

Présentation du Niveau Technique 4 FFVoile Catamaran

Le Niveau Technique 4 FFVoile constitue un prérequis technique au cursus de formation au diplôme de « Certificat de Qualification Professionnelle Initiateur Voile » (CQP IV) sur le support concerné.

Le stage débute par une période de pratique et de théorie pour réviser et/ou renforcer vos connaissances. Il se termine par une évaluation et une validation des acquis techniques, pratiques et théoriques, principalement sur les aspects de conduite/manœuvres, de navigation et de sécurité.

Le niveau de maîtrise attendu correspond à la capacité à naviguer en autonomie de façon performante et responsable.

Programme :

Ce stage se compose :

- de moments de pratique intensive sur le support
- de retours de navigation,
- d'apports théoriques en salle pour aborder l'ensemble du programme, conformément à la carte de progression FFVoile, dans les domaines de la technique, de la sécurité et du sens marin - environnement,
- D'une évaluation finale.

Ce sera notamment l'occasion de comprendre la raison de certaines actions qui ont pu devenir des automatismes et de décomposer des manœuvres et gestes connus afin de les maîtriser et de pouvoir les expliquer à un débutant. Il faut donc vous attendre à ce que le formateur considère que tout est à voir (ou revoir), selon les référentiels de la Fédération Française de Voile, tant en théorie qu'en pratique. Il s'assure ainsi de la maîtrise de toutes les bases par les futurs moniteurs.

En fin de séjour, le Niveau Technique 4 FF Voile Catamaran est validé ou non en fonction des résultats à :

- L'évaluation théorique, test de connaissances de 1h30 qui porte sur les thèmes détaillés ci-dessus,
- L'évaluation pratique, qui tient compte des navigations, du comportement et de la progression de la semaine. Elle est faite selon la grille d'évaluation ci-jointe, sous la forme d'un parcours imposé avec des manœuvres à effectuer.

Le formateur conseille des axes de progression pour les personnes n'ayant pas validé le niveau.

Quelques conseils :

Ce stage est avant tout une formation. Même s'il fait l'objet d'une évaluation, ne perdez pas de vue que vous y allez pour apprendre... Pensez à apporter de quoi prendre des notes ! Pour profiter au maximum de la formation, ne vous mettez pas sous pression. Il n'y a pas de quota de validation, tous les stagiaires peuvent avoir leur Niveau Technique 4 FF Voile à condition de satisfaire aux exigences de validation.

Pour vous préparer au mieux, relisez les notes prises lors des stages précédents et remémorez-vous la théorie déjà étudiée. Cela vous permettra de la mettre en pratique dès le début du stage. Le plus important n'est pas de connaître par cœur toute la théorie, mais de savoir mettre en pratique des principes de base sur l'eau.

Le Niveau Technique 4 FF Voile Catamaran est un stage physique, comportant beaucoup de navigation, en grande partie sur parcours pour travailler les manœuvres. Il est court et laisse peu de

temps pour une mise en jambes. Il est préférable de naviguer peu de temps avant, si possible sur le support du stage, ou, à défaut, de se préparer physiquement. Enfin, mieux vaut arriver bien reposé(e) : c'est une formation dense, avec un rythme en conséquence ! [Et après...](#)

Les Unités de Compétences Techniques (UCT) sont les prérequis d'entrée en formation pédagogique au Monitorat FFVoile option Catamaran. Le **Niveau Technique 4 FFVoile Catamaran** est l'**UCT 1**.

Les autres UCT nécessaires pour entrer en formation pédagogique sont :

- **UCT 2** (*optionnelle*) : un **permis de conduire les bateaux à moteur** (permis plaisance option côtière ou ancien permis A). Il est nécessaire pour avoir le diplôme de CQP IV.
- **UCT 3** : une attestation "Prévention et Secours Civiques de niveau 1" (PSC1) ou "Premiers Secours en Mer" (PS Mer),
- **UCT 4** : une attestation de natation (100m avec passage sous un obstacle en surface de 1m de long).

Il faut du temps pour les obtenir, pensez-y dès maintenant.

OUTIL d'AIDE à l'EVALUATION des TESTS de NIVEAU TECHNIQUE 4

FFVOILE

NIVEAU 4 Autonomie

Naviguer en autonomie et choisir sa zone de pratique.

4 TECHNIQUE



Maîtriser les réglages et la conduite, pour faciliter le pilotage dans les différentes conditions de vent et de mer.

TRAJECTOIRES DIRECTES (SOUS PUISSANCE ET SURPUISSANCE)



Se déplacer pour conserver l'assiette du support en longitudinal et en latéral.



Adapter les réglages en fonction de l'allure et des conditions de vent et de mer pour faciliter le pilotage.

TRAJECTOIRES INDIRECTES (SOUS PUISSANCE ET SURPUISSANCE)



Virer de bord et empanner en maîtrisant l'angle de sortie (près, large, vent arrière).



