BOOST

EXAMEN PRATIQUE · BREVET RESTREINT ET GÉNÉRAL

Briefing pratique.

Le support de la séance sur l'eau : on le suit dans l'ordre, du ponton jusqu'au rapport d'examen.

Jean-François Blockmans · instructeur
www.permisbateau.eu



4 CANDIDATS · 4 HEURES À BORD · 1 HEURE À LA BARRE CHACUN

Le programme

HEURE	ÉTAPE	CE QU'ON FAIT
0:00	**Accueil et briefing**	Documents, plan d'eau, briefing de sécurité
0:20	**Préparation**	Contrôles du bateau, les 4 nœuds à quai
0:40	**Moteur et départ**	Chacun démarre dans l'ordre, coupe-circuit au poignet, et quitte le ponton à son tour
1:00	**Manœuvres**	À tour de rôle à la barre : trajectoire, virages, demi-tour, marche arrière, arrêt d'urgence
2:00	**Pause**	On boit, on fait le point
2:15	**Homme à la mer**	Boucle de Boutakov : chacun le fait au moins une fois
2:45	**Accostage et amarrage**	Approche à 30°, amarres, écluse et message VHF à l'oral
3:15	**Débriefing et résultat**	Points forts, points à revoir, rapport d'examen

4 candidats à bord pendant les 4 heures

1 heure à la barre par candidat, en plusieurs passages

Hors de la barre : **équipier** aux amarres ou **en veille**. Ça compte aussi.

RAPPORT OFFICIEL DU SPF MOBILITÉ

Comment tu es noté

PARTIE A · MOTEUR	POINTS
1. Sécurité générale	40
2. Début : briefing, météo, contrôles, démarrage	10
3. Départ du ponton	10
4. Naviguer en espace restreint	10
5. Homme à la mer	20
6. Amarrage	10

✓ **Acquis** : toute la part · **~ À améliorer** : la moitié · **× Non acquis** : 0

POUR RÉUSSIR

60 % au moins, sur 100 points

4 fautes arrêtent l'examen

- Ne pas respecter les règles de priorité
- Ne pas porter le coupe-circuit
- Perdre le contrôle du bateau
- Mal prendre contact avec l'homme à la mer

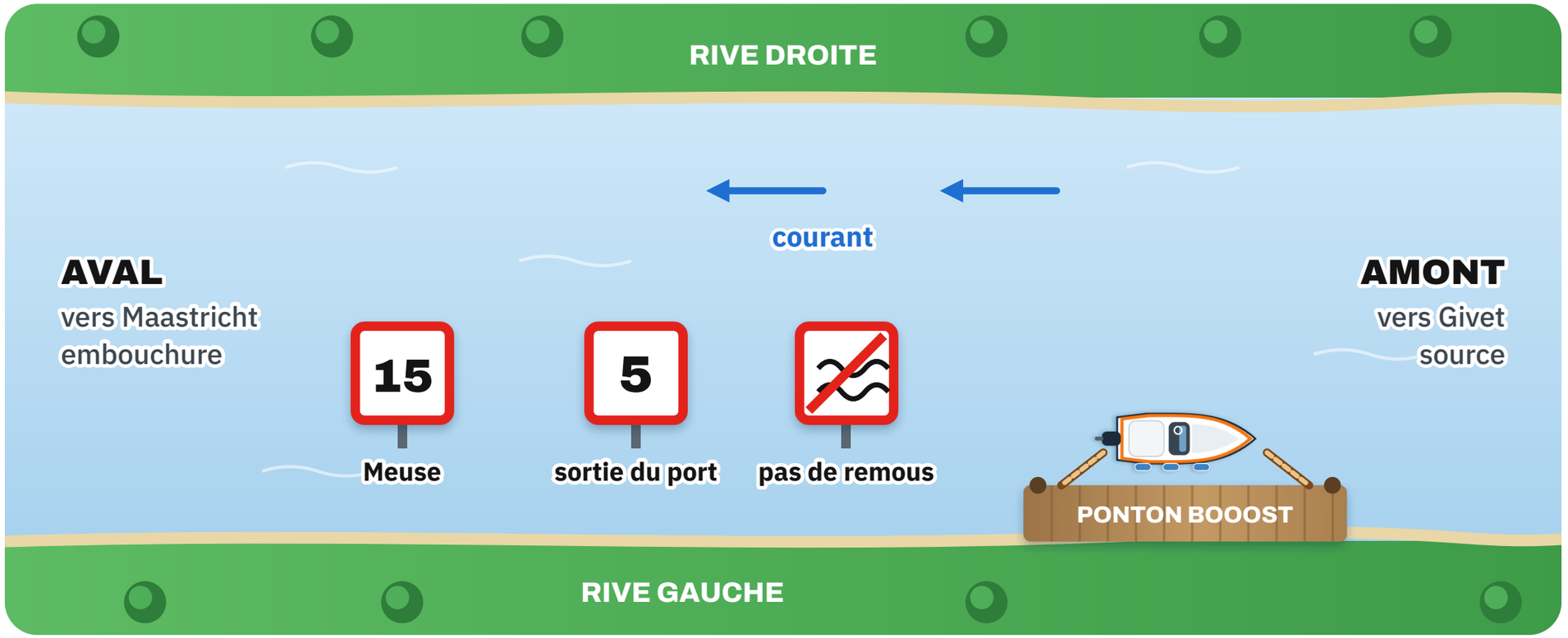
01

Le plan d'eau et la sécurité

Où on navigue, à quelle vitesse, et ce que chacun doit savoir avant de larguer.

LA MEUSE À WAULSORT

Le plan d'eau



5 km/h

À la sortie du port, sans faire de remous.

15 km/h

Sur la Meuse, en dehors des zones réservées à la vitesse.

60 km/h

Piste de vitesse de Waulsort, à plus de 25 m des rives.

SE REPÉRER SUR LA RIVIÈRE

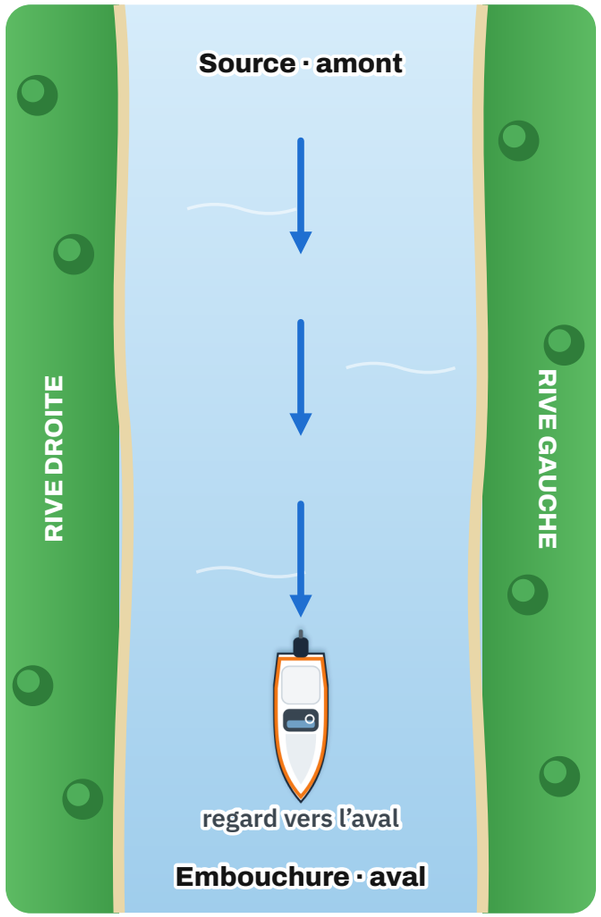
Rive droite, rive gauche

- Le courant va de la **source** (amont, Givet) vers l'**embouchure** (aval, Maastricht).
- Les rives se nomment **en regardant vers l'aval** : la rive droite est à droite. Notre ponton est **rive gauche**.
- Bateau qui descend le courant : **avalant**. Qui le remonte : **montant**.
- Balisage : **rouge côté rive droite**, **vert côté rive gauche**.

QUESTION

On part vers Givet : est-on avalant ou montant ? Et la rive droite, elle est à quel bord ?

Réponse : montant ; la rive droite est alors à bâbord.



À BORD, MATÉRIEL EN MAIN

Le briefing de sécurité

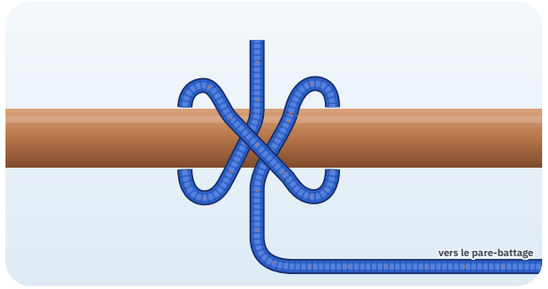
- ☐ Gilet : le vérifier, l'expliquer, le **régler à sa taille**
- ☐ Une main pour soi, une main pour le bateau
- ☐ Chaussures à semelles claires, affaires rangées
- ☐ Bouée fer à cheval et **feu à retournement**
- ☐ Extincteur, trousse, feux à main, pompe ou écope
- ☐ Démarrage et arrêt du moteur ; **coupe-circuit porté**
- ☐ Homme à la mer : crier, **ne pas le quitter des yeux**, le montrer du bras
- ☐ Alerter : VHF **canal 10** sur la Meuse, 16 en mer, ou le **112**
- ☐ Jamais personne à l'eau quand l'hélice tourne
- ☐ Ni mains ni pieds entre le bateau et le quai
- ☐ Carburant : au moins **30 % de plus** que nécessaire
- ☐ Aucun rejet à l'eau

À L'EXAMEN

On peut te demander ce briefing à voix haute : suis la liste et **montre le matériel** au lieu de le citer.

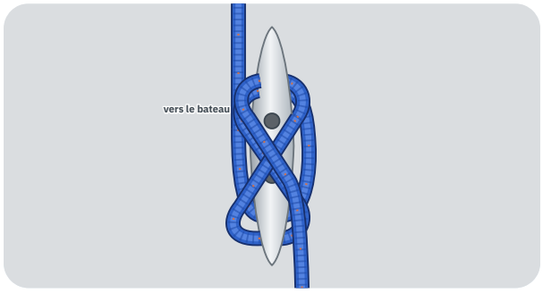
LES 4 NŒUDS DE LA SÉANCE, À QUAI

Les nœuds



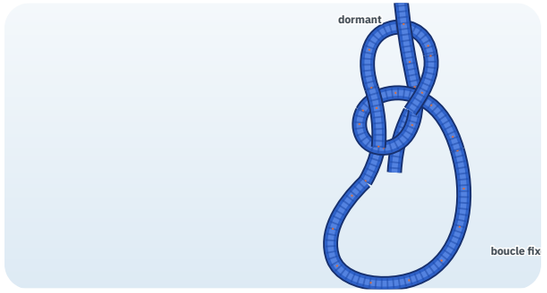
Cabestan

Pare-battages : deux tours en croisant devant, le bout passe sous la croix.



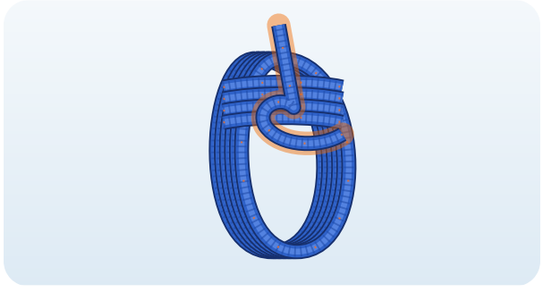
Taquet

Amarrage à quai : tour mort, un huit, boucle retournée. Pas de nœud à l'écluse.



