



**Fédération Francophone
du Yachting Belge
F.F.Y.B.**



Les brevets de voile-croisière

Ma progression en voile-croisière



Fédération Francophone du Yachting Belge FFYB

MEMENTO DE L'ENSEIGNEMENT DE LA VOILE-CROISIÈRE

1 : PASS PROGRESSION.	4
2 : PREMIERE étoile	5
3 : DEUXIEME étoile	6
4 : TROISIEME étoile	7
5 : QUATRIEME étoile	8

Renseignements :

Fédération Francophone du Yachting Belge
Avenue du Parc d'Amée, 90 - 5100 Jambes
Tél. : 081 30 49 79 - Mail : info@ffyb.be - www.ffyb.be
Commission Pédagogique mixte
c/o Stéphanie Dubuc (FFYB)

Rédaction : Cécile Mechelynck d'après Jacques Henrion et FFYB
«memento de la voile légère »

Les passpro, première et deuxième étoiles peuvent être validées par un moniteur initiateur voile ou voile-croisiere.

Les troisième et quatrième étoiles doivent être validées par un évaluateur agréé par la Commission pédagogique.

Ce carnet va vous accompagner pendant toute votre formation jusqu'à l'obtention du niveau chef de bord et l'accès aux formations moniteur.

Gardez-le précieusement, ce sera d'une part un souvenir et d'autre-part un sésame vous permettant d'accéder aux formations moniteur, mais aussi une preuve de votre expérience utile le jours où vous souhaitez louer un bateau.

FILIERE PROGRESSION

Les premières colonnes sont de l'auto-évaluation, la dernière est paraphée par le moniteur quand la compétence est acquise.

PASS PROGRESSION					
<p>Objectifs : Je réalise mes premiers bords.</p> <p>Embarcations : Le bateau sera adapté au programme : cabinier avec ancre et système de prise de ris.</p> <p>Pratique : à la barre, le candidat et organise la manœuvre en communiquant avec les autres équipiers. Il est aussi capable de participer à la manoeuvre à n'importe quel poste.</p>	Je l'ai vu faire	J'ai participé	Je l'ai organisé	Je peux le faire sans intervention du moniteur	Je peux l'enseigner
<p>Être capable de gréer le bateau,</p>					
<p>effectuer les nœuds en «8», le tour mort deux demi-clés et nœud de taquet</p>					
<p>Pouvoir décrire son bateau en utilisant 8 termes.</p>					
<p>Contrôler la direction et la propulsion au travers,</p>					
<p>être assis correctement</p>					
<p>régler la propulsion en agissant sur les écoutes</p>					
<p>être capable de ralentir et stopper son bateau depuis cette allure</p>					
<p>Être capable d'effectuer un virement de bord vent devant (VVD)</p>					
<p>après avoir vérifié qu'on dispose de la place nécessaire et sans lâcher la barre</p>					
<p>Le VVD de bord se fait en restant à une allure montante et en tenant compte des autres utilisateurs du plan d'eau.</p>					

appareiller et accoster depuis le ponton ou le coffre et retour avec amarrage correct du bateau.						
Mise à la cape , le barreur organise la mise à la cape et la sortie de cape en toute sécurité.						
Communication : La communication est organisée comme il se doit, par exemple : « paré à virer – paré – je vire » ou encore les distances du ponton lors de l'accostage et « amarre larguée – amarre récupérée »						
Veille : La veille est suivie à 360° en permanence.						
Sécurité et convivialité : s'équiper correctement, respecter les règles de sécurité, respecter les autres et le matériel.						

Pass-progression accordé à :

par Signature du(des) moniteur(s)

Cachet du club :

Première étoile

Je découvre les différentes allures et manœuvres.

Embarcation

Le bateau sera adapté au programme : cabinier avec ancre, système de prise de ris et compas.

Pratique : à la barre, le candidat organise son équipage de manière à ce que tout soit fait (pare-battages, utiliser la manivelle de winch, étarquer comme il faut, etc.). Il est aussi capable de participer à la manoeuvre à n'importe quel poste. L'examineur peut néanmoins lui demander d'effectuer certaines tâches simples* en solo, avec ou sans pilote automatique - ou barreur simulant le pilote automatique.

* en fonction de la configuration du bateau.

	Vu	Fait	Organisé	id. seul	Enseigné	Validé
Sécurité et convivialité : s'équiper correctement, respecter les règles de sécurité, respecter les autres et le matériel.						
Savoir gréer son bateau parfaitement. Être autonome pour gréer le bateau,						
Noeuds : savoir réaliser le tour mort et deux demi-clés, le cabestan et le nœud de chaise						
pouvoir décrire son bateau en utilisant 15 termes						
Être capable de louvoyer et naviguer aux différentes allures.						
Atteindre un point situé au vent						
naviguer au vent arrière voile réglée,						
naviguer au largue voile suffisamment ouverte						
Pouvoir stopper son bateau depuis ces différentes allures, effectuer une mise à la cape correctement						

