



Cruising Sub-Committee Newsletter May 2018

Cruising Subcommittee Membership

The Terms of Reference for the Cruising Subcommittee limit the time of membership. In compliance with the Terms of reference, Tony Pattinson is stepping down from his position on the panel. Tony will be replaced on the panel by Guy Boulanger, a Basic IE and Advanced Instructor from Le Moyne, PQ.

Tony has been a long serving member of the panel and has provided invaluable assistance, direction and advice in support of the Sail Canada Cruising system. The Cruising Panel and Sail Canada offer thanks to Tony for his volunteer commitment and service.

Current Cruising Subcommittee membership is as follows:

Robert Davis - from Vancouver BC, west coast rep; Senior IE and Advanced Instructor
Ian Leitch - From Calgary AB, prairies rep; Senior IE (Cruise and Power) and Advanced Cruise & Coastal Navigation Instructor, CANSail LF
Jamie Gordon - from Toronto, On rep and chair; Senior IE (Cruise and Power) and Advanced Cruise, Advanced Navigation, Intermediate power Instructor, CYA/RYA Yachtmaster Instructor
Guy Boulanger - from Le Moyne, PQ rep, Basic IE and Advanced Instructor
(Overlap - **Tony Pattinson** - from Montreal, PQ rep, Senior IE and Offshore & Advanced Navigation Instructor)
Dave DeWolfe - from Chester Basic, East coast rep, CYA/RYA Yachtmaster Ocean Instructor and Examiner

Instructor Evaluator Training

Sail Canada is looking at running a Cruising Instructor Evaluator clinic late summer / fall of 2018 in Eastern Canada. Parties interested in attending the next IE clinic are asked to indicate interest via email to <#>.

Coach Boats

A number of concerns have been raised in the past concerning the status of coach boats with respect to the Canada Shipping Act and Small Vessel Regulations. Transport Canada has provided the following clarification with respect to Sail Canada Coach Boats.

Transport Canada Marine Safety and Security (TCMSS) has reviewed all the documentation that you have provided us in regards to the operations of your Association.

We view the coach boat is a work boat and not a passenger carrying vessel. Which means under the Marine Personnel Regulations Part 2 Section 212 Table 1 states the Pleasure Craft Operator Card (PCOC) will be valid for the "Operator, vessel of not more than 8 m in overall length that is not a passenger-carrying vessel and that is engaged on a voyage not more than two nautical miles from shore (except tugs)"

This means Sail Canada will have to ensure all of their coaches are properly trained and certified before they operate the coach boat; the coach boat is not operated more than 2 nm from shore; and the coach boat meets the regulatory requirements.

If there are cases where the coach boat needs to operate outside of the two nautical miles, we require Sail Canada to provide Transport Canada the specific location, details of the coach boat and a brief description of the operations. We will review these cases and provide guidance as required.

Note that under this interpretation you will not be able to use the coach boat to transport students except in the case of emergency. As a work boat you will be expected to equip the vessel with the safety equipment required for a pleasure craft. Additional equipment for work boats includes the following:

- a fire extinguisher - 1A:5B:C if not more than 6 metres;
- flares - 3 if not more than 6 metres, excluding smoke;
- a first aid kit - as per Transport Canada specification or provincial regulations governing workers' compensation, with the addition of a resuscitation face shield and two pairs of examination gloves if the kit is not required to contain them.

Small Vessel Regulations / Safety Equipment

Disposal of pyrotechnics continues to be a concern for recreational boaters. To address this concern Transport Canada has modified the Small Vessel Regulations so that flare requirements for pleasure craft more than 6 metres in length may be reduced up to a maximum of 50%, provided the number of smoke signals does not exceed 50% of the permitted number of smoke signals, if the pleasure craft is equipped with:

1. a means of two-way radio communication; or
2. a 406 MHz personal locator beacon (PLB) meeting the standards issued under Radiocommunication Act, worn by the pleasure craft operator; or
3. a 406 MHz emergency position-indicating radio beacon (EPIRB).