Chaise

Boucle fixe : le lapin sort du trou, fait le tour de l'arbre et rentre dans le trou.



Lover un bout

Ganses de même taille, quelques tours, l'extrémité dans la petite boucle.

AVANT DE LARGUER

Préparer le bateau et démarrer

Avant de démarrer

1. Coupe-batterie enclenché ; in-bord : ventiler la cale
2. Pas de fuite, **rien dans l'eau près de l'hélice**
3. Manette des gaz **au point mort**
4. **Cordon du coupe-circuit** au poignet ou à la cuisse
5. Contact, et on descend le trim

Démarrer, puis contrôler

1. Pression d'huile et tension de la batterie
2. **L'eau sort à l'échappement** : le refroidissement fonctionne
3. Gaz d'échappement incolores
4. On laisse chauffer pendant la préparation de l'équipage

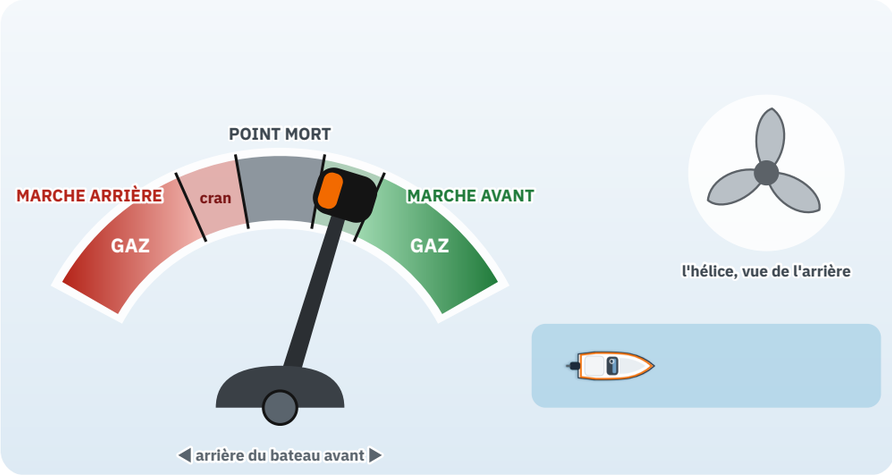
À RETENIR

Le coupe-circuit s'attache avant de démarrer et se porte pendant toute la navigation.

UNE SEULE MANETTE

La commande des gaz

1. **Point mort** au centre : on démarre toujours ici.
2. Le **premier cran** embraye, au ralenti : l'hélice tourne, sans gaz.
3. Plus loin, **les gaz** : on pousse doucement.
4. Pour inverser, on **repasse par le point mort** et on attend 1 à 2 secondes.



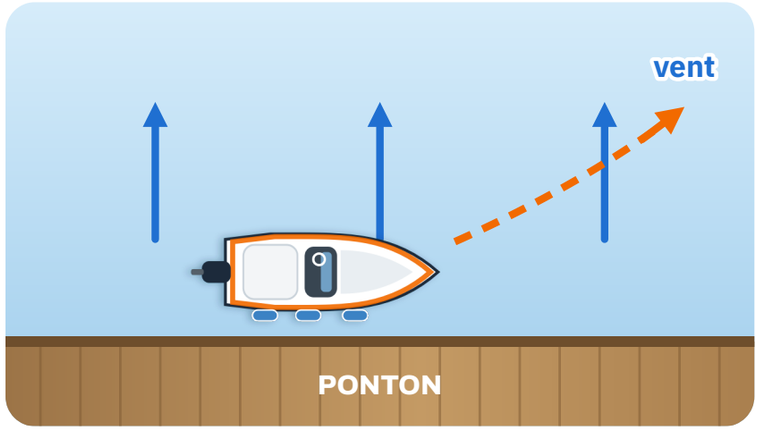
À RETENIR

Jamais de marche avant à fond puis marche arrière d'un coup : on casse l'inverseur.

VENT, COURANT ET PONTON

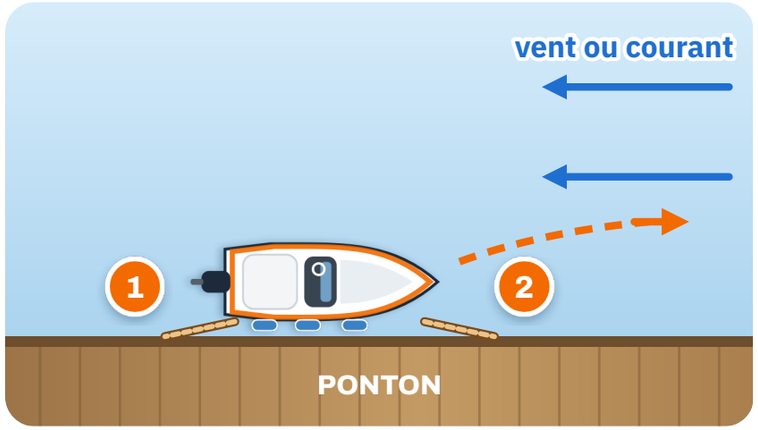
Quitter le ponton selon le vent

On part **face au vent ou au courant** (le plus fort des deux), et on largue **en dernier** l'amarre qui retient le bateau.



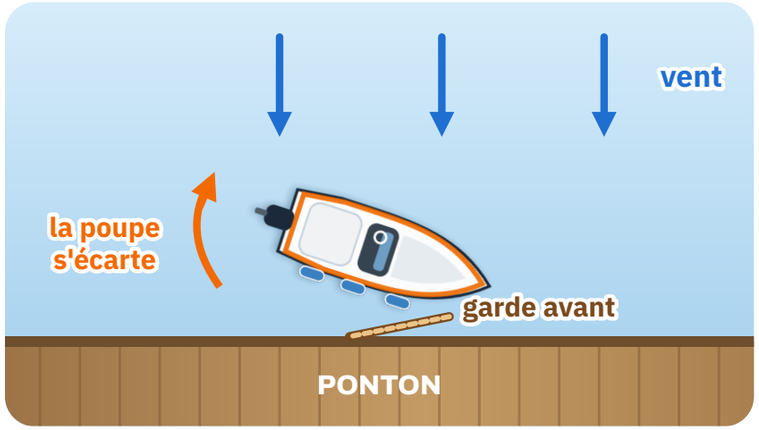
Le vent t'éloigne du ponton

Le plus facile : on largue, pointe avant en dernier. Marche avant douce, petit angle de barre.



Le vent est parallèle

D'abord l'amarre qui ne travaille pas, en dernier celle qui retient le bateau face au vent.



Le vent te plaque

Garde avant tenue, barre vers le ponton, marche avant lente : la poupe s'écarte. Puis marche arrière franche.

Météo : annonce le vent et les rafales, la pluie et le niveau de la Meuse, et ce que tu fais en conséquence.

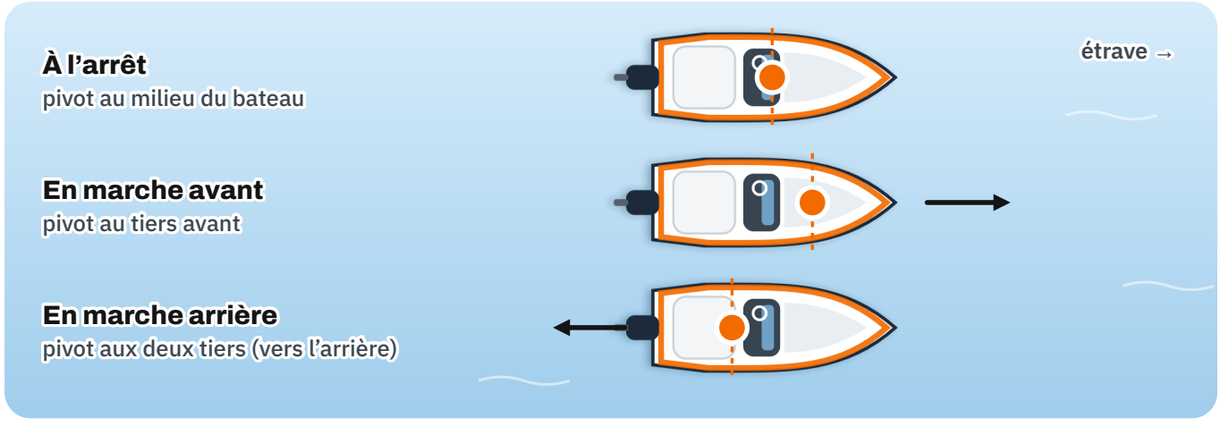
02

Notions nautiques

Comment le bateau tourne, l'effet de l'hélice et le trim : ce qui explique chaque manœuvre.

LE BATEAU TOURNE AUTOUR D'UN POINT

Le point de pivot



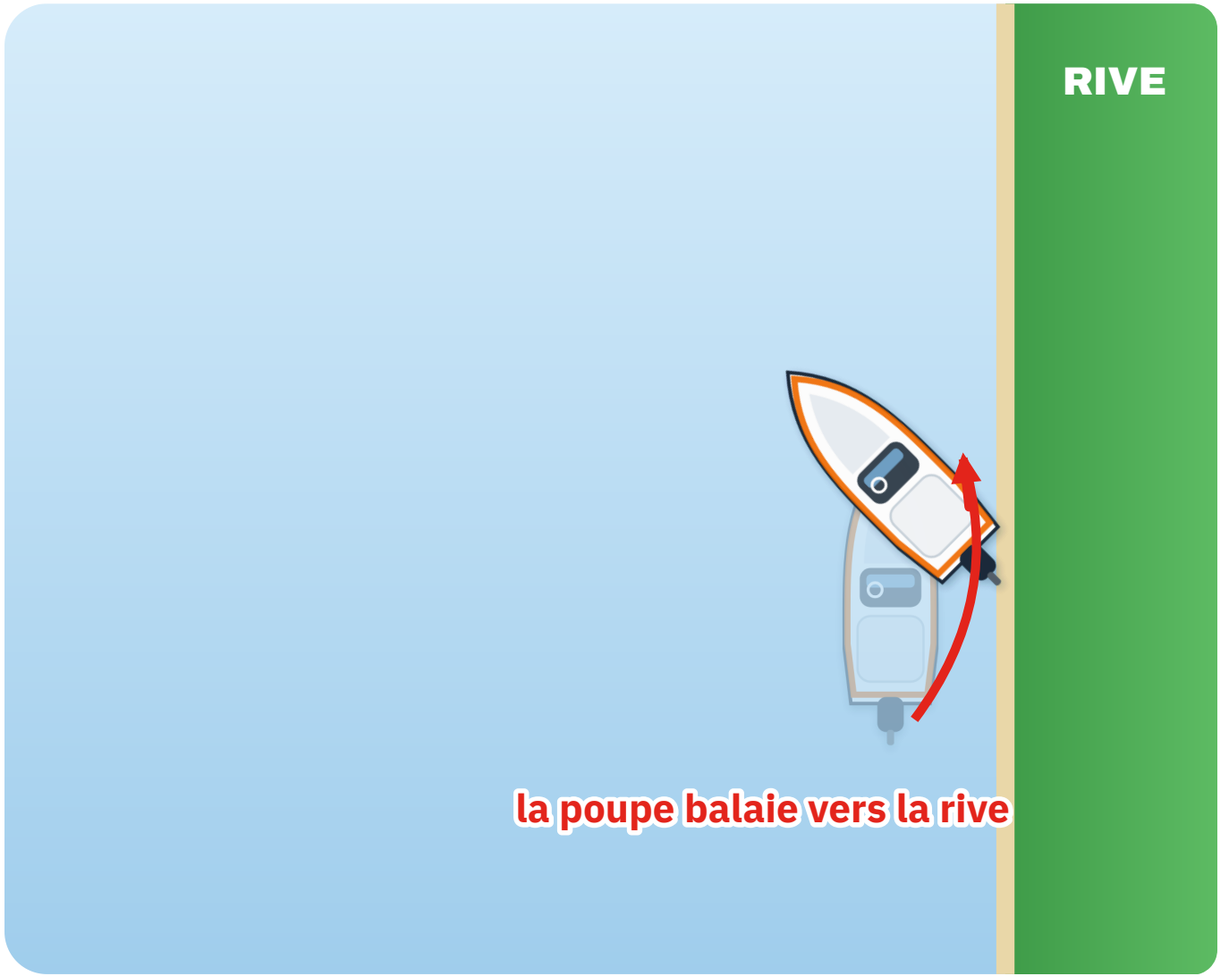
- À l'arrêt : au milieu du bateau.
- En **marche avant** : au **tiers avant**. C'est l'arrière qui balaie.
- En **marche arrière** : vers le tiers arrière.

