

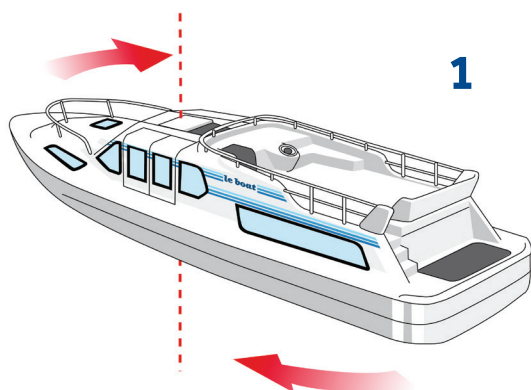


Boat handling

This section of the handbook looks at how to handle your boat on the water and how to go through a lock. This information will be covered when you have your practical boat handling demonstration. If you have any queries during your boat handling demonstration, please don't hesitate to ask!

Although driving a boat is a bit like driving a car, there are some important differences!

- Your boat will be affected by both the river's current and the wind. Make sure you are aware of the effects they will have on you before setting out.
- A boat has no brakes so, to slow down or stop, you simply reverse the motor. It will take about four times its length to stop so prepare your manoeuvres well in advance.
- A boat is much heavier than a car (most of our boats weigh at least 7 tons), so it can do a lot of damage at a much slower speed. Take your time and carry out all manoeuvres slowly and deliberately. If you have the chance, watch a barge skipper handling his barge. He is never in a hurry.
- When a car changes direction, the back wheels follow the front ones. A boat, on the other hand, pivots on a point situated about one third back from the front. When manoeuvring, always think of your boat's rear. **[1]**
- And finally, a car requires one driver who normally needs no help from his passengers. A boat requires a skipper and a crew. Before setting out, the captain should allocate tasks to everyone on board. And keep in mind that the captain is in sole charge of his vessel and his word is final.



Le maniement d'un bateau

Cette section vous permettra de comprendre le maniement de votre bateau sur l'eau mais également le passage des écluses. Vous retrouverez ces informations lors de votre initiation à la navigation. Si vous avez des questions durant cette instruction, n'hésitez pas à les poser!

La conduite d'un bateau peut se comparer à celle d'une voiture, mais il existe cependant quelques différences

- D'abord, un bateau se trouve sur un élément liquide, mobile, poussé par le courant et le vent. Essayez de déterminer la force du courant et du vent avant de larguer les amarres.
- Un bateau n'a pas de freins et pour l'arrêter vous devez inverser le moteur. Il lui faudra au moins quatre fois sa longueur pour s'arrêter. Prévoyez vos manoeuvres très en avance.
- Un bateau est beaucoup plus lourd qu'une voiture (la plupart de nos bateaux pèsent au moins sept tonnes). Il peut donc faire autant de dégâts en allant beaucoup moins vite. Manoeuvrez lentement, tranquillement. Prenez votre temps. Si vous en avez l'occasion, regardez manoeuvrer un marinier. Il n'est jamais pressé.
- Quand une voiture change de direction, les roues arrière suivent les roues avant. Un bateau, par contre, pivote sur un point situé à peu près à un tiers de sa longueur et l'arrière dérape. En manoeuvrant, pensez toujours à votre arrière. **[1]**
- Sur un bateau, en revanche, il faut un capitaine et un équipage. Avant de quitter le quai, le capitaine doit allouer ses tâches à chaque personne à bord. Sachez que le capitaine est seul responsable de son vaisseau.

Ihr Boot - Handhabung & Manöver

Dieses Kapitel befasst sich mit der Bedienung des Bootes auf dem Wasser und wie man durch eine Schleuse fährt. Diese Informationen erhalten Sie auch nochmals bei der Einweisung. Falls Fragen auftauchen, zögern Sie bitte nicht, diese während der Einweisung zu stellen.

Obwohl Bootfahren etwas wie Autofahren ist, gibt es doch wesentliche Unterschiede!

- Ihr Boot wird sowohl von der Strömung als auch vom Wind beeinflusst. Machen Sie sich mit den Auswirkungen vertraut, bevor Sie ablegen.
- Ein Boot hat keine Bremsen und das Anhalten erfolgt durch Umschalten in den »Rückwärtsgang«, d. h. das Umkehren der Drehrichtung der Schraube. Der Bremsweg beträgt mindestens die vierfache Bootslänge.
- Vorausschauendes Verhalten ist also unerlässlich. Ihr Boot ist auch viel schwerer als ein Auto (fast alle unsere Boote wiegen mind. 7 Tonnen). So kann es genauso viel Schaden anrichten wie ein Auto, obwohl es viel langsamer fährt. Manövrieren Sie also stets ohne Aufregung und langsam. Lassen Sie sich Zeit. Schauen Sie bei Gelegenheit einmal den Binnenschiffen beim Manövrieren zu, dort funktioniert alles ohne Stress und Hektik.
- Wenn ein Auto die Fahrtrichtung ändert, folgen die Hinterräder den Vorderrädern. Ein Boot dagegen dreht sich um eine Achse, die etwa bei einem Drittel seiner Länge liegt, während das Heck ausschwenkt. Denken Sie beim Manövrieren immer an das Heck. **[1]**
- Und schließlich hat ein Auto nur einen einzigen Fahrer, der keine Hilfe von seinen Mitfahrern benötigt. Auf einem Boot hingegen benötigt der Kapitän die Unterstützung seiner Mannschaft und vor der Abfahrt muss er jedem Mitreisenden seine Rolle zuteilen. Der Kapitän bleibt jedoch der Hauptverantwortliche an Bord. Seien Sie also aufmerksam und folgen Sie seinen Anweisungen.

Setting off

Before leaving your mooring:

- check that the throttle lever is in neutral and that the button for engaging the propeller is not out.
- if your boat has dual steering positions, ensure that the one you want to use is the one selected.
- start the engine.
- make sure that all loose items on the deck cannot be blown off or knocked off by low branches. Bicycles must be attached firmly to the railings by their anti-theft devices.
- Ask your crew to cast off and bring the lines back on board to prevent ropes getting caught in the propeller.



Avant de quitter le quai

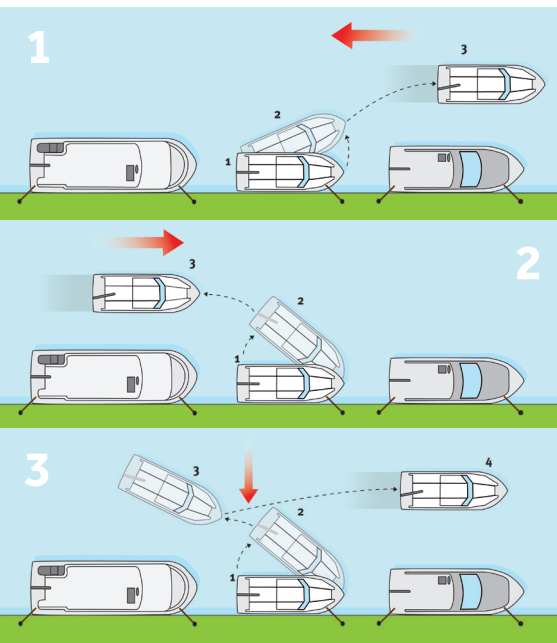
Avant de quitter le quai, assurez-vous des points suivants:

- vérifiez que l'inverseur est bien au point mort et que le bouton de débrayage n'est pas sorti;
- si votre bateau est à doubles commandes, assurez-vous que le poste de pilotage que vous envisagez d'utiliser est bien celui qui est en fonction;
- démarrez le moteur
- assurez-vous que tout l'équipement sur le pont supérieur ne peut pas être enlevé par le vent ou une branche basse. Les vélos doivent être arrimés au moyen des antivol;
- demandez à vos équipiers de larguer les amarres et de les ramener sur le bateau.

Los geht's...

Bevor Sie vom Kai ablegen:

- Prüfen Sie, ob der Schalthebel auf Leerlauf steht und ob der Kupplungsknopf eingedrückt ist.
- Stellen Sie im Falle von zwei Steuerständen sicher, dass der Steuerplatz, den Sie benutzen wollen, funktionsbereit ist. Starten Sie den Motor.
- Prüfen Sie, ob alle Kontrollleuchten am Armaturenbrett normal funktionieren und ob das Kühlwasser richtig abfließt.
- Prüfen Sie, ob alle Gegenstände auf dem Deck so befestigt sind, dass Wind oder herabhängende Äste sie nicht ins Wasser befördern. Fahrräder müssen mit Schlössern befestigt werden.
- Bitten Sie Ihre Crew, die Leinen zu lösen und sie wieder auf das Boot zurückzulegen..



Getting under-way

Firstly observe the wind and current conditions. See if the strongest of the two comes from the front or the rear of the boat.

If the boat is moored facing the wind or the current, cast off the front line first, then push the front of the boat towards the middle of the river. Engage forward gear. **[1]**

If the wind or current are pushing against the rear of the boat, the manoeuvre is slightly more delicate. Cast off the rear first, then push the rear away from the bank to free it. Move to the middle of the river/canal in reverse gear before changing to forward gear. **[2]**

If the boat is stuck to the quay because of very strong wind, let go the rear line and engage forward gear. While manoeuvring, the front remains tied on, but ready to be cast off. The helmsman turns the wheel sharply towards the quay while accelerating a little. When the rear has moved out from the quay, one of the crew members casts off the front line and the driver brings the boat to the middle of the river in reverse gear. **[3]**

En quittant le quai

D'abord, vérifier le vent et le courant et voir si le plus fort des deux vient de l'avant ou de l'arrière.