Changes to the requirements for pyrotechnics include the addition of smoke flares for vessels more than 6 metres. Proposed changes are summarized in the following table

Table: Current and proposed pyrotechnic distress signal requirements

Vessel	Current pyrotechnic distress signal requirements	Proposed pyrotechnic distress signal requirement	Proposed pyrotechnic distress signal requirement with the addition of a means of electronic communication
Not more than six metres	Three pyrotechnic distress signals other than smoke signals	Three pyrotechnic distress signals, not more than one of which is a smoke signal	No change in the requirements
More than six metres, but not more than nine metres	Six pyrotechnic distress signals other than smoke signals	Six pyrotechnic distress signals, not more than two of which are smoke signals	At least three pyrotechnic distress signals, not more than one of which is a smoke signal
More than nine metres	Twelve pyrotechnic distress signals, not more than six of which are smoke signals	No change	At least six pyrotechnic distress signals, not more than three of which are smoke signals
Human-powered craft (e.g. sailboats) more than six metres	Six pyrotechnic distress signals other than smoke signals	Six pyrotechnic distress signals, not more than two of which are smoke signals	At least three pyrotechnic distress signals, not more than one of which is a smoke signal
Personal watercraft	Three pyrotechnic distress signals other than smoke signals	Three pyrotechnic distress signals, not more than one of which is a smoke signal	No change in the requirements

Changes to the regulations now also explicitly include Stand Up Paddleboards with Paddleboats, Watercycles, Sealed-Hull Kayaks and Sit-on-Top Kayaks. As long as the operator is wearing a life jacket or PFD of appropriate size, and is carrying a sound signalling device and flashlight (if operated after dark) they will be exempted from carrying other safety equipment.

Refer to the Canada Gazette published 2017-12-23 for more information at the following link: <http://gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2017/2017-12-23/pdf/g1-15151.pdf>

Standards and Materials

Catamaran Endorsement

Student and Instructor standards have been posted on the Sail Canada website. A 50 question multiple choice exam has been finalized as the theory knowledge evaluation tool for the catamaran endorsement. Student notes and a Yachting World article are available in the resources section of the Sail Canada website to support delivery of this endorsement. In 2018, Intermediate Instructors with significant Catamaran Sailing experience may achieve certification as a Catamaran instructor by application – submit to Sail Canada a resume and application for endorsement, curriculum plans and lesson plans for a challenge and 2 day training session and write the exam to 90%.

Basic and Intermediate Coastal Navigation

Three individuals – 2 from the west coast and one from Ontario - have submitted training support materials for review and endorsement. Once the review is complete the materials will be identified in the resources sections of the applicable standards.

Look to the Sail Canada website for an updated version of the Basic Coastal Navigation examination. Changes have been made to the question spacing, minor updates have been made to question wording and 2018 tide and current tables have been incorporated. The allowable time to write the exam has been increased to 3 hours. Many instructors suggested that at this level, time to complete should not be a critical determining factor.

Proposed Addition of Weather PO to Intermediate Navigation

The Cruising subcommittee is considering the addition of the following performance objective to the Intermediate Coastal Navigation standard and is seeking comments on the proposal.

“Demonstrate an understanding of how to interpret a weather forecast especially in relation to expected maximum wave heights and wind gusts and identify related considerations when approaching land or establishing vessel heading.”

One key role of the navigator is to determine a safe route. Consideration of expected wave heights and wind speeds should be a part of this consideration. In planning a route at the Advanced Cruising level, the navigator needs to be aware of the impact of reducing depths on wave forms and the potential for wave heights to exceed the forecast wave height.

Weather forecasts report *significant wave height*; the mean height of the largest 1/3 of the waves. The expectation is that the largest waves will be to twice the forecast height. Wind speeds forecast are also based on some averaging. One can expect gusts to exceed the forecast winds by 40%.

Given a forecast of 2 meter seas, mariners need to keep in mind that roughly one of every ten waves will be greater than 2 meters; one in every one hundred waves will average 1.67 times the forecast height or be greater than 2.5 meters; and one in every 1000 waves will be greater than 3 meters. One should occasionally expect to see waves of 4 meters.