CONSEIL DE L'EXPERT

Si l'arrière passe, l'avant suivra.

ATTENTION AU BALAYAGE

Le cercle de giration



- Près d'une rive ou d'un obstacle, trop d'angle de barre fait **balayer la poupe** vers l'extérieur du virage.
- Plus on va vite et plus le cercle est grand.
- Avec une hélice à pas à droite, on vire **plus court sur bâbord**.

QUESTION

Tu longes le quai et tu veux t'en écarter : tu mets toute la barre d'un coup ?

CHAPITRE 4 DU TOME 3

Les règles de bonne conduite

01
Anticiper

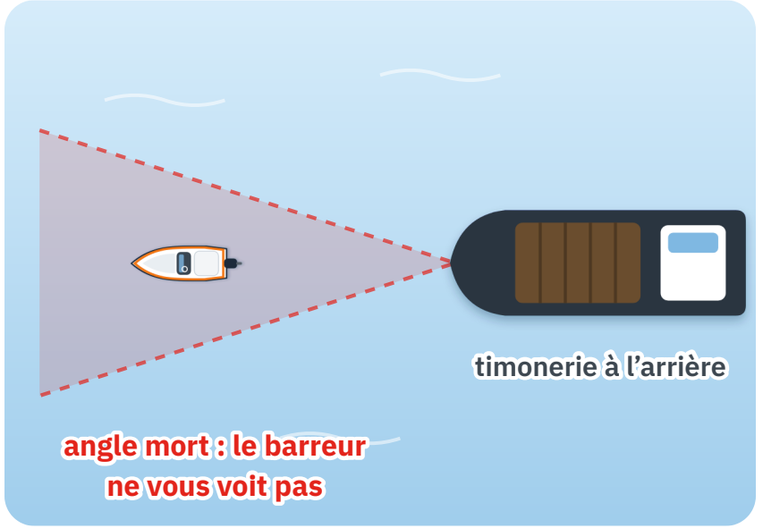
Le bateau n'a pas de frein et dérape : on prépare chaque manœuvre à l'avance.

02
Petits mouvements

Petite vitesse, petits soucis. Petit angle de barre, on attend la réaction : pas de zigzag.

03
Vent et courant

Le bateau dérive (fardage) : on se place du côté d'où ils viennent, au vent des obstacles.

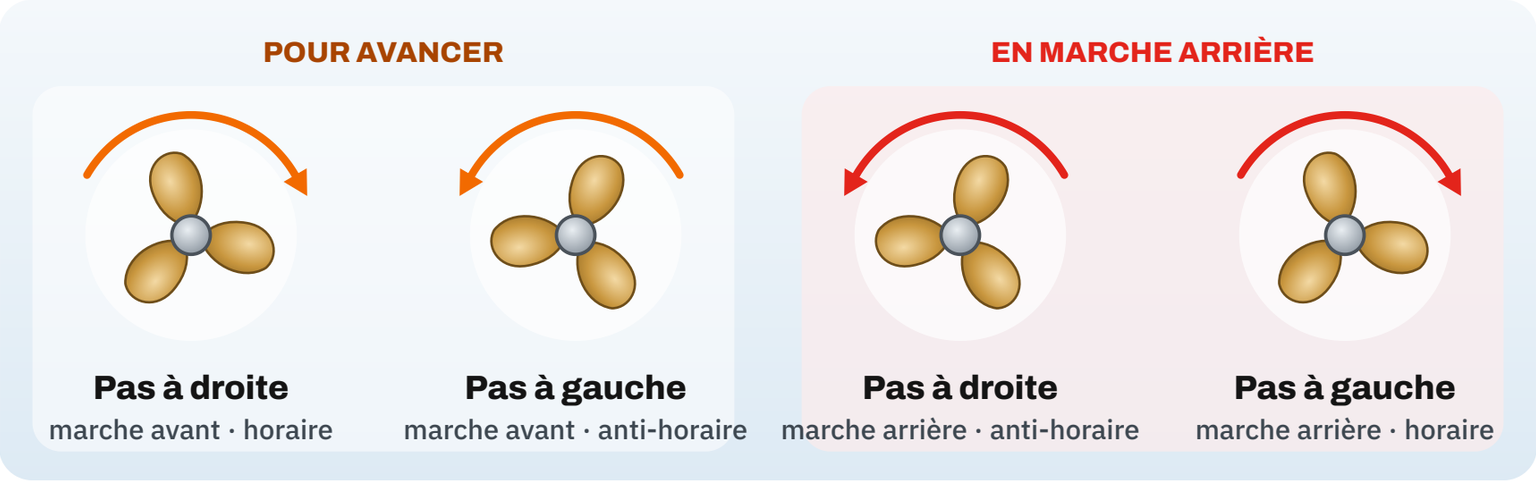


L'angle mort d'une péniche

Devant sa proue, le barreur ne voit rien sur parfois des dizaines de mètres. Reste visible, et regarde aussi derrière toi.

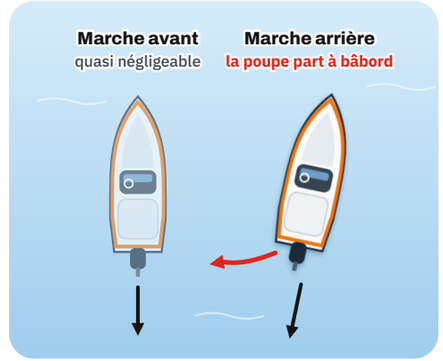
SURTOUT EN MARCHE ARRIÈRE

L'effet du pas de l'hélice



En tournant, l'hélice pousse mais « marche » aussi sur le côté, comme une roue à aubes : **elle déplace la poupe**.

Hélice à **pas à droite** (vue de l'arrière, elle tourne dans le sens horaire en marche avant) : **en marche arrière, la poupe part vers bâbord**.



À CONNAÎTRE PAR CŒUR

En résumé

	PAS À DROITE	PAS À GAUCHE
Marche avant	Poupe vers tribord : vire plus court par bâbord	Poupe vers bâbord : vire plus court par tribord
Marche arrière	Poupe vers bâbord : pour reculer droit, barre à tribord	Poupe vers tribord : barre à bâbord
Côté pour accoster	**Bâbord à quai** : la marche arrière plaque la poupe	Tribord à quai
Demi-tour serré	Rive à bâbord, on vire par tribord	Rive à tribord, on vire par bâbord

À L'EXAMEN

Notre bateau a une hélice à pas à droite : tu commences le demi-tour avec la rive à bâbord, et tu accostes bâbord à quai.

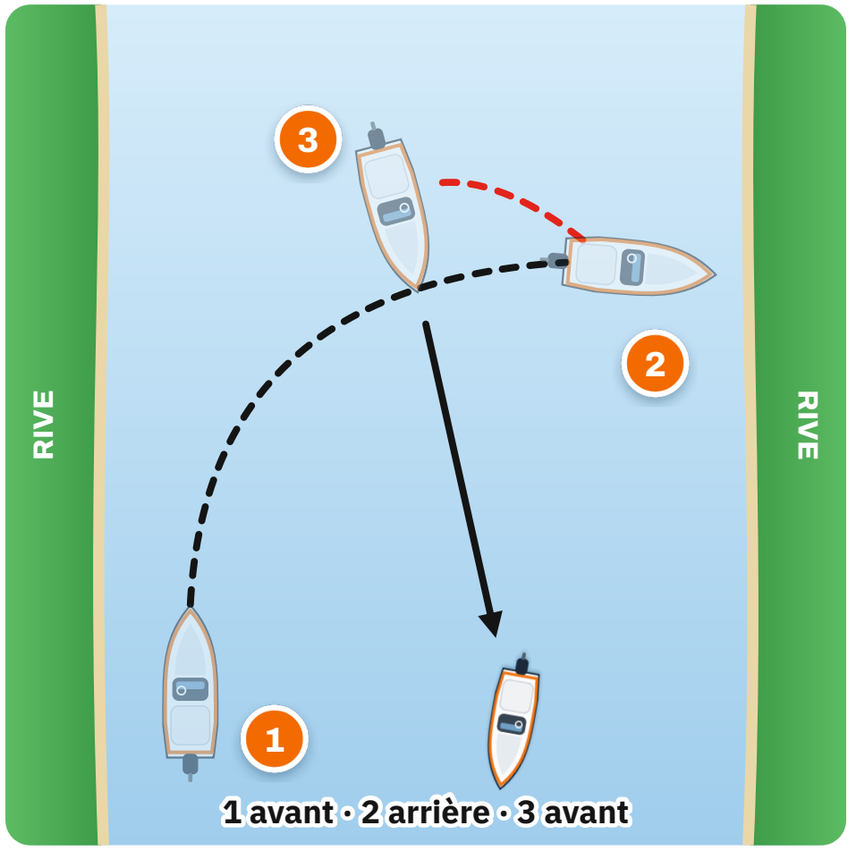
ESPACE RESTREINT

Le demi-tour en plusieurs fois

1. Pars **près de la rive à bâbord** (pas à droite).
2. Barre à tribord, **marche avant** quelques secondes.
3. **Point mort**, puis marche arrière : l'effet de pas ramène la poupe du bon côté.
4. Point mort, marche avant : le demi-tour se termine.

TOUJOURS

On passe par le point mort entre marche avant et marche arrière, avec des gaz dosés.



HORS-BORD

Régler le trim



Démarrage : le nez se lève
trim négatif



Déjaugeage : le nez retombe
trim au neutre



Vitesse maximale
trim positif

1. Au démarrage, **trim en bas** : le nez se lève.
2. On accélère progressivement : le bateau **déjauge** et le nez retombe.
3. On remonte le trim pour régler l'assiette et gagner en vitesse.
4. Si l'avant devient instable et rebondit (marsouinage), **on redescend le trim**.

Trim trop bas à vitesse : plus de frottement, moins de vitesse, plus de consommation.