Être capable d'effectuer un VVD en tenant compte des autres utilisateurs du plan d'eau, sans lâcher les commandes. Le cap demandé après le VVD doit être atteint avec précision.						
Être capable d'effectuer un virement vent arrière (VVA). en tenant compte des autres utilisateurs du plan d'eau, sans lâcher les commandes. L'empannage se fait avec un contrôle strict de la direction, le cap demandé après le VVA doit être atteint avec précision.						
Prise de ris : Être capable d'organiser la prise de ris et le lâcher de ris au ponton.						
Prise de ris : Être capable d'organiser la prise de ris et le lâcher de ris en route.						
Compas : Le barreur est capable de tenir un cap au compas.						
Sécurité et convivialité : S'équiper convenablement,						
Communiquer clairement et calmement pendant la manœuvre,						
respecter les règles de sécurité et le rangement du matériel, tenir le bateau propre et rangé						
Respecter les horaires.						

Première étoile accordée à :

par Signature du(des) moniteur(s)

Date :

Cachet du club

3. deuxième étoile

3.1. Objectifs

Savoir naviguer sur un parcours complet avec louvoyage, VVA et départ et arrivée au ponton ou au coffre.

Organiser son équipage pour la manœuvre.

3.2. Embarcations

Le bateau sera adapté au programme : cabinier avec ancre, compas, système de prise de ris.

3.3. Pratique à la barre et organise le candidat son équipage de manière à ce que tout soit fait (pare-battages, utiliser la manivelle de winch, étarquer comme il faut, etc.). Il est aussi capable de participer à la manoeuvre à n'importe quel poste. L'examineur peut néanmoins lui demander d'effectuer certaines tâches en solo, avec ou sans pilote automatique - ou barreur simulant le pilote automatique.

La communication et l'organisation sont des points importants de l'évaluation.

	Vu	Fait	Organisé	id. seul	Enseigné	Validé
Savoir adapter son embarcation aux conditions météo,						
être capable de réduire sa voilure						
effectuer les nœuds de taquet, de chaise et lover un cordage.						
S'adapter à différents supports : Pouvoir s'adapter à un bateau inconnu.						
Vérifier avant de larguer les amarres, le fonctionnement du moteur éventuel, la manière de prendre des ris etc.						
Sur l'eau être capable de s'adapter à un bateau organisé différemment que celui auquel on a été habitué.						

Maîtriser les différentes allures. Naviguer au près, voiles correctement bordées à la limite du faseyement						
Naviguer au vent arrière avec voiles en ciseaux.						
Naviguer au largue à $\pm 135^\circ$ du vent, voiles à la limite du faseyement.						
Utiliser les penons .						
Communiquer correctement avec les autres équipiers.						
Contrôler ses VVD réaliser un VVD du «près» au «près»,						
Contrôler le VVA , ne pas lâcher les commandes et contrôler l'empannage de la GV terminer le VVA à l'allure demandée.						
Prise de coffre , être capable de prendre un coffre à la voile depuis n'importe quelle allure avec arrêt complet pour passer l'amarre						
Prise de coffre , être capable de prendre un coffre au moteur depuis n'importe quelle allure avec arrêt complet pour passer l'amarre						
Être capable de se dégager de la position «face au vent», voiles à contre.						
Vérification de base , mise en route et arrêt du moteur, vérifications de base (huile, il crache...)						
Mouillage sur ancre , être capable de choisir un emplacement de mouillage et d'organiser son équipage pour mouiller et relever l'ancre en toute sécurité au moteur.						
Compas : être capable de barrer en ligne droite au compas et d'effectuer des changements au cap demandé.						
MOB : Être capable de récupérer en toute sécurité homme à la mer simulé.						

Sécurité et convivialité : S'équiper convenablement,						
Communiquer clairement et calmement pendant la manœuvre						
respecter les règles de sécurité et le rangement du matériel, tenir le bateau propre et rangé						
Signaler au moniteur toute anomalie relative à la sécurité du bateau ou de ses utilisateurs.						

2e étoile accordée à.....

par Signature du(des) moniteur(s)

Date :

Cachet du club

Troisième étoile

Objectifs : Savoir naviguer en finesse, réaliser toutes les manœuvres à la voile et au moteur en organisant son équipage et en communiquant correctement.

Embarcations : cabinier avec ancre, compas, système de prise de ris et moteur (inboard ou HB)

Pratique : Le candidat tient la barre et organise son équipage de manière à ce que tout soit fait (pare-battages, utiliser la manivelle de winch, étarquer comme il faut, etc.). Il est aussi capable de participer à la manoeuvre à n'importe quel poste. L'examineur peut néanmoins lui demander d'effectuer certaines tâches en solo, avec ou sans pilote automatique - ou barreur simulant le pilote automatique. L'organisation et la communication sont des points importants de l'évaluation.

	Vu	Fait	Organisé	id. seul	Enseigné	Validé
Connaître et appliquer les règles de base du RIPAM : 1, 2, 3, 5, 6, 12, 13, 15, 16, 18.						
Et du balisage : balisage latéral, balisage cardinal, les signaux de trafic portuaire.						
Effectuer un parcours complet, à la recherche du geste et de l'organisation d'équipage parfaits						
naviguer aux allures montantes , être à la recherche du meilleur compromis cap/vitesse						
respecter le cadre et s'adapter aux variations du vent.						
Savoir naviguer aux allures portantes .						
Réaliser un VVD , du près au près ,						
Réaliser un VVA , contrôler la direction et l'assiette du bateau						
Aulofée et abattée, maîtrise de la coordination barre/écoutes/équipage .						

