



Manual Manuel



invitation*
BOMBARDIER 3-8*

*Trademarks of Bombardier Limited

*Marques de commerce de Bombardier Limitée





Head
Tête du mât

Luff
Envergure

Leech
Chute

Tack
Point d'amure

Clew
Point d'écoute

Boom block

Poulie de la bôme

Mainsheet

Écoute de grand'voile

Traveller block

Poulie de la barre d'écoute

Mast
Mât

Boom
Bôme

Extension tiller
Allonge de barre ou "stick"

Tiller
Barre

Rudder head
Tête du safran

Bow
Avant

invitation

Stern
Arrière

Centerboard
Dérive

Rudder blade
Safran

Introduction

The owners manual has been written to aid in your enjoyment of the great sport of sailing.

It will assist you in becoming a competent skipper and in your realisation of the true potential of your Invitation* or Bombardier 3.8.*As your proficiency increases, so will your enjoyment of the sport.

You can rely on the safety of your boat. When capsized, she floats very high on her side and after righting has virtually no water in her cockpit. Even if by some means the hull is punctured, she will support up to 500 lbs, in the case of Invitation and up to 350 lbs for the Bombardier 3.8.*Have confidence in your boat; this confidence will aid greatly in your learning.

If you are a newcomer, practice in light air or reasonably close to the shore. Even the best of sailors occasionally dumps their boats; so be sure you have practiced righting your boat before venturing any distance from land.

Have fun, it's a super sport!

Table of contents

Page	
2 - 8	Rigging.
9	Sailing terms.
10, 11	Points of sailing.
11 - 16	Basic sailing.
16	Right of Way Rules.
18, 19	Maintenance.
20	Bombardier 3.8.

*Trademark of Bombardier Limited

Introduction

Ce guide du navigateur a été écrit pour vous aider à profiter pleinement du sport passionnant de la navigation à voile.

*Les connaissances que vous y puiserez feront de vous un barreur capable d'exploiter le potentiel de l'INVITATION ou du Bombardier 3.8.*Et, à mesure que votre compétence grandira, vous goûterez davantage les plaisirs de la voile.*

*Ces voiliers sont des plus sûrs. Même lorsqu'ils chavirent ils continuent à flotter très haut sur le côté. Une fois redressés, il ne reste que très peu d'eau dans le cockpit autovidant. De plus, si par quelque hasard fâcheux, vous percez la coque, votre bateau pourra encore supporter une charge allant jusqu'à 500 livres pour INVITATION et 350 livres pour le BOMBARDIER 3.8.**

Vous pouvez donc partir bien rassuré, ces voiliers sont idéaux pour votre apprentissage de la navigation.

Au début, sortez par vent léger et ne vous éloignez pas trop du bord. Il peut arriver même au plus expérimenté des marins de chavirer; aussi, assurez-vous de bien connaître les manoeuvres de redressement avant de vous aventurer loin de la côte.

Amusez-vous bien, c'est un sport des plus envoûtants!

Table des matières

Page	
2 à 8	Le gréement.
9	Termes de navigation.
10 et 11	Les allures.
11 à 16	Notions de base de la navigation à voile.
16	Règles de route essentielles.
18 et 19	Entretien.
21	Bombardier 3.8.

*Marque de commerce de Bombardier Limitée



Rigging

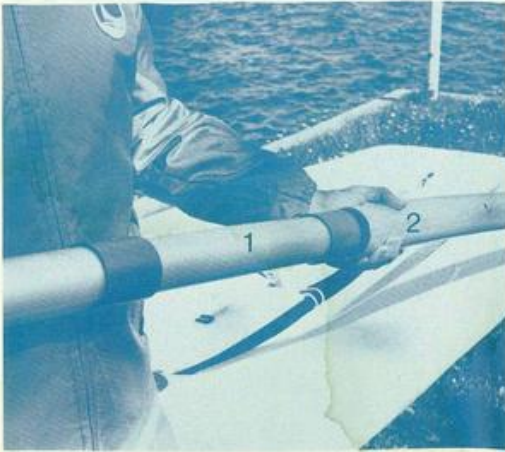
For rigging purposes, all parts are identified with number and description.

- 1) Mast top.
- 2) Mast bottom.
- 3) Boom, including two (2) blocks (pulleys).
- 4) Gooseneck
- 5) Centerboard.
- 6) Rudder Assembly.
- 7) Tiller with extension tiller.
- 8) Line mainsheet
- 9) Line outhaul
- 10) Line cunningham
- 11) Line boom vang.
- 12) Boom vang fiddle block.
- 13) Single boom vang - block.
- 14) Traveller block with bromel hook.
- 15) Mainsheet block with bromel hook.
- 16) Sail.
- 17) Sail bag.

Gréage

De façon à faciliter le gréage du voilier, chacune des pièces du gréement est identifiée par un numéro et une description.

- 1) Tête du mât.
- 2) Pied du mât.
- 3) Bôme, avec ses deux poulies.
- 4) Vit-de-mulet.
- 5) Dérive.
- 6) Gouvernail (safran et tête de safran)
- 7) Barre, avec allonge ou "stick"
- 8) Écoute de grand'voile.
- 9) Bosse d'empointure.
- 10) Cunningham.
- 11) Hale-bas.
- 12) Poulie à violon du hale-bas.
- 13) Poulie simple du hale-bas.
- 14) Poulie de barre d'écoute avec crochet -
- 15) Poulie d'écoute avec crochet -
- 16) Voile.
- 17) Sac à voile.



Before starting: Boat should be facing the wind. Either on land or with bow tied to the dock. Do not step into boat while on land.

Slide mast top (1) into mast bottom (2) making sure upper section goes into stops all the way.

Placez le bateau face au vent, à terre ou amarré au quai. Ne montez pas à bord lorsque le bateau est à terre.

Introduisez la tête du mât (1) dans le pied (2) jusqu'à la butée.



Slide luff pocket (sock) of sail over end of mast.

Enfilez la voile sur le mât.



Making sure luff seam is in line with gooseneck pin (4) and pull down so that the top of sail fits over top of the mast.

Assurez-vous que l'arrière de la tête est aligné sur le vit-de-mulet (4) et tirez pour bien enfoncer la tête de la voile sur la tête du mât.

Get someone to help, getting the mast vertical and in place in the boat. It is a matter of balance and you will soon be able to do it alone.

With the boat in the water or on land, lift mast vertically and put into mast step. Do not drop it. If there is a good breeze, you will find stepping the mast easier if you roll the sail around the mast in order to stop it from flapping.

Au début, vous pourrez avoir besoin d'aide pour dresser le mât; mais l'habitude aidant, vous y arriverez bientôt tout seul.

L'embarcation à terre ou à flot, selon votre préférence, dressez verticalement le mât et insérez-en le pied dans l'emplature. Ne le laissez pas heurter le fond. Par vent fort, il est plus facile d'enrouler la voile autour du mât, ce qui l'empêchera de faseyer.



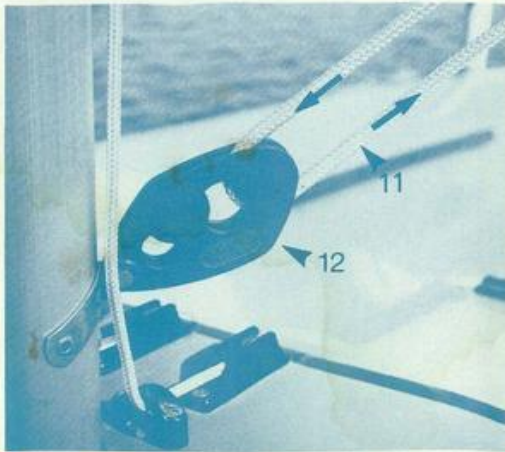
Attach single boom vang block (13) to hook on boom.

Attachez la poulie simple du hale-bas (13) au crochet de la bôme.