GARDER LE CONTRÔLE

Arrêt d'urgence et trajectoire

Arrêt d'urgence

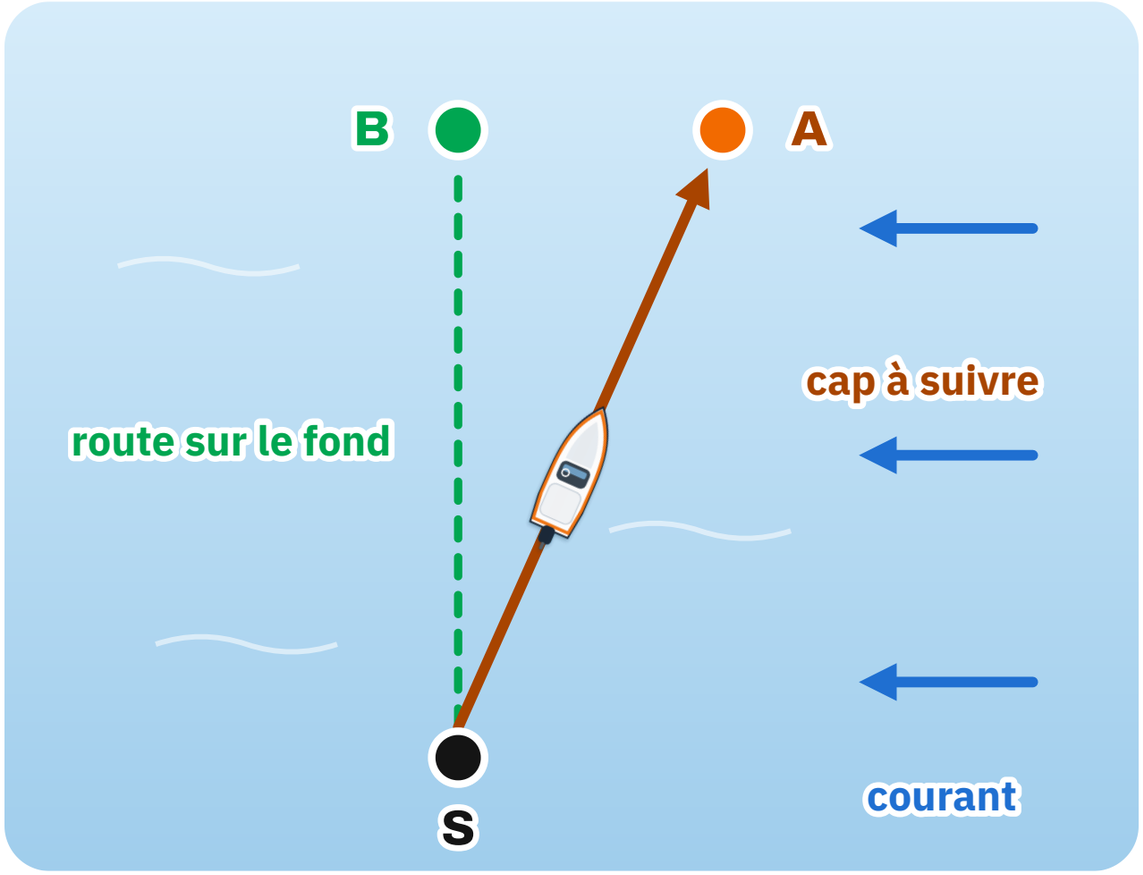
1. Point mort.
2. Marche arrière avec assez de gaz : plus le bateau va vite, plus il en faut.
3. Bateau arrêté : **repasse au point mort**.

Suivre une trajectoire

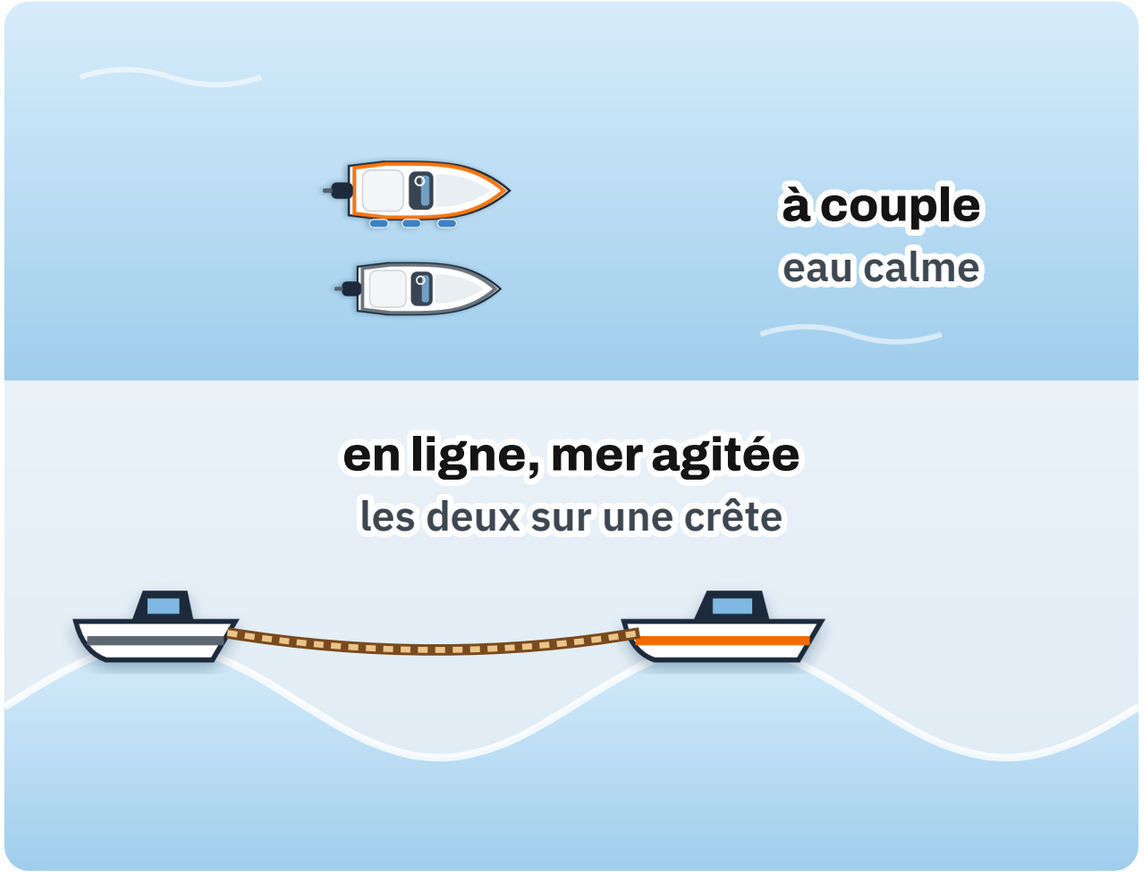
- Vise l'objectif avec une pièce du bateau (le balcon avant), ou un repère à terre.
- Petit angle de barre, attends la réaction, **barre au centre** dès que le bateau répond.
- **Alignement** : deux repères l'un derrière l'autre. S'ils se décalent, le bateau dérive.

COURANT ET REMORQUAGE

Naviguer avec le courant



Pour aller de S vers B avec du courant, vise un point **A en amont** : le courant te ramène sur B.



Remorquer : **à couple** en eau calme ; **en ligne** par mer agitée, les deux bateaux sur une crête. Le remorqué prend les courbes **par l'extérieur**.

03

Les règles de priorité

Cinq règles, appliquées dans l'ordre : la première qui tranche la situation l'emporte.

TOME 1 · CHAPITRE 4

Les 5 règles, dans l'ordre

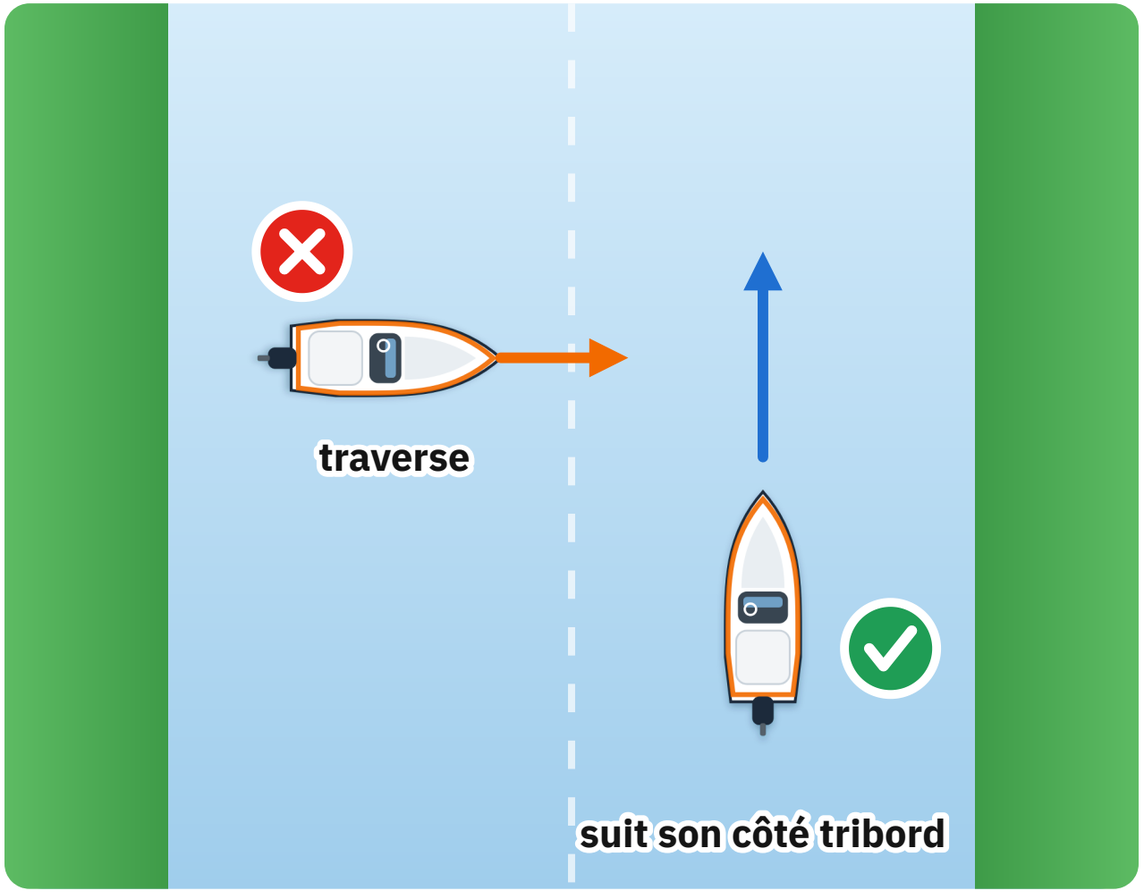
	RÈGLE	QUI A LA PRIORITÉ
1	**Côté tribord du chenal**	Le bateau qui suit le côté tribord du chenal
2	**Taille**	Le grand bateau, sur la menue embarcation (moins de 20 m)
3	**Chenal principal**	Le bateau du chenal principal, sur celui qui sort d'un chenal secondaire
4	**Propulsion**	Voile, puis rames, puis moteur
5	**Même taille, même type**	Moteur : chacun vient sur tribord. Voile : tribord amures

ATTENTION

Un voilier qui avance au moteur, même voiles hissées, est un bateau à moteur. Et ne pas respecter une priorité arrête l'examen.