Si le bateau est amarré face au vent ou au courant, larguez les amarres en commençant par celle de l'avant. Poussez l'avant du bateau vers le milieu de la rivière. Engagez la marche avant **[1]**

Si le bateau présente son arrière au vent ou au courant, la manoeuvre est un peu plus délicate : larguez les amarres en commençant par l'arrière. Poussez l'arrière au large pour le dégager. Gagnez le milieu de la rivière en marche arrière avant d'engager la marche avant. **[2]**

Si le bateau est plaqué au quai par un vent très fort, détachez l'arrière et embrayez en marche avant. Au cours de cette manoeuvre l'avant reste amarré, mais prêt à être largué. Le pilote braque vers le quai en accélérant doucement. Quand l'arrière est suffisamment dégagé, l'équipier largue l'amarre avant, pendant que le pilote gagne le large en marche arrière. **[3]**

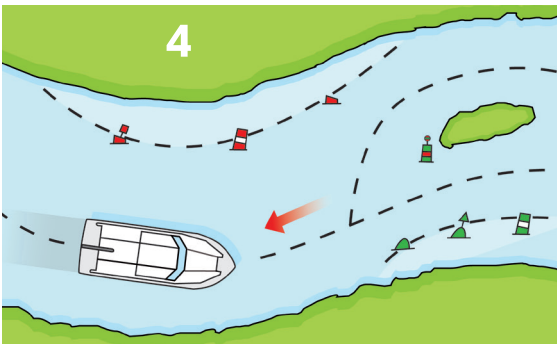
Unterwegs

Zuallererst beobachten Sie die Windrichtung und die Strömung. Schauen Sie nach, ob die Stärkere der beiden von vorne oder von hinten kommt.

Wenn das Boot frontal zur Windrichtung oder Strömung liegt, machen Sie zuerst die Bugleine los. Drehen Sie den Bug zur Mitte des Flusses und legen Sie dann den Vorwärtsgang ein. **[1]**

Wenn das Boot mit dem Heck zur Windrichtung oder Strömung liegt, wird das Manöver etwas schwieriger. Machen Sie zuerst die Heckleine los. Drehen Sie das Heck zur Flussmitte, damit es frei schwimmt. Fahren Sie im Rückwärtsgang bis zur Mitte des Flusses, bevor Sie den Vorwärtsgang einlegen. **[2]**

Sollte ein besonders starker Wind das Boot gegen die Kaimauer drücken, gehen Sie folgendermaßen vor: Machen Sie die Heckleine los und legen Sie den Vorwärtsgang ein. Bei diesem Manöver bleibt der Bug noch an der Fangleine, ist aber fertig zum Losmachen. Der Steuermann dreht das Ruder in Richtung Kai und gibt vorsichtig Gas. Sobald das Heck ausreichend Bewegungsfreiheit hat, macht ein Crewmitglied die Bugleine los, und der Kapitän fährt im Rückwärtsgang auf den Fluss hinaus. **[3]**



The navigable channel

On a river and sometimes on a canal, the navigable channel is indicated by coloured buoys. The rule is simple: a boat going upstream should leave the red buoys on its left and the green (or black) buoys on its right. **[4]**

A boat going downstream (i.e. going down towards the sea or going down a set of locks), should leave the green (or black) buoys on its left and the red buoys on its right.

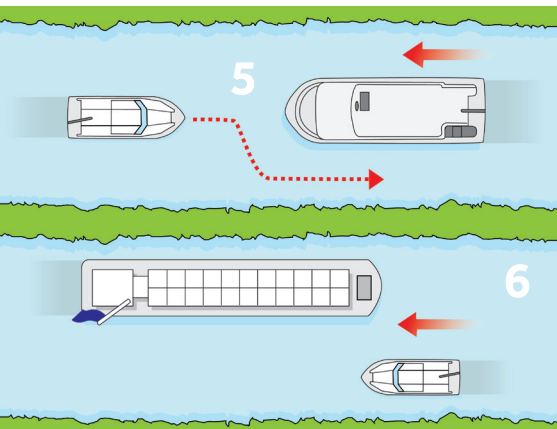
Le chenal navigable

En rivière, et parfois sur un canal, le chenal navigable est délimité par des balises ou des bouées de couleurs différentes. La règle est simple : un bateau montant contre le courant doit laisser les balises rouges à sa gauche et les balises vertes (ou noires) à sa droite. **[4]**

Un bateau avalant (i.e. descendant vers la mer ou descendant des écluses) doit laisser les balises vertes (ou noires) à sa gauche et les balises rouges à sa droite.

Fahrrinne

Auf Flüssen und manchmal auch auf Kanälen wird die Fahrrinne durch verschiedenfarbige Tonnen angezeigt. Die Regel ist einfach: ein gegen die Strömung fahrendes Boot muss die roten Tonnen auf seiner linken Seite lassen und die grünen (oder schwarzen) auf seiner rechten Seite. Ein talfahrendes Boot (d. h. das in Richtung Meer fährt bzw. abwärts schleust) muss die grünen (oder schwarzen) Tonnen auf seiner linken und die roten auf seiner rechten Seite lassen. **[4]**



Two boats crossing

Normally, to pass an oncoming boat, you must move to the right hand side of the channel, but a downstream boat always has priority over an upstream boat. When the waterway is wide enough, boats going downstream stay in the middle and upstream boats move to the left or the right. **[5]**

On the Continent, the skipper of a commercial barge going upstream who wishes to stay on their left bank and pass on your right side will display on their right hand side. **[6]**

during the day, a blue flag;

during the night, a white flashing light.

Les croisements

Les croisements s'effectuent bâbord à bâbord, mais un bateau avalant à toujours priorité sur un bateau montant. Lorsque la voie est suffisamment large, les bateaux avalants naviguent au milieu et les montants à droite ou à gauche. **[5]**

Sur le continent, un bateau de commerce montant, qui longe la rive droite et qui veut croiser exceptionnellement tribord à tribord, montrera à son tribord: **[6]**

le jour, un pavillon bleu;

la nuit, un feu scintillant blanc

Verkehrsregeln

Begegnungen erfolgen Backbord an Backbord, wobei ein talfahrendes Boot immer die Vorfahrt vor einem Bergfahrer hat. Bei ausreichender Breite der Wasserstraße verkehren Talfahrer in der Mitte und Bergfahrer auf der rechten oder linken Seite. **[5]**

Auf dem europäischen Kontinent setzt ein bergfahrendes Handelsschiff, das am rechten Ufer fährt und das ausnahmsweise Steuerbord an Steuerbord begegnen will, an seiner Steuerbordseite: **[6]**

bei Tag: eine blaue Tafel bzw. Flagge;

bei Nacht: ein weißes Blinklicht.

1

Overtaking

You can overtake a boat in front of you on either side as long as the manoeuvre presents no danger. On a narrow waterway, it is usual to pass on the left-hand side. The boat being overtaken should slow down and, if necessary, go aside to leave room for the overtaking boat. If the waterway is wide and the manoeuvre presents no great problem, you do not need to announce your intentions. If the channel is narrow and you would like the boat being overtaken to go to one side, you should use the horn signals provided for in the navigation rules. **[1]**

■ ■ ■ I want to overtake to the right of you.

■ ■ ■ I want to overtake to the left of you.

If it is not possible to overtake on the side requested but possible on the other side, the boat being overtaken should reply as follows:

■ you can overtake to the left of me.

■ ■ you can overtake to the right of me.

If overtaking is impossible, the boat in front should give 5 short signals.

■ ■ ■ ■ ■ overtaking impossible.

Blind bends

In certain tight bends, you should announce your presence with one long blast of your horn. **[2]**

How to turn around

Choose an area sufficiently wide. Slow down whilst keeping in forward gear. Turn the wheel and accelerate sharply to swing the front of the boat around. Before reaching the opposite bank, stop the boat by going into reverse. The boat will continue to pivot with the momentum. When it stops turning, give another forward thrust and so on until the manoeuvre is completed. **[3]**

In a very narrow section of water, there is another simple method you can use. Slowly approach a clear section of the bank and put a member of the crew ashore with the forward mooring line. With the front held fast, accelerate gently in forward gear pushing against the bank. The back will come slowly away from the bank. Turn sufficiently to enable you to move off in the other direction. **[4]**

Dépassement

Vous pouvez dépasser un bateau qui vous précède, à bâbord ou à tribord, à condition que la manoeuvre ne présente aucun danger. Sur une voie étroite, il est habituel de dépasser par le bâbord. Le bateau rattrapé doit ralentir et, si nécessaire, s'écarter pour faciliter le passage du bateau rattrapant. **[1]**

Si la voie est large et si le dépassement ne pose pas de problèmes, vous pouvez vous engager sans signaler vos intentions.

■ ■ ■ Je veux dépasser par votre tribord.

■ ■ ■ Je veux dépasser par votre bâbord.

Si le dépassement n'est pas possible du côté demandé mais peut se faire de l'autre côté, le bateau rattrapé doit signaler de la façon suivante:

■ Dépassement possible à bâbord.

■ ■ Dépassement possible à tribord.

Si le dépassement n'est pas possible, le bateau rattrapé doit émettre cinq sons brefs:

■ ■ ■ ■ ■ Dépassement impossible.

Virages aveugles

Dans certains virages aveugles, vous devez annoncer votre présence par un son long. Un bateau arrivant en face, répondra avec le même signal. **[2]**

Comment faire demi-tour

Choisissez un endroit suffisamment large et dégagé. Mettez-vous au ralenti, tout en restant embrayé en marche avant. Braquez la barre et accélérez assez vivement, mais brièvement, pour que l'arrière dérape. Avant d'atteindre la rive opposée, stoppez le bateau d'un coup de marche arrière. Observez bien, il va continuer à virer sur son élan. Dès que cet élan se brise, redonnez un coup d'avant et ainsi de suite jusqu'au complet demi-tour. **[3]**

Sur une voie d'eau très étroite, il existe une autre méthode, simple et rapide : approchez-vous lentement d'une berge dégagée et pas trop dure et débarquez un équipier muni de l'amarré avant. L'avant amarré, embrayez doucement en marche avant en braquant vers la rive. L'arrière va s'écarter de la rive, puis tourner suffisamment pour que vous puissiez repartir dans l'autre sens. **[4]**

Überholen

Sie dürfen ein vorausfahrendes Boot an Backbord oder Steuerbord überholen, sofern dies keinerlei Gefahr darstellt. Auf einer engen Wasserstraße ist es üblich, an Backbord zu überholen. Das überholte Boot muss die Geschwindigkeit zurücknehmen und wenn nötig, dem überholenden Boot Platz machen. **[1]**

Auf einer breiteren Wasserstraße, wo das Überholen keine Schwierigkeit darstellt, können Sie ohne vorherige Ankündigung überholen. Wenn Sie allerdings auf einem engen Wasserweg das zu überholende Boot bitten möchten, Ihnen Platz zu machen, müssen Sie sich der offiziellen Schallsignale bedienen:

■ ■ ■ Ich überhole an Ihrer Steuerbordseite.

