Organisation du test technique de niveau 4 multicoque

MODALITES DE CERTIFICATION

Lors d'un stage dédié de plusieurs jours permettant, lors de situations et dans des contextes de navigation variés, d'évaluer les candidats de façon continue, comportant une épreuve pratique de certification sur parcours et un questionnaire théorique
pour les titulaires d'un niveau 3 FFVoile dûment certifié :Lors d'une épreuve pratique de certification sur parcours assortie d'un questionnaire théorique : dans ce cas, le niveau 3 FFVoile certifié et l'expérience attestée pourront être questionnés dans le cadre de l'évaluation
Dans les deux cas, un entretien de 5 à 15' avec le candidat permettra à l'issue de sa prestation pratique d'apprécier sa capacité à argumenter ses choix de trajectoire et de réglages par rapport aux éléments de contexte perçus

MISE EN ŒUVRE

- La situation doit comporter des variations/contraintes différentes obligeant le pratiquant à s'adapter.
- La situation doit permettre la réitération de l'évaluation pour constater la réelle maîtrise du geste.
- La situation peut s'appuyer sur un parcours construit ou type raid.
- La vérification d'habiletés techniques spécifiques doit être effective: HLM, arrêt, marche arrière, remorquage
- Les conditions de surpuissance et de sous puissance doivent être réunies ou scénarisées en adaptant le matériel quand c'est possible
- Le matériel utilisé lors de la certification doit comporter les moyens de réglages statiques et dynamiques, caractéristiques de la famille de pratique, permettant d'impacter la conduite et le rendement du support.
- L'utilisation d'une sécu lors de l'épreuve certificative est nécessaire dès qu'il y a plusieurs supports, afin d'évaluer l'ensemble des compétences sur l'ensemble des candidats
- Il faut laisser un temps d'échauffement et de prise en main du matériel par le candidat avant l'évaluation.
- On exclut par principe les minimes du N5 : public en construction dans ses habiletés motrices, autonomie et responsabilité non confortées
- Des critères éliminatoires peuvent être décidés. Ils sont à la discrétion de l'évaluateur, en fonction des difficultés des conditions de navigations et/ou des comportements observés.

LES 3 PHASES D'OBSERVATION DE LA PART DE L'EVALUATEUR N5

1- PHASE D'OBSERVATION A TERRE :

- Déplacement du matériel
- Adaptation du matériel aux conditions
- Laisser le choix de la surface
- Réglages en statiques

2- PHASE DE SPEED-TEST OU DEPART AU LIEVRE (long bord de 5 à 7'):

Le départ à égalité permet d'apprécier chez le candidat :

- sa représentation et son placement dans l'espace vent
- son engagement
- ses adaptations de réglages et de conduite
- sa décentration

3- PHASE D'OBSERVATION LORS D'UNE SITUATION GLOBALE TYPE PARCOURS CONSTRUIT OU RAID:

Une vision large glissant vers un zoom progressif permettra d'accompagner la progressivité de l'évaluation.
On attend du candidat qu'il soit performant sur le support qu'il a choisi : l'évaluateur va évaluer sa capacité à optimiser son rendement. Il est important que l'évaluateur soit conscient des possibilités de réglages qu'offre le support utilisé lors de la certification.

PLACEMENT ET TYPES D'OBSERVABLES ASSOCIES

PLACEMENT DE L'EVALUATEUR	*VISION LARGE*	*VISION PROCHE*	*VISION DE L'INTERIEUR*
OBJECTIFS	Pour Indices / hypothèses / impression générale	Analyse permettant d'objectiver le fonctionnement de l'engin	Pour mesurer la cohérence des actions / quantifier le rendement
OBSERVABLES	Choix de la trajectoire / au milieu (CMG) Bord rapprochant Rendement (VMG) Equilibre général de l'engin, fonctionnement global (assiette, posture du pratiquant, cohérence de réglage)	Cohérence réglage / conduite profils de voiles et du mât (volume, ouverture de chute, cintre, quête) Position de l'équipage Equilibre longitudinal Assiette et variation de l'assiette Variation fine de la trajectoire Coordination des actions	Communication à bord Cadrage serré pour quantifier les infos plus précises sur réglages, ouvertures de barre, logiques de régulation Décentration

