



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

Les brevets de voile-croisière-mer

Ma progression en voile-croisière-mer



Fédération Francophone du Yachting Belge FFYB

FILIÈRE PROGRESSION

Respecter les règles de sécurité (préalable à toutes les validations)

- 1) Être capable de nager 100 mètres.
- 2) Écouter et respecter les consignes du moniteur/chef de bord.
- 3) Porter un gilet de sauvetage adapté à sa morphologie et parfaitement capelé.
- 4) Ne pas sauter ni courir sur les pontons
- 5) Les mains et les pieds ne sont pas des pare-battages
- 6) Par vent fort, mer forte, de nuit ou sur instruction du chef de bord s'attacher. De nuit avoir une lampe étanche sur soi.
- 7) Avant la navigation, prendre connaissance de la météo et porter une tenue adaptée à celle-ci.
- 8) Prendre connaissance du plan d'eau (zone de navigation, dangers éventuels tels que barrage, écluse, courant...).
- 9) Avant le départ, vérifier l'état général du matériel.
- 10) Communiquer clairement et prévenir lors de toute initiative.

Ce carnet vous permet d'auto-évaluer votre progression :

A : on me l'a appris, je l'ai vu faire P : j'ai participé

O : je l'ai organisé moi-même

S : je l'ai fait seul et sans aide

M : je maîtrise

Et ensuite de faire valider par le moniteur. Les premières colonnes sont de l'auto-évaluation, la dernière est paraphée par le moniteur quand la compétence est acquise
La matière du BG pratique est couverte par la deuxième étoile (si examen en zone sans marée), celle du Yachtman par la 4^e étoile.

<p>PASS-PROGRESSION</p> <p>Objectifs : découverte de la navigation à la voile sur cabinier - Savoir barrer à toutes les allures en sécurité et en réglant ses voiles correctement, comprendre les instructions et termes marins du skipper. Le stagiaire effectue des tâches simples sur instruction directe du skipper.</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 organise la manœuvre en communiquant avec les autres équipiers. Il est aussi capable de participer à la manœuvre à n'importe quel poste.</p>	On me l'a appris	J'ai participé	Je l'ai organisé	Je le fais seul en autonomie	Je peux l'expliquer	Validation par le moniteur Initiales et paraphe du moniteur
Effectuer les nœuds en 8, le tour mort deux demi-clés, les clés à capeler (nœud de cabestan) et nœud de taquet.						
Comprendre et utiliser les termes lofer, abattre, choquer, border, écoute, drisse, amarres, étais, haubans.						

	A	P	O	S	M	Paraf.
Contrôler la direction et la propulsion au travers.						
Régler les voiles en particulier, choquer à l'abatée, border à l'aulofée et agir sur les écoutes au bon moment lors du virement.						
Être capable d'effectuer un virement de bord vent devant (VVD) en respectant la procédure (paré à virer...)						
Ne virer qu'après avoir vérifié qu'on dispose de la place nécessaire et sans lâcher la barre en regardant vers l'avant.						
Mettre à la cape, le barreur organise la mise à la cape et la sortie de cape en toute sécurité.						
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 »						
La veille est suivie à 360° en permanence et je communique ce que je vois.						
Sécurité et convivialité : s'équiper correctement, respecter les règles de sécurité, respecter les autres et le matériel.						

La cape

Pass-progression accordé à :

.....

par Signature du(des) moniteur(s)

Date :

Cachet du club

Première étoile

Devenir un équipier de pont autonome (Second) en zone sans marée. Le skipper, peut confier des tâches élaborées au stagiaire qui les réalise en autonomie et sécurité. L'évaluation peut se faire en zone avec marée, mais elle peut aussi se faire en zone protégée.

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, etc.). Il peut participer à la manœuvre à n'importe quel poste. L'examineur peut néanmoins lui demander d'effectuer certaines tâches simples* en solo, avec ou sans pilote automatique.

* en fonction de la configuration du bateau.

	A	P	O	S	M	Paraf.
Sécurité et convivialité : participer activement à la sécurité du navire et de son équipage.						
Gréer un voilier inconnu en autonomie.						
Organiser la prise de ris au ponton ou au mouillage.						
Organiser la prise de ris en route.						
Réaliser la prise de coffre et l'amarrage correct à la voile.						
Effectuer les vérifications de base du moteur (Huile, carburant, refroidissement).						
Réaliser la prise de coffre et l'amarrage correct au moteur.						
Réaliser l'accostage et l'amarrage correct au ponton au moteur.						
A la barre atteindre un objectif au vent en donnant les instructions aux équipiers et en effectuant correctement les VVD.						

	A	P	O	S	M	Paraf.
A la barre atteindre un objectif au vent en donnant les instructions aux équipiers et en effectuant correctement les VVA et en réglant correctement les voiles.						
Effectuer les nœuds de chaise, d'écoute et plat.						
A la barre tenir un cap au compas et s'adapter au changement de cap demandé.						
Utiliser la radio/VHF conformément aux usages maritimes.						
En fin de séance, ranger le bateau en autonomie.						
Respecter les horaires.						

Première étoile accordée à :
par Signature du(des) moniteur(s)

Date :

Cachet du club

3. deuxième étoile

3.1. Objectifs

Devenir skipper petit bateau en zone protégée sans marée ni courant. Le stagiaire est capable d'emmener des équipiers en sécurité dans une zone protégée sous la supervision d'un skipper expérimenté. Il adapte son navire aux conditions météo, aux compétences de l'équipage, à la situation sur le plan d'eau. Il garde le contrôle en permanence de son navire et de son équipage. Il acquiert les compétences nécessaires à l'obtention du brevet pratique restreint

3.2. Embarcations

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

3.3. 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 manœuvre 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, en vue de garantir la sécurité de l'équipage et du navire.

