

LA SÉCURITÉ SUR L'EAU

I. INTRODUCTION :

Tout membre de l'association doit avoir pris connaissance du règlement intérieur du club. En cas de doute, ne pas hésiter à poser des questions aux encadrants.

II. PRIORITÉ :

Tous les autres bateaux ont la priorité sur toutes nos embarcations.

III. DIRECTION :

La direction est sous la responsabilité du barreur, du skiffeur, du 2 (2x et 2-) et du 4 (4x et 4-). Remarque importante : chaque rameur est responsable, par sa ramerie, du maintien de l'embarcation dans la bonne direction.

IV. CIRCULATION :

1. Départ : avant la poussée effectuée pour éloigner l'embarcation du ponton, l'équipage doit s'assurer qu'aucun bateau n'est en vue (amont et aval) ; de plus, le bruit d'un moteur de bateau peut, selon le niveau de ramerie de l'équipage, être suffisant pour repousser le moment du départ en attendant que le bateau ait dépassé le ponton. Le courant étant fort au niveau du ponton, l'équipage doit veiller à ce que la manœuvre de « demi-tour » soit effectuée efficacement, en s'éloignant le moins possible de la rive côté ponton.

2. Parcours : dès que l'embarcation a effectué le demi-tour, l'équipage doit veiller à longer tout au long du parcours la rive côté tribord, y compris en l'absence de bateau, de danger, etc. La distance ponton - écluse sud, aller/retour, est de 12 Km.

Remarque importante : les manœuvres décrites dans cette plaquette doivent être effectuées après avoir vérifié l'absence de

danger ; une fois celles-ci réalisées, l'équipage doit veiller à revenir le plus rapidement possible le long de la berge côté tribord.

3. Sites spécifiques :

- a) Barrage sur l'Ill : veiller à ne pas s'en approcher, en raison du fort courant.
- b) Fausse écluse (entrée dans le canal de la Marne-au-Rhin) : tout en veillant à ne pas trop s'écarter de la rive, l'équipage doit effectuer un virage qui lui permette d'une part, d'avoir une vue sur l'entrée du petit canal, et d'autre part, de pouvoir « se garer » le long de la berge tribord si un bateau empêche le passage. Remarque importante : dans le petit canal, il est interdit de passer en même temps qu'un bateau sous le petit pont (rappel : tous les autres bateaux ont la priorité).
- c) Ecluse nord (entrée dans le Bassin des Remparts) : l'équipage doit veiller à effectuer un virage « serré », d'autant qu'il n'a pas vue sur les bateaux se trouvant à l'entrée du grand canal ; si un bateau se présente dans le virage (à contresens), l'équipage stoppe l'embarcation en attendant son passage. Au retour, il ne doit pas « couper le virage » ; s'il veut s'arrêter, il se « gare » à l'entrée du petit canal.
- d) Pont d'Anvers : l'équipage passe entre les deux piles du pont en serrant la pile tribord ; l'équipage ne doit pas « couper le virage » : ce n'est qu'après avoir dépassé le pont d'Anvers qu'il bifurque vers le Bassin Vauban, en choisissant une trajectoire parallèle à la rive vers laquelle il se dirige, et en amenant l'embarcation immédiatement à la bonne distance de la berge.
- e) Pont Vauban : à l'aller, l'équipage passe entre les deux piles du pont en serrant la pile tribord ; il doit veiller à ne pas couper le virage situé après le pont. Au retour, il passe entre la berge tribord et la pile du pont.

f) Ecluse sud : l'équipage fait demi-tour et se range le long de la rive « opposée », donc toujours à tribord, avant de se reposer ou de changer de barreur.

4. Dépassement d'une embarcation : l'équipage laisse l'embarcation qu'il veut dépasser à tribord.

5. Exceptions :

a) De la fausse écluse au ponton (rivière III): cette portion du trajet, en direction du ponton, est la seule où l'équipage serre la berge à bâbord ;

b) Les embarcations serrant toutes la même rive sur la portion de trajet ponton - fausse écluse (rive côté ponton), ce sont les embarcations qui descendent vers la fausse écluse qui s'écartent de la berge pour laisser le passage aux embarcations qui remontent (le courant) vers le ponton ;

c) Pour les dépassements sur la portion de trajet ponton - fausse écluse, à l'aller comme au retour, c'est l'embarcation qui dépasse qui s'écarte de la rive.

6. Cas particuliers :

a) En longeant les bateaux de croisière, les péniches, etc. amarrés le long de la rive tribord, l'équipage doit surveiller attentivement la présence éventuelle de remous, - signe qu'un bateau a démarré son moteur -, et les bruits de moteur. Les remous provoqués par ces bateaux au moteur puissant, sont particulièrement dangereux, « attirant » ou « repoussant » violemment les embarcations. L'équipage doit effectuer un écart suffisant sur la distance nécessaire.

b) Dans la mesure du possible, en particulier lors des concours de pêche, l'équipage peut s'écarter de la berge tribord, le temps de « dépasser » le pêcheur. Remarque : à l'écluse sud, sur le trajet de retour, l'équipage doit surveiller l'éventuelle présence de « lignes de fonds » de pêcheurs, particulièrement peu visibles qui arrivent jusqu'au milieu du plan d'eau.

c) Divers : - Différents événements peuvent nécessiter de s'écarter momentanément de la berge : gros bout de bois flottant (ou autre), vagues provoquées par le passage d'un bateau, etc. L'équipage limite le plus possible l'ampleur et la durée de l'écart.

- En été, certaines portions du trajet peuvent nécessiter une distance plus large par rapport à la berge en raison de la présence d'algues. L'équipage veille à limiter l'écart au strict nécessaire, et à serrer la berge dès que possible.

- L'équipage signale d'éventuels objets flottants nécessitant la levée d'une pelle, mais n'exigeant pas de changer de trajectoire.

V. CHAVIRAGE

1) En cas de chute dans l'eau en été, l'équipage doit rester accroché à son bateau et si possible se rapprocher de la berge, afin de prendre pied pour pouvoir remonter sur l'embarcation, en cas d'impossibilité, l'équipage attend le bateau de sécurité du club.

2) En cas de chute dans l'eau en hiver, il est impératif et même vital de rester accroché à son bateau et de remuer le moins possible, en attendant le bateau de sécurité du club qui sortira le(s) rameur(s) de l'eau.

VI. CONCLUSION :

Etre vigilant, surveiller visuellement le bassin, avoir une oreille attentive, et surtout savoir anticiper, bref, l'équipage doit tout mettre en œuvre pour assurer sa sécurité et celle de l'embarcation afin de rendre chaque sortie la plus sûre et la plus agréable possible (pour rappel : la direction est l'affaire de tous).

Enfin, de manière générale, la politesse et le respect, une salutation, un remerciement ou un signe amical de la main envers les personnes que nous croisons (bateaux-mouche, pêcheurs, etc.), surtout celles qui font attention à nous, ne sont pas interdits !