Insert boom into pin of gooseneck. (4)

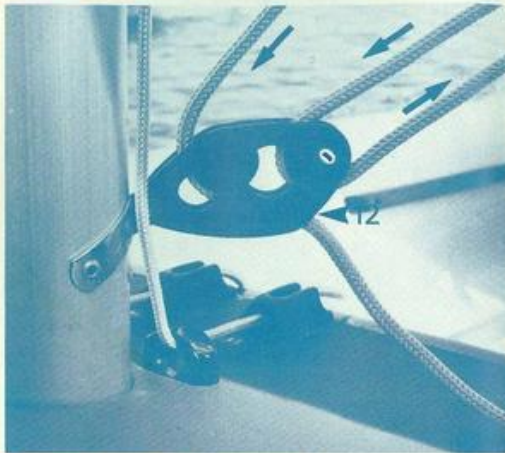
Enclencher la bôme dans le vit-de-mulet. (4)





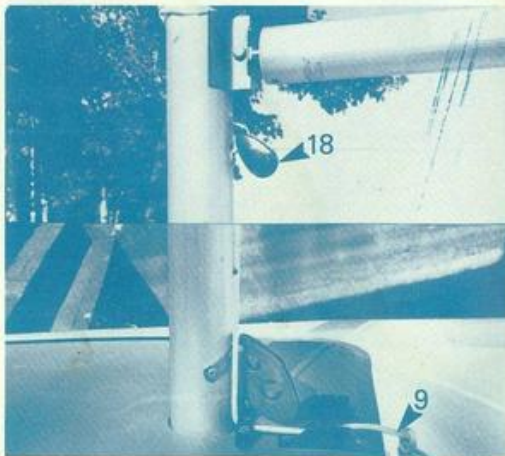
Tie boom vang line (11) to block (13) then down through first becket roller of (12) roller.

Attachez le cordage du hale-bas (11) à la poulie (13), puis faites-le passer dans la première chambre du rouleau de la poulie à violon (12).



Back to (13) then finally, through lower becket of (12). Tie a knot in the end of free line.

Remontez à (13) et enfin, passez dans la chambre inférieure de (12). Faites un noeud au bout du hale-bas.



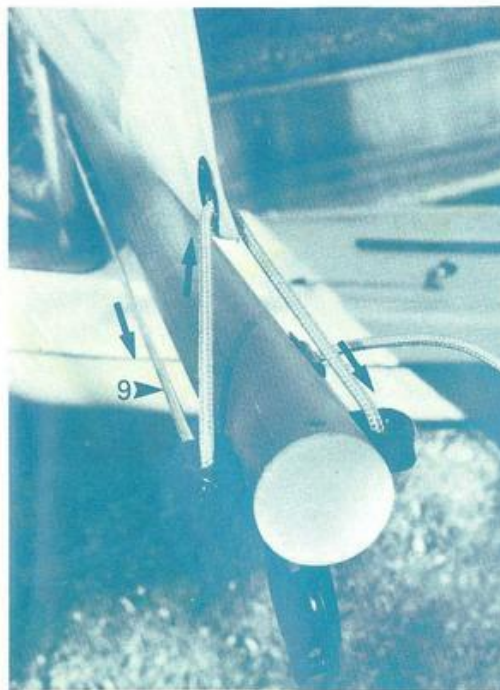
Rig line outhaul (9) through cleat near mast, through eye on deck. Up to block (18) below gooseneck.

Enfilez la bosse d'empointure (9) dans le taquet près du mât et l'oeillet sur le pont.

Passez ensuite le cordage dans la poulie située sous le vit-de-mulet puis dans l'oeillet du côté gauche (bâbord) de la bôme.

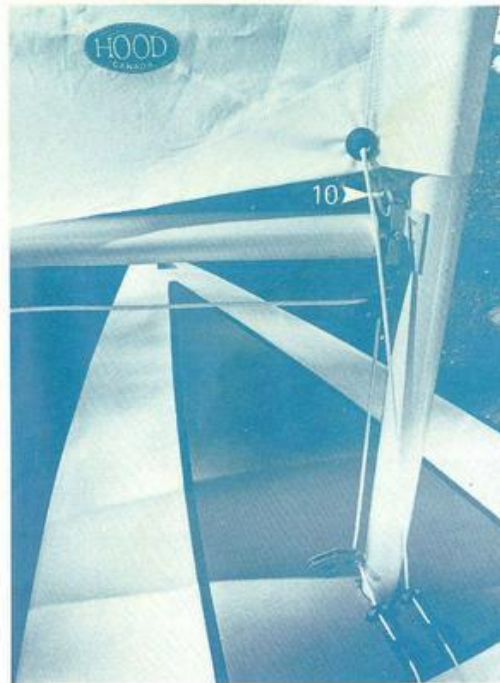
Then back to eye on port (left) side of boom.
Through the gromet in sail and back to eye in right
(starboard) side of boom.
Secure line in quick release in boom cleat and tie a
knot in the end.

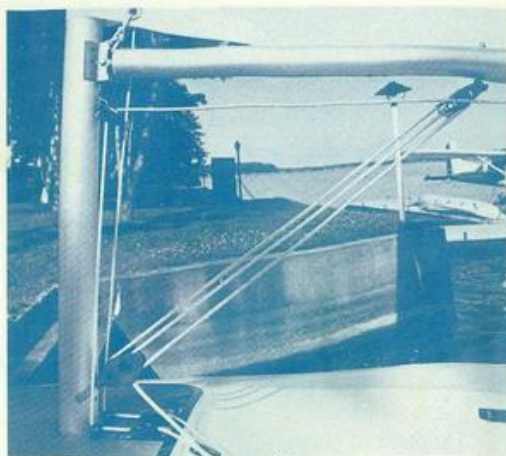
*Remontez à l'estrope de la voile et redescendez à
l'oeillet du côté droit (tribord) de la bôme.
Attachez le cordage au taquet de la bôme puis fai-
tes un noeud à l'extrémité.*



Tie cunningham line (10) to gromet in sail, down
to deck eye and through cleat and knot at end of
line.

*Attachez le cunningham (10) à l'estrope de la
voile, puis faites-le passer dans l'oeillet sur le pont
et coincez-le dans le taquet. Faites un noeud à
l'extrémité du cordage.*





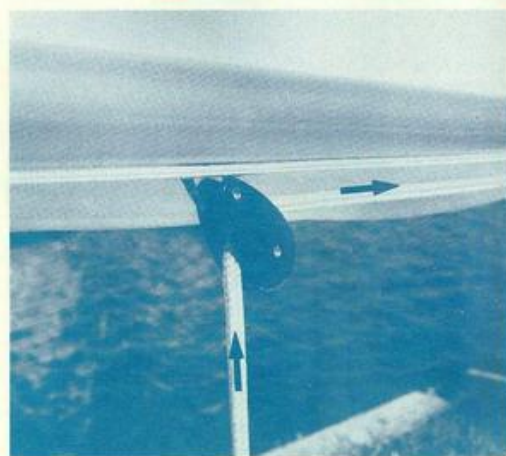
Complete assembly of Boomevang, cunningham and outhaul.

Ensemble complet du hale-bas, de la bosse d'empointure et du cunningham.



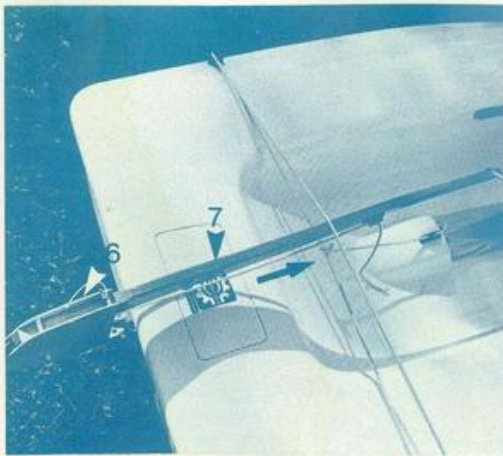
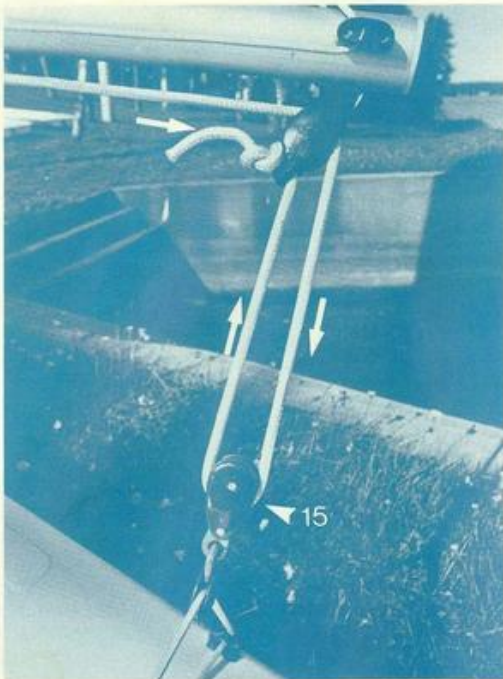
Place mainsheet line (8) in cockpit and run one end over jaws and through the main swivel jam cleat.

