.*

*The control arms are located underneath the chest cover, and must be accessible permanently.*



## EXTINCTEURS

Les extincteurs doivent être répartis à des emplacements facilement accessibles et éloignés d'une source possible d'incendie.

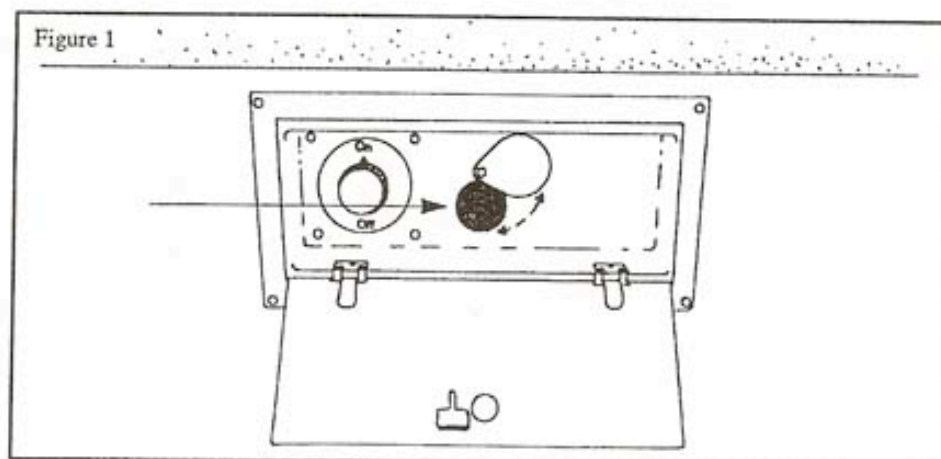
Le compartiment moteur est pourvu d'un orifice permettant de projeter à l'intérieur le produit extincteur sans qu'il soit nécessaire d'ouvrir les panneaux d'accès habituels (Sur la cloison arrière de chaque cabine arrière -fig. 1-).

Procédure en cas d'incendie de cale moteur:

- Arrêter le moteur.
- Couper l'alimentation électrique et l'alimentation en carburant.
- Projeter le produit extincteur par l'orifice.
- Attendre une minute.
- Ouvrir les panneaux d'accès pour procéder aux réparations.

### PRECAUTION

Prévoir un extincteur à proximité en cas de reprise du feu.



## EXTINGUISHERS

*The extinguishers must be located within easy reach and away from possible fire.*

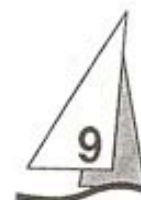
*The engine compartment includes an aperture to inject the extinguishing agent without opening the normal access hatches (On aft bulkhead in each aft cabin -figure1-).*

*Steps to be taken in case of fire in the engine compartment:*

- Stop the engine,
- Switch off power and shut the fuel supply,
- Inject the extinguishing agent through the aperture,
- Wait a minute,
- Open the access hatches for access to repairs.

### PRECAUTION

*Keep an extinguisher nearby to react in case the fire should resume.*



## EN CAS DE RETOURNEMENT

- Des panneaux "trou d'homme" sont prévus sous les marches de descente dans les coques; ils sont ouvrables de l'intérieur comme de l'extérieur.
- Votre LAGOON étant insubmersible, le fait d'ouvrir un panneau ou une vanne ne met pas en danger la flottabilité du bateau en position retournée.
- En face de chaque trou d'homme se trouve une main courante en inox permettant d'y accrocher le mousqueton de votre harnais de survie.
- Les radeaux de survie sont accessibles par les trappes sous la poutre arrière (voir au début du chapitre).

---

## IN CASE OF CAPESIZING

- *Manhole hatches are provided under hulls companionways; they can be operate both from inside or from outside.*
- *Your LAGOON is unsinkable, so opening a hatch or a seacock does not endanger cap-sized boat buoyancy.*
- *Stainless steel grabrails are provided in front of each manhole permitting to fasten your life-jacket hook.*
- *Life rafts can be taken out via the trap doors under the aft girder (refer to the beginning of the chapter).*

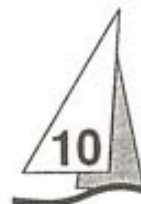
# MISE A L'EAU

## LAUNCHING

---







## RECOMMANDATIONS DE MISE A L'EAU

La première mise en service de votre bateau JEANNEAU exige beaucoup de compétences et de soins car c'est de la qualité de nombreuses opérations nécessaires à cette mise en service que dépendra le bon fonctionnement ultérieur de l'ensemble des équipements de votre bateau.