RÈGLE 1

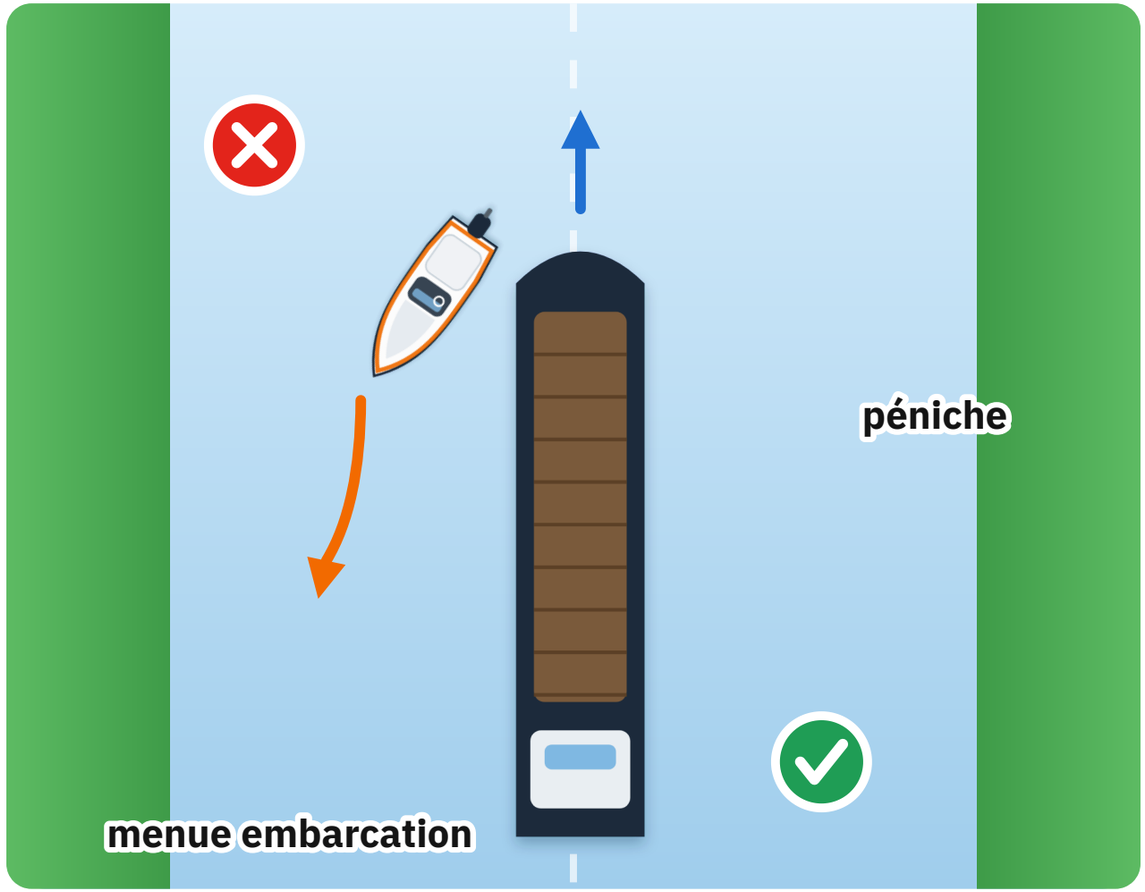
Côté tribord du chenal



Le bateau qui suit le côté tribord du chenal garde sa route ; celui qui traverse s'écarte.

RÈGLE 2

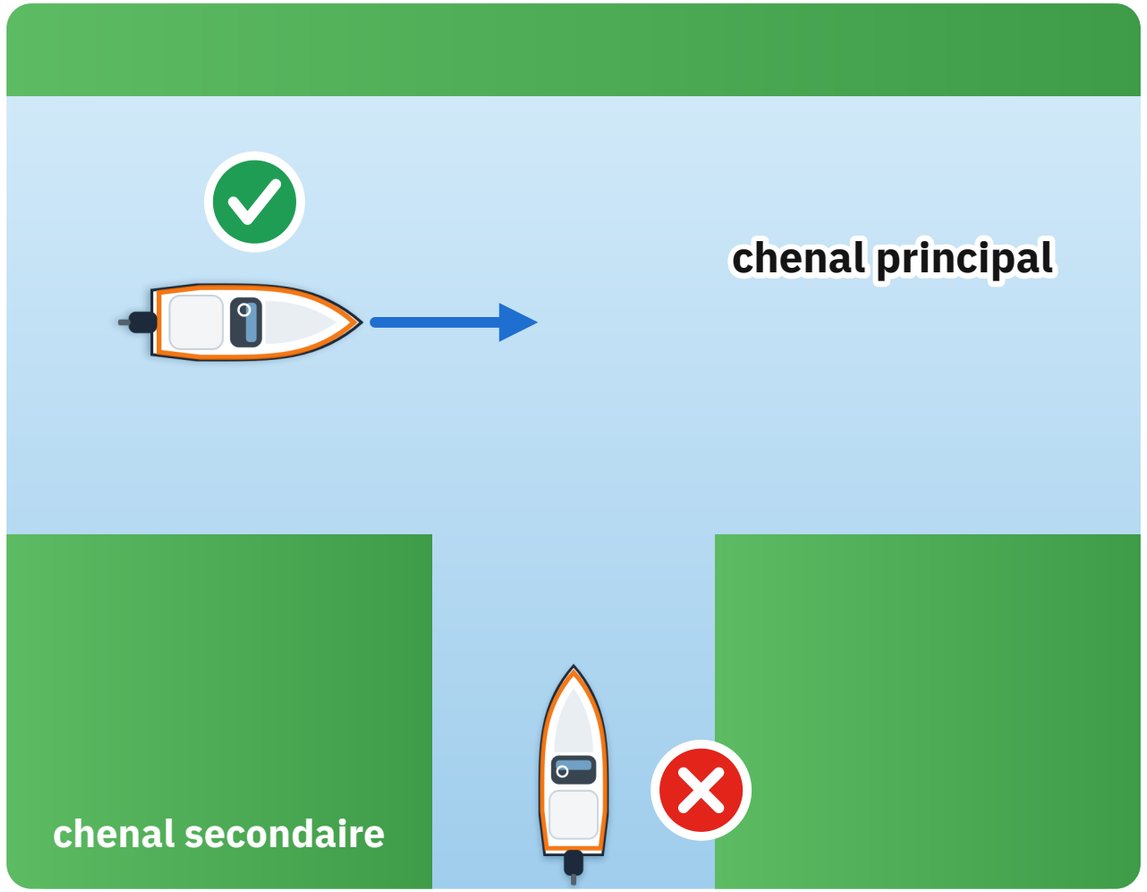
La taille



Les deux sont au milieu, la règle 1 ne tranche pas : le grand bateau garde sa route, la menue embarcation s'écarte tôt.

RÈGLE 3

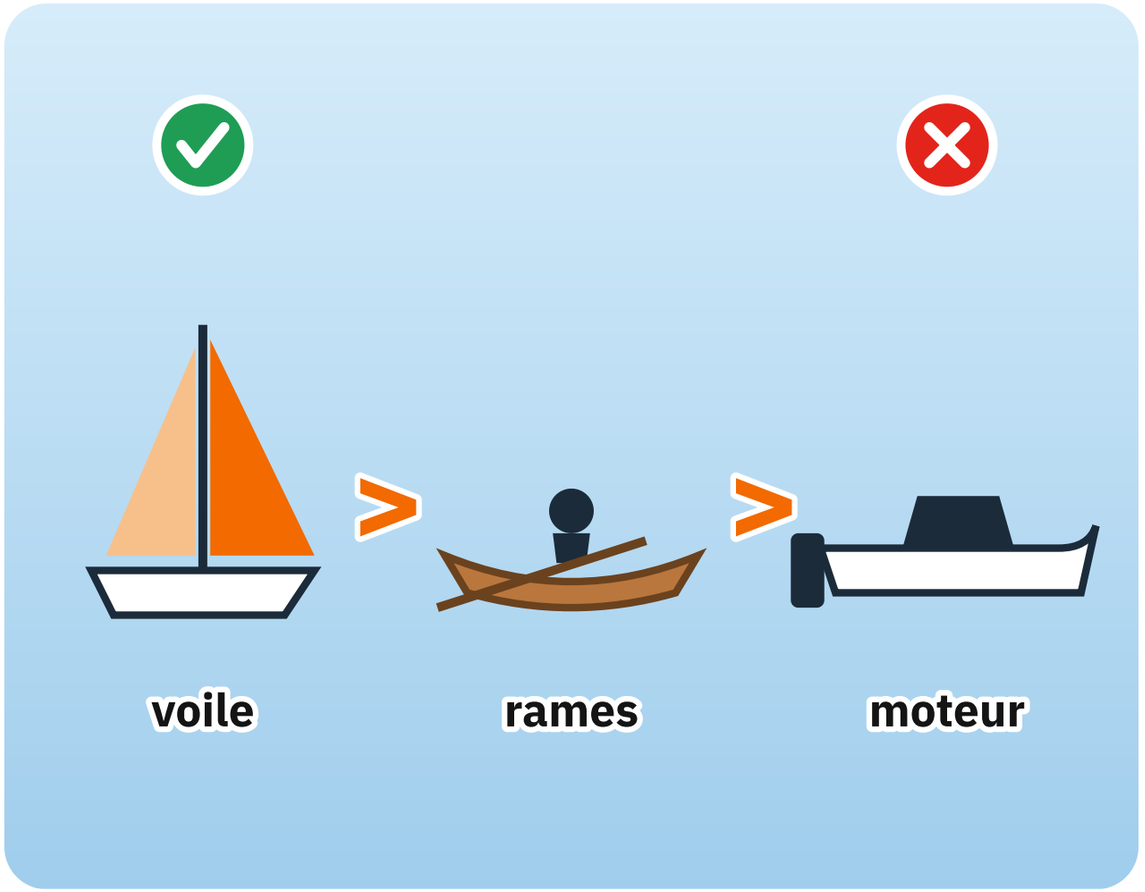
Le chenal principal



Celui qui sort d'un chenal secondaire laisse passer le bateau du chenal principal.

RÈGLE 4

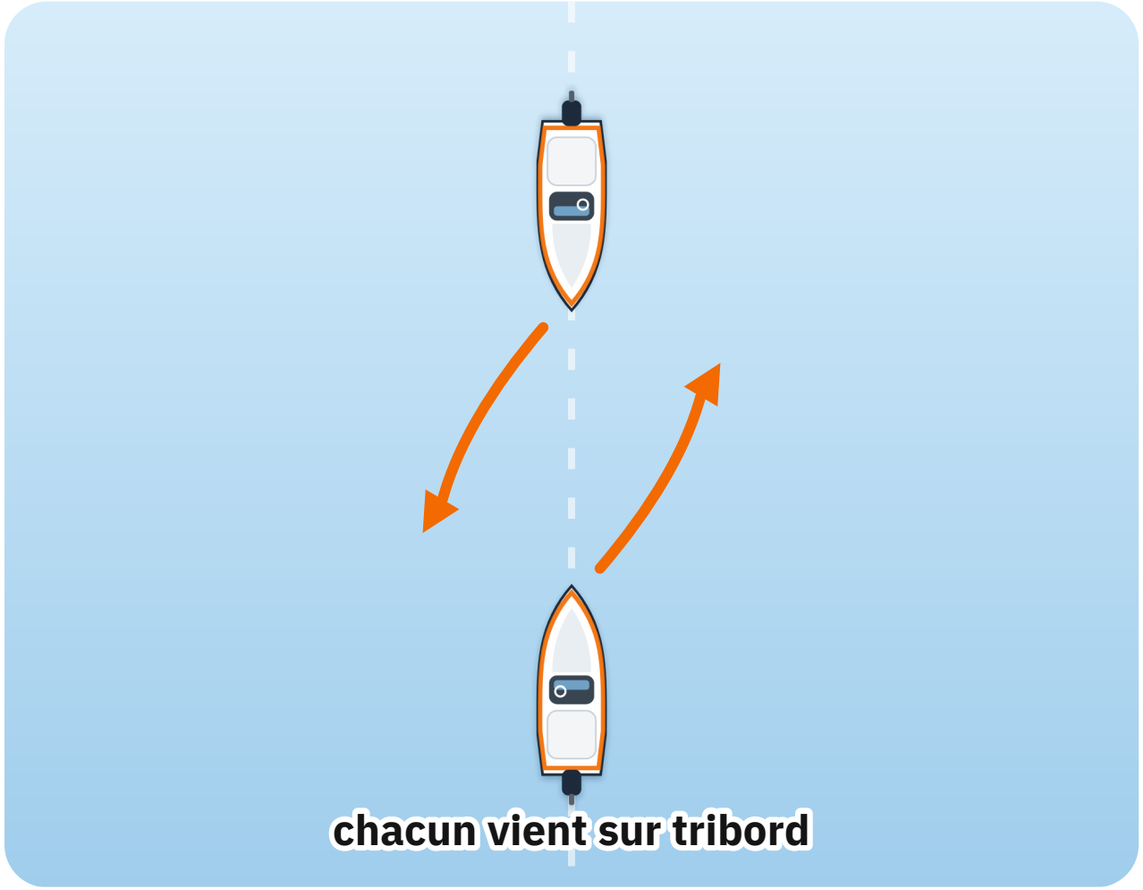
La propulsion



Le voilier est prioritaire sur le bateau à rames, lui-même prioritaire sur le bateau à moteur.