Placez l'écoute de grand'voile (8) dans le cockpit et faites passer une extrémité du cordage par dessus les taquets coinçeurs, puis sous la poulie.



Up and over center boom block.

Remontez, puis vers l'arrière, faites passer le cordage dans la poulie d'écoute du centre.



Summary of rigging procedure

- 1) Always have your sailboat facing the wind.
- 2) Assemble mast.
- 3) Slide sail over end of mast.
- 4) Insert boom in gooseneck on mast.
- 6) Rig mainsheet in blocks.
- 7) Rig outhaul and boom vang.

Then back through the eye on the boom, back through end boom block. Down to and through the main sheet traveller block (15), and then, back up to end boom block. Now, tie a knot in the sheet to secure to the block.

Passez ensuite dans l'oeillet de la bôme, puis dans la poulie d'écoute de l'extrémité de la bôme. Passez ensuite le cordage dans la poulie d'écoute de grand'voile puis remontez et attachez le cordage à la poulie d'écoute de l'extrémité de la bôme.

Take rudder assembly (6) and secure pintles through gudgeon plate on transom of boat. Be sure that both pins are in place.

Attach tiller(7) through traveller into rudder assembly. A pin fits into a hole to prevent tiller from coming loose.

The line attached to the rudder should be passed through the cleat on side of tiller and secured.

If already in the water, insert centerboard and you're ready to go.

Placez le safran (6) et insérez les chevilles dans la tête de safran sur le tableau de l'embarcation. Assurez-vous que les chevilles sont bien en place. Fixez la barre (7) en vous assurant qu'elle traverse la barre d'écoute avant de pénétrer dans la tête du safran. Une cheville métallique empêchera la barre de se relâcher.

Faites passer le cordage attaché au gouvernail dans le taquet latéral de la barre et fixez-le.

L'embarcation à l'eau, insérez la dérive et vous voilà prêt à naviguer.

Résumé des étapes de gréage du bateau

- 1) Placez toujours votre voilier face au vent.
- 2) Assemblez le mât.
- 3) Enfilez la voile sur le mât.
- 4) Posez le mât dans son emplanture.
- 5) Enclenchez la bôme dans le vit-de-mulet.
- 6) Installez l'écoute de grand'voile.
- 7) Installez la bosse d'empointure et le hale-bas.

Sailing Terms

Port:	Left hand side, when facing the bow.
Starboard:	Right hand side when facing the bow.
Windward:	The direction from which the wind is coming.
Leeward:	The direction in which the wind is going.
Tacking:	Coming about. Turning from one tack to the other when the bow (front) passes through head to wind.
On a tack:	A boat is always on one tack or the other.
Port tack:	The tack the boat is sailing on when the wind is coming over the port side and sail is on starboard side.
Starboard tack:	The tack the boat is sailing on when the wind is coming over the starboard and sail is on port side.
Bybing (jibing):	Going from one tack to the other when running with the wind coming over the stern.
Upwind:	In the direction from which the wind is coming. A boat sailing upwind is sailing towards the wind.
Downwind:	In the direction the wind is going. A boat sailing downwind is running with the wind.
Luffing:	When the forward part of the sail is fluttering.
Bearing away:	Altering course away from the wind on any course from head to wind until the boat begins to jibe.
Beating:	Sailing as close to the wind as possible (close hauled).
Reaching:	Sailing across the wind or any course between beating and running.
Running:	Sailing with the wind coming from behind the boat with sail out at right angles to the wind.
Heeling:	The leaning to leeward of the boat due to wind pressure on the sails.

Termes de navigation:

<i>Bâbord:</i>	<i>le côté gauche d'un bateau lorsqu'on regarde l'avant.</i>
<i>Tribord:</i>	<i>le côté droit d'un bateau lorsqu'on regarde l'avant.</i>
<i>Au vent:</i>	<i>côté d'où vient le vent.</i>
<i>Sous le vent:</i>	<i>côté vers lequel le vent souffle.</i>
<i>Virer de bord vent devant</i>	<i>changer la direction du bateau pour changer le côté de la voile au vent.</i>
<i>Sous une amure:</i>	<i>un bateau est toujours sous une amure (la voile est toujours d'un côté ou de l'autre du bateau).</i>
<i>Bâbord amures:</i>	<i>amure sous laquelle le bateau vogue lorsque le vent souffle du côté bâbord et que la voile est du côté tribord.</i>
<i>Tribord amures:</i>	<i>amure sous laquelle le bateau vogue lorsque le vent souffle du côté tribord et que la voile est du côté bâbord.</i>
<i>Empannage:</i>	<i>action de faire passer la bôme d'un bord à l'autre lorsque le vent vient de l'arrière.</i>
<i>Faseyer:</i>	<i>se dit d'une voile qui bat au vent.</i>
<i>Laisser porter (abattre):</i>	<i>changer de cap en s'éloignant de la direction du vent pour le recevoir plus par le travers ou de l'arrière.</i>
<i>Au près:</i>	<i>voguer aussi près que possible du lit du vent.</i>
<i>Allures portantes:</i>	<i>allures entre le près et le vent arrière.</i>
<i>Vent arrière:</i>	<i>voguer vent derrière, les voiles faisant un angle droit avec le lit du vent.</i>
<i>Gîte:</i>	<i>inclinaison latérale prise par un bateau à cause de la pression du vent sur les voiles.</i>

Sailing Manual

While sailing, you must always be aware of the following:

- 1) wind direction and strength.
- 2) sail position (trim).
- 3) weight distribution (boat trim).
- 4) centerboard position (trim).