	A	P	O	S	M	Paraf.
Organiser le briefing de sécurité.						
Connaître les moyens de prévention à bord (incendie, venue d'eau, blessure,...).						
Tenir compte de la météo (vent, mer) pour préparer ma navigation.						
Pouvoir lire une carte marine.						
Préparer les activités du jour, la navigation.						
Pouvoir récupérer un homme à la mer au moteur.						

	A	P	O	S	M	Paraf.
Pouvoir récupérer un homme à la mer à la voile (aide du moteur conseillée si présent).						
Adapter la voilure aux conditions météo.						
Utiliser les penons.						
Communiquer clairement et correctement avec l'équipage et avec les autres bateaux.						
Organiser mon équipage – qui peut être débutant – correctement.						
Mouiller 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.						
Connaître au moins 2 méthodes différentes pour lancer un appel de détresse.						
Signaler au responsable 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 : Devenir Skipper en zone côtière avec marées et courants (pilotage). Le stagiaire est capable d'emmener des équipiers en sécurité dans une zone côtière en autonomie. Il adapte son navire aux conditions météo, aux compétences de l'équipage, à la situation sur le plan d'eau. Il connaît la réglementation relative à la navigation côtière. Il acquiert les compétences nécessaires à l'obtention du permis général pratique et théorique.

Embarcations : cabinier avec ancre, compas, feux de navigation, sondeur, plotter ou tablette GPS, log, pilote automatique, compas de relèvement, cartes marines à jour, Almanach, règles, compas, livre de bord, 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 manœuvre 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, en vue de garantir la sécurité de l'équipage et du navire.

	A	P	O	S	M	Paraf.
Connaître et appliquer la réglementation côtière.						
Respecter le balisage et les priorités.						
Préparer une navigation de plusieurs heures en zone côtière en tenant compte de la marée et des courants.						
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.						

	A	P	O	S	M	Paraf.
calculer le courant .						
Compléter correctement le livre de bord.						
Utiliser correctement un plotter (écran GPS, tablette navionics), un compas, les instruments électroniques (log, AIS, SOG,...)						
Utiliser correctement le pilote automatique.						
Déterminer sa position sur base de relèvements.						
Déterminer sur la carte et suivre des alignements.						
Faire demi-tour au moteur dans un espace restreint.						
Effectuer un passage d'écluse à la barre.						
Manœuvrer sur gardes, savoir quitter un ponton sous le vent du navire par vent fort.						
Assurer la sécurité et l'ordre à bord du navire.						
Assurer son leadership en privilégiant la concertation.						
Disposer du brevet VHF (ou supérieur).						
A la barre, respecter un alignement avant et arrière dans un courant latéral.						
Être capable de lancer des signaux de détresse en zone côtière.						
Avoir réussi l'examen théorique du brevet restreint.						

Troisième étoile accordée à :

par Signature du(des) moniteur(s)

Date :

Cachet du

Quatrième étoile

Objectifs : Devenir un chef de bord en zone côtière élargie = hors de vue des côtes. Le stagiaire est capable d'emmener des équipiers pour une navigation de plusieurs jours en sécurité dans une zone côtière en autonomie. Il adapte son navire aux conditions météo, aux compétences de l'équipage, à la situation sur le plan d'eau.

Il peut naviguer aux instruments sur une journée complète avec une traversée de plusieurs heures.

Il peut naviguer en sécurité de jour comme de nuit.

Il connaît la réglementation relative à la navigation côtière et hauturière. Il acquiert les compétences nécessaires à l'obtention du brevet de Yachtman ou du permis hauturier de la FFYB.

Embarcation : cabinier avec ancre, compas, feux de navigation, plotter ou tablette, sondeur, log, pilote automatique, compas de relèvement, cartes marines à jour, Almanach, règles, compas... système de prise de ris et moteur inboard 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 manœuvre à n'importe quel poste. Certaines manœuvres 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 manœuvre, 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 manœuvres. 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

	A	P	O	S	M	Paraf.
Préparer une navigation sur plusieurs jours.						
Savoir naviguer de nuit en toute sécurité pour l'équipage et le navire.						
Organiser l'équipage en quarts.						
Organiser l'avitaillement pour plusieurs jours.						
Pouvoir assurer la fabrication des repas en mer (formée).						
Être capable de naviguer à proximité de navires marchands en respectant la réglementation.						
Être capable de traverser un TSS en respectant la législation.						
Être capable de naviguer sous spi symétrique.						
Être capable d'utiliser la signalisation de détresse et le radeau de survie.						
Utiliser les instruments électroniques pour positionner le navire sur une carte.						
Estimer l'heure d'arrivée pour une navigation de plusieurs heures avec courant.						
Réussir l'examen théorique du brevet général.						
Réussir l'examen pratique du brevet général moteur et voile.						

Modules pratiques de la quatrième étoile accordés

à :

par Signature du(des) moniteur(s)

Date :

Cachet du club

MEMENTO DE L'ENSEIGNEMENT DE LA VOILE-CROISIÈRE

1 : PASS PROGRESSION.	4
2 : PREMIÈRE étoile	5
3 : DEUXIÈME étoile	6
4 : TROISIÈME étoile	7
5 : QUATRIÈME 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 et Frédéric Coupain du SNEH,
d'après Jacques Henrion, FFYB «memento de la voile légère »
et d'après les compétences exigées pour les brevets pratiques
fédéraux belges

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

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 Yachtman 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.