

# VOTRE EXAMEN PRATIQUE AU BREVET RESTREINT ET GÉNÉRAL

Votre examen de navigation pratique durera environ une heure.

Durant cette période, vous devrez naviguer en respectant les dispositions légales et en assurant un pilotage en sécurité et adapté tant à la situation du lieu, au trafic qu'aux conditions météorologiques.

L'examineur contrôlera vos manœuvres, mais également les informations et les instructions que vous donnerez aux autres équipiers.

L'examen sera coté sur 100 points et, pour réussir, vous devez obtenir au moins 60%



- sécurité générale sur 40 points ;
- démarrage sur 10 points ;
- départ d'un ponton ou d'embarcadère sur 10 points ;
- navigation sur 10 points ;
- homme à la mer sur 20 points ;
- amarrage au ponton ou écluse sur 10 points.

N'hésitez pas à poser une question à l'examineur, si vous n'avez pas compris l'instruction qu'il vous donne. C'est toutefois à vous qu'appartient la connaissance des règlements et leurs mises en pratique.

**Sachez que certaines fautes ou erreurs graves pour la sécurité peuvent entraîner une annulation immédiate de l'examen.**

L'examen peut se réaliser sur un bateau-école ou sur un bateau privé, pour autant que le candidat possède un lien avec le propriétaire dudit bateau qui doit avoir une longueur de minimum 6 mètres.

Il est évidemment plus facile de passer un examen sur un bateau dont on maîtrise le pilotage.

## **CONTESTATION ET PROCÉDURES.**

Le candidat qui contesterait la décision d'échec de l'examen pratique pourra introduire un recours. Les procédures seront engagées dans l'ordre suivant :

1°) Échange verbal entre le candidat et l'examineur, concernant l'épreuve ou les épreuves ayant conduit à l'échec. L'examineur pourra ainsi justifier les raisons de sa décision.

En aucun cas, l'examineur n'est forcé à revoir sa position.

2°) Le candidat adressera, dans un délai de 8 jours, une réclamation écrite auprès de la A.F.N.P. motivant les appréciations contestées et ses justifications.

Le conseil d'administration aura, à ce moment, un délai de 3 semaines pour prendre une décision qui pourra être :

a) la confirmation du résultat validé par l'instructeur,

b) La correction de l'évaluation de l'examen,

c) une nouvelle épreuve (sans rétribution \*) avec un autre examinateur, portant uniquement sur la (les) manœuvre(s) échouée(s).

3°) introduire un recours auprès du SPF.

(\* dans ce cas, l' AFNP prendra en charge la rétribution du nouvel examinateur, les éventuels frais de déplacement mais la mise à disposition d'un bateau reste à charge du candidat.)

## **AVANT DE DÉBUTER :**

L'examineur vérifiera votre identité (vous lui présenterez votre carte d'identité).

- Si vous avez effectué votre apprentissage en filière libre, il vous demandera quelques informations sur cette formation et le brevet (ou copie du brevet) de l'accompagnant.

- Si vous présentez votre examen sur un bateau privé, vous pourrez être accompagné de la personne qui a assuré votre formation. Elle ne pourra pas intervenir lors des manœuvres et ne pourra vous aider en aucune manière.

Lors de l'utilisation d'un bateau privé, vous (ou le propriétaire) devrez présenter les documents suivants :

- formulaire d'enregistrement (ou d'immatriculation) ;
- certificat d'assurance ;
- brevet de l'accompagnant.

Le bateau doit répondre à toutes les exigences légales, y compris le matériel obligatoire à bord, qui sera vérifié avant de débiter l'examen.

Si les documents ne sont pas valides ou que le matériel est incomplet, l'examen sera annulé, sans aucun remboursement.

### Matériel qui sera vérifié :

- nombre de gilets de sauvetage et conformité ;
- les amarres ;
- l'ancre et son filin ;
- le fonctionnement de la corne de brume ;
- la présence et la validité du(des) extincteur(s) ;
- la présence de la trousse de secours ;
- l'efficacité du coupe-circuit ;
- la présence d'un réflecteur radar ;
- etc...

Cette liste n'est pas exhaustive !