Rejoindre un point du plan d'eau sans augmenter inutilement la route (notion de cadre).

COORDINATION



Occuper chaque poste lors des manœuvres, en coordination avec le reste de l'équipage.

CONDUITE EN SURPUISSANCE



Coordonner les actions barre et écoute pour équilibrer le bateau sans changer d'allure.



Coordonner les actions du gréement et des appuis pour équilibrer le flotteur sans changer d'allure ; utiliser les foot straps.



Maîtriser le water start.

NAVIGATION



Savoir se situer en permanence sur la carte et sur l'eau.

4 SÉCURITÉ



Maîtriser les procédures permettant de limiter les risques en cas de situations inhabituelles (avaries, vent fort, calme...).



Connaître les procédures d'alerte et de signalement.



Choisir, dans le matériel disponible, celui adapté à son niveau et aux conditions.



Maîtriser le ressalage par vent fort.



Dégréer sur l'eau, rentrer sous voile réduite ou à la rame/bras.

4 SENS MARIN - ENVIRONNEMENT



Concevoir un programme de navigation en fonction du site et des évolutions du contexte.

SENS MARIN



Choisir une zone de navigation en fonction des dangers et des informations météo disponibles permettant un retour facile y compris en cas de détérioration des conditions.



Savoir se situer sur le plan d'eau.



Participer aux tâches collectives.

ENVIRONNEMENT



Connaître les règles d'accès et de préservation des sites naturels.

Evaluation des connaissances pratiques

Niveau Technique 4 FFVoile Catamaran

Les observables du niveau technique 4 FFVoile :

Niveaux	Consignes, tâches à réaliser	Observables
Logique globale du niveau 4	<p>Conduite et réglages aménagés pour sécuriser et faciliter le pilotage.</p> <p>La navigation est sécurisée, les choix de trajectoires permettent d'évoluer en bon marin et anticipent les évolutions des conditions du jour.</p> <p>La zone de navigation est construite de telle manière à prendre en compte :</p> <ul style="list-style-type: none"> les caractéristiques du plan d'eau les conditions du jour et ses évolutions le bien-être de l'équipage les caractéristiques du support 	<p>Choix de partir ou pas</p> <p>Réagir de façon adaptée aux éléments</p> <p>Recherche permanente d'une conduite et réglages aménagés.</p> <p>Capacité à anticiper les phénomènes qui se présentent (conditions météo, courant, environnement en fonction des sites de pratiques, équipiers)</p> <p>Maîtriser sa propre surpuissance</p> <p>Définir des zones de repli et se garder une marge de sécurité sur les temps de navigation</p>
Contournement d'un obstacle	<p>Eviter l'obstacle et les autres pratiquants en bon marin</p> <p>Régler le support pour rester propulsif dans toute la manœuvre (angle voile/vent et assiette)</p> <p>La profondeur et l'écart sont adaptés pour préserver la propulsion lors de la rotation</p> <p>Respect d'une chronologie dans les réglages en fonction des contraintes de la navigation et du niveau des équipiers</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Assure une veille permanente au vent, sous le vent. <p>Evite les contacts.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Conserve une marge de sécurité dans la rotation autour de l'obstacle, de la marque - Anticipe l'affalage du spi en fonction de l'équipage et des conditions du jour - Choix de l'envoi du spi après avoir paré la dernière Marque - Ouvre son chariot, abat, choque foc, placement à bord - Centre chariot, loffe, borde GV + foc se prépare à sortir au trapèze - Connait ses limites et n'envoie pas le spi si vent trop fort
Trajectoire directe	<p>Réglages adaptés aux conditions du jour et ses évolutions, ainsi qu'à l'équipage et support :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Volume - Tension de chute - Cohérence GV/foc <p>Assiette maîtrisée et cohérente avec la trajectoire et les conditions de navigation (actions combinées sur l'ensemble des commandes) retard dans les risées mais navigation correcte.</p>	<p>Préparation à terre => statiques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hauteur trapèzes - G<gréage <p>Equilibre longitudinal / latéral => assiette / placement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réglage trapèze : sortie barreur sans perturber la conduite - Bons réglages moyens chariot / écoute GV / barre - Position du pratiquant (=> dos plat) - Organisation « basique » : barreur (barre + GV) équipier (foc + trapèze) à toutes les allures - Régulation adaptée de l'assiette du bateau (ex : gérer les surventes pour garder son bateau à plat) / anticipation barre / écoute (amplitude) / chariot / placement => placement tête (évaluer la prise d'info) / regard / communication à bord / Adaptation des postes à bord en fonction des allures (ex : la GV est prise par le barreur au large sous spi)