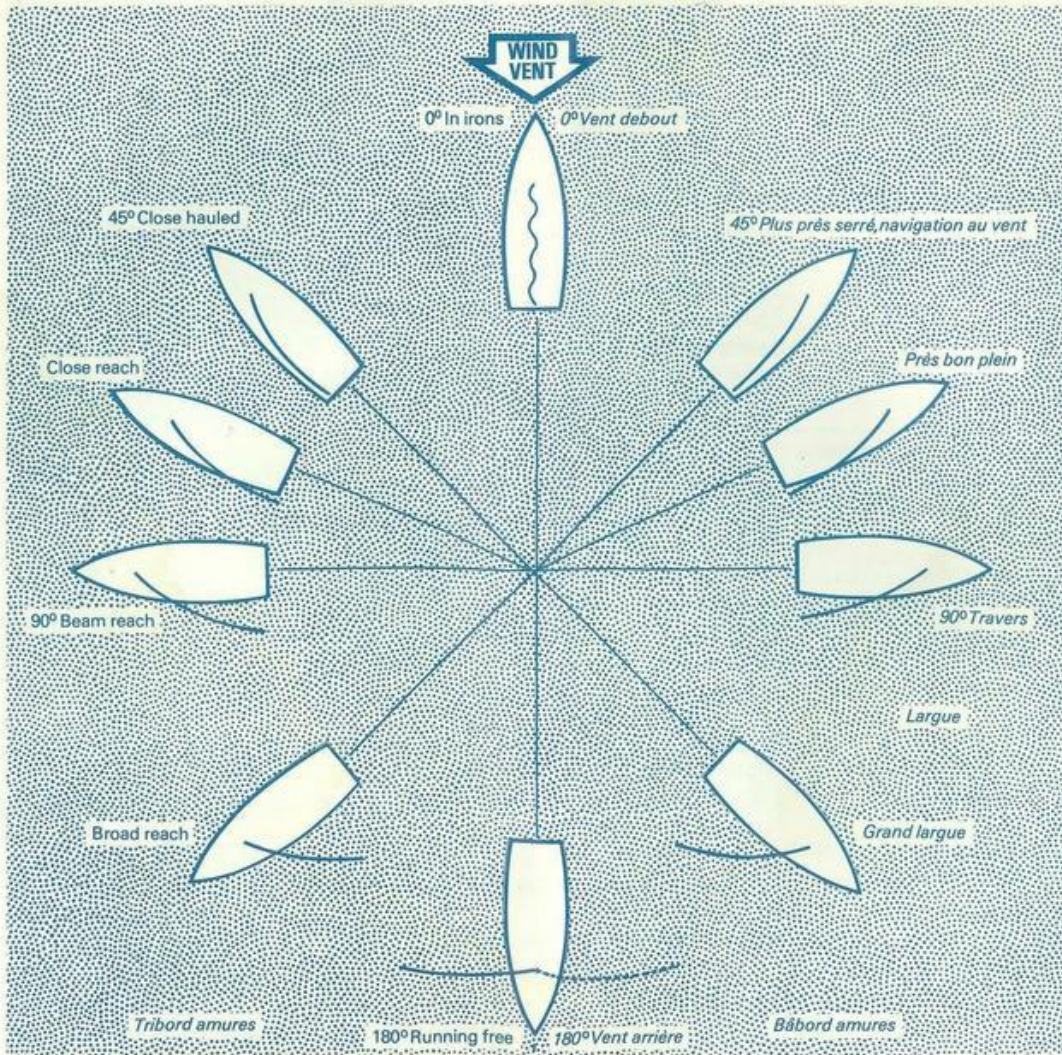
Quelques aspects techniques de la voile

Lorsque vous naviguez, demeurez toujours au fait des points suivants:

- 1) la direction et la force du vent;
- 2) la position de la voile;
- 3) la répartition du poids dans le bateau;
- 4) la position de la dérive.

POINTS OF SAILING

LES ALLURES



Points of sailing

The different positions of your boat relative to the wind are commonly known as the points of sailing. Terminology is important in order that we all speak a common language.

SAILING "TO WEATHER" (close hauled)

Sailing **to weather** as close to the wind as possible. We must remember it is impossible to sail directly into the wind. The closest we can sail is approximately 45° off the wind.

In order to minimize sideways motion, the centerboard should be all the way down. The sail should be pulled in tightly, while steering a course 45° off the wind.

How do we tell when we are sailing as close as possible? One must look at the leading edge (luff) of the mainsail. Head up slowly towards the wind until the leading edge begins to break or luff. Now, we are sailing a little too high. Bear away slightly until sail is again full. You have established your highest course.

In gusty or high winds, you may not be able to hold the boat flat enough simply by hiking; in these situations, simply let out the sail or head a little higher into the wind.

Summary

- 1) Sail 45° to the true wind.
- 2) Mainsail tight.
- 3) Crew positioned to hold boat flat (concern fore and aft as well).
- 4) Centerboard all the way down.
- 5) Don't try to sail directly into the wind.
- 6) When wind lightens, ease sail slightly.

REACHING

Reaching is any point of sailing between close hauled and running directly with the wind.

BEAM REACH

A **beam reach** is when we are steering a course with the wind coming directly over the side of the boat or the beam of the boat. The sail is roughly half way out and the centerboard half way up. On a reach, we are steering a straight course while "playing the sail". We let the sail out until it begins to luff or break on the leading edge, then, pulling it back in slightly. This will give us optimum performance.

Les allures

Ce terme désigne la direction que prend un bateau par rapport au vent.

C'est là un exemple de la terminologie propre à la voile, terminologie que tous les navigateurs doivent connaître pour bien se comprendre.

NAVIGUER AU PRÈS (serrer le vent)

Naviguer au près ou serrer le vent, c'est naviguer le plus près possible du lit du vent. Il ne faut cependant pas oublier qu'il est impossible de naviguer tout à fait debout au vent: Un voilier ne peut naviguer plus près du vent qu'à 45°.

De façon à réduire au minimum les mouvements latéraux du bateau, la dérive doit être complètement descendue. La voile doit être bordée serrée lorsqu'on poursuit une route à 45° du lit du vent.

Comment savoir si l'on navigue aussi près que possible du lit du vent? Il suffit de jeter un coup d'oeil au guindant de la grand'voile. Barrez de façon à amener la voile au point de fasyement, puis laissez porter légèrement jusqu'à ce que le vent gonfle à nouveau la voile.

Par vent fort, il se peut que vous ne soyez capable de garder le bateau à plat simplement en sortant au rappel. En pareil cas, choquez la voile ou rapprochez-vous du lit du vent.

Résumé

- 1) *Voguez à 45° du lit du vent.*
- 2) *Bordez la voile.*
- 3) *L'équipier doit se placer de façon à garder le bateau à plat (tant à l'avant qu'à l'arrière).*
- 4) *Descendez complètement la dérive.*
- 5) *N'essayez pas de naviguer tout à fait debout au vent.*
- 6) *Lorsque le vent diminue, choquez légèrement la voile.*

ALLURES PORTANTES

Ce sont les allures entre le près et le vent arrière (petit large, travers, grand large).

AU LARGUE

Au large, le bateau navigue en travers par rapport au vent. La voile est en gros à mi-course (à moitié bordée) et la dérive à moitié remontée. Le cap que doit tenir le bateau est dès lors choisi et l'on doit constamment régler la voile en fonction des changements de direction du vent. Il suffit de laisser filer la voile jusqu'à ce qu'elle commence à

Beam Reach Summary

- 1) Sail a course 90° to the true wind.
- 2) Sail half way out, 45° off center line.
- 3) Board half way up.
- 4) Keep boat as flat as possible.

CLOSE REACH

Is any point of sailing between a beam reach and close hauled. The sail is played the same way as on a beam reach. As we approach the close hauled position, we will require more and more centerboard and a tighter trimmed sail.

BROAD REACH

Again, the same holds true in playing the sail. We are now being pushed forward and do not require a great deal of centerboard.

RUNNING

Running or sailing downwind, we are simply being pushed with the wind. Our sail should be 90° to the wind. Since we are being pushed forward, we require little or no centerboard.

When running, always steer a course with the wind coming directly from behind or slightly from the opposite side from the sail (windward). We must be careful not to let the wind behind the sail which would cause an accidental gybe (sail swinging across the boat).

TACKING (coming about)

Coming about or tacking is to change course putting the wind on the opposite side of the sail. This is accomplished by steering the bow of the boat through the wind.

We always tack from one close hauled position to another.

Steps

- 1) Sight over your shoulder to a point 90° from your present course, assuring the course is clear and to confirm your heading.
- 2) Warn your crew you are preparing to tack.
- 3) Push tiller to leeward and as INVITATION* swings through the eye of the wind, change sides.
- 4) Do not swing the boat too far off your 90° turn.
- 5) You're again underway.

faseyer, puis il faut la border juste assez pour faire disparaître le faseyement. C'est l'allure sous laquelle on obtient les meilleures performances du bateau.

Résumé

- 1) Naviguer sous un angle de 90° par rapport au vent.
- 2) Voile à demi bordée, à 45° en retrait de la ligne médiane.
- 3) Dérive à moitié remontée.
- 4) Bateau aussi plat que possible.

PRÈS BON PLEIN

Il s'agit d'une allure entre le largue et le plus près serré. La voile doit être constamment réglée, comme dans le cas du largue. À mesure que la position du voilier s'approchera du plus près serré, on devra descendre graduellement la dérive et border la voile.

GRAND LARGUE

Encore une fois, la voile doit être constamment réglée, et la dérive doit être presque complètement remontée.