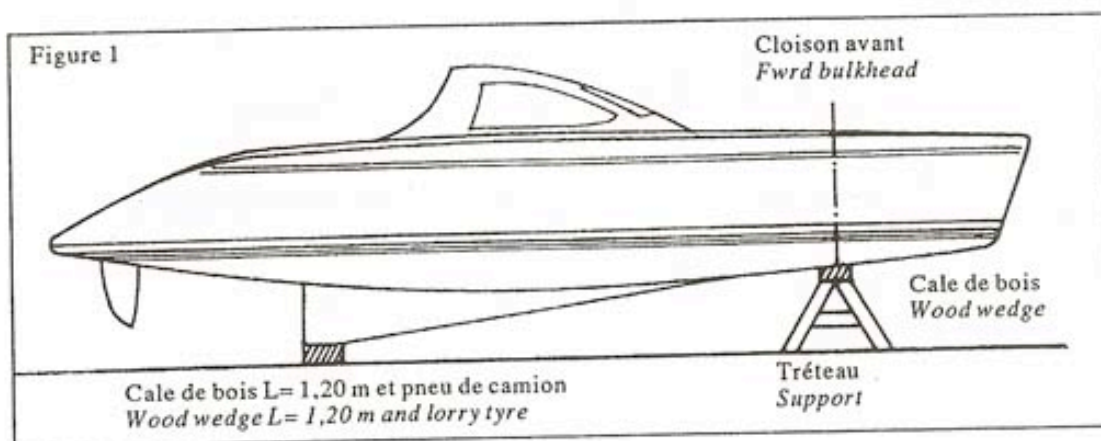
C'est la raison pour laquelle la première mise à l'eau ainsi que les premiers essais des divers équipements devront être effectués par votre concessionnaire ou agent JEANNEAU pour que vous puissiez prétendre ensuite au bénéfice de la garantie en cas de défaillance de certains matériels.

### PRECAUTION

Toute manutention ultérieure doit être effectuée par des professionnels avec le plus grand soin. Lorsque le chantier JEANNEAU n'est pas maître de l'opération, il ne pourra pas prendre en garantie les accidents survenus.

### CALAGE DU BATEAU A TERRE (Figure 1):

- Préparer
  - 2 cales de 1,20 m et 2 pneus de camion
  - 2 tréteaux en acier de 1 mètre
  - Cales de bois
- Mettre la cale de 1,20 m sur l'arrière de chaque quille. Il est absolument nécessaire de caler l'arrière sur les pneus avant de caler l'avant du bateau avec le plus grand soin.
- Mettre le tréteau sous la cloison avant de la cabine avant.



### LAUNCHING HINT

*A lot of skill and care is required to launch your Jeanneau boat for the first time, since the satisfactory operation of all equipment will depend on the quality of many launching steps.*

*Therefore, the initial launching and tests of various equipment shall be performed by your Jeanneau agent or distributor, so you can claim the warranty in case of equipment failure.*

### PRECAUTION

*Every handling of the boat must be done by professionals and with great care. As JEANNEAU has no control of the handling, the builder can not warrant the accidents which could happen.*