RÈGLE 5 · MOTEUR

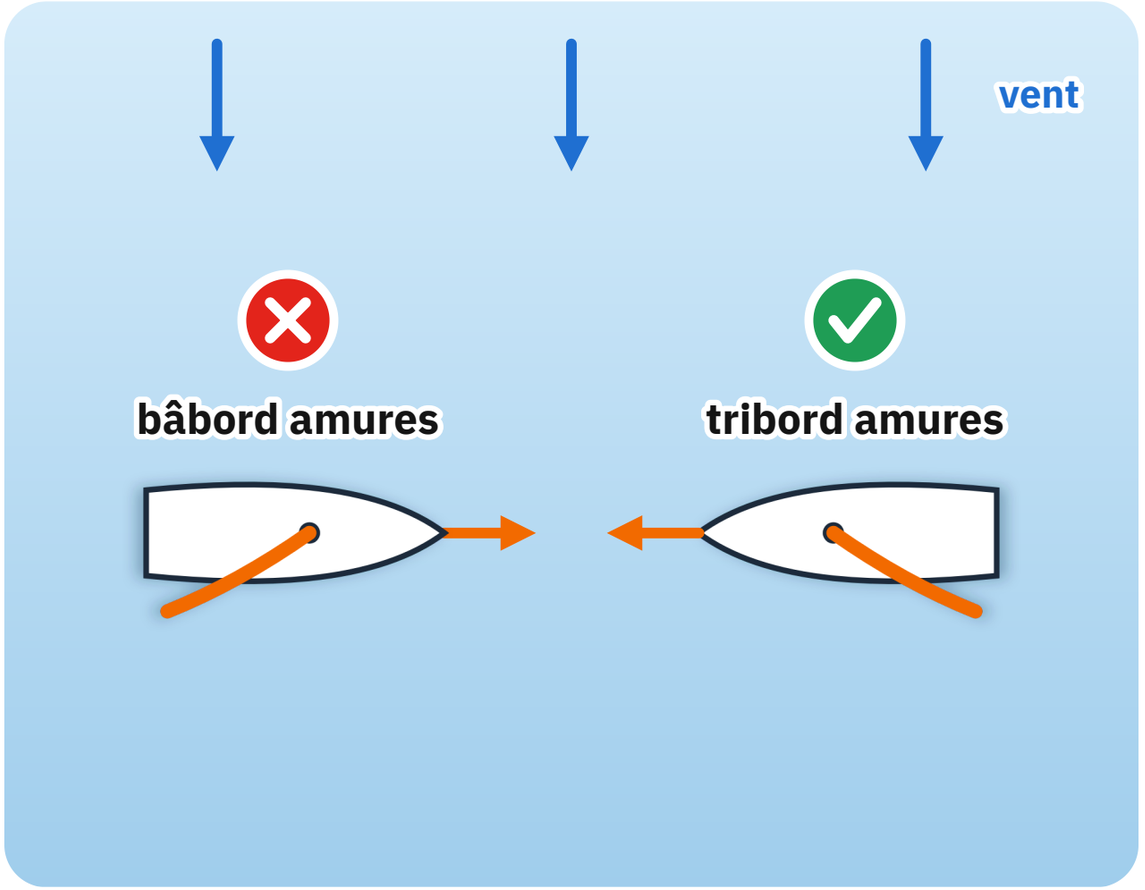
Même taille, même type



Deux bateaux à moteur face à face : **chacun vient sur tribord**.

RÈGLE 5 · VOILE

Tribord amures



Le voilier qui reçoit le vent par tribord est prioritaire. Mêmes amures : celui sous le vent.

04

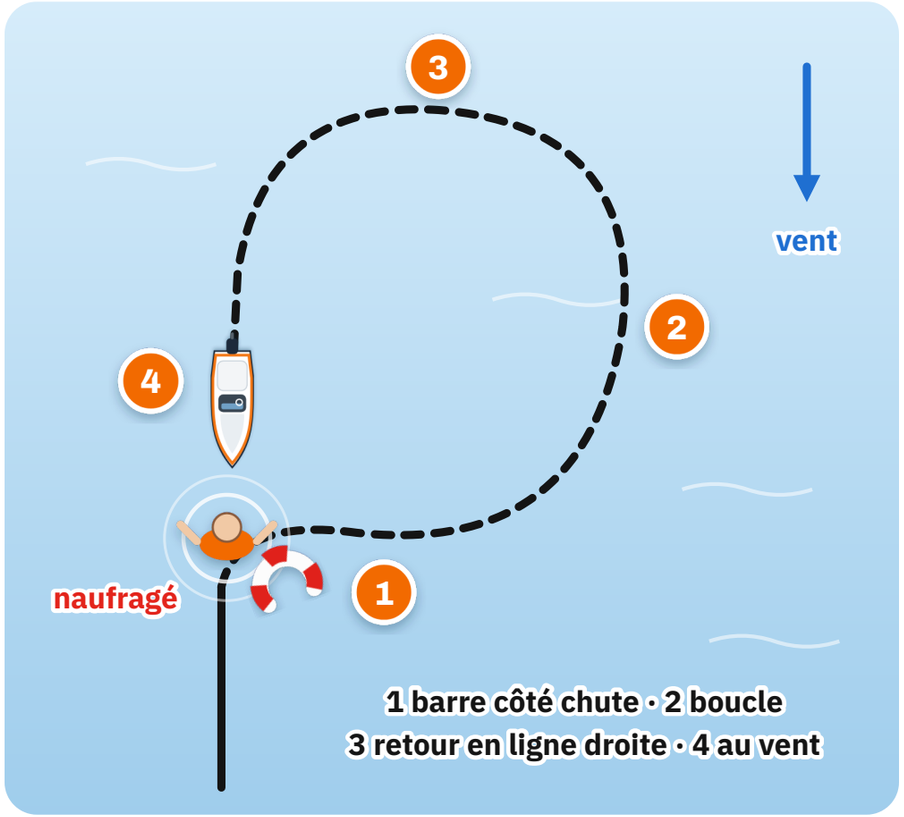
Homme à la mer

La manœuvre qui vaut 20 points : on la fait tous au moins une fois.

MÉTHODE DE BOUTAKOV

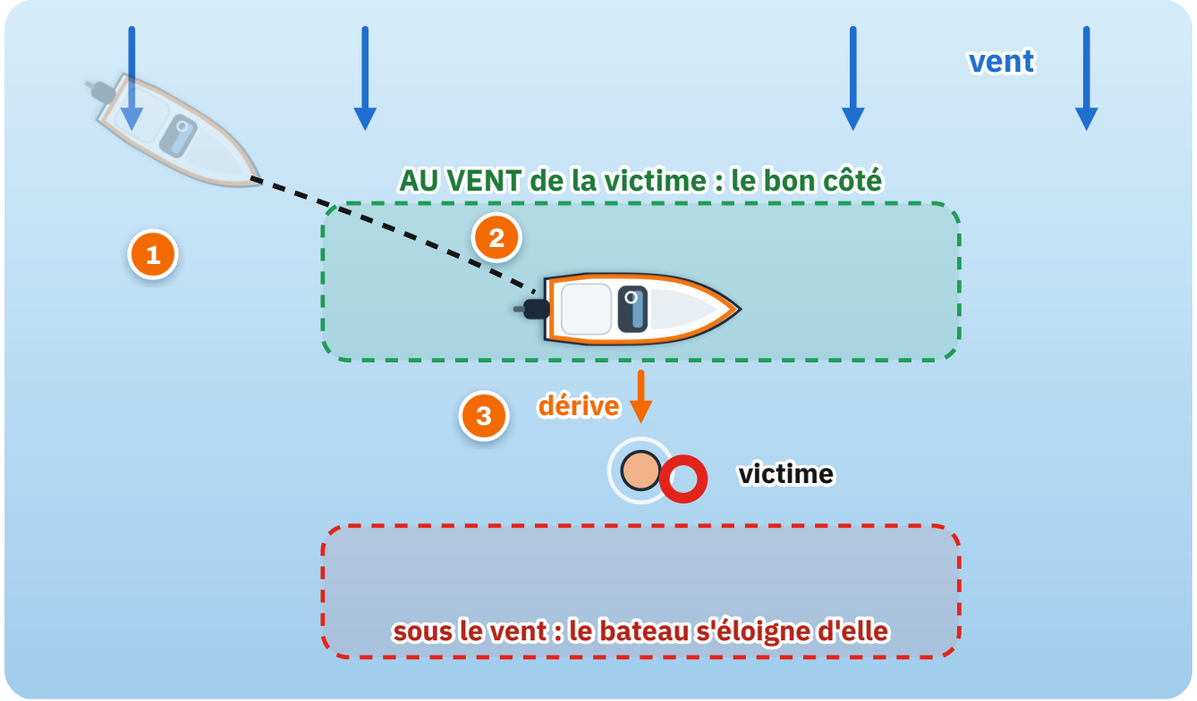
Récupérer un homme à la mer

1. On crie « **Un homme à la mer !** ».
2. Barre **du côté de la chute**, puis **point mort** : l'hélice s'éloigne de lui.
3. L'équipier lance la bouée fer à cheval et le feu à retournement ; en cas réel, **MAYDAY**.
4. L'équipier **ne le quitte pas des yeux** et le montre du bras.
5. On s'écarte, boucle, et on revient **en ligne droite**, lentement.
6. On se place **au vent** de la personne, point mort, et on dérive vers elle.
7. Récupération à la gaffe ; le lien établi, on peut couper le moteur.



LA FIN DE LA MANŒUVRE

Arriver au vent de la victime



1. Approche **lente**, la victime toujours en vue, montrée du bras.
2. On s'arrête **au vent** d'elle, bateau en travers, et on passe au **point mort**.
3. Le vent pousse le bateau plus vite que la personne : il **dérive doucement vers elle**.

POURQUOI AU VENT ?

Le bateau vient à elle sans moteur, la protège des vagues, et l'hélice reste loin. On la récupère **au milieu du bateau**, jamais à l'arrière.

ERREUR À L'EXAMEN

Arriver sous le vent : le bateau s'éloigne d'elle et il faut remettre du moteur tout près d'elle.

UNE FOIS LA PERSONNE À BORD

Noyade : les gestes de secours

1. **Alerte** : VHF (canal 10 sur la Meuse) ou 112.
2. Ne te mets pas en danger : tends une perche ou un objet.
3. Vérifie la **respiration** et la **conscience**.
4. Consciente : voies respiratoires dégagées ou semi-assise ; la sécher et la couvrir contre l'**hypothermie**.
5. Inconsciente mais respire : **position latérale de sécurité**, et on surveille jusqu'aux secours.

À L'EXAMEN

Le point 5.6 du rapport : tu dois savoir décrire ces soins.