As a rule of thumb, waves will break when the depth is less than 1.3 times the wave height. A breaking wave with a height greater than vessel beam can roll a keelboat.

Proposed Addition of a knot to Intermediate Cruising

The ability to secure items on deck with a line and using a 2:1 force multiplier is a key capability in the cruisers skill set. The Cruising Subcommittee is considering the addition of a performance objective worded as follows:

“Tie an alpine butterfly hitch and demonstrate its use in providing 2:1 Leverage in order to secure items on a vessel;”

An example of the type of knot that provides this capability is the truckers hitch. There are two components to this knot. One forms a loop in the standing portion of the line. The other leads from the loop, around a secure point and back through the loop providing the capability to produce 2:1 leverage when the end of the line is hardened. There are a number of choices in how you choose to tie the initial loop. One choice is the knot used to produce the loop for the truckers hitch, an alternate choice is the alpine butterfly knot. Both are in the running as possibilities. The Cruising Subcommittee is seeking comments on this proposal and would entertain suggestions as to the appropriate knot to use to teach this capability.

Proposed explicit addition of weather knowledge to Advanced Cruising

The ability to interpret and apply the information provided by a synoptic weather chart is key to successful passage planning and passage making. The Cruising subcommittee is

considering adding this capability as a specific requirement in the ashore knowledge section of the Advanced Cruising Standard.

“Demonstrate a basic understanding of synoptic charts (surface level) and their application with respect to frontal movement as well as determination of expected wind and sea conditions.”

The Cruising Subcommittee is seeking comments on this proposal.

Practices and Procedures

An updated version of this document that reflects changes made to the Cruising and Power training system has been posted to the resources section of the Sail Canada website.

Keelboat Spinnaker Standard

A student workbook to support delivery of this standard is under development.

Update of material availability in English and French

Thanks to the expertise of a translator with strong technical knowledge in sailing, a number of French documents have been reviewed and updated. The translation effort is continuing on materials that support the cruising, keel, navigation and power program materials. Since everything cannot happen at once, the translation work is being prioritized, starting with materials for the most commonly delivered programs (Basic & Intermediate level programs). As progress is made the other program areas will become the focus.

French documents currently being reviewed / translated:

Standards	Brevets
Intermediate Cruising	Croisière intermédiaire
Basic Coastal Navigation	Navigation côtière élémentaire
Intermediate Coastal Navigation	Navigation côtière élémentaire
Exams	Examens
Intermediate Cruising	Croisière intermédiaire
Basic Coastal Navigation	Navigation côtière élémentaire
Intermediate Coastal Navigation	Navigation côtière élémentaire
Other	Autre
Intermediate Cruising – Student Notes	Croisière intermédiaire – notes de cours

French documents reviewed / translated to date in 2018:

Standards	Brevets
Introduction to Keelboat Race	Intro à la course sur quillard
Keelboat Spinnaker	Spi sur quillard
Catamaran Endorsement	Catamaran de croisière
Start Keelboat Sailing	Initiation à la voile sur quillard
Basic Crew	Croisière équipier élémentaire
Basic Cruising	Croisière élémentaire
Introduction to Power Boating	Introduction aux manœuvres de navigation
Exams	Examens
Basic Cruising Exam A	Croisière élémentaire Examen A
Basic Cruising Answer Sheet A	Croisière élémentaire Feuilles-réponses A
Basic Cruising Answer Key A	Croisière élémentaire Corrigé A
Basic Cruising Exam B	Croisière élémentaire Examen B
Basic Cruising Answer Sheet B	Croisière élémentaire Feuilles-réponses B
Basic Cruising Answer Key B	Croisière élémentaire Corrigé B
Other	Autre
Basic Cruising Afloat Evaluation	Évaluation Croisière élémentaire

Bulletin d'information du Sous-comité de croisière May 2018

Affiliation au sous-comité des croisières

Le mandat du sous-comité des croisières limite la durée de l'affiliation. En vertu du mandat, Tony Pattinson quittera son poste au sein du groupe. Il sera remplacé par Guy Boulanger, EI de base et instructeur avancé, de Lemoyne, au Québec.