### ASHORE WEDGING SYSTEM (Figure 1):

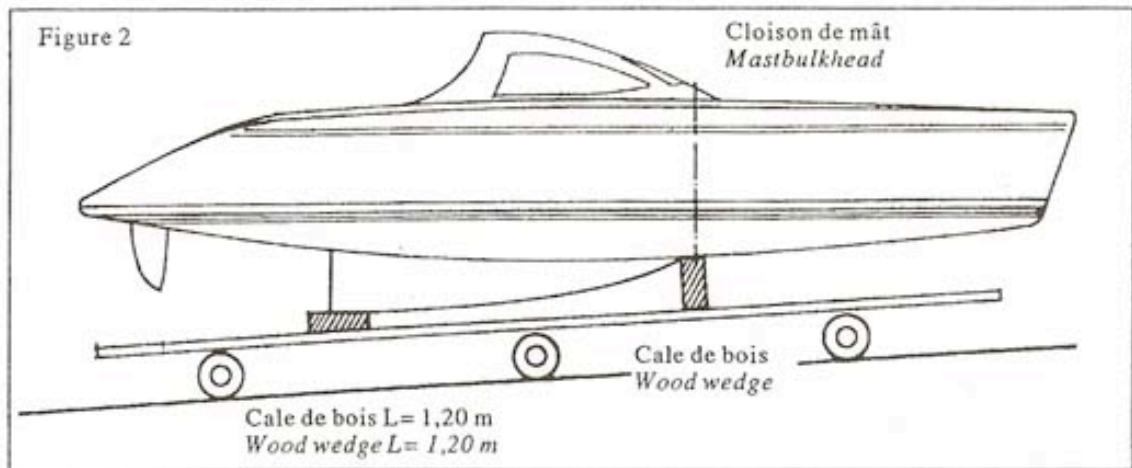
- Prepare
  - 2 wedges - Long: 1,20 m- and 2 lorry tyres
  - 2 steel supports - Height: 1 metre
  - wood wedges
- Put the wood wedge backwards each keel. It is absolute necessary to wedge aft with the tyres before putting the fore part on the supports with great care.
- Put the support under the bulkhead of the fore cabin.

### SORTIE DE L'EAU SUR UN SLIPWAY (Figure 2):

- Mettre une cale de bois L= 1,20 m à l'arrière de la quille,
- Mettre une cale en bois sous la cloison de mât,
- Bien amarrer le bateau sur le chariot avant le levage.

### AVANT LA MISE A L'EAU:

- Prévoir éventuellement la mise en place des pieds de sondeur et de speedomètre.
- Vérifier la propreté des crépines d'aspiration d'eau.
- Contrôler les niveaux d'huile du moteur et du réducteur (se reporter au livret d'entretien moteur). Les robinets de purge d'eau de refroidissement moteur doivent être fermés.
- Il est indispensable d'étancher à l'aide de pâte tous les accessoires optionnels.
- Pour les moteurs en ligne d'arbre, vérifier que l'anode en bout d'arbre est bien en place et contrôler le serrage de l'écrou (la rondelle frein doit être rabattue sur l'écrou). L'anode ne doit pas être peinte.
- Toutes les vannes de prise d'eau et d'évacuation doivent être fermées (évier, lavabo, WC, moteur).



### SHORE LEAVE ON A SLIPWAY (Figure 2):

- Wedge backward on the keel with a wood wedge L= 1,20 m.
- Wedge under the mast bulkhead with a wood wedge,
- Make the boat fast on the truck before hoisting.

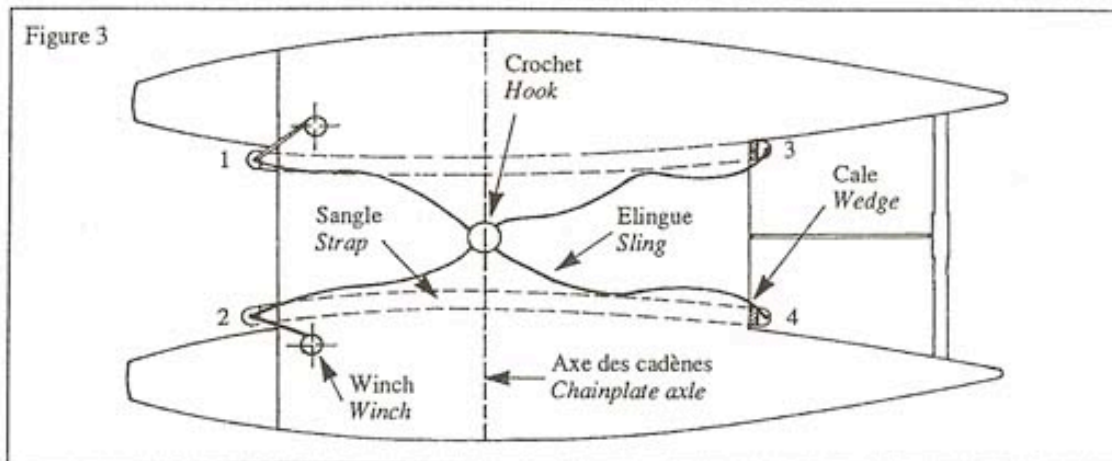
### BEFORE LAUNCHING:

- If the boat is fitted with a lock and speedometer, install the relevant fittings.
- Check the suction strainer for cleanliness.
- Check the reduction gear and engine oil level (refer to the engine maintenance manual). The engine cooling water drain corks must be shut.
- All optional accessories must be sealed off with paste.
- On-line engines: ensure that the node is in place and the nut is properly locked (the lock-washer must be folded back on the nut). The anode should not be painted.
- All sea suction and discharge valves must be shut (sink, wash basin, closets, engine).

**LEVAGE (Figure 3):**

- Installer une amarre avant et une amarre arrière ainsi que des pare-battages.
- Préparer
  - 2 sangles, longueur: 12 m, charge utile: 10 tonnes
  - 4 élingues, longueur: 15 m, charge utile: 5 tonnes
- Mettre les sangles sous la nacelle côté coque; Placer à l'avant deux cales pour protéger le rail de trampoline; Relier à l'arrière les deux sangles au winch situé sur le pont,
- Relier les 4 élingues aux points 1-2-3-4,
- Mettre légèrement sous tension; Le crochet des élingues doit être situé au centre de gravité du bateau, c'est-à-dire dans l'axe longitudinal et à l'aplomb des cadènes des haubans dans le sens transversal,
- Effectuer le grutage en douceur et contrôler le mouvement du bateau à l'aide des amarres.

**AVERTISSEMENT**  
Ne pas rester à bord ni sous le bateau au cours du grutage



**HANDLING (Figure 1):**

- Install a line forward and a line aft and fenders as necessary.
- Prepare
  - 2 straps, length: 12 meters, carrying capacity: 10 tons
  - 4 slings, length: 15 meters, carrying capacity: 5 tons
- Put the straps under the bridge deck in the side of the hull; Place two blocks forwards in order to protect the trampoline track; Tie the two straps backwards at the winches on the deck.
- Tie the 4 slings at the points 1-2-3-4,
- Tighten a little the slings; the hook of the slings must be situated at the center of gravity of the boat, i.e. in the lengthwise axe and athwartship, straight above the chain plates,
- Hoist up gently and control the boat moves with the lines.

**WARNING**  
Don't stay on-board or under the boat during hoisting.



#### **APRES LA MISE A L'EAU:**

- Vérifier l'étanchéité des pieds de sondeur et speedomètre s'il y a lieu.
- Ouvrir les vannes et s'assurer de leur étanchéité avec la coque et le tuyau correspondant.
- Vérifier également l'étanchéité du presse-étoupe (voir le chapitre 8 presse-étoupe).
- Avant de démarrer le moteur, se reporter au chapitre 8 motorisation.

#### **MATAGE**

Si vous devez effectuer un mâtage ou un démâtage ailleurs que chez votre agent Jeanneau, procéder comme suit:

##### **AVANT LE MATAGE:**

- Prendre soin de protéger le mât des éventuels frottements du crochet et du câble de grutage.
- Amarrer les haubans et toutes les manoeuvres à la base du mât à l'aide d'une ligature de longueur suffisante pour pouvoir guider le pied de mât lors du mâtage.
- Protéger les embouts de barres de flèche.
- Passer autour du mât un bout de 1,50 m environ, muni d'un oeil avec cosse à chaque extrémité et enrobé de chiffons; Placer ce bout au-dessous du deuxième étage de barres de flèche; Relier les deux cosses par une manille suffisamment grosse pour recevoir le crochet de la grue et placée en avant du mât. Monter le tout jusqu'à venir en tension sous les embases des barres de flèche.

---

##### **AFTER LAUNCHING:**

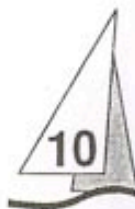
- Check the speedometer and lock fittings for tightness, as the case may be.
- Open and check the valves for sealing with the hull and relevant pipe.
- Check the stuffing box for sealing (refer to section 8 "Stuffing boxes").
- Before starting the engine, refer to chapter 8 "Engine".