VENT ARRIÈRE

Au vent arrière, le bateau est simplement poussé par le vent. La voile doit être perpendiculaire au vent et la dérive peut être totalement remontée ou légèrement descendue.

Faites un cap avec le vent soufflant directement de l'arrière ou quelque peu du côté opposé à la voile (au vent). Prenez garde aux sautes de vent qui causeraient un empannage accidentel en faisant passer la voile d'un bord à l'autre.

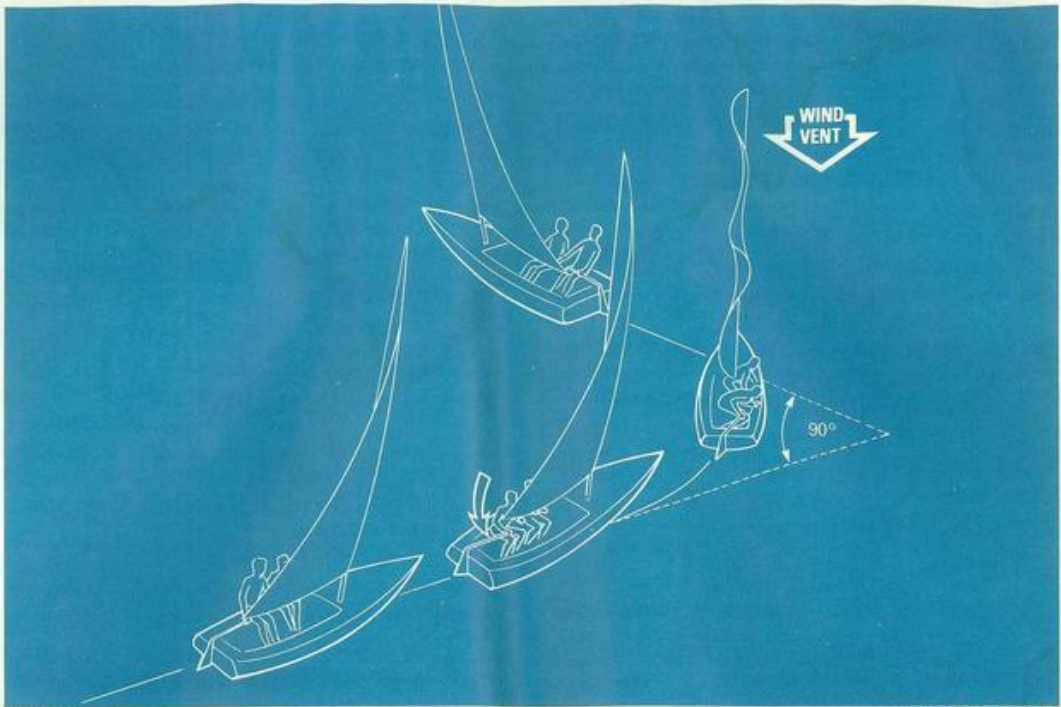
VIREMENT DE BORD (vent devant ou vent debout).

Le virement de bord consiste à changer la direction du bateau et ainsi faire en sorte que la voile prenne le vent sur l'autre bord. Pour ce, on manoeuvrera de façon que l'avant franchisse le lit du vent.

On passe toujours ainsi d'une allure au près à une autre.

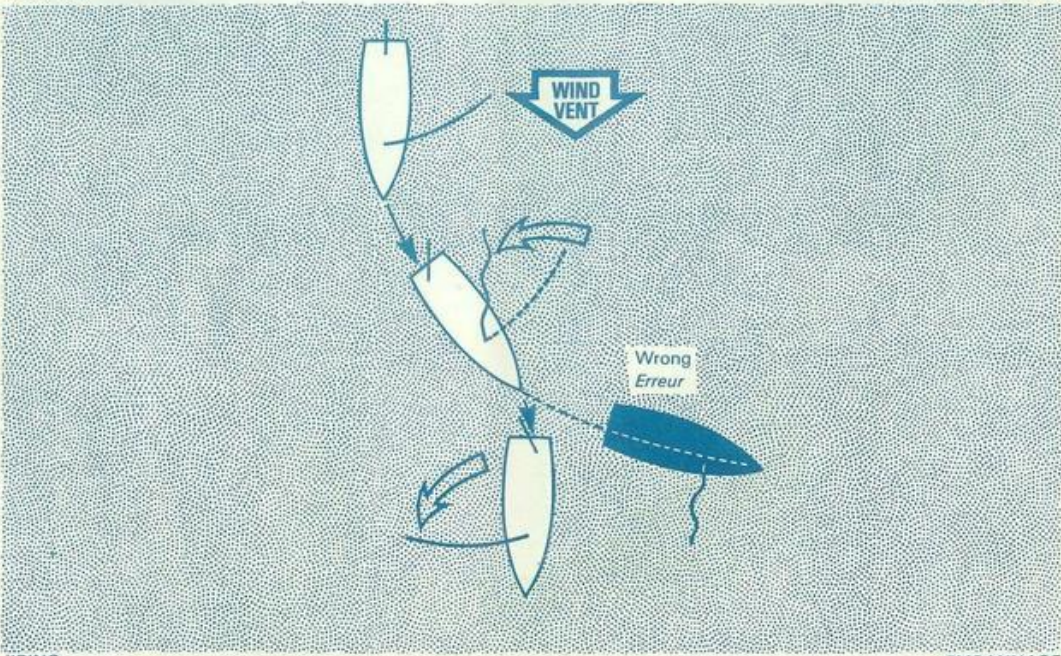
Façon de procéder:

- 1) Repérez le cap que vous voulez suivre après le virement, à 90° de votre route actuelle, et vérifiez l'absence d'obstacles.
- 2) Avertissez l'équipier que vous vous préparez à virer de bord.
- 3) Poussez la barre sous le vent et changez de côté dès que le bateau commence à virer.
- 4) Ne virez pas plus que 90°.



TACKING

VIREMENT DE BORD



JIBING

EMPANNAGE

JIBING

Changing from one tack to another while running with the wind.

In light wind, simply pull the boom from one side to the other. As the wind increases, jibing becomes a little tricky since the sail comes across with a great deal of force.

Procedure:

- 1) Alert crew that you are about to jibe.
- 2) Pull up centerboard.
- 3) Pull tiller away from the boom as you trim in the mainsheet.
- 4) As boom comes across, change to the opposite side while letting out the mainsheet and pulling the tiller toward yourself.
- 5) Now, straighten out your course.

Practice jibing in light winds before attempting heavy winds.

- 5) Poursuivez ensuite votre route dans la nouvelle direction.

EMPANNAGE (virement lof pour lof)