Tony est un membre de longue date du groupe et a prêté une précieuse assistance, une direction et des conseils en appui au programme de croisière de Voile Canada. Le groupe de croisière ainsi que Voile Canada remercient Tony pour son engagement bénévole et son service.

Le sous-comité des croisières actuel est formé des membres suivants :

Robert Davis, de Vancouver, en Colombie-Britannique : Représentant de la côte Ouest, EI senior et instructeur avancé

Ian Leitch, de Calgary, en Alberta : Représentant des Prairies, EI senior (croisières et motonautisme) et instructeur de croisière et navigation côtière avancées, PR de VoileCAN

Jamie Gordon, de Toronto, en Ontario : Représentant de l'Ontario et président, EI senior (croisières et motonautisme) et instructeur de croisière et navigation avancées, et de motonautisme intermédiaire, instructeur Yachtmaster de CYA/RYA

Guy Boulanger, de Lemoyne, au Québec : Représentant du Québec, EI de base et instructeur avancé

(Chevauchement, **Tony Pattinson**, de Montréal, au Québec : Représentant du Québec,

Formation des Évaluateurs Instructeurs

Voile Canada souhaite offrir un stage d'évaluateur des instructeurs de croisière vers la fin de l'été ou à l'automne 2018 dans l'Est du pays. Les personnes intéressées à assister au prochain stage d'El sont priées de manifester leur intérêt par courriel à <#>.

Embarcations d'entraîneurs

Plusieurs questions ont été soulevées à propos de l'état des embarcations des entraîneurs dans le contexte de la *Loi sur la marine marchande* du Canada et du Règlement sur les petits bâtiments. Transports Canada a fourni les précisions suivantes concernant les embarcations des entraîneurs de Voile Canada.

Sécurité maritime de Transports Canada a examiné les documents que vous nous avez fournis concernant le fonctionnement de votre organisation.

Nous considérons que l'embarcation de l'entraîneur est un bâtiment de travail et non un bâtiment servant au transport de passagers, ce qui signifie qu'en vertu du tableau 1 de la section 212 de la partie 2 du Règlement sur le personnel maritime, la carte de conducteur d'embarcation de plaisance est valide pour le « Conducteur, bâtiment d'une longueur hors tout d'au plus 8 m qui n'est pas un bâtiment transportant des passagers et qui effectue un voyage à au plus 2 milles marins de la rive (sauf les remorqueurs) ».

Ceci signifie que Voile Canada devra veiller à ce que ses entraîneurs aient reçu la formation nécessaire et détiennent la certification avant de conduire une embarcation d'entraîneur, que l'embarcation ne doit pas s'éloigner à plus de 2 milles nautiques de la rive et que l'embarcation d'entraîneur doit respecter la réglementation.

Dans l'éventualité où l'embarcation des entraîneurs doit naviguer à plus de 2 milles nautiques de la rive, Voile Canada doit fournir à Transports Canada le lieu précis, les détails concernant l'embarcation des entraîneurs et une courte description des opérations. Ces cas seront étudiés et une orientation sera fournie, si nécessaire.

Cette interprétation ne permet pas d'utiliser l'embarcation des entraîneurs pour transporter des élèves, sauf dans une situation d'urgence. Comme il s'agit d'un bâtiment de travail, vous devrez l'équiper du même équipement de sécurité qu'une embarcation de plaisance de même que de l'équipement suivant exigé pour les bâtiments de travail :

- Un extincteur d'incendie : 1A:5B:C pour une embarcation de moins de 6 m;
 - Fusées éclairantes : 3 pour les embarcations de moins de 6 m, excluant la fumée;
 - Trousse de premiers soins : Selon les exigences de Transports Canada ou de l'organisme provincial régissant la santé et sécurité au travail, en plus d'un masque de réanimation et deux paires de gants d'examen si la trousse n'en contient pas.
-