LES OBSERVABLES, ENTRE N4 ET N5

	NIVEAU 4	*NIVEAU 5*
THEMES	Conduite et réglages aménagés pour sécuriser et faciliter le pilotage Choix de partir ou pas Réagir de façon adaptée aux éléments	Pratique engagée physiquement et affectivement (chercher ses limites) Capacité à faire évoluer en permanence ses réglages en fonction des évolutions Capacité à se rapprocher au mieux de l'objectif Capacité à anticiper sur les phénomènes qui se présentent
CONTOURNEMENT D'UN OBSTACLE	Eviter l'obstacle et les autres pratiquants en bon marin Régler le support pour rester propulsif dans toute la manœuvre (angle voile/vent et assiette) La profondeur est limitée, l'écart peut être plus grand pour préserver la propulsion lors de la rotation Respect d'une chronologie dans les réglages en fonction des contraintes de la navigation	Anticipation sur la trajectoire (écart /profondeur limités) Adaptation de la trajectoire vis-à-vis des autres pratiquants (faire valoir ses droits RIPAM/RIR) Vitesse Sortie haute par sa vitesse de rotation Embraque à 2 mains avec amplitude (der) Reprise des réglages (dosage fin et temps réduit pour le faire) : dérive, HB, cunni, bordure
TRAJECTOIRE DIRECTE	Réglages adaptés aux conditions et de leurs évolutions Volume Tension de chute Cohérence GV/foc Assiette maitrisée et cohérente avec la trajectoire et les conditions de navigation (actions combinées sur l'ensemble des commandes)	Vigilance et capacité d'adaptation en continu en fonction des variations (vent, mer) Synergie conduite, réglage, trajectoire finalisée par le rendement Assiette (appui pieds PAV) Réglages (volume, ouverture de chute) en fonction des conditions permettant le rendement max Mode cap/mode vitesse Conduite qui n'induit pas de frein Transmission de l'énergie Rapport hauteur de wish/longueur de bout de harnais (PAV), sangles de rappel (DER), hauteur de trapèze, … Le pumping n'est pas forcément recherché dès lors que les autres critères sont réunis. (PAV)
TRAJECTOIRE INDIRECTE	VMG cohérent avec le support et les conditions de navigation pour être raccord avec la logique de l'activité Rester dans le cadre et s'adapter à ses déformations	Vigilance et capacité d'adaptation en continu en fonction des variations (vent, mer) Panel de solutions techniques permettant de s'adapter aux spécificités du support et du contexte de navigation Gèrer en phase les ados et les refus au près et au portant tout en restant dans le cadre ; NB : On ne va pas jusqu'à chercher à se placer sur le parcours (accepter un refus pour aller chercher de la surpression) Choix des moments de virement et d'empannage par rapport au choix de trajectoire
VIREMENT	L'assiette est maitrisée 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	Choix des moments de virement par rapport à l'objectif de rendement dans la manœuvre : VMG dans la manœuvre, vitesse en sortie Démonstration d'un panel de solutions techniques permettant d'optimiser le rendement au vu des spécificités du support et du contexte de navigation
EMPANNAGE	L'assiette est maitrisée 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	Choix des moments de l'empannage par rapport à l'objectif de rendement dans la manœuvre : VMG dans la manœuvre, vitesse en sortie Démonstration d'un panel de solutions techniques permettant d'optimiser le rendement au vu des spécificités du support et du contexte de navigation

TEST THEORIQUE

Le test de connaissance théorique est composé de huit modules :

MODULE	NOM	NOTE QCM	NOTE QUESTIONS	NOTE TOTALE
AERO – HYDRODYNAMIQUE	AE	/19	/31	/50
REGLAGES – CONDUITE	RC	/13	/27	/40
METEOROLOGIE	ME	/13	/27	/40
REGLEMENTATION – SECURITE	RS	/12	/08	/20
MAREE	MA	/07	/13	/20
REGATE – ORGANISATION	RO	/17	/13	/40
CONNAISSANCES NAUTIQUES	CN	/17	/13	/40
SPECIFIQUE CROISIERE	CR	/20	/10	/30

- Pour chaque module, il y a des QCM (Questions à choix multiples) et des questions ouvertes (questions de cours ou questions de synthèse).
- Les questions ouvertes nécessitent beaucoup plus de temps et de réflexion que les QCM, les points sont attribués en conséquence.
- Il n'y a qu'une réponse possible, sauf précision.
- Toutes ces questions s'entendent pour un engin correctement réglé et conduit en vue de rechercher une performance optimale.

Notation des QCM

Chaque erreur retranche un point au capital de points initial, égal au nombre de questions.