## **> DÉROULEMENT DE L'EXAMEN PRATIQUE :**

### **AVANT LE DÉMARRAGE :**

Il appartient au pilote d'exécuter les opérations essentielles suivantes :

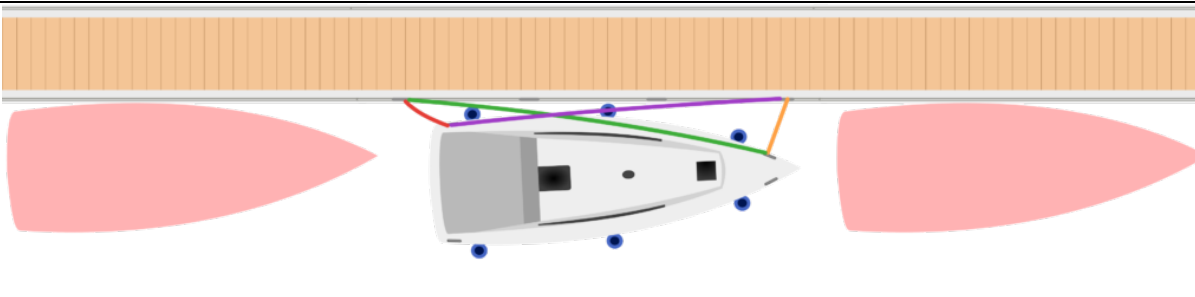
- expliquer aux passagers l'emplacement des gilets de sauvetage, les consignes de sécurité à respecter durant la navigation et le rôle de chacun, comme larguer les amarres ou pour amarrer le bateau ;
- faire un point météo, l'examen des nuages, du vent et du courant. Estimer l'influence de la météo sur la navigation à effectuer ;
- vérifier que le cordon coupe-circuit est bien en place ;
- vérifier le niveau du carburant pour le trajet prévu ;
- vérifier la position du trim (si équipé), vérifier que l'hélice est claire ;
- mettre en service le blower (ventilation de cale moteur) si requis ;
- démarrage du moteur.

### **DÉPART DE L'EMBARCADERE OU DU PONTON :**

Expliquer aux autres personnes à bord leur rôle pour larguer les amarres (toutes, certaines ?)

Manœuvre en sécurité pour sortir du lieu d'amarrage sans heurter d'autres bateaux ou percuter le quai avec un coin arrière du bateau.

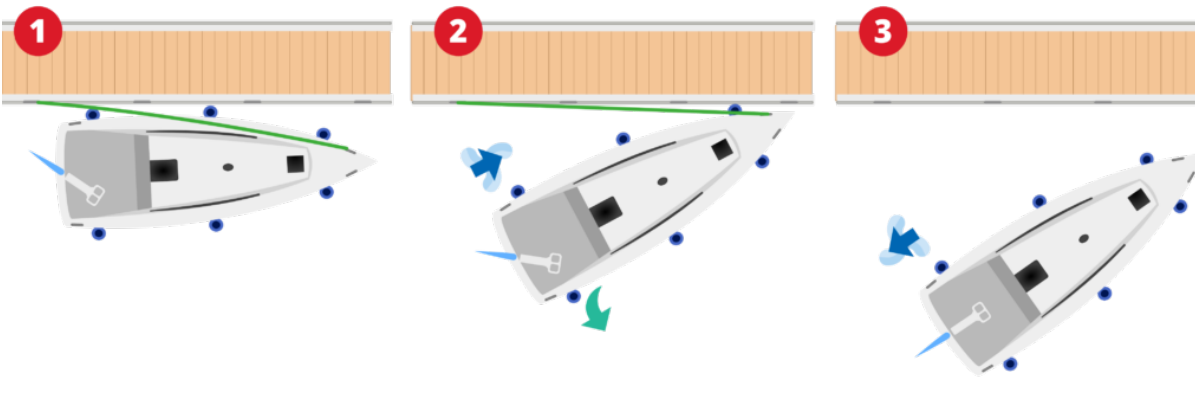
Faire retirer les pare-battages si requis.