Trajectoire indirecte	Remontée de l'axe du vent en cohérence avec le support et les conditions de navigation. Rester dans le cadre et s'adapter à ses déformations	Idem précédent avec + virages Ne pas oublier de changer de côté ! <ul style="list-style-type: none"> - Evolution zone de navigation : cadre respecté au près comme au portant : repère angles de navigation => placement tête / regard => trajectoire - sortie manœuvre ; décentré ; définit les layline - Al'affût des repères, marques de parcours, ou utilisation d'amers - Justifie le choix de zone de navigation adapté à son niveau et son « confort », en fonction des conditions météo, marées, sens et force du courant et des dangers éventuels - Regarde autour, devant, derrière => placement par - d'eau
-----------------------	---	--

Virement	L'assiette est maîtrisée et ne contrarie pas la trajectoire pendant la manœuvre. L'angle de sortie correspond à l'allure recherchée et le réglage des voiles est cohérent pendant toute la manœuvre	<ul style="list-style-type: none"> - Se décentre durant la manœuvre et contrôle son angle de sortie - Regarde devant - Contrôle le trafic et anticipe les routes de collision - Coordination => choisit le bon moment pour se passer le foc - Place son virement sur layline - Manque à virer « rare » et contrôlé - Relance son support en sortie de virement si nécessaire - Conserve sa vitesse le plus longtemps possible et adapte sa conduite aux conditions (mer/vent) et à son équipage => fluidité barre - Communication pour synchroniser manœuvre barreur /équipier(s)
Empannage	L'assiette est maîtrisée et ne contrarie pas la trajectoire pendant la manœuvre. L'angle de sortie correspond à l'allure recherchée et le réglage des voiles est cohérent pendant toute la manœuvre	<ul style="list-style-type: none"> - Main sur le palan déclenche le changement d'amures à la main => sensation - Observe son foc / spi pour passer sa GV - Moins de pression GV - Regarde derrière avant sa rotation et regarde derrière avant durant la rotation - Recherche de vitesse avant d'entrer dans la manœuvre et choisit le moment de son empannage (vague, surf, sur vitesse) pour maîtriser le passage de la voile (sans à coup), réduire la pression, le tout dans objectif de sécurité - Angle de sortie et trajectoires adaptées en fonction des trajectoires des pratiquants (relance ou sur puissance, route de collision)

Evaluation des connaissances théoriques

Niveau Technique 4 FFVoile Catamaran

Le candidat doit obtenir un minimum de 18 points sur 30.

I- Conduite et manoeuvres :

Virement de bord :

Exposez, schéma à l'appui, la chronologie d'un virement de bord lors d'une navigation en surpuissance. Précisez la position et le déplacement des équipiers.

Quelles peuvent être les raisons d'un échec sur le virement de bord ?

Départs et arrivées :

Quelles sont les contraintes posées par un départ ou une arrivée sur une plage exposée aux rouleaux ?

Quelles manoeuvres effectuez-vous dans ces conditions ?

Abattée :

Détaillez la manoeuvre d'abatée du près vers le grand large (placement, déplacement, réglages) : En sous-puissance,

En surpuissance.

II- Théorie appliquée :

Réglages de voile :

Quels réglages de grand-voile (chariot et écoute) adoptez-vous pour parer à l'enfournement au large en surpuissance ?

Quelle sera votre action sur le foc (argumentez) ?

Réglages statiques :

Quel moyen vous permet de régler la quête de votre mât ?

Quels effets aura sur votre bateau un mât incliné en arrière (argumentez) ?

Couples de rotation :

Expliquez, schéma à l'appui, comment une gite excessive nuit au couple de redressement.

Deux coques, une de trop :

Justifiez par vos connaissances théoriques la position « coque à fleur d'eau ».

Vent réel et vent apparent :

Décrivez à l'aide de schémas l'évolution du vent apparent au passage d'une risée lorsque le bateau navigue au large.

Quelles actions mettrez-vous en place en conséquence ?

III- Sens marin

Marées :

Pourquoi est-il important de connaître l'horaire de marée avant de partir en navigation ? Le calendrier vous donne : 11H34 : 2m30 / 18h10 : 0m60.

Quelle est la durée de l'heure marée ?

Quel est le marnage ?

Genèse des vents :

Représentez par un schéma l'établissement d'une brise thermique de mer (brise diurne). Quelles sont les conditions indispensables à l'établissement de la brise thermique ?

Quelles observations visuelles vous permettent d'estimer la probabilité d'une brise thermique ?

Météo :

Décrivez la structure d'un bulletin de Météo France (5 paramètres).

Décrivez l'évolution de la situation au cours du passage d'une perturbation « type » sur les côtes bretonnes (vent, pression, température et nébulosité).

Comment reconnaissez-vous l'approche d'un grain ? Quels phénomènes y sont associés ?

Balises :

Quelles sont les 2 façons de caractériser les balises ?

Représentez les 4 marques de balisage cardinales.

Représente une zone de baignade avec un canal traversier d'accès à la plage.

Question bonus :

Comment s'appelle la partie métallique située sous la poutre avant de nombreux catamaran ?