Règlement sur les petits bâtiments / Équipement de sécurité

La mise au rebut des articles pyrotechniques demeure un élément compliqué pour les navigateurs de plaisance. Afin de régler ce problème, Transports Canada a modifié le Règlement sur les petits bâtiments afin que les exigences concernant les fusées éclairantes dans les embarcations de plaisance de plus de 6 mètres de longueur puissent être réduites de jusqu'à 50 p. 100, à condition que le nombre de signaux fumigènes ne dépasse pas 50 p. 100 du nombre de signaux fumigènes permis lorsque l'embarcation de plaisance est équipée de :

1. un système de communication radio bidirectionnelle; ou
2. une balise de localisation personnelle fonctionnant sur la fréquence de 406 MHz conforme aux normes émises au titre de la *Loi sur la radiocommunication* portée par l'utilisateur de l'embarcation de plaisance; ou
3. une radiobalise de localisation de sinistre fonctionnant sur la fréquence de 406 MHz.

D'autres changements ont été apportés aux exigences concernant les articles pyrotechniques, notamment l'ajout des fusées fumigènes pour les embarcations de plus de 6 mètres. Les changements proposés sont résumés dans le tableau ci-dessous.

Tableau : Exigences actuelles et proposées concernant les signaux de détresse pyrotechniques

Navire	Exigences actuelles relatives aux signaux de détresse pyrotechniques	Exigences proposées relatives aux signaux de détresse pyrotechniques	Exigences proposées relatives aux signaux de détresse pyrotechniques avec l'ajout d'un moyen de communication électronique
D'au plus six mètres	Trois signaux de détresse pyrotechniques autres que des signaux fumigènes	Trois signaux de détresse pyrotechniques, dont au plus un signal fumigène	Aucune modification des exigences
De plus de six mètres, mais de moins de neuf mètres	Six signaux de détresse pyrotechniques autres que des signaux fumigènes	Six signaux de détresse pyrotechniques, dont au plus deux signaux fumigènes	Au moins trois signaux de détresse pyrotechniques, dont au plus un signal fumigène

Navire	Exigences actuelles relatives aux signaux de détresse pyrotechniques	Exigences proposées relatives aux signaux de détresse pyrotechniques	Exigences proposées relatives aux signaux de détresse pyrotechniques avec l'ajout d'un moyen de communication électronique
De plus de neuf mètres	Douze signaux de détresse pyrotechniques, dont au plus six signaux fumigènes	Aucune modification	Au moins six signaux de détresse pyrotechniques, dont au plus trois signaux fumigènes
Embarcations à propulsion humaine (par exemple des voiliers) de plus de six mètres	Six signaux de détresse pyrotechniques autres que des signaux fumigènes	Six signaux de détresse pyrotechniques, dont au plus deux signaux fumigènes	Au moins trois signaux de détresse pyrotechniques, dont au plus un signal fumigène
Motomarines	Trois signaux de détresse pyrotechniques autres que des signaux fumigènes	Trois signaux de détresse pyrotechniques, dont au plus un signal fumigène	Aucune modification des exigences

Les changements aux règlements s'appliquent maintenant explicitement aux planches à pagaie (position debout), aux vélos nautiques, aux kayaks à coque fermée et aux kayaks à habitacle ouvert. L'opérateur qui porte un gilet de sauvetage ou un VFI de la taille qui lui convient et qui transporte un dispositif de signalisation sonore et une lampe de poche (s'il voyage de nuit) sera exempté de transporter tout autre équipement de sécurité.

Pour plus de renseignements, consultez la *Gazette du Canada* du 23 décembre 2017 sur le site : <http://gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2017/2017-12-23/pdf/g1-15151.pdf>

Reconnaissance du catamaran

Les normes pour les élèves et les instructeurs ont été publiées sur le site Web de Voile Canada. Un examen de 50 questions à choix multiples a été mis au point afin d'évaluer les connaissances théoriques de la reconnaissance du catamaran. Des notes d'élèves et un article de Yachting World sont disponibles dans la section des ressources du site Web de Voile Canada afin d'appuyer cette reconnaissance. En 2018, les instructeurs intermédiaires possédant une solide expérience de voile en catamaran peuvent obtenir la certification d'instructeur de catamaran en en faisant la demande et en soumettant à Voile Canada un curriculum vitæ et une demande de reconnaissance, des plans de programme et des plans de cours pour un défi et une séance de formation de 2 jours, et en obtenant une note de 90 % à l'examen écrit.