### Départ sur garde avant

Un départ sur garde avant permet de faire un point de pivot à l'avant du bateau, ce qui permettra de faire partir le cul (la **poupe**).

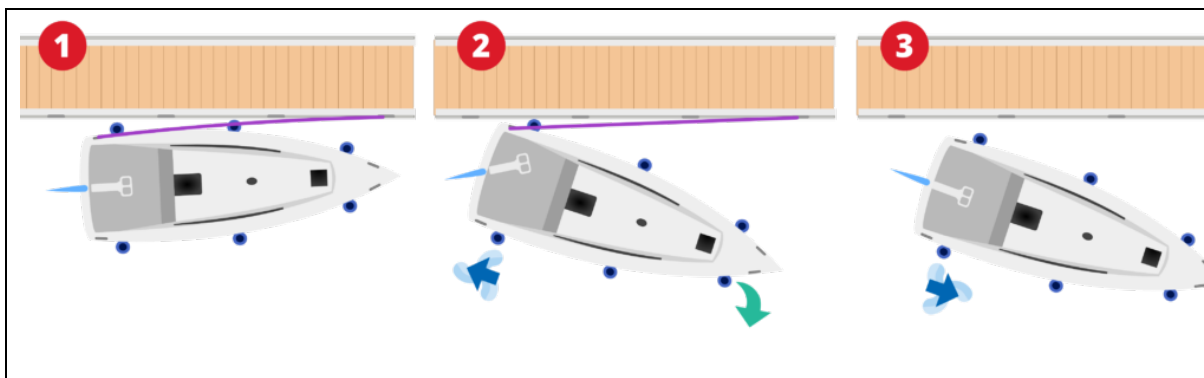
1. On commence par mettre en place une **garde avant**. On passe cette garde **en double**, c'est-à-dire qu'on commence par faire un nœud de taquet sur le bateau, puis on la passe par le taquet sur le quai et on revient sur le taquet avant sur le bateau. Cela permet à l'équipier à l'avant de rester sur le bateau. Il pourra la larguer et la récupérer depuis le bateau sans rester sur le quai.  
On place un gros pare-battage à l'avant, là où le point de pivot va s'exercer.
2. On embraye la marche avant (astuce pour le retenir : garde **avant** / marche **avant**). On met le **safran vers le quai** : le cul du bateau **s'éloigne** !
3. Dès que le cul est suffisamment éloigné, on demande à un équipier à l'avant de larguer la garde avant. On peut embrayer la marche arrière pour partir ainsi, barre droite.



### Départ sur garde arrière

Un départ sur garde arrière permet de faire un point de pivot à l'arrière du bateau, ce qui permettra de faire partir l'avant (la **proue**). Même principe pour les explications :

- On commence par mettre en place une **garde arrière** en double.  
On place un gros pare-battage à l'arrière, là où le point de pivot va s'exercer.
- On embraye la marche arrière (astuce pour le retenir : garde **arrière** / marche **arrière**). On met le **safran vers l'extérieur** : l'avant du bateau s'éloigne.
- Dès que l'avant est suffisamment éloigné, on demande à un équipier à l'avant de larguer la garde arrière. On peut embrayer la marche avant pour partir ainsi.



## NAVIGATION :

A une vitesse entre 8 et 15 km/h, tenir un cap compas droit devant selon les instructions de l'examineur. Effectuer un virage sur tribord et sur bâbord selon les injonctions de l'examineur. Faire demi-tour.

En marche avant, casser l'erre pour arrêter complètement le bateau (sans le faire reculer).

Lors d'une navigation à grande vitesse (si c'est autorisé), réglage correct de l'assiette avec le trim.

Garder le contrôle du bateau à tout moment, adapter sa vitesse pour éviter de créer des remous gênants aux endroits imposés par les règles de navigation.

Gérer un arrêt d'urgence à la demande de l'examineur.

Éviter les obstacles flottants éventuels. Respecter les balises, les bouées et les signalisations.

Le pilote doit, à tout moment, adapter sa vitesse à la réglementation de la voie d'eau, aux conditions climatiques et à la densité du trafic. Une conduite anormalement lente peut être considérée comme dangereuse.