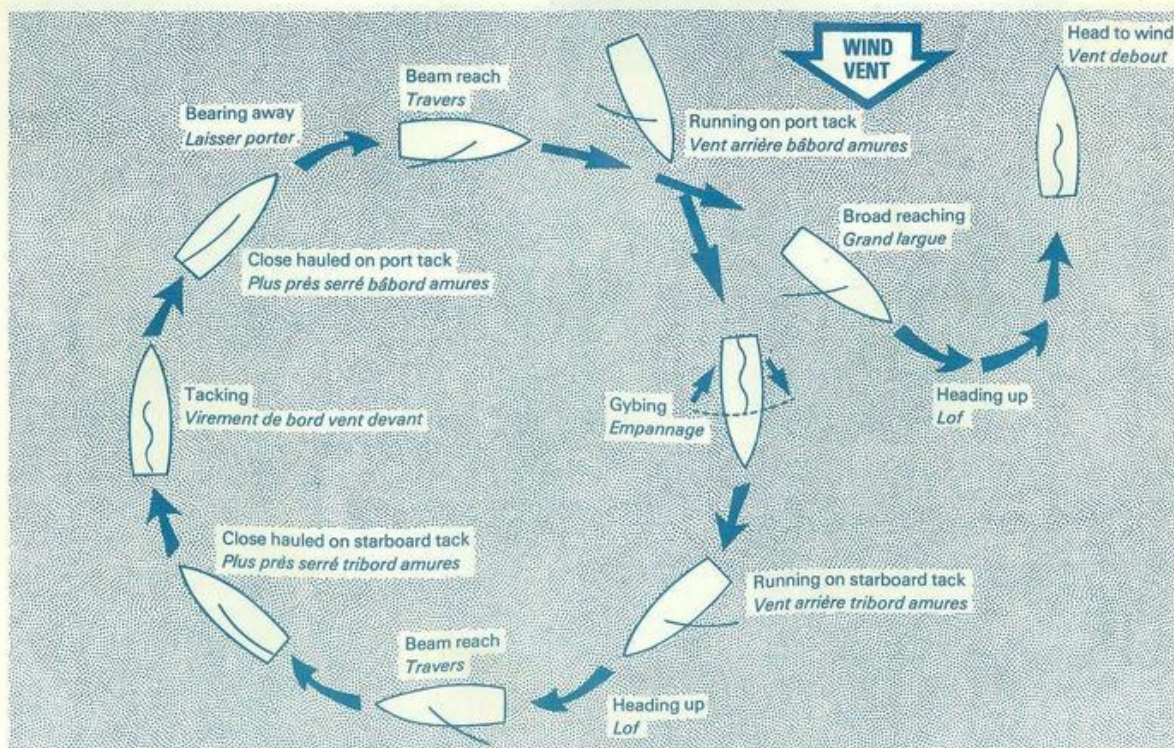
C'est le changement d'amure, lorsque le vent vient de l'arrière. Par vent léger, il suffit pour empanner de faire passer la bôme d'un bord sur l'autre.

Lorsque le vent s'élève, l'empannage devient une entreprise plus hasardeuse à cause de la force du vent dans la voile.

Façon de procéder:

- 1) Avertissez l'équipier que vous vous préparez à empanner.
- 2) Relevez la dérive.
- 3) Dirigez la barre du côté opposé à la bôme tout en embraquant l'écoute de grand'voile.
- 4) Lorsque la bôme arrive dans l'axe du bateau, changez de bord tout en relâchant l'écoute de grand'voile et en ramenant la barre vers vous.
- 5) Rétablissez votre route.

Exercez-vous à empanner par vent léger avant d'effectuer cette manoeuvre par vent fort.



SUMMARY OF POINTS OF SAILING

RÉSUMÉ DES ALLURES

YOUR FIRST SAIL

- Be sure INVITATION* is rigged correctly according to instructions.
- Always start with the bow of the boat directly into the wind.
- Centerboard and rudder in,
- Step into the boat as close to center as possible.
- Have someone push the bow out from the dock or shore and away from the wind.
- Slowly pull in the sail sitting on the gunwale facing the sail with your back to the wind.
- As the boat heel (leans), move your weight further out. If it heels too much, simply ease the mainsheet.

Sail directly across the wind lining up the bow with a point of land or mark on the opposite shore. This will teach you to steer a straight course.

After becoming at ease on a reach, try sailing close hauled.

LANDING

- always land with bow directly into the wind. The only way to slow down is to let out the sail and head up into the wind.

This is true for landing at a beach or dock. Round up into the wind and the boat will slow to a stop.

PREMIÈRE SORTIE

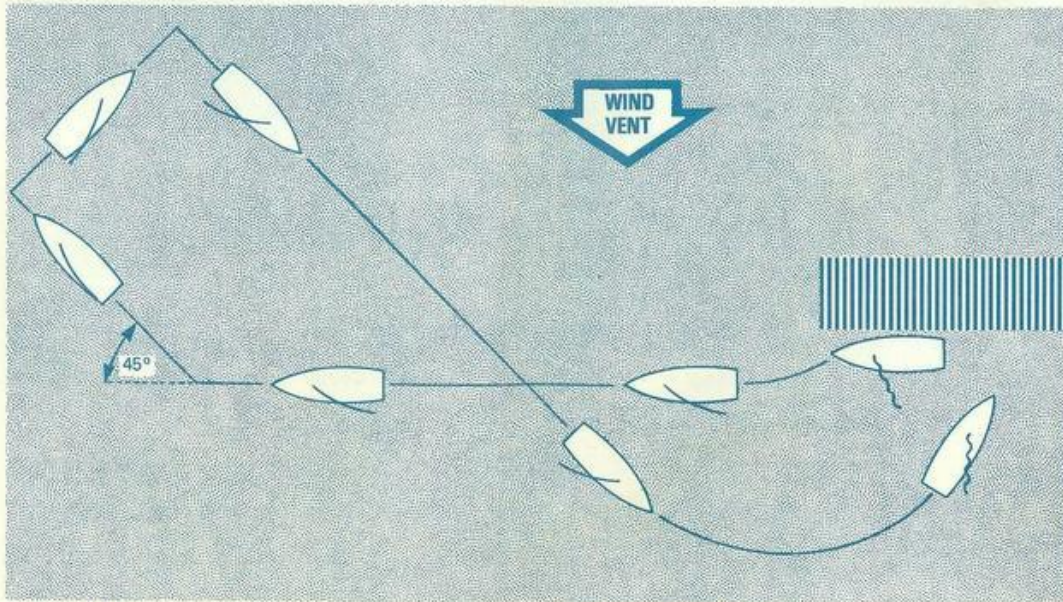
- Assurez-vous que votre voilier INVITATION* est correctement gréé, c'est-à-dire selon les instructions.
- Au départ, le voilier doit être debout au vent.
- La dérive et le gouvernail doivent être en place.
- Montez dans le bateau aussi près du centre que possible.
- Demandez à quelqu'un d'écartier l'étrave du quai (ou du bord) et de la direction du vent.
- Asseyez-vous sur le plat-bord, dos au vent et face à la voile, et bordez lentement la voile.
- Si le bateau gîte, déplacez votre poids plus vers l'extérieur. S'il gîte trop, choquez simplement l'écoute de grand'voile.

Tirez un bord et visez, dans l'alignement de l'étrave, un point situé sur la côte opposée. Vous vous habituerez ainsi à prendre un cap.

Naviguez d'abord aux allures portantes et, ensuite, essayez de naviguer au près.

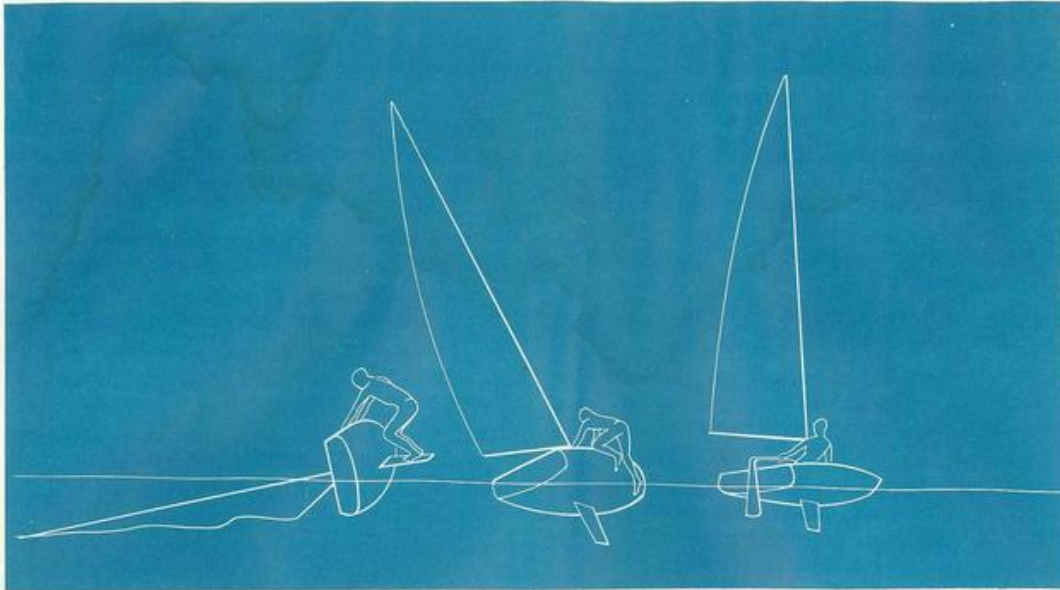
ACCOSTAGE

- Accostez toujours debout au vent et en choquant les écoutes de façon que les voiles fassent un peu; c'est la seule façon de ralentir et de s'arrêter, que ce soit sur une plage ou à un quai.