Navigation côtière de base et intermédiaire

Trois personnes, deux de la côte Ouest et une de l'Ontario, ont soumis du matériel de reconnaissance de la formation aux fins d'examen et de reconnaissance. À la suite de l'étude, le matériel sera ajouté dans la section des ressources de la norme concernée.

Le site Web de Voile Canada propose une version à jour de l'examen de navigation côtière de base. Des changements ont été apportés à l'espacement des questions, des modifications mineures ont été apportées à la formulation des questions et les tableaux des marées et des courants de 2018 y ont été incorporés. La durée de l'examen a été augmentée à 3 heures. Plusieurs instructeurs ont suggéré que le temps que met le candidat à faire l'examen ne soit pas un facteur déterminant critique à ce niveau.

Proposition d'ajouter les bulletins de météo à la navigation intermédiaire

Le sous-comité des croisières songe à ajouter l'objectif de rendement suivant à la norme de navigation côtière intermédiaire, et sollicite des commentaires sur sa proposition.

« Démontrer une compréhension de l'interprétation d'un bulletin météo, surtout en ce qui concerne la hauteur maximum des vagues et les bourrasques de vent, et cerner les facteurs connexes en approchant de la rive et en déterminant le cap du bâtiment. »

Une des principales fonctions du navigateur consiste à établir un parcours sécuritaire. Les hauteurs de vague et la vitesse des vents prévues doivent entrer en ligne de compte. Le navigateur de croisière avancée doit connaître les conséquences de profondeurs moins élevées sur la forme des vagues et la possibilité que la hauteur des vagues dépasse la hauteur prévue lors de la planification de son parcours.

Les bulletins de la météo font état de *hauteur significative des vagues*, la hauteur moyenne du tiers des vagues les plus hautes. Il faut prévoir que les vagues les plus grosses seront deux fois la hauteur prévue. Les prévisions de la vitesse des vents aussi sont fondées sur des moyennes. Il faut s'attendre à des bourrasques qui dépassent de 40 p. 100 les vitesses annoncées.

Lorsque les prévisions font état de vagues de 2 mètres, les navigateurs doivent garder à l'esprit qu'environ une vague sur dix sera de plus de 2 mètres, qu'une vague sur cent sera de 1,67 fois plus grosse que la hauteur annoncée ou 2,5 mètres et qu'une vague sur 1 000 atteindra une hauteur de plus de 3 mètres. Il vaut s'attendre à voir une vague de plus de 4 mètres à l'occasion.

Règle générale, les vagues déferlent lorsque la profondeur est de moins de 1,3 fois la hauteur de la vague. Une vague déferlante dont la hauteur est supérieure à la hauteur du mât peut faire chavirer un quillard.

Proposition d'ajouter un nœud à la croisière intermédiaire

La capacité d'arrimer les articles sur le pont avec un câble et en appliquant un multiplicateur de force de 2:1 est une qualité déterminante des connaissances du navigateur. Le sous-comité des croisières songe à ajouter un objectif de rendement libellé comme suit :

« Nouer un nœud de papillon alpin et démontrer son utilisation en créant un effet de levier de 2:1 afin d'arrimer des articles sur le bâtiment. »

Le nœud du camionneur est un exemple de nœud offrant cette capacité. Ce nœud réunit deux éléments. Le premier forme une boucle dans la partie debout du câble. Le deuxième part de la boucle, fait le tour d'un élément fixe et revient dans la boucle, offrant une capacité de produire un effet de levier 2:1 lorsque le câble est tendu. Il existe plusieurs moyens possibles d'effectuer la première boucle, dont le nœud utilisé pour former la boucle du nœud du camionneur, ou encore le nœud de papillon alpin. Ces deux nœuds constituent des choix possibles. Le sous-comité des croisières sollicite des commentaires sur cette proposition et est disposé à examiner les suggestions concernant le nœud à utiliser pour enseigner cette capacité.