### Le bateau sur l'eau.

Les 2 différences principales entre un bateau et une voiture : le bateau évolue sur un élément liquide et sa direction est à l'arrière. Donc, quand vous tournez le volant, le bateau "dérape" de l'arrière. Une bonne compréhension de ces phénomènes facilitera vos manœuvres, un bateau n'a pas de freins ! Vous stoppez le bateau en utilisant la marche arrière.

Un bateau sans erre (= sans vitesse par rapport à l'eau) n'est pas manœuvrant. Donc, quand vous passez au point-mort, l'hélice ne propulse plus le bateau et la vitesse va diminuer d'elle-même. Vous pouvez encore tourner grâce à l'effet gouvernail du moteur hors-bord, mais dès que la vitesse est trop faible il ne se passe plus rien.

### Départ du ponton.

Avant le départ, c'est à dire avant de larguer les amarres, assurez-vous que le moteur démarre et fonctionne correctement. Essence, huile, refroidissement... tout doit être vérifié. Bien sûr, lors de l'examen, tout sera en ordre. Ce conseil est surtout valable pour vos futures sorties. Quand vous êtes prêt, vous donnez l'ordre de "larguer les amarres !". Vous vérifiez la bonne orientation de votre moteur avant de passer en marche avant ou arrière. Sur notre plan d'eau, le départ se fera le plus souvent en arrière. Ce sera le moment de tester votre aptitude à la marche arrière.

Remarque : N'oubliez pas le coupe-circuit. Ce cordon - que l'on accroche le plus souvent au poignet - permet la coupure du moteur au cas où vous tomberiez à l'eau.

### La marche arrière.

Une marche arrière en ligne droite vous est demandée. Il faut, bien entendu, regarder derrière soi. Enclenchez tranquillement la marche arrière avec le moteur placé dans la bonne direction. Mettre tout de suite trop de gaz pourrait vous faire partir de travers et ce pourrait être difficile à rattraper. Allez-y tranquillement pour les mêmes raisons. En marche arrière, il est normal d'avoir le moteur

### Suivre cap au compas.

Il vous est demandé de suivre un cap compas particulier. Vous utilisez alors le compas de route placé devant le volant. Le débutant a toujours tendance à tourner le volant du mauvais côté quand il regarde son compas. Normalement, ce défaut passe assez vite.

Autre variante : on peut vous demander de suivre un alignement matérialisé par 2 bouées.

légèrement de travers pour aller tout droit. Ceci est dû au sens de rotation de l'hélice. Ne vous inquiétez pas pour ça. L'essentiel est d'aller tout droit vers le point de repère qu'on vous aura désigné.

Attention : en marche arrière, la direction est "inversée". Tourner le volant sur la droite fera partir le nez du bateau sur la gauche.

## HOMME À LA MER

L'épreuve de l'homme à la mer sera simulée par la chute d'un mannequin (si l'épreuve est réalisée sur un bateau privé, l'examineur apportera le mannequin).

Lors de cette épreuve, le pilote exécute les manœuvres et donne les instructions aux passagers pour récupérer l'homme à la mer.

Quand l'examineur laissera tomber le mannequin à l'eau et indiquera oralement si l'homme est tombé à bâbord ou à tribord.

Dès la chute de l'homme à la mer, le pilote virera légèrement dans le sens de la chute afin d'écarter le moteur et éviter de blesser le naufragé. Le pilote le gardera toujours à vue. Il devra effectuer un virage dans le sens adapté en tenant compte du vent, du courant et en respectant une distance suffisante par rapport au naufragé.

La bateau devra s'en approcher dans le bon angle et à la bonne vitesse.

En aucun cas, le bateau ne peut percuter le naufragé.

Prendre correctement contact avec le naufragé pour permettre au(x) coéquipier(s) de le récupérer et le ramener à bord.

Si les coéquipiers sont également des candidats à l'examen, la récupération du naufragé sera côté pour leur examen.