■ ■ ■ Ich überhole an Ihrer Backbordseite.

Wenn das Überholen auf der gewünschten Seite nicht möglich ist, wohl aber auf der anderen Seite, muss das zu überholende Boot folgendermaßen antworten:

■ Überholen an Backbord möglich.

■ ■ Überholen an Steuerbord möglich.

Falls das Überholen nicht möglich ist, muss das zu überholende Boot fünf kurze Schallsignale geben:

■ ■ ■ ■ ■ Überholen nicht möglich.

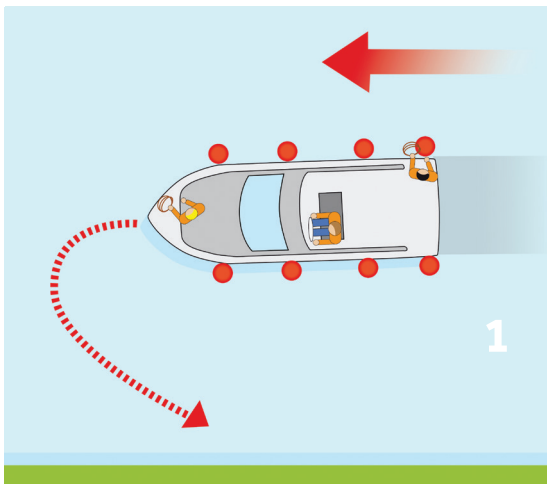
Unübersichtliche Biegungen

Vor manchen unübersichtlichen Biegungen müssen Sie sich durch einen langen Signalton ankündigen. Ein vorn kommendes Schiff antwortet mit demselben Signal. **[2]**

Wendemanöver

Wählen Sie eine Stelle, die breit genug und übersichtlich ist. Verlangsamen Sie die Fahrt, aber bleiben Sie im Vorwärtsgang. Schlagen Sie das Ruder ein und geben Sie scharf, aber kurz Gas: das Heck dreht sich zur Seite. Bevor Sie das gegenüberliegende Ufer erreichen, halten Sie das Boot an, indem Sie kurz den Rückwärtsgang einlegen. Beobachten Sie die Reaktion, das Boot fährt stets noch etwas in die zuletzt eingeschlagene Richtung weiter. Sobald es die Richtung geändert hat, fahren Sie wieder ein wenig vor, und so weiter, bis Sie vollständig gewendet haben. **[3]**

Sehr einfaches und schnelles Wenden auf einem sehr engen Wasserweg: Fahren Sie langsam auf ein freiliegendes und nicht felsiges Ufer zu und setzen Sie einen Helfer mit der Bugleine an Land. Sobald der Bug festgemacht ist, geben Sie etwas Gas und drehen das Ruder in Richtung Ufer. Dadurch entfernt sich das Heck langsam vom Ufer. Wenn das Boot weit genug abgedreht ist, können Sie in die entgegengesetzte Richtung starten. **[4]**



Mooring

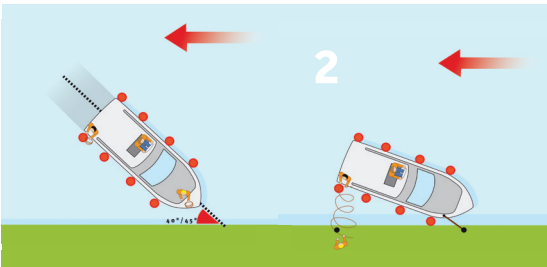
Take it slowly!

Choose your mooring place to avoid being too close to locks, bridges, etc. [1]

When approaching the bank, take it very slowly and check that the chosen area does not conceal any hidden danger such as a tree stump, a large submerged rock or stone or anything else that could damage the hull.

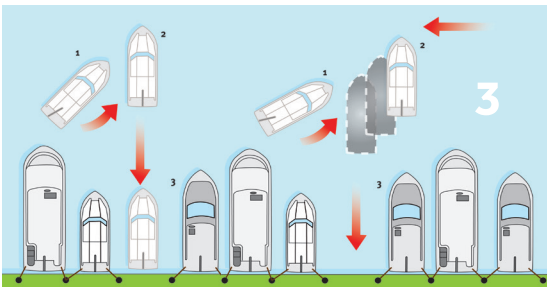
On a river, always moor facing into the current, even if you have to turn around.

Make sure that there is sufficient water under the boat in case the level goes down over night. Also ensure that the mooring lines are not too tight.



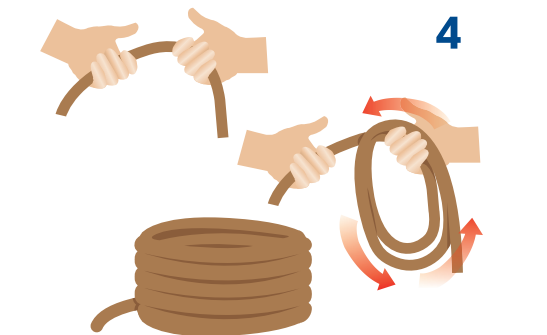
Mooring parallel to the quay

To moor alongside a quay, place one crew member at each mooring line, front and rear. Approach the quay slowly, keeping the front into the wind or current; the boat should form an angle of around 45° with the bank. When you are two to three metres away, slow down by going into reverse. As soon as the front touches, a crew member should step ashore and make fast. The rear of the boat can then be pulled in by hand. [2]



Mooring with the rear of your boat to the quay

This manoeuvre can be particularly difficult, especially if there is a strong wind or current. It is important to come in forward, as close as possible to the place you wish to moor. Turn around making sure you allow for wind or current, and finish in reverse gear. If necessary, a crew member should get off to help the manoeuvre. [3]



Mooring lines

Once used, every rope should be carefully coiled and placed on the deck, ready for to be thrown (see left).

This is most important. Tangled ropes can cause accidents. [4]

Never leave the lines trailing in the water, even if they float, they can be drawn into the propeller.

Remove any knots before they become too tight to untie. Knots can prevent lines running freely at an inconvenient moment.

L'accostage

Allez-y doucement !

Choisissez vos points d'accostage en évitant la proximité des écluses, des ponts, des courbes et de tout autre endroit gênant. [1]

À l'approche de la rive, allez-y doucement et vérifiez qu'aucun obstacle ne se trouve sur votre chemin tel qu'une souche, une grosse pierre immergée ou toute autre danger qui risquerait d'endommager la coque.

En rivière, accostez toujours contre le courant, même si vous devez faire demi-tour. Assurez-vous que la profondeur est suffisante tout autour du bateau au cas où le niveau baisserait pendant la nuit. Assurez-vous que les cordes d'amarrage ne sont pas trop tendues.

L'accostage parallèle au quai

Pour accoster parallèlement à un quai, placez un équipier à chacune des amarres, avant et arrière. Approchez lentement, face au vent ou au courant, le bateau formant un angle d'environ 45° avec la rive. À environ deux ou trois mètres de la rive, freinez le bateau d'un coup de marche arrière. Dès que l'avant du bateau effleure le quai, l'équipier débarque et amarre le bateau. L'arrière peut ensuite être ramené à la main. [2]

L'accostage à l'arrière à quai

Dans de nombreux ports, vous serez obligé d'amarrer votre bateau cul à quai. Cette manoeuvre peut s'avérer délicate, surtout en cas de fort vent ou courant. Il est important de venir en marche avant, le plus près possible de l'emplacement choisi. Virez en tenant compte du vent ou du courant et terminez en marche arrière. Si nécessaire, un équipier peut débarquer pour faciliter la manoeuvre. [3]

Les cordes d'amarrage

Une fois qu'elle a servi, chaque corde doit être soigneusement lovée et posée sur le pont, prête à servir en cas de besoin (voir ci-contre). Ceci est très important; des cordes mal rangées peuvent causer des accidents. [4]

Veillez, en navigation, à ce que les amarres ne traînent pas dans l'eau. Même si elles flottent, elles peuvent être aspirées par l'hélice.

Défaitez les nœuds au fur et à mesure qu'ils se forment et ce, avant qu'ils ne soient trop serrés, ceux-ci peuvent empêcher le coulisement de la corde à un moment inopportun.

Anlegen

Bitte langsam heranhafen!

Wählen Sie Ihre Liegeplätze in ausreichender Entfernung von Schleusen, Brücken, Flussbiegungen oder anderen unübersichtlichen Stellen. [1]

Bitte fahren Sie langsam an das Ufer heran und prüfen Sie, ob an der anvisierten Stelle evtl. ein Baumstamm, Felsbrocken oder anderer kantiger Gegenstand unter der Wasseroberfläche verborgen ist, der den Schiffskörper beschädigen könnte.

Auf einem Fluss sollten Sie immer gegen die Strömung anlegen, auch wenn Sie dafür wenden müssen. Für den Fall, dass der Wasserspiegel nachts absinken sollte, müssen Sie auf ausreichende Wassertiefe rund um das Boot achten. Außerdem dürfen die Fangleinen nicht zu stark gespannt sein.