#### **MAST INSTALLATION**

*Proceed as follows to install or remove the mast on your own:*

##### **BEFORE INSTALLATION:**

- Protect the mast from chafing with the hook and hoist cable,
- Secure the shrouds and ropes to the mast base with a hitch of sufficient length to guide the mast foot during handling,
- Protect the spreaders end pieces,
- Install a 1.50 m rope around the mast with a thimble on each and wrapped with rags. Install the rope below the spreaders. Connect both thimbles by means of a sufficiently strong shackle to receive the crane hook, ahead of the mast. Raise the assembly until it is taut under the spreaders basis.



#### AU COURS DU MATAGE:

- Prendre les précautions nécessaires pour éviter toute détérioration des équipements de tête de mât,
- Utiliser la drisse de grand-voile et la ligature de pied de mât pour assurer le guidage,
- Engager le faisceau électrique dans le pied de mât,
- Vérifier que la base du mât est intégralement en appui sur son emplanture.

#### APRES LE MATAGE:

- Graisser tous les ridoirs (voir recommandation chapitre 4)
- Mettre le gréement sous tension (voir chapitre 4 pour le réglage).
- Reconnecter les câbles électriques (voir chapitre 7 électricité).
- Vérifier méticuleusement que les axes de fixation des ridoirs sont bien bloqués et les protéger par du ruban adhésif.
- Remonter la bôme et repasser toutes les manoeuvres.

Reprendre le réglage du mât après quelques milles.

#### DEMATAGE:

Procéder en effectuant les opérations inverses préconisées pour le mâtage en prenant soin de repérer les emplacements des manoeuvres à l'aide d'étiquettes.

#### PRECAUTION

Avant toute opération de démâtage, ne pas oublier de déconnecter les câbles électriques dans le coffre avant. Tirer doucement en accompagnant les câbles.

---

#### *DURING MAST INSTALLATION:*

- *Take all steps necessary to avoid damaging the equipment on mast head,*
- *Control the handling by means of the main halyard and mast base hitch,*
- *Insert the electric harness into mast step,*
- *Ensure that the mast base rests fully on its support plate.*

#### *AFTER MAST INSTALLATION:*

- *Lubricate all bottle screws (refer to "Hints", chapter 4,)*
- *Make the shrouds fast (refer to chapter 4 for "Settings").*
- *Connect up the electrical cables (refer to chapter 7 "Electricity").*
- *Carefully check that the turn buckles securing pins are locked and protected by adhesive tape,*
- *Re-install the boom and refit all ropes,*
- *Adjust the mast again after a few miles out to sea.*

#### *MAST DISMANTLING:*

*Proceed in reverse order taking care to mark the rope locations with stickers.*

#### PRECAUTION

*Before the mast dismantling, do not forget to disconnect the electrical wires in the forward locker. Pull the wires slowly.*

# HIVERNAGE

## *LAYING UP AND WINTER PRECAUTIONS*

---



La procédure d'hivernage se décompose en deux phases:

## DESARMEMENT

Débarquer tous les documents de bord, les cordages non utiles à l'amarrage, les ustensiles de cuisine, les vivres, les vêtements, le matériel de sécurité, les batteries de bord, la bouteille de gaz.

Refaire le marquage sur le matériel de sécurité, et vérifier les dates de péremption, faire réviser dès à présent le canot de survie (après Pâques il sera trop tard).

Profiter du désarmement pour procéder à un inventaire complet du matériel.

## PROTECTION ET ENTRETIEN

### INTERIEUR:

- Vidanger toutes les canalisations d'eau douce et les rincer à l'eau vinaigrée (ne pas utiliser de produit à base de chlore) ou les protéger avec un antigel alimentaire.
- Graisser et fermer toutes les vannes de prise d'eau et les passe-coques, rincer et vidanger complètement les cuvettes et les pompes des WC.
- Rentrer les têtes de sondeur et de speedomètre, obturer au maximum les entrées d'air et installer dans le carré un déshydrateur d'atmosphère en laissant les portes des cabines et des rangements ouverts (placards, glacières).
- Aérer longuement les coussins et les remettre dans le bateau, les disposer sur le côté afin de limiter les surfaces de contact.