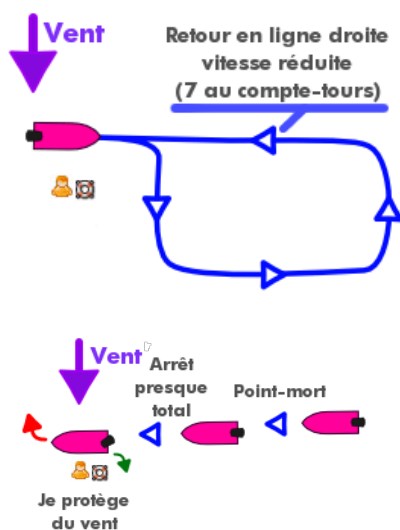
Le pilote doit être à même de décrire les premiers soins adéquats à la noyade.

La récupération du naufragé doit se faire dans un délai raisonnable.

Au cas où le bateau percuterait le naufragé, l'épreuve sera ratée et il n'y aura aucune deuxième chance.

Si le bateau passe trop loin du naufragé, ne permettant pas sa récupération, le pilote aura droit à une deuxième et dernière tentative.

### La manœuvre de Boutakoff :



On vous annonce qu'un homme est tombé à la mer à tribord ou à bâbord. La première chose à faire est de lui jeter une bouée afin qu'il puisse s'y accrocher le temps que vous fassiez votre manoeuvre. A l'examen, pensez donc à dire que vous jetez une bouée. Maintenant, il ne s'agit pas de confondre vitesse et précipitation. Il vaut mieux "prendre relativement son temps" et réussir du 1er coup que de rater 3 fois sa manoeuvre. Qu'est-ce qui prendra plus de temps ? C'est pourquoi nous vous demandons d'utiliser la **méthode de Boutakoff** qui vous oblige à **revenir en ligne droite** vers l'homme à la mer. Hé oui ! Toujours ces phénomènes de dérapage : si vous arrivez tout droit, pas de problème.

## AMARRER À UN PONTON OU À UNE ÉCLUSE :

Pour un accostage à un ponton (ou similaire), c'est l'instructeur qui déterminera l'endroit où le bateau doit s'accoster précisément. Il peut se faire vent avant ou vent arrière (s'il y a du vent).

Les différentes appréciations sont :

- **Échec** : amarrage impossible car trop éloigné du ponton ou risque incontestable de collision avec celui-ci.  
> Une deuxième tentative sera toutefois possible.
- **Satisfaisant** : accostage sans danger, utilisation obligatoire de la gaffe.
- **Bien** : accostage sans danger, pas d'utilisation nécessaire de la gaffe.
- **Très bien** : accostage parallèle sans utilisation de la gaffe.

Pour l'accostage dans une écluse, c'est au pilote de choisir l'endroit en tenant compte du futur courant lors de la bassinée et des autres usagers dans la même bassinée.

Avant d'accoster, il s'assurera que les pare-battages soient en place et à la bonne hauteur. Il vérifiera aussi que les amarres nécessaires sont prêtes, sans nœud.

Le pilote donnera les instructions aux coéquipiers sur la méthodologie d'amarrage à appliquer.

Le pilote amènera le bateau dans le bon angle, à la bonne vitesse, il cassera l'erre du bateau et, si nécessaire, créera la contre-vague. En aucun cas, il ne peut se produire de chocs violents contre les bajoyers.

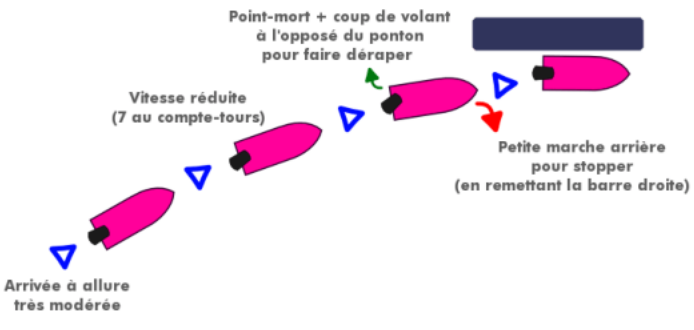
Le bateau sera amarré efficacement en utilisant des nœuds marins adaptés et en contrôlant les amarres durant toute la bassinée.