Anlegen parallel zum Kai

Platzieren Sie ein Crewmitglied am Bug und eines am Heck. Fahren Sie langsam, in entgegengesetzter Richtung zu Wind und Strömung, im Winkel von ca. 45° an das Ufer heran. In 2 oder 3 m Entfernung vom Ufer bremsen Sie, indem Sie kurz den Rückwärtsgang einlegen. Sobald das Boot mit dem Bug anstößt, geht das Crewmitglied an Land und macht das Boot am Bug fest. Anschließend kann das Heck von Hand herangezogen werden. [2]

Anlegen mit dem Heck zum Kai

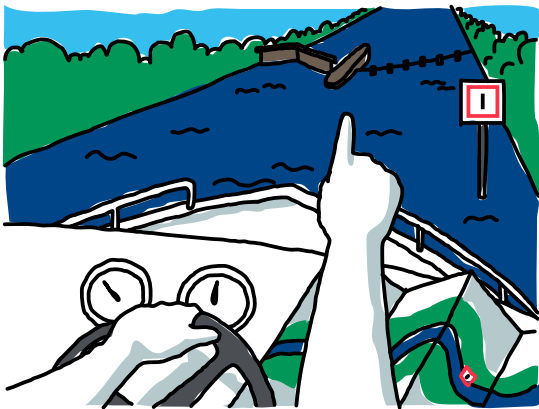
In verschiedenen Häfen wird verlangt, dass Sie Ihr Boot mit dem Heck zum Kai festmachen. Dieses Manöver kann sich als schwierig erweisen, besonders bei starkem Wind oder starker Strömung. Es ist sehr wichtig, dass Sie so nah wie möglich im Vorwärtsgang an den gewählten Liegeplatz heranhafen. Drehen Sie dann ein, indem Sie Wind und Strömung berücksichtigen, und beenden Sie das Manöver im Rückwärtsgang. Wenn nötig, kann ein Crewmitglied an Land gehen und behilflich sein. [3]

Fangleinen

Legen Sie jede Leine nach Benutzung ordentlich aufgerollt auf das Deck, damit sie im Bedarfsfall wurfbar ist (siehe Zeichnung). Dies ist sehr wichtig, denn herumliegende Leinen können leicht zu einem Unfall führen. [4]

Achten Sie während der Fahrt darauf, dass die Leinen nicht ins Wasser hängen. Selbst wenn die Leinen oben schwimmen, können sie in die Schiffsschraube geraten.

Falls sich Knoten bilden, lösen Sie diese möglichst gleich, bevor sie sich festziehen. Knoten haben die Eigenschaft, genau im ungünstigen Moment den einwandfreien Durchlauf des Seils durch die Klampe zu behindern.



Running aground

Use the boat hook to check around the perimeter of the boat and, if you are aground on mud or sand, try to free yourself by going in reverse, positioning the heaviest crew member at the front. If this does not work stop trying and contact the base.

If the riverbed is rocky or you detect any other hard obstacles, do not attempt anything; simply contact your departure base.

Never ask for, or accept a tow from another boat, unless a member of the Le Boat team is present.

If your boat begins to take in water, go towards the nearest bank, try to reduce the leak with towels, pillows or cloths (anything will do) and call us. Remember that the bucket on the boat is compulsory and can, in this case, be very useful to empty water over the side.

L'échouage

Sondez autour du bateau à l'aide du manche de la gaffe pour voir sur quoi vous êtes échoué.

S'il s'agit de sable ou de vase, essayez de vous dégager en marche arrière, en plaçant les membres d'équipage les plus lourds à l'avant. En cas d'échec, n'insistez pas et contactez la base.

Si le fond est rocheux, ne tentez rien et contactez votre base de départ.

Surtout n'essayez jamais de vous faire tracter par un autre bateau sans l'avis de l'un de nos techniciens.

Si, à la suite d'une avarie, votre bateau prenait l'eau, dirigez-vous directement vers la berge la plus proche, essayez de réduire la fuite avec des serviettes, un oreiller ou une serpillière (tous les moyens sont bons) et appelez-nous. Sachez que le seau peut rendre service dans un tel cas.

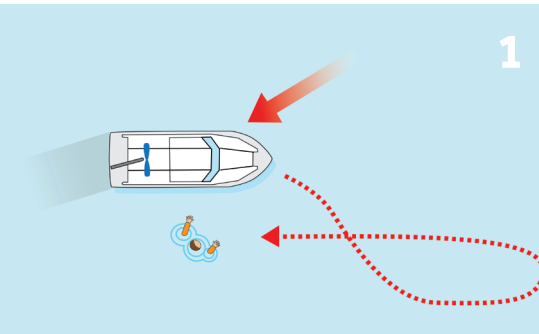
Auf Grund laufen

Tasten Sie mit dem Stab des Bootshakens den Grund um das Boot herum ab.

Wenn es sich um Sand oder eine Morastschicht handelt, können Sie versuchen, im Rückwärtsgang herauszukommen, wobei Sie evtl. schwergewichtige Crewmitglieder nach vorn schicken können. Wenn es nicht gelingt, versuchen Sie es nicht erneut, sondern rufen Sie Ihre Abfahrtsbasis an.

Wenn der Grund felsig ist, versuchen Sie gar nicht erst loszukommen, sondern rufen Sie uns gleich an. Lassen Sie sich auf keinen Fall von einem anderen Boot abschleppen, ohne einen unserer Techniker vorher befragt zu haben.

Wenn Ihr Boot durch einen solchen Unfall leckt, laufen Sie das nächstliegende Ufer an, versuchen Sie das Leck mit Handtüchern oder Kissen oder Aufnehmern (oder was sonst zur Hand ist) abzudichten und rufen Sie uns an. Ein Eimer an Bord ist ja Pflicht, und er kann in einem solchen Fall ausgesprochen gute Dienste leisten.



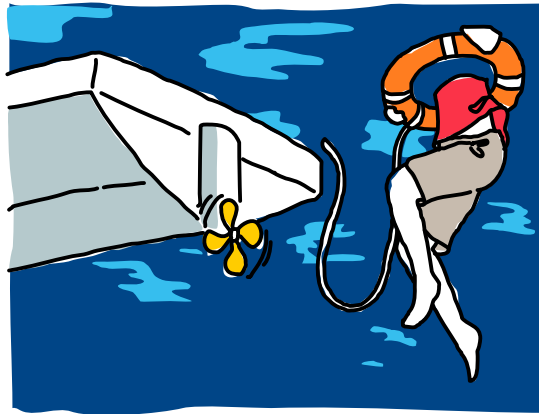
What to do if someone falls in the water

Turn towards the person in the water to keep the propeller away from him then put the engine in neutral. Throw a line or a life buoy. Move away far enough to be able to turn round and come back from an upwind direction. Put the engine into neutral as you approach; avoid going into reverse. **[1]**

Most of our boats are equipped with swimming ladders but if the bank is close enough, it may be easier for the person to climb out on the bank before getting back on board.

If one of your crew falls into a lock, you should first of all ensure that they are not crushed by your boat or any other boat in the lock:

- tighten the lines, front and rear, and ask the other boats in the lock to do the same thing.
- stop the motor.
- throw a life buoy or a line to the person in the water.
- in a manual lock, warn the lock-keeper and help him close the sluice gates; in an automatic lock, stop the locking procedure by pushing the red emergency button or pulling on the red bar.
- help the person out of the water via the ladder in the lock wall or the boat's swimming ladder.



Ce qu'il faut faire si quelqu'un tombe à l'eau

Tournez vers la personne à l'eau pour écarter l'hélice et mettez le moteur au point mort. Lancez-lui une bouée de sauvetage ou un coussin flottant. Éloignez-vous suffisamment pour faire demi-tour et revenez vers la personne du côté du vent. Évitez d'utiliser la marche arrière. Remettez votre moteur au point mort. **[1]**

Tous nos bateaux sont équipés d'échelles de bain, mais si la berge est proche il sera peut-être plus facile de la rejoindre que de tenter de remonter sur le bateau.

Si une personne tombe dans une écluse vous devez surtout éviter qu'elle soit écrasée par votre bateau ou par un autre bateau dans l'écluse:

- serrez les cordes d'amarrage avant et arrière et demandez aux autres bateaux dans l'écluse de faire la même chose;
- arrêtez votre moteur;
- lancez une bouée de sauvetage ou une corde vers la personne;
- dans une écluse manuelle, prévenez l'éclusier et aidez-le à fermer les vannes, dans une écluse automatique, fermez les vannes en appuyant sur l'arrêt d'urgence;
- faites sortir la personne à l'eau par l'échelle de l'écluse ou par l'échelle de bain du bateau.

Was tun, wenn jemand über Bord geht

Richten Sie Ihren Bug auf die ins Wasser gefallene Person, um zu verhindern, dass sie sich an der Schiffsschraube verletzt, und gehen Sie sofort in den Leerlauf. Werfen Sie ihr einen Rettungsring oder ein Rettungskissen zu. Entfernen Sie sich dann ausreichend, um wenden zu können und kehren Sie seitlich des Windes wieder zu der Person im Wasser zurück. Fahren Sie nicht im Rückwärtsgang auf sie zu. Denken Sie unbedingt daran, den Leerlauf einzulegen, sobald Sie in der Nähe der Person sind. **[1]**

Alle unsere Boote sind mit einer Badeleiter ausgestattet, aber wenn das Ufer nicht zu weit entfernt ist, ist es für den Betroffenen oft einfacher, dorthin zu schwimmen, als wieder ins Boot zu klettern.

Fällt jemand in einer Schleuse ins Wasser, besteht Gefahr, dass er von Ihrem oder einem anderen Boot in der Schleuse erdrückt wird:

- straffen Sie Bug- und Heckleinen und bitten Sie die anderen Boote, ebenso zu verfahren;
- schalten Sie Ihren Motor aus;
- werfen Sie dem Betroffenen einen Rettungsring oder eine Leine zu;
- in einer manuellen Schleuse verständigen Sie den Schleusenwärter und helfen ihm beim Schließen der Schütze. In einer automatischen Schleuse sorgen Sie selbst für das Schließen der Schütze, indem Sie auf den Notfall-Knopf drücken;
- der Betroffene sollte entweder über die Leiter in der Schleuse oder über die Badeleiter am Boot aus dem Wasser steigen.

The boat hook

Thanks to its plastic hook, the boat hook is used to pull your boat towards a quay or a bank. Do not use the boat hook while the boat is at cruising speed, it should be virtually at a standstill.

La gaffe

Au moyen de son crochet en plastique, la gaffe sert à rapprocher votre bateau d'un quai ou d'une berge. N'utilisez pas la gaffe pendant que le bateau est en mouvement rapide.

Bootshaken

Der Kunststoffhaken dient dazu, das Boot an den Kai oder an das Ufer heranzuziehen. Verwenden Sie den Bootshaken nur, wenn das Boot fast oder völlig zum Stillstand gekommen ist und nicht, wenn es noch in schneller Bewegung ist.

The anchor

Your boat is equipped with an anchor attached to the boat by a rope and ten metres of chain. On a canal it is forbidden to use it but on a river, for example, in the event of a motor breakdown, it can be very useful. Leave a good length of chain on the bottom; it is the weight of the chain that will stop your boat moving.**[1]**

To recover your anchor easily, all you need to do is go ahead slowly towards it while a crew member at the bow hauls in the chain.