05

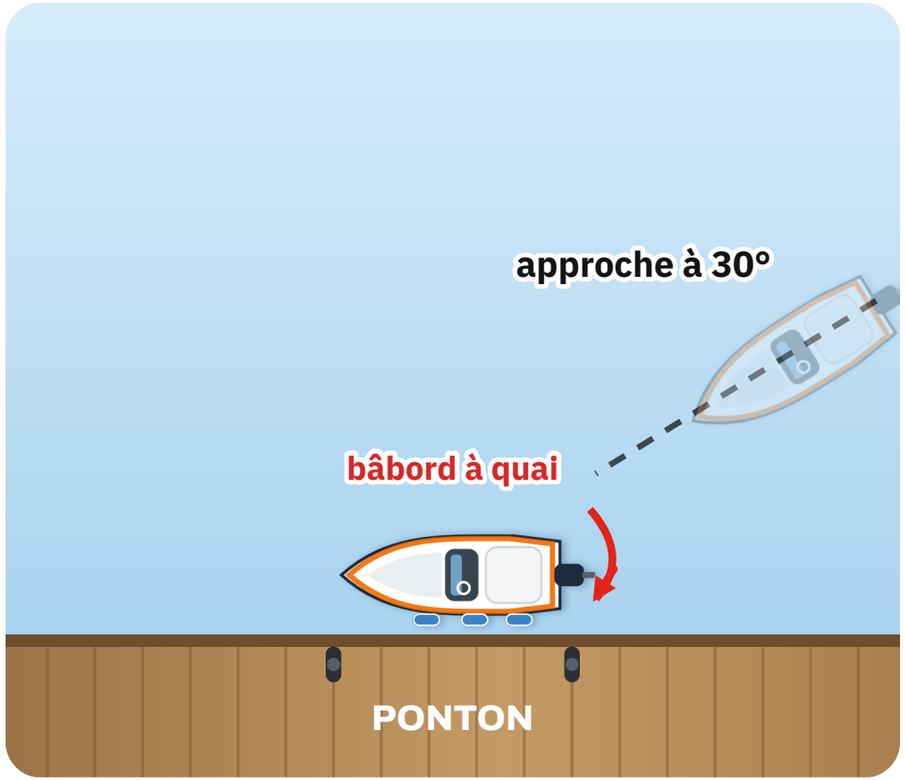
Accoster, écluser, alerter

Finir proprement : l'amarrage, l'écluse et le message VHF à l'oral.

BÂBORD À QUAI AVEC UN PAS À DROITE

Accoster à 30°

1. Pare-battages en place, amarres prêtes ; j'explique la manœuvre à l'équipier.
2. J'approche **à 30°**, en visant le point d'amarrage au milieu du bateau.
3. J'adapte ma vitesse au vent et au courant, puis **point mort** : je termine sur mon erre.
4. Un **coup de marche arrière, barre inversée**, arrête le bateau et ramène la poupe contre le quai.
5. L'équipier descend sans sauter et frappe d'abord l'amarre au vent.



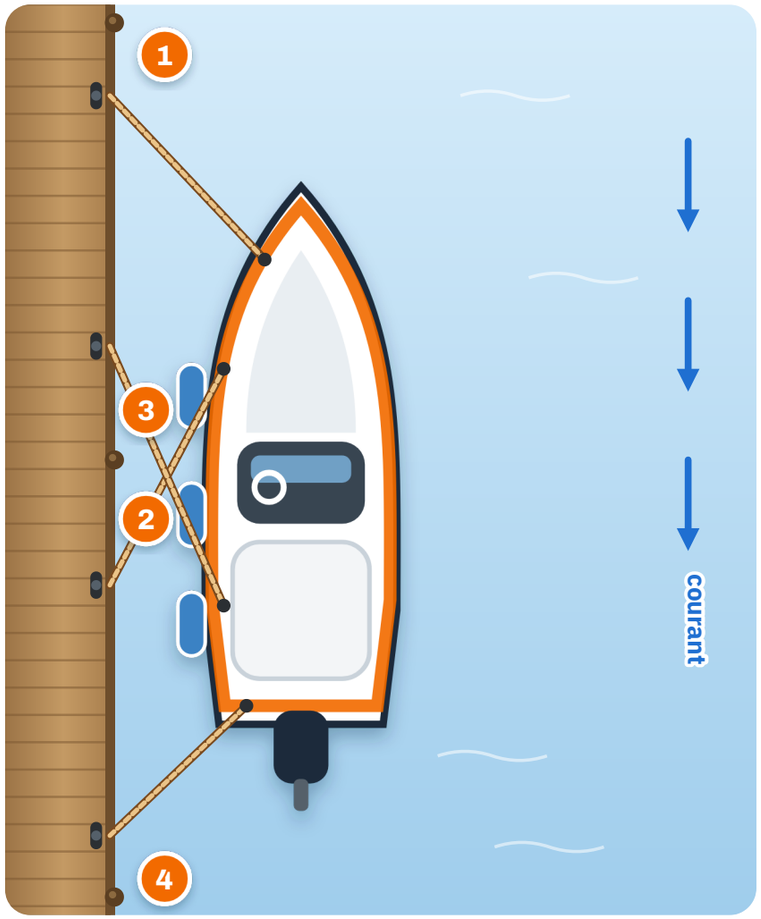
LES QUATRE AMARRES

Pointes et gardes

1. **Pointe avant** : empêche l'avant de s'écarter.
2. **Garde avant** (montante) : empêche le bateau d'avancer.
3. **Garde arrière** (descendante) : l'empêche de reculer.
4. **Pointe arrière** : empêche l'arrière de s'écarter.

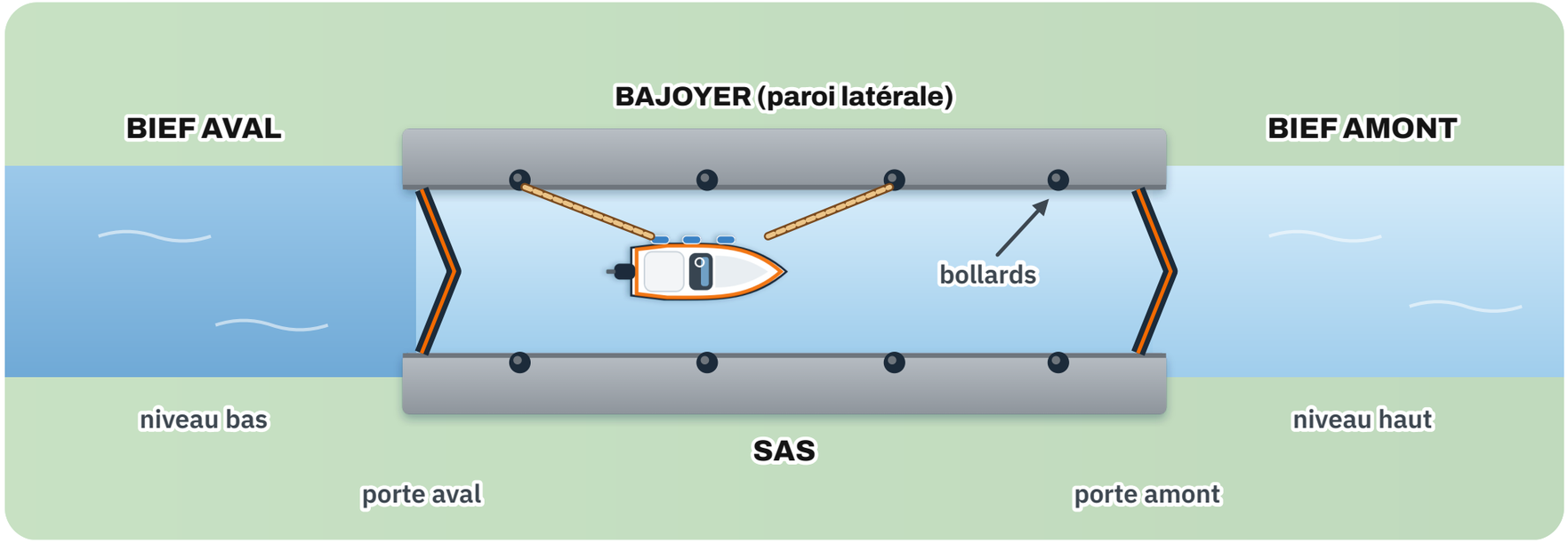
ENSUITE

On reprend le mou, nœud de taquet, et on arrête le moteur.



PROCÉDURE DE PASSAGE

Passer une écluse



1. Préparer l'équipage

Rôles : un barreur, des équipiers aux amarres. Gilets fermés.

2. Se signaler

À l'éclusier : VHF (canal indiqué), téléphone ou à pied. Les bateaux de commerce passent en priorité ; on suit ses instructions.

3. Entrer doucement

Rien ne presse : pare-battages des deux côtés, vitesse minimale.

DANS LE SAS

Le trio de l'éclusage sûr

1. **Bien se placer** : premier entré, le plus loin possible.
2. **Amarres sans nœud** autour des bollards, tournées sur les taquets.
3. **Attention aux remous**, surtout près des portes.
4. **Laisser filer** l'amarre en la tenant fermement : le bateau monte ou descend.
5. Ni mains ni pieds entre le bateau et le mur : la **gaffe**.
6. Sortir après l'**ouverture complète** des portes.

À RETENIR

Moteur au point mort mais en marche, amarres tournées sans nœud et tenues à la main, gaffe à portée. Couteau à bord en cas d'amarre bloquée.

MESSAGE DE DÉTRESSE, À L'ORAL

MAYDAY

1. MAYDAY MAYDAY MAYDAY
2. ICI nom du bateau ×3
3. MAYDAY nom du bateau
4. **POSITION** : point remarquable, ou GPS
5. **NATURE** de la détresse et aide demandée
6. **PERSONNES** à bord, autres informations
7. À VOUS

OÙ	CANAL
Sur la Meuse et les voies intérieures	**10**
En mer	**16**
Par téléphone	**112**

MAYDAY : danger grave et immédiat (homme à la mer, incendie, voie d'eau). **PAN PAN** : problème sérieux sans danger immédiat.

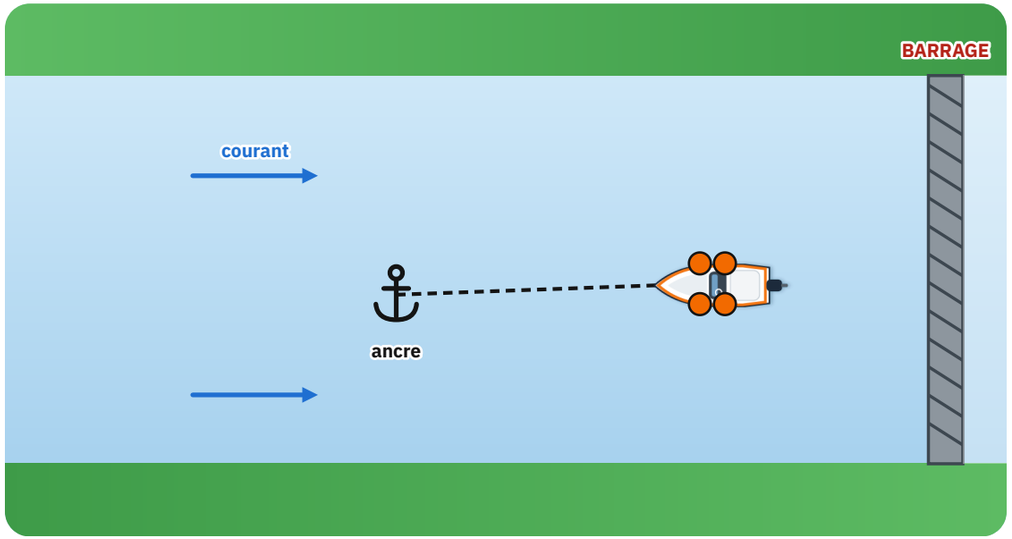
EXERCICE SUR L'EAU

Panne moteur : que fais-tu ?