THE FIRST SAIL

LA PREMIÈRE SORTIE



CAPSIZE

If you happen to capsize or dump the boat, don't worry. INVITATION* floats high on her side and it takes very little weight on the centerboard to right her.

If you dump to leeward and are alert, you simply climb over the high side onto the centerboard. While standing on the board, pull back on the gunwale and INVITATION* will be righted.

There will be very little water in the boat and that which is left, will be drained by the self-bailing cockpit.

Basic right of way rules

- 1) Port tack boat shall keep clear of a starboard tack boat.
- 2) Windward boat shall keep clear of a leeward boat.
- 3) Overtaking boat must keep clear.
- 4) A boat tacking or jibing must keep clear of a boat on a tack.

CHAVIREMENT

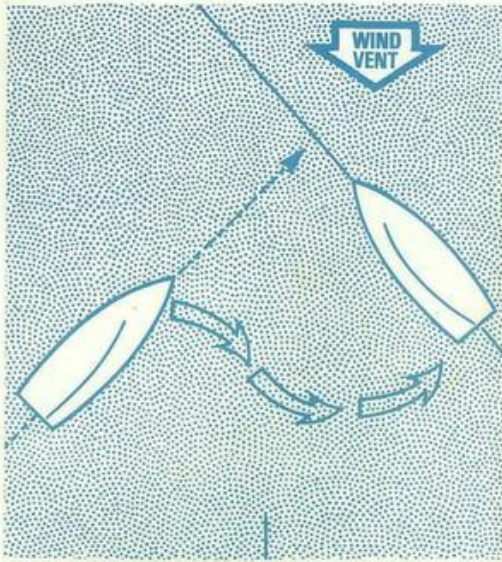
S'il vous arrive de chavirer, ne vous en faites pas outre mesure. En effet, le voilier INVITATION flotte haut lorsqu'il est couché et une faible pression sur la dérive saura le redresser.*

Si le bateau chavire sous le vent, passez rapidement sur la coque et, debout sur la dérive, tirez sur le plat-bord: le voilier se redressera.

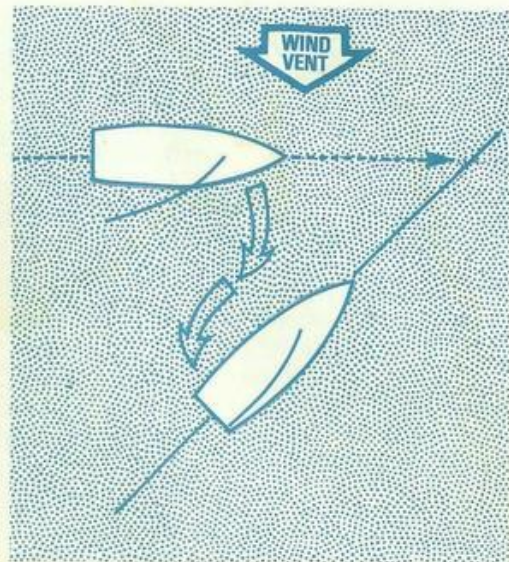
Il ne restera que fort peu d'eau dans le bateau, et cette eau sera évacuée par le "cockpit" autovidant.

Règles de route essentielles

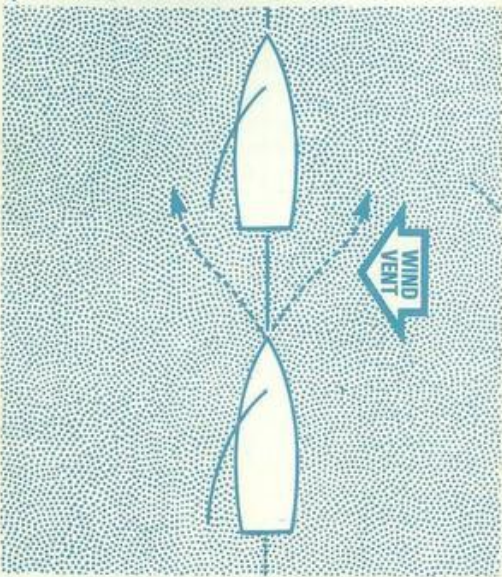
- 1) *Le bateau qui navigue bâbord amures doit s'écarter de la route de celui qui navigue tribord amures.*
- 2) *Le bateau au vent doit s'écarter de la route du bateau sous le vent.*
- 3) *Le bateau rattrapant doit s'écarter de la route du bateau rattrapé.*
- 4) *Le bateau qui vire de bord vent debout ou lof pour lof doit s'écarter de la route de celui qui fait route sur un bord.*



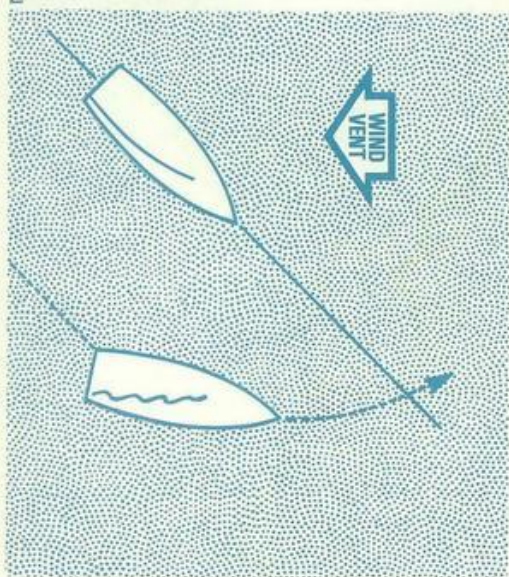
1



2



3



4

BASIC RIGHT OF WAY RULES

RÈGLES DE ROUTE ESSENTIELLES

SAIL CONTROL

For optimum performance, we change the shape (chamber) of our sail according to wind strength and point of sailing.

Close hauled	flat sail
running	full sail
strong wind	flat sail
light wind	full sail

The chamber of the sail is controlled by:

- 1) outhaul
- 2) cunningham
- 3) mast bend
 - traveller
 - boom vang

To flatten the sail, we tighten the outhaul, pull down on the cunningham, tighten the boom vang and tighten the traveller.

For a fuller sail, we slacken these controls but always keep tension on the boom vang.

Flat sail should have a tight	1) outhaul
	2) cunningham
	3) boom vang
	4) traveller.

Full sail should have loosened	1) outhaul
	2) cunningham
	3) boom vang
	4) traveller.

Maintenance

Cleaning of the sail

The sail may be washed in any mild soap solution, rinsed thoroughly and hung out to dry. This will not deteriorate the cloth itself, but does have an effect on the life of the thread and so, should not be done unless the sail is very dirty. Tumble washing or drying is definitely not recommended.

At the same time, any oil or grease base spots on the sail can be removed by the liberal use of a dry cleaning liquid such as perklorethylene, commonly known as perko, available at most dry cleaning establishments.

Rust and grass stains may be reduced by the same method but these are very difficult to remove completely.

The sail should be stored dry at all times. If it is rolled on the mast or packed in the bag in a wet condition, and then allowed to heat in the sun or in a warm room, mildew will result. The mildew is unsightly and is almost impossible to remove.

If the sail is not allowed to flap for long intervals in

RÉGLAGE DE LA VOILE

Pour que la performance du bateau soit toujours à son meilleur, il faut constamment régler la voile en fonction de la force du vent et de l'allure.

<i>Au près</i>	<i>voile plate</i>
<i>Vent arrière</i>	<i>voile gonflée</i>
<i>Vent fort</i>	<i>voile plate</i>
<i>Vent léger</i>	<i>voile gonflée</i>

Le réglage de la voile s'effectue à l'aide des:

- 1) bosse d'empointure
- 2) cunningham
- 3) barre d'écoute
- 4) hale-bas.