Some useful knots

All marine knots have their uses, but at least three are indispensable on the inland waterways.

- A. The cleat knot: All you need to do is pass the cord in a figure of eight around the cleat. The last loop can be reversed to block the rope.
- B. Round turn and two half hitches: the best knot for mooring a boat and the easiest to untie.
- C. The clove hitch: this knot is particularly useful if you want to moor to a tree or a post. Its hold is extremely strong.
- D. The bow line: this knot is used to make a loop in the end of a rope without splicing. It is a useful knot but needs some practise.



L'ancre

Votre bateau est équipé d'une ancre attachée au bateau par une corde et dix mètres de chaîne. Sur le canal il est interdit de s'en servir mais en rivière, par exemple, en cas de panne de moteur, elle peut être vitale. Laissez une bonne longueur de chaîne au fond de l'eau. C'est le poids de la chaîne qui arrêtera le mouvement de votre bateau.**[1]**

Pour récupérer facilement votre ancre, il suffit d'avancer lentement en sa direction pendant qu'un équipier à l'avant du bateau remonte la chaîne.

Quelques noeuds utiles

Tous les noeuds marins ont leur utilité, mais quatre au moins sont indispensables en croisière fluviale.

- A. Amarrer sur un taquet: il suffit de passer la corde en huit autour du taquet. Pour bloquer la corde on peut renverser la dernière boucle.
- B. Tour mort et deux demi-clés: le meilleur noeud pour amarrer un bateau et le plus facile à défaire.
- C. Le noeud de cabestan: un autre noeud est particulièrement utile pour s'amarrer à toute sorte de poteau, il s'agit de deux demi-clefs inversées. Sa tenue est à toute épreuve.
- D. Le noeud de chaise: ce noeud est utilisé pour faire une boucle au bout d'une corde sans épissure. C'est un noeud utile mais qui demande un peu d'entraînement avant de le maîtriser.

Anker

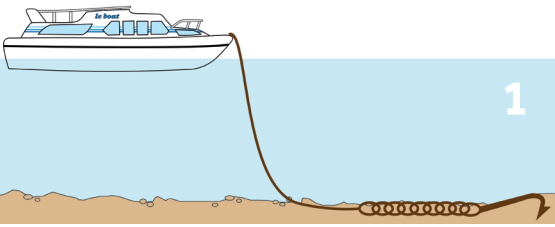
Ihr Anker ist mittels einer Leine und 10 m Ankerkette mit dem Boot verbunden. Auf Kanälen darf er nicht benutzt werden, auf einem Fluss aber kann er zum Beispiel bei einer Motorpanne lebensrettend sein. Rollen Sie genügend Kettenlänge aus, denn das Gewicht der Kette auf dem Grund bringt das Boot zum Stillstand.**[1]**

Wollen Sie den Anker wieder einholen, fahren Sie am besten langsam auf ihn zu, während ein Crewmitglied am Bug die Kette hochzieht.

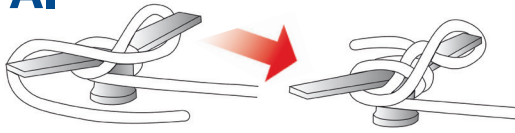
Einige nützliche Knoten

Nützlich sind alle Seemannsknoten, aber mindestens vier Knoten sind für Ihre Hausboottour unentbehrlich.

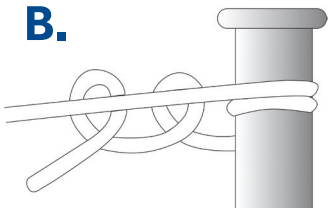
- A. An einer Klampe festmachen: Hierzu legen Sie die Leine mehrere Male in einer Acht um die Klampe. Die letzte Acht wird einfach umgedreht.
- B. Rundtörn mit zwei halben Schlägen: Der beste Knoten zum Festmachen eines Bootes, außerdem sehr leicht lösbar.
- C. Webeleinstek: Besonders nützlich, um das Boot an Pfosten und anderen Rundhölzern festzumachen. Es handelt sich dabei eigentlich um zwei entgegengesetzte halbe Schläge. Das hält!
- D. Pahlstek: Mit diesem Knoten können Sie am Leinenende eine Schlinge ohne Spleißen bilden. Nützlich, aber nicht einfach.



A.



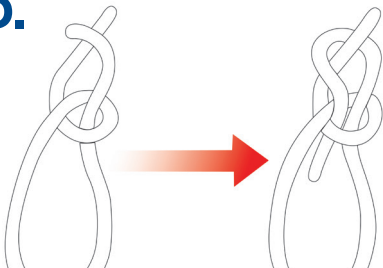
B.



C.



D.





Weirs

Some locks are situated very close to weirs and it is important to keep well away from them. Make sure as you approach these locks that you go directly to the mooring area with mooring lines ready. Check that your anchor is also ready to be used if necessary. Never use your dinghy or swim near a weir.

Bridges

Often only one arch of the bridge is suitable to pass through. Follow the signs and check the map before proceeding.

Always pass through the centre of the arch as the pylons are usually wider under the water.

On the canals the old bridges are often very low and present a danger both for crew members and for the tables and umbrellas placed on the top deck. The skipper should warn his crew members when approaching a low bridge. Remember to lower your parasol and bimini sunshades if you have one. These bridges and the height available are shown in your Waterway Map.

When approaching a lifting bridge or a turning bridge, stop well in advance to wait for it to be opened.

Les barrages

Certaines écluses sont situées près de barrages et il est important de vous en éloigner tant que possible. Si vous manœuvrez près d'un barrage, allez directement vers votre point d'accostage les amarres prêtes, etc. Pensez aussi à préparer votre ancre en cas de besoin. De même, n'utilisez pas votre annexe ou ne vous baignez jamais à proximité d'un barrage.

Les ponts

L'arche navigable d'un pont est signalée par un panneau jaune ou indiquée par un trait dans le guide de navigation. Suivez scrupuleusement la signalisation et passez bien au centre de l'arche recommandée.

Sur les canaux, les vieux ponts sont parfois très bas et présentent un danger autant pour les membres de l'équipage que pour les tables et parasols posés sur le toit.

Ces ponts et leurs hauteurs sont indiqués dans votre guide de navigation.

À l'approche d'un pont-levis ou d'un pont tournant, arrêtez bien avant l'ouvrage et n'avancez plus tant qu'il n'est pas totalement ouvert.

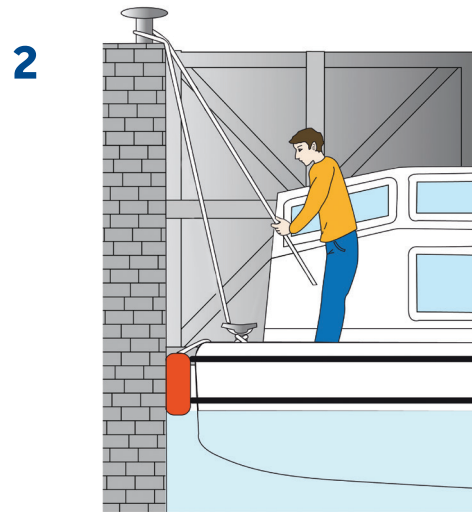
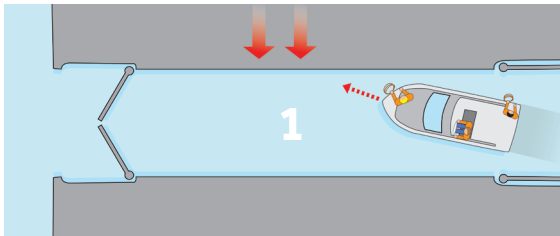
Wehre

Manche Schleusen liegen ganz dicht an Stauwehren, halten Sie in solchen Fällen möglichst viel Abstand. Wenn Sie in der Nähe eines Wehres manövrieren, müssen Sie mit wurfbereiten Fangleinen direkt an den Anlegeplatz fahren und dort festmachen. Bereiten Sie für alle Fälle Ihren Anker vor. Benutzen Sie auf keinen Fall das Beiboot und baden Sie niemals in der Nähe von Wehren.

Brücken

Der für die Durchfahrt vorgesehene Brückenbogen ist durch ein gelbes Schild bzw. im Navigationsführer durch eine gestrichelte Linie gekennzeichnet. Folgen Sie genau den Hinweisschildern und halten Sie sich stets genau in der Mitte des empfohlenen Bogens.

Die alten Brücken auf den Kanälen sind oft sehr niedrig und stellen sowohl für Ihre Crew als auch für auf dem Dach stehende Tische und Sonnenschirme eine Gefahr dar. Die Brückenhöhen sind ebenfalls im Navigationsführer angegeben.



Locks

Depending on the region you are in, locks may be manually operated, electrically operated or automatic, but whatever the system, the manoeuvres are always much the same. **[1]**

If there are several boats waiting, each one should go into the lock in the order of arrival. Official boats (navigation service, fire boats or customs vessels) as well as duly authorised passenger boats have priority over leisure craft. You should also let commercial barges go ahead of you.

The lock-keeper is sole in charge of his lock. You must at all times follow his instructions.

Stay at a good distance from the lock gates: too close to the upstream gates in a descending lock, and your rudder could sit on the sill. In an ascending lock, the front could get caught in the gate's beams... with disastrous consequences!

Put the ropes through the rings or around the bollards on the lock surface. **[2]** A crew member on each line then holds the boat tight against the lock wall.

Never tie off your lines in a lock, going up or down, as you risk 'hanging' your boat and causing serious damage and/or injury.

Les écluses

Selon les régions, les écluses peuvent être manuelles, électrifiées ou automatisées mais dans tous les cas, les manoeuvres sont essentiellement les mêmes. **[1]**

En cas d'affluence, les bateaux entrent dans l'écluse selon leur ordre d'arrivée. Les bateaux officiels (service de la navigation, service incendie ou douanes) ainsi que les bateaux à passagers dûment autorisés auront priorité sur les bateaux de plaisance. Vous devez aussi laisser la place à un bateau de commerce.

L'éclusier est seul maître de son écluse. Vous devez à tout moment vous conformer à ses ordres.