1. **Sécuriser l'équipage** : tout le monde met son gilet.
2. **Sécuriser le bateau** : on mouille l'ancre, par l'avant.
3. **Appeler les secours** : VHF ou 112.

MAYDAY OU PAN PAN ?

L'ancre tient et personne n'est en danger : **PAN PAN**. On dérive vers un barrage ou un obstacle : **MAYDAY**.



TOUTES LES FAÇONS DE DEMANDER DE L'AIDE

Appeler les secours

MOYEN	COMMENT
VHF à la voix	**MAYDAY** (danger grave et immédiat), **PAN PAN** (urgent, sans danger immédiat), **SÉCURITÉ** (avertir les autres). Canal **10** sur la Meuse, **16** en mer.
Bouton ASN	En mer, VHF ASN : cache rouge, **DISTRESS 5 secondes**. L'alerte part avec la position GPS, puis MAYDAY à la voix sur le 16. Pas d'ASN sur les voies intérieures.
Téléphone	**112** : qui, où (le plus précis possible), quoi, combien de personnes. On ne raccroche pas le premier.
Se faire voir	Pavillon ou feu balancé en cercle ; bras levés et abaissés lentement ; fusée ou feu à main rouge ; fumée orange ; SOS à la lampe.
Se faire entendre	Sons longs répétés à la corne.

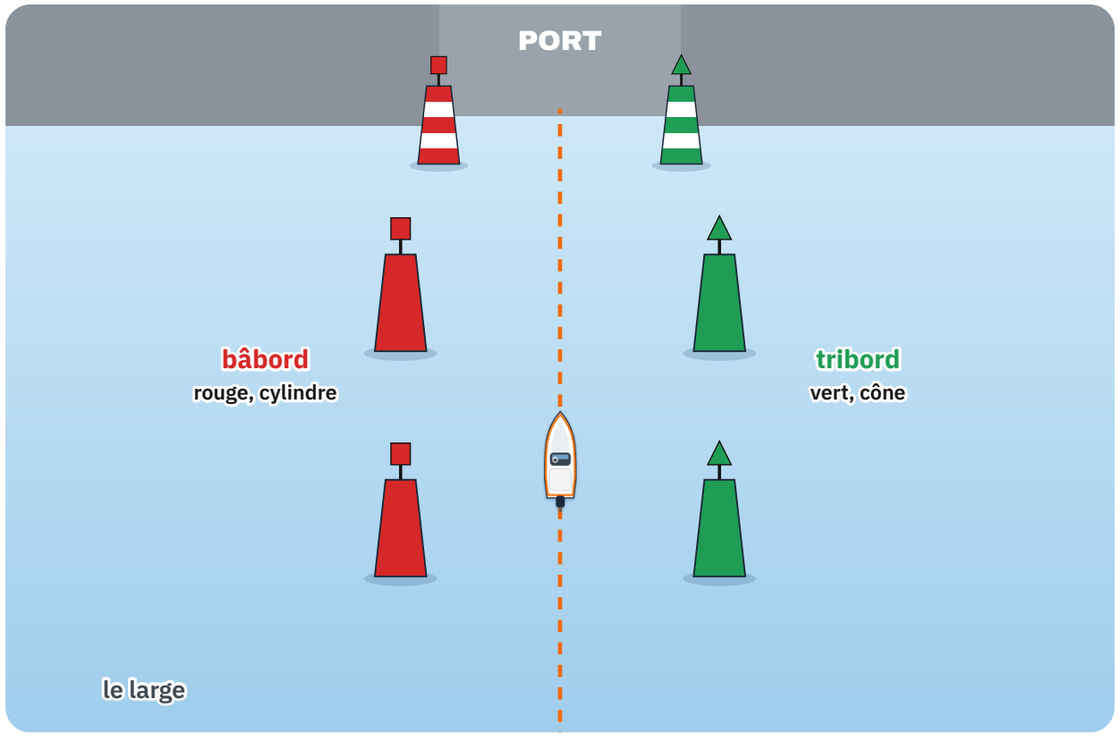
06

Le balisage en mer

Brevet général : les marques latérales, les cardinales et les cinq autres marques qu'on rencontre en mer.

RÉGION A · EN VENANT DU LARGE

Le balisage latéral



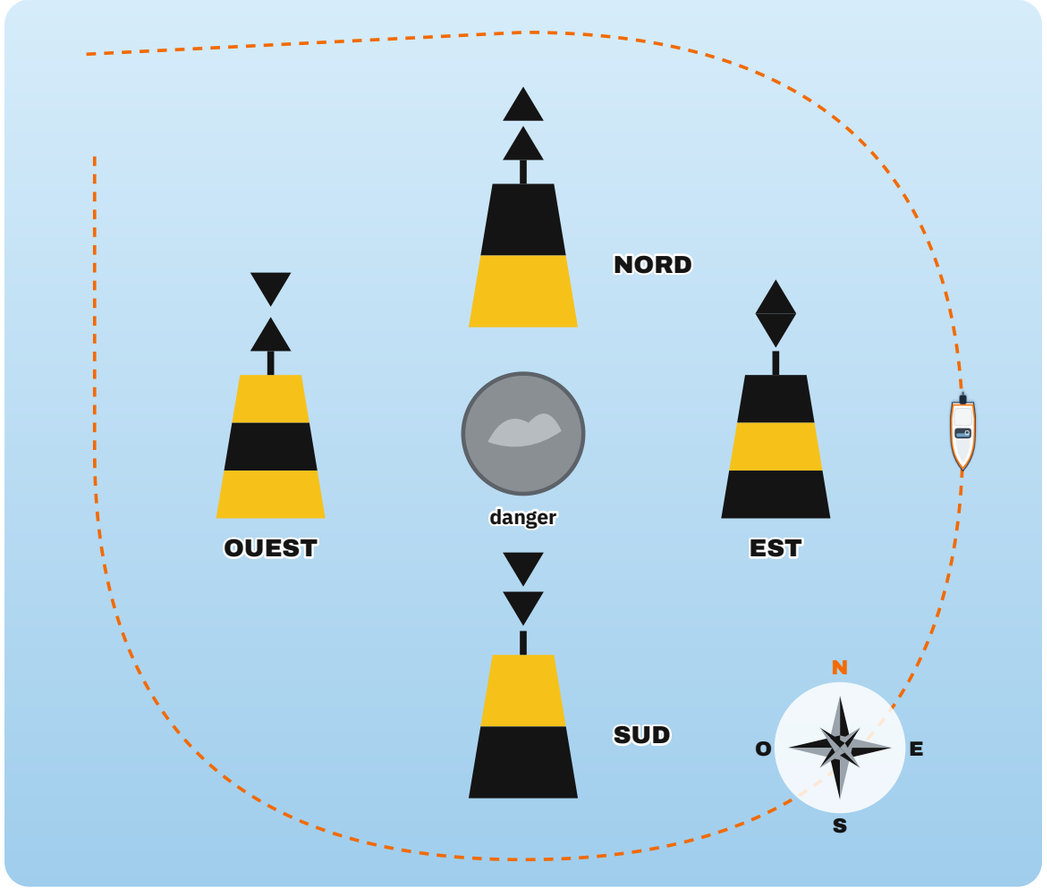
- En entrant au port, on laisse les **rouges à bâbord** et les **vertes à tribord**.
- Bâbord : rouge, **cylindre**. Tribord : vert, **cône**.
- À l'entrée des ports, les marques portent des **bandes blanches**.

ASTUCE

« Un tricot vert et deux bas si rouges » : TRIbord COnique VERT, BAbord Cylindrique ROUGE.

BREVET GÉNÉRAL · BALISAGE EN MER

Les bouées cardinales



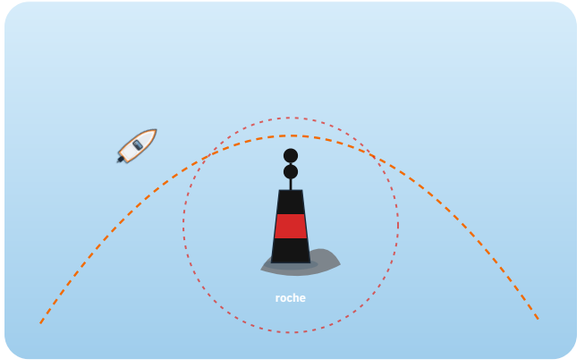
- On passe **du côté indiqué par son nom** : au nord d'une cardinale nord.
- Les cônes montrent où est le **noir** : pointes en haut, noir en haut (nord).
- Feux blancs comme une horloge : **3 h à l'est, 6 h au sud, 9 h à l'ouest**, continu au nord.

QUESTION

Les deux cônes ont la pointe vers le bas : quelle cardinale, et de quel côté passes-tu ?

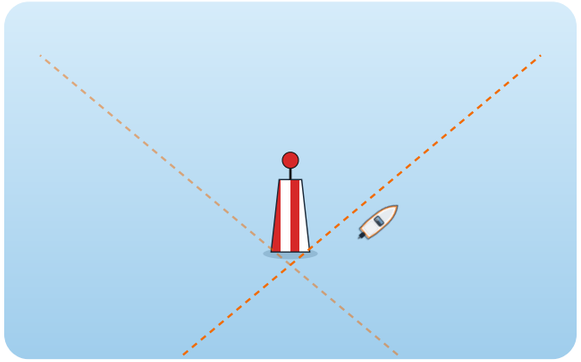
TOME 1 · LE BALISAGE EN MER

Les autres marques



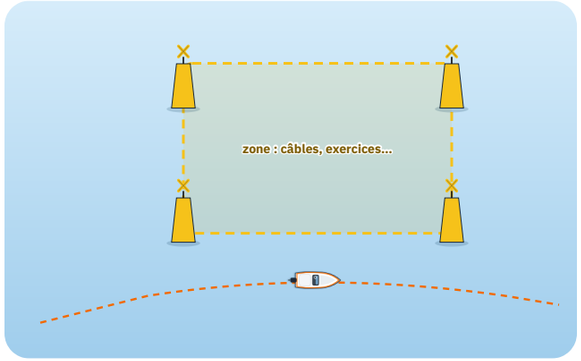
Danger isolé

Noir, bande rouge, **deux boules noires**. Un petit danger entouré d'eaux saines : on passe **à bonne distance**, de n'importe quel côté.



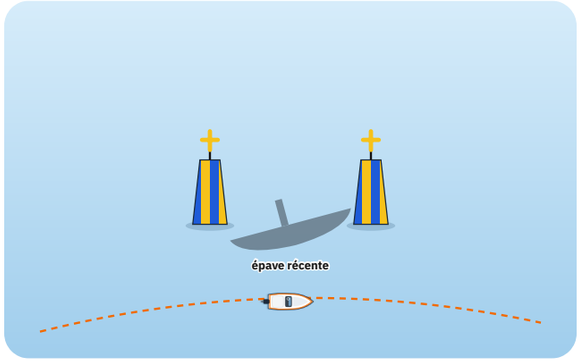
Eaux saines

Bandes verticales **rouges et blanches**, boule rouge. Atterrissage, milieu de chenal : on passe **de n'importe quel côté**.



Marque spéciale

Jaune, voyant en **X**. Une zone particulière (câbles, exercices...) : on consulte les **documents nautiques**.



Épave

Bandes verticales **bleues et jaunes**, croix jaune. Une épave récente, en attendant une cardinale : **selon les instructions locales**.

BOOST

FIN DE LA SÉANCE

Félicitations.

Ton rapport d'examen part par e-mail, avec tes photos et ton certificat. Ton résultat est encodé au SPF Mobilité dans la semaine.

Un grand merci d'avance pour ton avis Google !

Scanne pour laisser ton avis

Bon vent et bonne navigation ! Jeff · **www.permisbateau.eu**