Pour amener la voile près du point de foyement (voile plate), il faut serrer la bosse d'empointure, tirer le cunningham vers le bas, serrer le hale-bas et la barre d'écoute.

Pour faire gonfler la voile, il faut desserrer ces mêmes commandes, mais maintenir une certaine tension du hale-bas.

<i>Voile plate:</i>	<i>bosse d'empointure</i>	} serrés
	<i>cunningham</i>	
	<i>hale-bas</i>	
	<i>barre d'écoute</i>	
<i>Voile gonflée:</i>	<i>bosse d'empointure</i>	} desserrés
	<i>cunningham</i>	
	<i>hale-bas</i>	
	<i>barre d'écoute</i>	

Entretien

Nettoyage de la voile

Vous pouvez laver la voile au savon doux. Rincez-la ensuite soigneusement puis suspendez-la pour la faire sécher. Ce procédé n'endommagera pas le tissu lui-même, mais il précipitera cependant l'usure des fils. Aussi ne devriez-vous laver la voile que lorsqu'elle est très sale. Évitez absolument de laver et de faire sécher celle-ci à la machine.

Un bon détachant liquide (comme le perklorethylène, par exemple) fera disparaître les taches d'huile ou de graisse. Vous pouvez vous procurer un tel détachant dans la plupart des maisons spécialisées dans le nettoyage à sec.

Vous pourrez éliminer de la même façon les taches de rouille et d'herbe, bien qu'il soit assez difficile de les faire disparaître complètement.

Ne remisez pas la voile avant qu'elle ne soit complètement sèche. Elle moisira si, alors qu'elle est encore humide, vous l'enroulez autour du mât ou la mettez dans un sac pour la remiser à la chaleur. Les taches de moisissure sont très laides et

the wind, and is stored dry, either rolled on the mast or neatly folded in the bag as when received, it will last and give good service for many years.

Care of the sailboat

A little maintenance goes a long way.

Fiberglass is very durable material but will scratch if the boat is dragged over sand or rocks. Also, when left on land, she should be supported over a large area, not sitting on small rollers. Do not leave dirty water in the cockpit for if it has any oil in it and it is left for a period of time, it possibly could permeate the gelcoat and leave it permanently stained.

Centerboard and rudder left in rainwater in the bottom of the cockpit or in the sun, may warp or discolour. We recommend indoor storage.

For winter storage, make sure the buoyancy area is dry, for ice will cause damage. There are many methods of storage, we must always remember to have the boat supported over a large area to eliminate hull damage.

With a little bit of care, your sailboat will look and perform like new for many years of good sailing.

pratiquement impossibles à effacer.

D'autre part, la voile durera longtemps et conservera son bel aspect si vous ne la laissez pas trop souvent flotter comme un drapeau et que vous la remisez adéquatement.

Entretien du voilier

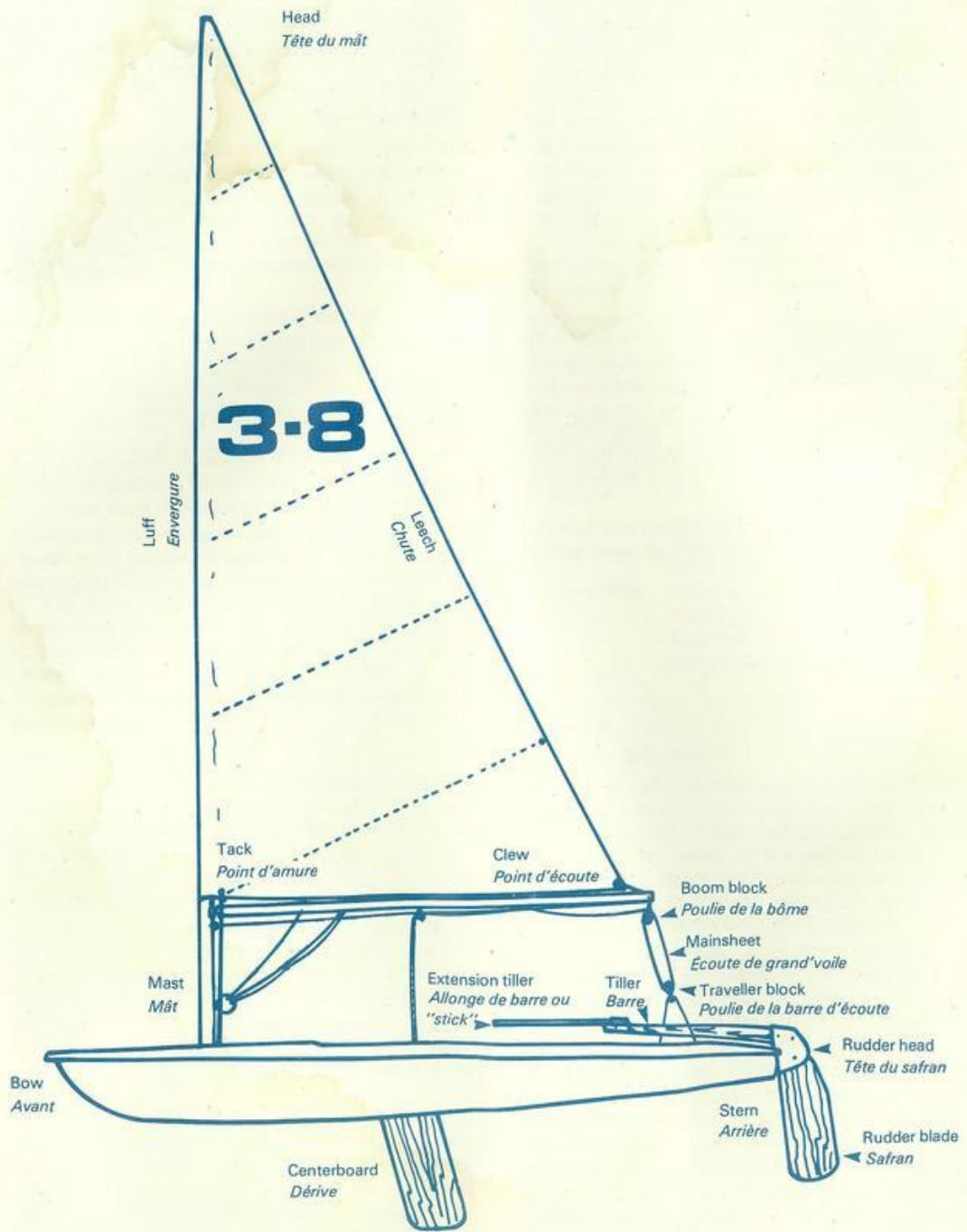
Un minimum d'entretien vous permettra de conserver votre voilier en bon état pendant de longues années.

Sa coque est construite de fibre de verre, un matériau très résistant mais que, malheureusement, la friction contre le sable ou les roches égratignera.

À terre, soulevez le bateau et appuyez-le de façon que la coque soit soutenue en maints endroits. Ne laissez jamais d'eau sale dans le cockpit; l'huile qu'elle pourrait contenir risquerait de s'infiltrer dans la couche de gel et laisser des taches indélébiles.

Il est recommandé de remiser la dérive et le safran à l'intérieur afin d'éviter qu'ils gauchissent ou se décolorent sous l'action de la pluie et du soleil.

Il faut également vider et assécher les caissons étanches avant de remiser le bateau pour l'hiver. La formation de glace pourrait en effet causer des dommages. Finalement, souvenez-vous que le bateau doit être soutenu en maints endroits de façon à éliminer toute possibilité de déformation de la coque. Observez ces quelques recommandations, et votre voilier restera longtemps à l'état neuf.



The rigging procedure of the Bombardier 3.8 is exactly the same as described for Invitation.

Follow the instructions step by step and after the first couple of times you'll be able to rig in under ten minutes.

Good Sailing!

Le gréage du voilier Bombardier 3.8 s'effectue de la même façon que celui de l'Invitation.

Suivre les instructions point par point. L'habitude aidant, ces opérations ne seront bientôt qu'affaire de quelques minutes.

Bonne voile!