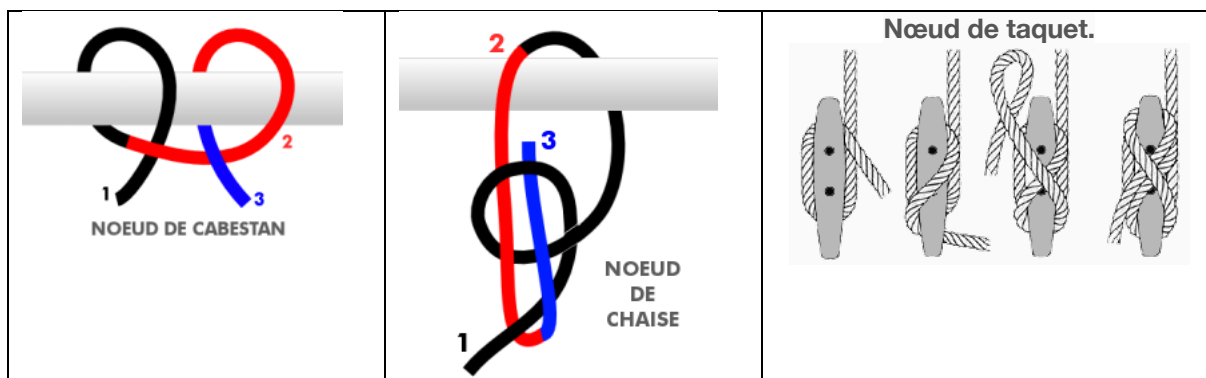
Lors de l'accostage à un ponton, le pilote réalisera les nœuds les plus adéquats en fonction des points d'attaches disponibles.

L'instructeur pourra demander au pilote l'exécution d'un nœud (de cabestan, de chaise, huit, de taquet ou boucle avec deux demi-clés).

Si le pilote n'est pas à même d'effectuer correctement le nœud demandé, un deuxième nœud lui sera proposé, constituant sa dernière chance.

Lors d'une manœuvre d'accostage, si le pilote n'arrive pas à arrêter correctement le bateau à l'endroit imposé, une deuxième chance lui sera accordée pour autant qu'il puisse justifier son échec (comme ne pas avoir tenu compte du vent arrière).

 <p>Point-mort + coup de volant à l'opposé du ponton pour faire dériver</p> <p>Vitesse réduite (7 au compte-tours)</p> <p>Arrivée à allure très modérée</p> <p>Petite marche arrière pour stopper (en remettant la barre droite)</p>	<p><b>L'accostage ponton ou écluse.</b></p> <p>Le retour au ponton est la dernière manœuvre que vous allez faire. Elle est relativement simple. Encore une fois, plus la <b>vitesse est réduite</b>, plus vous mettez de chances de votre côté. Il est conseillé d'arriver avec un angle d'environ <b>30°</b> afin d'utiliser le phénomène de dérapage et de se laisser des marges de manœuvre en cas de vent de travers. On évite de toucher le ponton avec le bateau, sinon on veille à ce que les pare-battages soient bien placés.</p>
---	--



### **ARRÊT IMMÉDIAT DE L'EXAMEN :**

Différentes situations considérées comme graves mettent fin immédiatement à l'examen, le candidat ne pourra prétendre à aucun remboursement :

- Le candidat n'est pas à même de présenter ses documents d'identité.
- Le bateau n'est pas conforme ou les documents sont incomplets ou périmés.
- Lors de la navigation, non-respect des règles de priorité et/ou de balisage.
- Non utilisation du cordon coupe-circuit ou oubli de le remettre en revenant au poste de pilotage.
- Ne pas garder le contrôle du bateau.
- Naviguer à une vitesse non adaptée, non autorisée.
- Deuxième échec d'accostage.
- Heurter l'homme à la mer.

Le candidat en situation d'échec pourra se réinscrire à un nouvel examen. Il n'y a pas de limite du nombre d'examens, ni d'obligation de suivre une formation auprès d'un instructeur professionnel.

Lors de l'examen avec un bateau-école, si le candidat n'a pas effectué sa formation sur ce même bateau, une prise en main ne faisant pas partie de l'examen est fortement recommandée.