Mouiller l'ancre à la voile.						
Toutes les manœuvres sont effectuées en sécurité , en tenant compte des autres utilisateurs du plan d'eau en utilisant le vocabulaire adéquat (paré à virer etc.) et en organisant le travail des autres équipiers en toute sécurité.						
MOB : Être capable de récupérer un homme à la mer simulé par surprise avec arrêt du bateau près de l'homme à la mer.						
Être capable de réaliser des nouvelles techniques , comme la navigation sans safran (ou safran lié), la marche arrière, le près les yeux bandés...						
Sécurité et convivialité : S'équiper convenablement, Communiquer clairement et calmement pendant la manœuvre, respecter les règles de sécurité et le rangement du matériel,						
tenir le bateau propre et rangé . Signaler au moniteur toute anomalie relative à la sécurité du bateau ou de ses utilisateurs ou des autres utilisateurs du plan d'eau.						
Aider l'équipier débutant, commencer à organiser certaines manœuvres,						

Troisième étoile accordée à :

par Signature du(des) moniteur(s)

Date :

Cachet du

Quatrième étoile

Objectifs : Devenir un chef de bord capable de mener son équipage d'un point à un autre en toute sécurité, même si les conditions se dégradent. Valider le niveau de «CDB côtier » (brevet FFYB ou équivalent accepté par la Commission Pédagogique).

Embarcation : cabinier avec ancre, compas, système de prise de ris et moteur (inboard ou HB) et spi symétrique.

Pratique : à la barre, le candidat organise son équipage de manière à ce que toutes les opérations soient faites correctement. Il est aussi capable de participer à la manoeuvre à n'importe quel poste. Certaines manoeuvres seront faites en solo à la demande de l'évaluateur. L'organisation et la communication ainsi que la sécurité des équipiers et du matériel sont des points fondamentaux de l'évaluation.

Sécurité et convivialité : S'équiper convenablement, Communiquer clairement et calmement avant et pendant et après la manoeuvre, respecter les règles de sécurité et le rangement du matériel, tenir le bateau propre et rangé. Veiller à la sécurité des équipiers en particulier à l'embarquement et pendant les manoeuvres. Signaler les problèmes de sécurité concernant les autres utilisateurs du plan d'eau.
Le candidat anticipe correctement les changements de temps et modifie la voilure de manière à avoir toujours « la voile du temps ».

4e étoile : Les modules pratiques

	Vu	Fait	Organisé	id. seul	Enseigné	Validé
Objectif : Devenir un chef de bord capable de mener son équipage d'un point à un autre en toute sécurité, même si les conditions se dégradent.						
Accostage : Par vent tel qu'il est difficile de quitter le ponton quand on est au vent de celui-ci sans utiliser les manoeuvres sur garde. Accoster au moteur , au vent et sous le vent du ponton,						

Accoster à la voile sous le vent du ponton,						
Accoster à la voile au vent du ponton,						
Démarrer au moteur au-vent en manœuvrant sur garde et sous le vent du ponton.						
Organiser sont équipage pour départs, accostages, virements de bord, empannages, aulofées, prise de ris, abatées et mise à la cape.						
Spi : Par vent raisonnable*, pouvoir hisser, affaler empanner sous spi symétrique sans mettre les équipiers ni le matériel en danger. * Vent raisonnable : vent suffisant pour gonfler le spi. Si le vent est plus fort un spi plus petit peut être utilisé.						
Récupération de l'homme à la mer : pouvoir récupérer l'homme à la mer simulé lancé par surprise en moins de 5 min sans mettre ni l'équipage, ni la « victime » en danger.						
Maintenance et manutention du matériel : Mise à l'eau et sortie de l'eau du bateau, prise en main et vérification de début et de fin de croisière, vérifications de base du moteur, passation au chef de bord suivant.						
Navigation Organiser en pratique la navigation et la tenue du livre de bord pour une journée complète avec utilisation de la carte marine,						
Idem sans l'aide du GPS						
Utiliser le GPS pour une navigation complète						
Noter un bulletin météo radiodiffusé,						
Utiliser la VHF (ou walkie-talkie) en respectant les règles VHF.						
Établir la correspondance entre le paysage et la carte marine,						

Utiliser une courbe de marée pour calculer la hauteur d'eau, établir la courbe de marée d'un port principal,						
établir la courbe de marée d'un port secondaire,						
calculer le courant						
estimer l'heure d'arrivée pour une navigation de plusieurs heures avec courant,						
Programmer une journée de navigation en fonction du courant,						
à la barre, respecter un alignement avant et arrière dans un courant latéral.						

Modules pratiques de la quatrième étoile accordés

à :

par Signature du(des) moniteur(s)

Date :

Cachet du club