Restez à distance des portes : trop près de la porte amont dans une écluse descendante et votre gouvernail pourrait se poser sur le seuil en béton. Dans une écluse montante, l'avant pourrait se coincer dans la structure de la porte avec les conséquences que l'on imagine.

Placez les amarres avant et arrière autour d'un anneau ou d'un bollard. **[2]** Un équipier les tenant à la main se chargera de serrer le bateau contre le bajoyer.

Dans les écluses, n'attachez surtout pas les cordes car votre bateau pourrait se retrouver suspendu quand l'écluse se vide avec le risque de blessures ou dégâts importants.

Schleusen

Je nach Region können die Schleusen manuell, elektrisch oder automatisch betrieben sein, aber das Grundprinzip bleibt das gleiche. **[1]**

Warten mehrere Boote vor der Schleuse, fahren sie in der Reihenfolge ihrer Ankunft ein. Offizielle Fahrzeuge (Navigationsdienst, Feuerwehr oder Zoll), genehmigte Passagierschiffe sowie Handelsschiffe haben Vorrang vor der Sportschifffahrt.

Der Schleusenwärter bestimmt allein, wie vorzugehen ist. Sie müssen jederzeit seinen Anweisungen folgen.

Halten Sie immer Abstand von den Schleusentoren: Wenn Ihr Boot beim Abwärtsschleusen zu nah am Obertor liegt, kann das Ruder an die Betonschwelle stoßen, die dem Tor als Anschlag dient. Beim Aufwärtsschleusen besteht die Gefahr, dass sich der Bug in der Torhalterung verklemmt. Man kann sich leicht vorstellen, welche Folgen das haben kann.

Lassen Sie die Bug- und Heckleine um einen Ring oder einen Poller legen. **[2]** Ein Crewmitglied hält die Leinen in der Hand und zieht das Boot näher an die Schleusenwand.

Machen Sie niemals Ihr Boot in einer Schleuse komplett fest. Sie riskieren damit, dass sich Ihr Boot "aufhängt" und somit Schäden entstehen können.

Manual locks

Despite the various different projects to mechanise locks on the tourist waterways, you will still come across many manually operated locks.

In most of these a lock-keeper is present to carry out the manoeuvres. Nevertheless, you should put at least one crew member ashore to help him. The day is long for a busy lock-keeper, especially in summer, and your help will be greatly appreciated.

You should also respect his working hours and beware that he can close the lock a few minutes before the official closing time if he thinks that by letting you through he will be late for lunch. Be patient and do not attempt to operate the lock yourself.

The sluices, which enable the lock to fill or empty, are opened and closed using crank shafts or handles. They can be dangerous and you should never handle them unless authorised by the lock-keeper, or when a lock is user-operated. Never allow a child to handle them. Open the sluice gates gradually; the sudden intake of water can make it difficult to keep the boat steady. Once the intake of water is calmer, you can open them fully. Ensure the sluices are fully open before you open the lock gates, as in some regions, the lock doors will not open unless they are.

Les écluses manuelles

Malgré les programmes de mécanisation des ouvrages fluviaux, il reste encore, sur les voies navigables touristiques, de nombreuses écluses manuelles.

Dans la plupart de ces écluses manuelles, un éclusier, ou une éclusière, est présent(e) pour effectuer les manoeuvres. Néanmoins, vous devez mettre à terre au moins un équipier pour l'assister. Sa journée est longue, surtout en été, et votre aide sera très appréciée. Parfois il aura des légumes frais, des oeufs ou même du vin local à vous proposer.

Respectez aussi ses heures de repos et sachez qu'il peut fermer quelques minutes avant l'heure de son déjeuner s'il estime que votre passage retarderait celui-ci. Soyez patient et surtout n'essayez pas de manoeuvrer l'écluse vous-même.

Les vannes (qui permettent de remplir ou de vider le sas) et les portes sont manoeuvrées par des manivelles. Elles peuvent être dangereuses et vous ne devez pas les manoeuvrer sans l'autorisation de l'éclusier. Surtout, ne les confiez pas à un enfant.

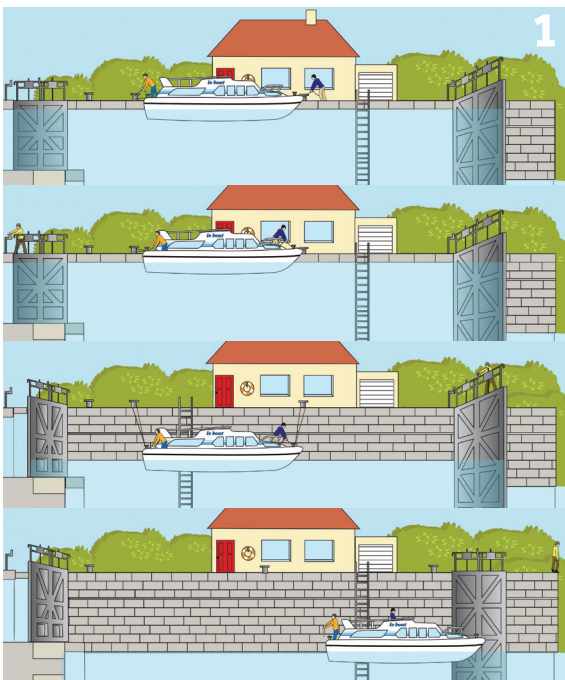
Schleusen mit manueller Bedienung

Trotz der fortschreitenden Automatisierung der Schleusen gibt es auf den Wasserstraßen, die vorwiegend von der Sportschifffahrt genutzt werden, noch viele, die manuell bedient werden müssen.

In den meisten ist ein Schleusenwärter bzw. eine -wärterin anwesend, die das Schleusen durchführen. Sie müssen jedoch mindestens ein Crewmitglied zum Mithelfen an Land setzen. Der Schleusenwärter hat oft einen langen Arbeitstag, vor allem im Sommer, und wird sich über Ihre Hilfe freuen. Manchmal bietet er Ihnen auch frisches Gemüse, Eier oder sogar hiesigen Wein an.

Respektieren Sie bitte seine Pausenzeiten und bedenken Sie, dass er ein paar Minuten vor der Zeit schließen kann, wenn das Schleusen weit in die Pause hineinreichen würde. Haben Sie etwas Geduld und versuchen Sie vor allem nicht, die Schleuse selbst zu bedienen.

Die Schieber (mit denen die Schleusenkommer aufgefüllt oder entleert wird) und Tore werden mit Kurbeln bedient. Sie dürfen sie nicht ohne Einwilligung des Schleusenwärters bedienen, es könnte gefährlich sein. Lassen Sie vor allem keine Kinder daran arbeiten.



Going down

Enter slowly and stop as far as possible from the upstream gates. Moor using your rear and forward lines, passing them around the lock bollards and back to the boat so that they can be recovered easily when you leave. Do not tie off the rope or you run the risk of hanging your boat up in the lock. **[1]**

One crew member closes one gate on the upstream side. He must then wait until the two gates are completely shut before opening the downstream sluice gate, otherwise the current will close them violently.

As the boat goes down, one person on each line holds the boat tight against the lock wall. If there are only two of you aboard, the front line can be handled from the lock surface.

Once the lock is empty, the crew member opens one of the gates and the lock-keeper the other. Wait until the water has reached its level and do not force the gates. Once the gates are open, go slowly out of the lock. The crew member on shore can rejoin the boat via the pontoon downstream from the lock.

En descendant

Entrez doucement. Accostez le plus loin possible des portes amont. Passez les cordes autour des bollards en les ramenant ensuite sur le bateau pour pouvoir les récupérer facilement avant de sortir. Ne faites pas de noeud ou vous risquer de pendre votre bateau. **[1]**

Un équipier ferme une porte côté amont. Attendez que les deux portes soient bien fermées avant d'ouvrir la vanne aval, sinon le courant fermera les portes avec grande violence. Avant de tourner la manivelle, assurez-vous que le cliquet antiretour est bien en place.

Pendant que le bateau descend, une personne à chaque amarre serre le bateau contre le bajoyer. Si vous n'êtes que deux personnes à bord, la corde arrière peut être tenue de l'écluse.

L'écluse vide, l'équipier ouvre une des portes, et l'éclusier l'autre. Attendez que le niveau soit bien établi et ne forcez pas sur les portes. Une fois les deux portes ouvertes, le bateau sort doucement de l'écluse. L'équipier à terre peut le rejoindre par l'échelle dans le sas ou, de préférence, par le ponton en aval de l'écluse.

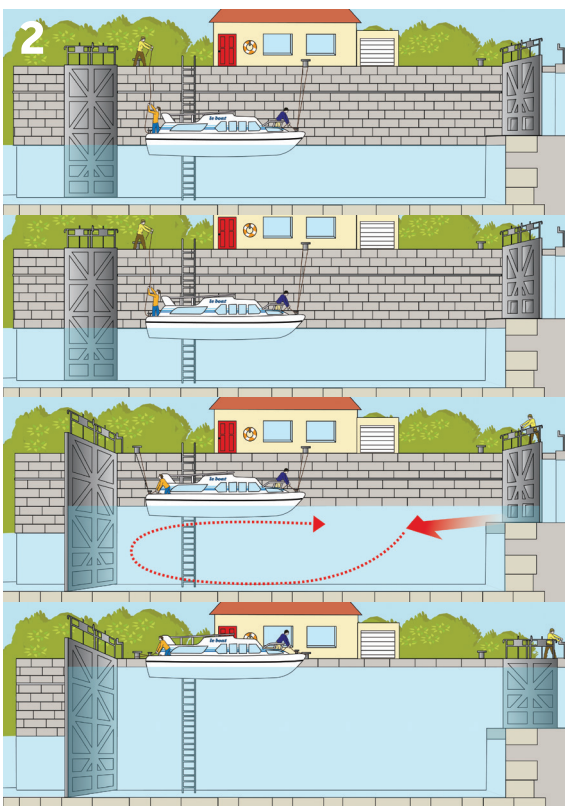
Abwärtsschleusen

Langsam einfahren. So weit wie möglich von den Obertoren entfernt anlegen. Die Leinen um die Poller legen und die Enden zurück an Bord werfen, damit sie bei der Ausfahrt griffbereit sind. Die Leinen nicht verknoten, da Sie das Boot sonst aufhängen. **[1]**

Ein Mannschaftsmitglied schließt ein Obertor. Öffnen Sie die Schieber am Untertor erst, wenn beide Tore vollständig geschlossen sind (die Strömung würde sie sonst heftig zuschlagen). Bevor Sie die Handkurbel betätigen, vergewissern Sie sich, dass die Rücklauf Sperre eingelegt ist.