Proposition d'ajouter explicitement les connaissances de la météo à la croisière avancée

La capacité d'interpréter et d'appliquer l'information fournie par une carte météorologique est essentielle à la planification et la réalisation réussies du passage. Le sous-comité des croisières songe à ajouter cette capacité en tant qu'exigence précise de la section des connaissances à terre de la norme de croisière avancée.

« Démontrer une compréhension de base des cartes météorologiques (de surface) et leur application pour les mouvements de front ainsi que la détermination des vents et de l'état de la mer prévus. »

Le sous-comité des croisières sollicite des commentaires sur cette proposition.

Pratiques et procédures

Une version à jour de ce document comprenant les changements apportés au programme de formation de croisière et de motonautisme a été publiée dans la section des ressources

Norme de spi de quillard

Un cahier d'exercices pour l'enseignement de cette norme est en développement.

Disponibilité de la documentation actualisée en français et en anglais

Plusieurs documents en français ont été révisés et actualisés grâce à l'expertise d'un traducteur possédant d'excellentes connaissances techniques en voile. La traduction de documents en appui aux programmes de croisière, de quillard, de navigation et de motonautisme se poursuit. Comme il est impossible de tout faire à la fois, les documents à traduire ont été mis en ordre de priorité, en commençant par les documents des programmes les plus populaires (programmes de base et de niveau intermédiaire). Les autres programmes retiendront l'attention au fil des progrès.

Documents en français en voie d'être révisés / traduits :

Standards	Brevets
Intermediate Cruising	Croisière intermédiaire
Basic Coastal Navigation	Navigation côtière élémentaire
Intermediate Coastal Navigation	Navigation côtière élémentaire
Exams	Examens
Intermediate Cruising	Croisière intermédiaire
Basic Coastal Navigation	Navigation côtière élémentaire
Intermediate Coastal Navigation	Navigation côtière élémentaire
Other	Autre
Intermediate Cruising – Student Notes	Croisière intermédiaire – notes de cours

Documents en français révisés / traduits à ce jour en 2018 :

Standards	Brevets
Introduction to Keelboat Race	Intro à la course sur quillard
Keelboat Spinnaker	Spi sur quillard
Catamaran Endorsement	Catamaran de croisière
Start Keelboat Sailing	Initiation à la voile sur quillard
Basic Crew	Croisière équipier élémentaire
Basic Cruising	Croisière élémentaire
Introduction to Power Boating	Introduction aux manœuvres de navigation
Exams	Examens
Basic Cruising Exam A	Croisière élémentaire Examen A
Basic Cruising Answer Sheet A	Croisière élémentaire Feuilles-réponses A
Basic Cruising Answer Key A	Croisière élémentaire Corrigé A
Basic Cruising Exam B	Croisière élémentaire Examen B
Basic Cruising Answer Sheet B	Croisière élémentaire Feuilles-réponses B
Basic Cruising Answer Key B	Croisière élémentaire Corrigé B
Other	Autre
Basic Cruising Afloat Evaluation	Évaluation Croisière élémentaire

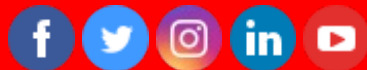
About Sail Canada

Established in 1931, Sail Canada (formerly known as the Canadian Yachting Association) is the national governing body for the sport of sailing. The Association promotes sailing in all its forms including yachting through collaboration with our partners, the Provincial Sailing Associations, member clubs, schools, and many individual stakeholders. www.sailing.ca

À propos

Établi en 1931, Voile Canada (anciennement l'Association canadienne de yachting) est l'organisation nationale pour le sport de la voile. L'association promeut la voile et la croisière par coopération avec des partenaires, les associations provinciales de voile, les clubs membres, les écoles et plusieurs individus. www.sailing.ca

STAY CONNECTED



RESTEZ CONNECTÉ