---

*There are two winter precautions procedures:*

### LAYING UP

*Take ashore all ship's documents, loose ropes not used for mooring, galley equipment, stores, clothes, safety equipment, batteries, gas cylinder.*

*Mark up the safety equipment and check the expire dates; obtain immediate overhaul of the raft (Easter is the deadline after which it will be too late).*

*Draw up a complete inventory of the ship's equipment.*

### PROTECTION AND MAINTENANCE

#### INSIDE:

- *Drain all fresh water pipes and rinse with a solution of vinegar and water (don't use chlorine-based products) or protect the pipes with food-grade anti-freeze.*
- *Lubricate and shut all sea water valves and sea-cocks, rinse and drain the closets bowls and pumps in full.*
- *Retract the loch and speedometer heads, seal-off air inlets and install a de-hydrator in the saloon and leave all doors open (cabins, lockers, wardrobes, ice-boxes).*
- *Leave the cushions in the outside for a long time and re-install in the boat in upright position to limitate contact surfaces.*





### EXTERIEUR:

- Rincer abondamment la coque, le pont, graisser à la vaseline toutes les pièces mécaniques et mobiles (verrous, charnières, serrures, etc).
- Empêcher tout raguage de cordages, amarres.
- Protéger au maximum le bateau avec des défenses et s'assurer qu'il est bien amarré.

L'ensemble de ces préconisations ne constitue pas un check-list exhaustif, votre concessionnaire saura vous conseiller et s'occuper de l'entretien technique de votre bateau.

### MOTEUR:

La mise en hivernage du moteur relève de la compétence d'un professionnel, elle sera différente selon que le bateau reste à flot ou est remisé à terre.

Quelques opérations majeures à exécuter:

#### A flot:

- Vidanger le circuit de refroidissement et le remplir avec du liquide antigel.
  - Fermer les coupe-batteries, graisser les bornes avec de la vaseline et vérifier la tension des batteries.
  - Changer les anodes.
  - Remplir au maximum les réservoirs de carburant afin d'éviter la condensation.
  - Graisser la tirette d'arrêt du moteur s'il y a lieu.
- Se référer à la notice du motoriste pour tout ce qui concerne le moteur.

---

### OUTSIDE:

- *Rinse liberally the hull, deck, lubricate all mobile and mechanical components with petroleum jelly (locks, hinges, bolts, etc.).*
- *Protect all surfaces from chafing ropes, mooring lines,*
- *Protect the boat with fenders and ensure that the lines are taut.*

*The above hints are not a comprehensive check-list; your Jeanneau agent will be able to advise you and take care of the boat maintenance.*

### ENGINE:

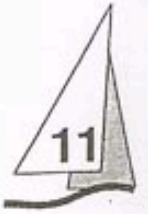
*Engine winter lay-up shall be performed by a professional organization, and will not be the same if the boat remains afloat or ashore.*

*The following are a few major tasks:*

#### *Afloat:*

- *Drain the cooling system and fill up with anti-freeze,*
- *Switch off the master switches, lubricate the terminals with petroleum jelly and test the batteries voltage,*
- *Change the anodes,*
- *Fill the fuel tanks to maximum to avoid condensation,*
- *Grease the engine stop pull, if any,*
- *Refer to the engine manufacturer's manual for everything concerning the engine.*





#### **A terre:**

- Débarquer les batteries et les maintenir en charge d'entretien.
- Faire procéder à toutes les vidanges des circuits de refroidissement, d'échappement, d'huile et de combustible, et aux opérations d'hivernage prévues par le constructeur, sachant que le risque de gel est plus important lorsque le bateau reste à terre.
- Démonter et graisser les vannes passe-coque des circuits de refroidissement, les laisser ouvertes, vérifier les canalisations souples.
- Détendre les courroies d'alternateurs et de pompes.

---

#### **Ashore:**

- *Take the batteries ashore and keep them under maintenance charging.*
- *Drain all cooling, lub oil, fuel oil and exhaust systems and perform winter precautions specified by the manufacturer, bearing in mind the fact that the freezing hazard is more significant if the boat is ashore,*
- *Remove and lubricate the sea-cocks included in the cooling systems, leave the sea-cocks open, check the hoses,*
- *Slack off the pumps and A.C. generators belts.*