Während des Absinkens des Bootes hält je ein Mitglied an jeder Leine das Boot dicht an der Schleusenwand. Sind Sie nur zu zweit auf dem Boot, kann die hintere Leine vom Schleusenwärter gehalten werden.

Ist die Schleuse leer, öffnet Ihr Helfer ein Tor und der Schleusenwärter das andere. Die Kurbeln nie mit Gewalt betätigen: Warten Sie, bis der erforderliche Wasserstand erreicht ist. Sind beide Tore ganz geöffnet, fährt das Boot langsam heraus. Das Crewmitglied an Land kann über die Schleusenleiter oder besser über den Ponton unterhalb der Schleuse wieder ins Boot steigen.



Going up

One crew member goes up onto the lock surface to take the lines. Enter slowly and stop as far as possible from the gates. If you are alone in the lock, stay about two thirds back from the upstream gates. Pass the forward and rear lines around the bollards and bring them back to the boat. **[2]**

The crew member closes one gate; the lock-keeper closes the other. If you are only two aboard, the front line can be handled from the lock surface.

If he has permission, the crewman helps the lock-keeper open the sluice gates. A crewman aboard handles the rear line and another the front line. In a small lock, as soon as the sluices are opened, a circular current will push the boat towards the upstream gates. To keep the boat still, the two lines must be kept tight during the whole manoeuvre.

When the lock is full, the lock-keeper opens one gate; the crew member opens the other and goes aboard. The boat is driven slowly out of the lock.

En montant

Un équipier débarque sur la berge avant l'écluse et monte sur l'écluse pour prendre les cordes. Entrez doucement et arrêtez-vous le plus loin possible des portes aval. Si vous êtes seul dans l'écluse, restez deux tiers en arrière. Passez les cordes avant et arrière autour des bollards et ramenez-les au bateau. **[2]**

L'équipier ferme une porte, l'éclusier l'autre. Si vous n'êtes que deux personnes à bord, la corde arrière peut être tenue à partir de l'écluse.

S'il est autorisé, l'équipier aide l'éclusier à ouvrir les vannes. Un équipier à bord tient la corde à l'avant et un autre celle de l'arrière. Dans une petite écluse, dès l'ouverture des vannes, un courant circulaire poussera le bateau vers la porte amont. Pour éviter que le bateau bouge, les deux cordes doivent être bien serrées pendant toute la manoeuvre.

L'écluse étant remplie, l'éclusier ouvre une porte, l'équipier ouvre l'autre porte et monte à bord. Les amarres enlevées, le bateau sort doucement de l'écluse.

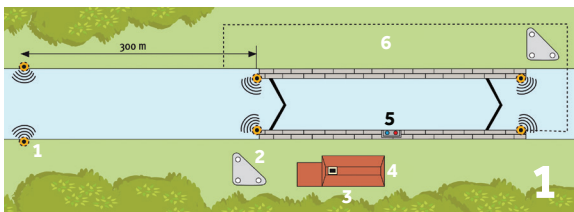
Aufwärtsschleusen

Ein Crewmitglied geht vor der Schleuse von Bord und steigt hinauf, um die Leinen anzunehmen. Fahren Sie langsam ein und halten Sie so weit wie möglich von den Untertoren entfernt (im hinteren Drittel, wenn Sie das einzige Boot sind). Bug- und Heckleinen um die Poller legen und die Enden wieder aufs Boot werfen. **[2]**

Das Crewmitglied an Land schließt ein Tor, der Schleusenwärter das andere. Wenn Sie nur zu zweit an Bord sind, kann die Heckleine auch von der Schleuse aus gehalten werden.

Wenn der Schleusenwärter einverstanden ist, hilft das Crewmitglied beim Öffnen der Schieber. Jeweils eine Person an Bord hält die vordere und die hintere Leine. In kleinen Schleusen drückt beim Öffnen der Schieber eine kreisförmige Strömung das Boot gegen das Obertor. Während der gesamten Schleusung müssen also beide Leinen gut gestrafft sein, um das Boot zu halten.

Nachdem die Schleuse aufgefüllt ist, öffnet der Schleusenwärter ein Tor. Das Crewmitglied öffnet das andere und geht wieder an Bord. Wenn die Leinen losgemacht sind, fährt das Boot langsam hinaus.



Automatic locks

Little by little manual locks are being replaced by automatic locks operating without the help of a lock-keeper. These locks are set in motion in several different ways:

A pole placed on a suspended cable above a canal:

- Slow down just before the pole.
- Turn right a quarter of a turn.
- Wait at a distance until the lights indicate that the lock is ready.

An automatic detector placed on the bank:

- pass the detector very slowly to give it time to register the presence of your boat.

1. Advance radar detection 2. Traffic lights 3. Control cabin 4. Intercom 5. Blue pull wire (lift), red pull wire (pull down in case of accident or false manoeuvre) 6. Lock entrance detector: radar, pole, loop, or photoelectric. **[1]**

An electronic control unit that will be given to you as you enter a lock chain:

- When you come close to the lock, press the button once only or the system will register several boats.

A card that will be given to you as you enter a series of automatic locks. These locks are fast and easy (no handles to turn), but you are solely in charge of the manoeuvre and, as such, you must be all the more careful to ensure the safety of your boat and its occupants:

- All these locks have an emergency stop system which closes the sluices. Be ready, with the other members of the crew, to use it.
- Make sure at all times that the ropes cannot be caught in the gaps between the stones in the lock wall.
- Do not stop your boat between the detection system and the lock.
- Once the gates are open, go out of the lock immediately.

Ecluses automatiques

Petit à petit les écluses manuelles avec éclusiers sont remplacées par des écluses automatiques fonctionnant sans la présence d'un éclusier. Le fonctionnement de ces écluses est déclenché de plusieurs façons:

Une perche placée sur un câble suspendu au-dessus du canal:

- Passez au ralenti sous la perche;
- Imprimez-lui un quart de tour sur la droite;
- Attendez à distance que les feux vous indiquent que l'écluse est prête.

Un détecteur automatique placé sur la rive:

- passez lentement pour donner le temps au système de détecter la présence de votre bateau.

1. Radar d'approche 2. Feux d'accès 3. Cabine de commande 4. Interphone 5. Tirette bleue (soulevez), tirette rouge (baissez en cas d'accident ou de fausse manoeuvre) 6. Détecteurs d'entrée ou de fausse sortie. **[1]**

Un boîtier électronique qui vous sera livré à l'entrée d'une chaîne d'écluses:

- En arrivant devant l'écluse, actionnez une seule fois le boîtier sinon le récepteur enregistrera plusieurs bateaux

Une carte qui vous sera livrée à l'entrée d'une chaîne d'écluses. Ces écluses sont faciles et rapides (pas de manivelles à tourner), mais vous êtes seul maître de la manoeuvre, et en tant que tel vous devez être encore plus vigilant pour la sécurité de votre bateau et de ses occupants:

- Toutes ces écluses sont dotées d'un système d'arrêt d'urgence qui fermera les vannes. Soyez prêt, avec tout votre équipage, à vous en servir;
- N'arrêtez jamais votre bateau entre le système de détection et l'écluse;
- Une fois les portes ouvertes, sortez du sas sans tarder;

Automatische Schleusen

Die manuellen Schleusen mit Wärter werden nach und nach durch automatische Schleusen ohne Wärter ersetzt. Es gibt verschiedene Auslöser für das Schleusen:

Ein stangenförmiges Meldegerät an einem Kabel über dem Kanal:

- Fahren Sie langsam unter dem Meldegerät durch.
- Drehen Sie es um 90° nach rechts.
- Vor der Schleuse warten, bis die Ampel die Einfahrt freigibt.

Ein automatisches Meldesystem am Ufer:

- Langsam fahren, damit das Meldegerät Ihr Boot registrieren kann.

1. Radar 2. Zufahrtsampel 3. Steuerung 4. Sprechanlage 5. blauer Griff (hochziehen), roter Griff (bei Unfall od. Fehlmanöver drücken/ nach unten ziehen) 6. Detektor Einfahrt/fehlerhafte Ausfahrt. **[1]**

Ein elektronisches Meldegerät (wird Ihnen am Anfang einer Schleusenkette ausgehändigt):

- Dieses Gerät vor der Schleuse nur einmal betätigen, da es sonst mehrere Boote registriert.

Eine Karte (wird Ihnen am Anfang einer Schleusenkette ausgehändigt): Das Schleusen geht hier schnell und einfach (kein Kurbeln mehr), aber Sie sind allein verantwortlich für den Vorgang und müssen daher besonders wachsam sein und auf die Sicherheit des Bootes und die Crew achten:

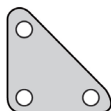
- Alle Schleusen haben ein Notfallsystem, das die Schieber schließt. Bereiten Sie sich und Ihre Crew auf dessen Bedienung vor.
- Nie zwischen dem Meldegerät und der Schleuse anhalten.
- Zügig aus der Schleuse ausfahren, sobald die Tore wieder geöffnet sind.

Lock Signals

No light: lock out of order

Absence de signalisation: l'écluse est hors service

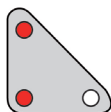
Keinerlei Signalgebung: Schleuse außer Betrieb.



No entry: lock out of order, telephone

Accès interdit: écluse hors service, téléphonez

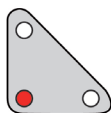
Einfahrt untersagt: Schleuse außer Betrieb, telefonieren Sie.



No entry: lock in use

Accès interdit: écluse en service

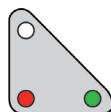
Einfahrt untersagt: Schleuse in Betrieb.



No access: lock preparing for your entry

Accès interdit: écluse en préparation, pour votre passage

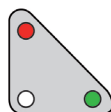
Einfahrt untersagt: Schleuse bereitet Ihre Durchfahrt vor.



Enter at your own risk (normal mooring not possible)

Accès autorisé: si vous le jugez possible (mouillage normal non assuré)

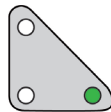
Einfahrt erlaubt, wenn Sie es für möglich halten (normales Festmachen nicht gewährleistet)



Enter lock immediately

Entrée obligatoire dans les moindres délais

Einfahrt unverzüglich und ohne Verzögerung vornehmen.



Flights of locks

In certain areas locks are organised in chains. This means that when you go through one lock, the next one is being automatically prepared for you. For obvious reasons you should warn the navigation service staff if you have to stop in the middle of a chain of locks.

Les échelles d'écluses

Dans certaines régions, les écluses sont organisées en chaîne, ce qui signifie que le passage de l'une d'elles entraîne la préparation de la suivante. Pour des raisons évidentes, prévenez le service concerné si vous deviez vous arrêter au milieu de l'une de ces chaînes.

Schleusenketten

Auf bestimmten Strecken befinden sich ganze Schleusenketten, deren Betrieb einheitlich gesteuert ist. Durch Registrierung der Durchfahrt wird jeweils die nächste Schleuse vorbereitet. Wenn Sie Ihre Fahrt jedoch innerhalb einer Schleusenkette unterbrechen müssen, versteht es sich von selbst, dass Sie das Aufsichtspersonal verständigen müssen.



Tunnels

Tunnels do not present any particular problem but you must respect the following rules:

- It is forbidden to moor in a tunnel or in the approach cutting. Once you are under way, do not stop.
- Put on your navigation lights as you go through.
- Turn off your gas cooker and any other flame. Smoke in the confined space of a tunnel can be very dangerous.
- In the event of a breakdown or other incident, you can walk out of the tunnel using the footway.
- Note the available height and stay in the middle of the boat as you go through.

Tunnels

Le passage des tunnels ne présente pas de danger particulier mais vous devez néanmoins suivre ces quelques consignes:

- Il est interdit d'accoster dans les tunnels ou dans les tranchées d'approche. Une fois engagé, ne vous arrêtez pas;
- Allumez vos feux de navigation pendant le passage;
- Éteignez votre cuisinière et toute autre flamme pendant le passage car la fumée dans un tunnel peut être très dangereuse;
- En cas de panne ou d'autre incident, vous pouvez sortir du tunnel à pied en empruntant le chemin de service;
- Notez la hauteur disponible et restez au milieu du bateau lors du passage.

Tunnel

Eine Fahrt durch einen Tunnel stellt keine besondere Gefahr dar, dennoch sollten Sie einige Vorsichtsmaßnahmen beachten:

- Sie dürfen nicht in oder vor Tunneln anlegen und sobald Sie in einen Tunnel gefahren sind nicht mehr anhalten.
- Schalten Sie während der Tunnelfahrt Ihre Navigationslichter ein;
- Schalten Sie Ihren Herd und jede andere offene Flamme aus, denn Rauch kann in einem Tunnel sehr gefährlich werden;
- Bei einer Panne oder einem Zwischenfall können Sie den Tunnel zu Fuß über den Service-Weg verlassen;
- Achten Sie auf die Durchfahrthöhe und bleiben Sie während der Tunnelfahrt in der Mitte des Bootes.



Sharing the waterways

During your cruise, you will share the waterways with many other users. These may include commercial barges, fishermen, sailors, bathers and riverside land owners. There is room for everyone as long as you observe the basic rules of courtesy:

- Keep your distance from fishermen and slow down when approaching them.
- Always pass slowly and at a good distance from moored boats.
- Some banks are private so do not stop and go ashore just anywhere.
- Respect speed limits. To ensure you are not going too fast, glance at your wake, your wash must not be breaking against the bank.
- Do not push ahead of a commercial barge if by doing so you will delay it at the next lock. Remember the barge skipper is working and his time is precious.
- Occasionally on rivers you will go past youngsters in canoes, sailing boats and rowing skiffs. Stay well clear of them as they are often quite inexperienced.
- Always keep a good look out in-front, to the side and behind you, and always check around you before changing direction.

Partager les voies navigables

Pendant votre croisière, vous partagerez les voies navigables avec d'autres usagers. Vous croiserez peut-être des marins, des pêcheurs, des marins, des baigneurs et des propriétaires riverains. Il y a de la place pour tout le monde si vous observez ces règles élémentaires de politesse:

- Restez le plus loin possible des pêcheurs que vous rencontrerez le long des berges et écartez-vous de leurs lignes;
- Ralentissez en passant devant des bateaux amarrés et éloignez-vous;
- Les rives sont parfois privées. Ne vous arrêtez pas n'importe où;
- Respectez les limites de vitesse. Pour vous en assurer, regardez votre vague d'étrave; elle ne doit pas se briser en touchant les berges;
- Ne doublez pas un bateau de commerce si vous risquez de le retarder à la prochaine écluse. N'oubliez pas, le marinier travaille et son temps est précieux;
- Gardez toujours un œil vers l'avant, les côtés et l'arrière du bateau et regardez toujours autour de vous avant de changer de direction.

Die verschiedenen Nutzer der Wasserstraßen

Auf Ihrer Hausbootfahrt teilen Sie sich die Wasserstraße mit Binnenschifffern, Anglern, Badenden und Anliegern. Es ist Platz genug für jeden, und wenn Sie einige Höflichkeitsregeln beachten, können alle in gutem Einvernehmen leben:

- Umfahren Sie Angler und deren ausgeworfene Angelleinen langsam und weiträumig.
- Fahren Sie mit einigem Abstand und mit verminderter Geschwindigkeit an festgemachten Booten vorbei.
- Manche Ufer sind Privateigentum. Sie dürfen also nicht überall anlegen.
- Halten Sie die Geschwindigkeitsbegrenzungen ein. Um zu testen, ob Sie nicht zu schnell fahren, werfen Sie einen Blick auf Ihre Wasserspur. Die erzeugten Wellen dürfen nicht gegen das Ufer schlagen.
- Überholen Sie kein Handelsschiff, wenn es dadurch an der nächsten Schleuse aufgehalten wird. Bedenken Sie, dass der Binnenschiffer bei seiner Arbeit ist und dass auch für ihn gilt: Zeit ist Geld.
- Halten Sie ausreichend Abstand zu Jugendlichen in Kanus, Segelbooten oder anderen Wasserfahrzeugen, denn die jungen Leute sind oft noch unerfahren.
- Behalten Sie stets das Bug, das Heck und die Seiten des Bootes im Blick und überprüfen Sie das Gewässer, bevor Sie die Fahrtrichtung ändern.



Signals / Signaux / Schifffahrtszeichen

PROHIBITION INTERDICTION VERBOTE

	Do not go beyond this point	Passage interdit	Durchfahrt verboten
	Closed section	Section désaffectée	Stillegelegter Abschnitt
	Passing and crossing forbidden	Interdiction de croiser et dépasser	Überholverbot Einspurig
	Overtaking forbidden	Interdiction de dépasser	Überholverbot
	Overtaking forbidden for convoys	Interdiction de dépasser	Überholverbot für Schubverbände
	Forbidden to remain in area indicated	Interdiction de stationner	Liegeverbot
	Anchoring forbidden	Interdiction d'ancrer	Ankerverbot
	Mooring forbidden	Interdiction de s'amarrer	Festmachverbot
	Turning forbidden	Interdiction de virer	Wendeverbot
	Forbidden to create wash	Interdiction de créer des remous	Verbot Wellenschlag zu verursachen

OBLIGATION GEBOTE

	Take direction of arrow	Prenez la direction de la flèche	Der Pfeilrichtung folgen
	Turn towards side of channel indicated	Se diriger vers le côté du chenal indiqué	Dem angegebenen Fahrwasser folgen
	Stay on side of channel indicated	Passage interdit	Auf der angegebenen Fahrwasserseite bleiben
	Obligation to stop in certain circumstances	Obligation de s'arrêter dans certaines conditions	Unter gewissen Umständen anhalten
	Maximum speed allowed km/h	Vitesse limitée km/h	Geschwindigkeitsebegrenzung in km/h

	Sound your horn	Klaxonnezi	Schallzeichen geben
	Be especially careful	Observez vigilance particulière	Gefahr

	Water ski zone	Parcours ski nautique	Wasserskibahn
	Telephone	Téléphone	Telefon

LOCKS ECLUSES S CHL EUSEN

	Out of service	Lock closed	
	Hors service	Fermée	
	Prepare to enter	Préparez-vous à entrer	Vorbereitungen zum Einfahren treffen
	Enter	Entrez	Einfahren

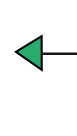
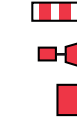
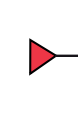
RESTRICTIONS BESCHRÄNKUNGEN

	Depth limited	Profondeur d'eau limitée	Die Fahrwasser-tiefe ist begrenzt
	Height above water level limited	Hauteur au-dessus de l'eau limitée	Die lichte Höhe über dem Wasserspiegel ist begrenzt
	Width limited	Largeur limitée	Begrenzte Breite
	Channel is situated 40m from bank	Le chenal se trouve à 40 m de la rive	Entfernung des Fahrwassers vom Ufer

INFORMATION HINWEISE

	End of restriction or obligation	Fin d'interdiction ou d'obligation	Ende eines Verbots oder Gebots
	Authorisation to proceed	Autorisation de passer	Durchfahrt frei
	Boats coming out	Bateaux sortants	Achtung, einmündende Boote
	Electric cable crossing	Croisement câble électrique	Hochspannungskabel
	Ferry crossing with cable	Bac ne navigant pas librement	Nicht frei fahrende Fähre

BOUYS BALISES TONNEN

	Buoy right side (going upstream)	Balises côté droit (en montant)	Balises côté droit (en montant)
	Stakes right bank (going upstream)	Epi côté droit (en montant)	Bake rechtes Ufer (stromaufwärts)
	Buoy left side (going upstream)	Balises côté gauche (en montant)	Tonne links (stromaufwärts)
	Stakes left bank (going upstream)	Epi côté gauche (en montant)	Bake linkes Ufer (stromaufwärts)
	Dividing buoy	Bifurcation	Fahrwasser-spaltung