



OUVRAGE 3C

SERVICE HYDROGRAPHIQUE ET OcéANOGRAPHIQUE DE LA MARINE — PARIS —

signalisation



3C

maritime

1987

003CNIA

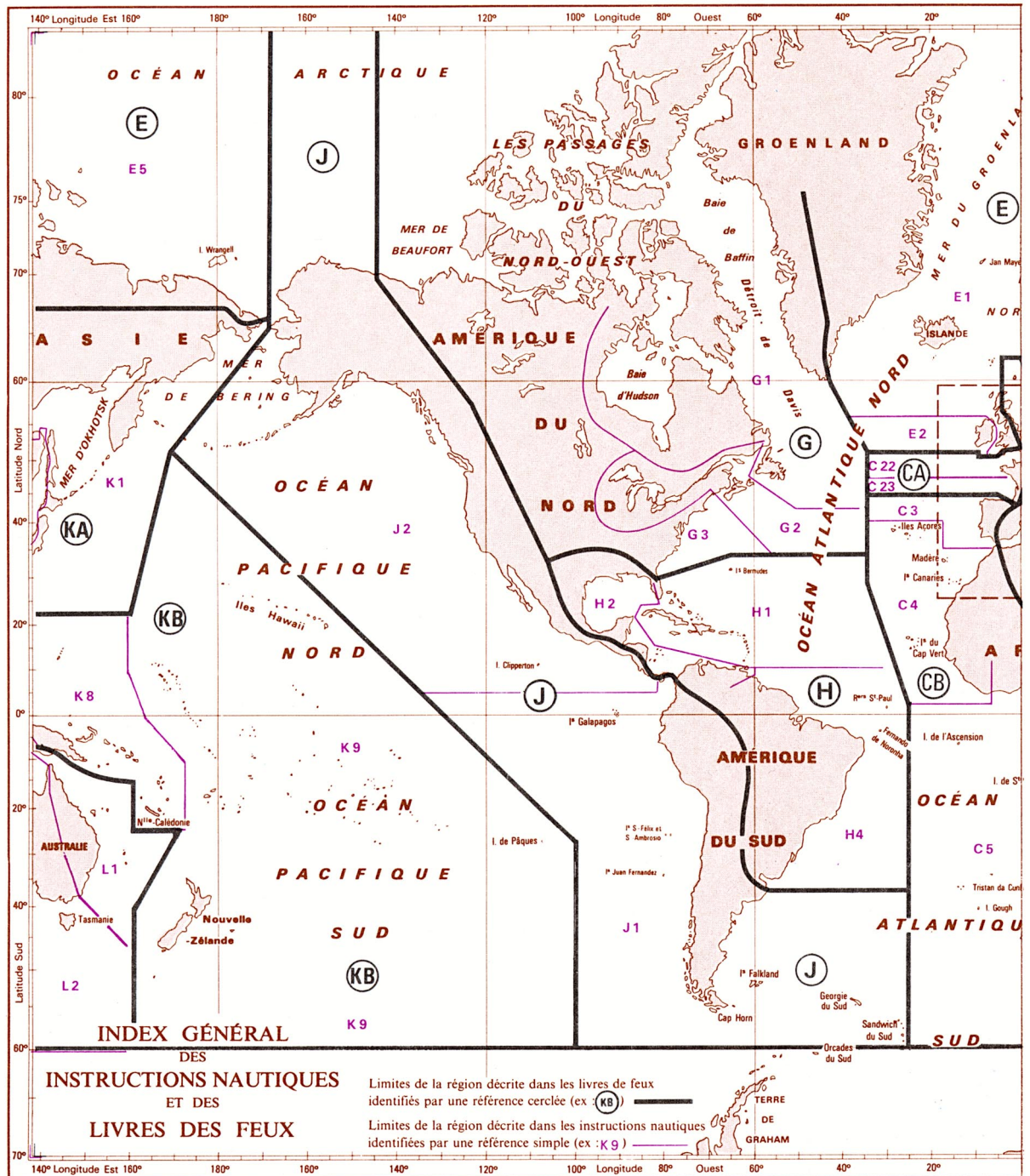
ÉCHELLE ANÉMOMÉTRIQUE BEAUFORT

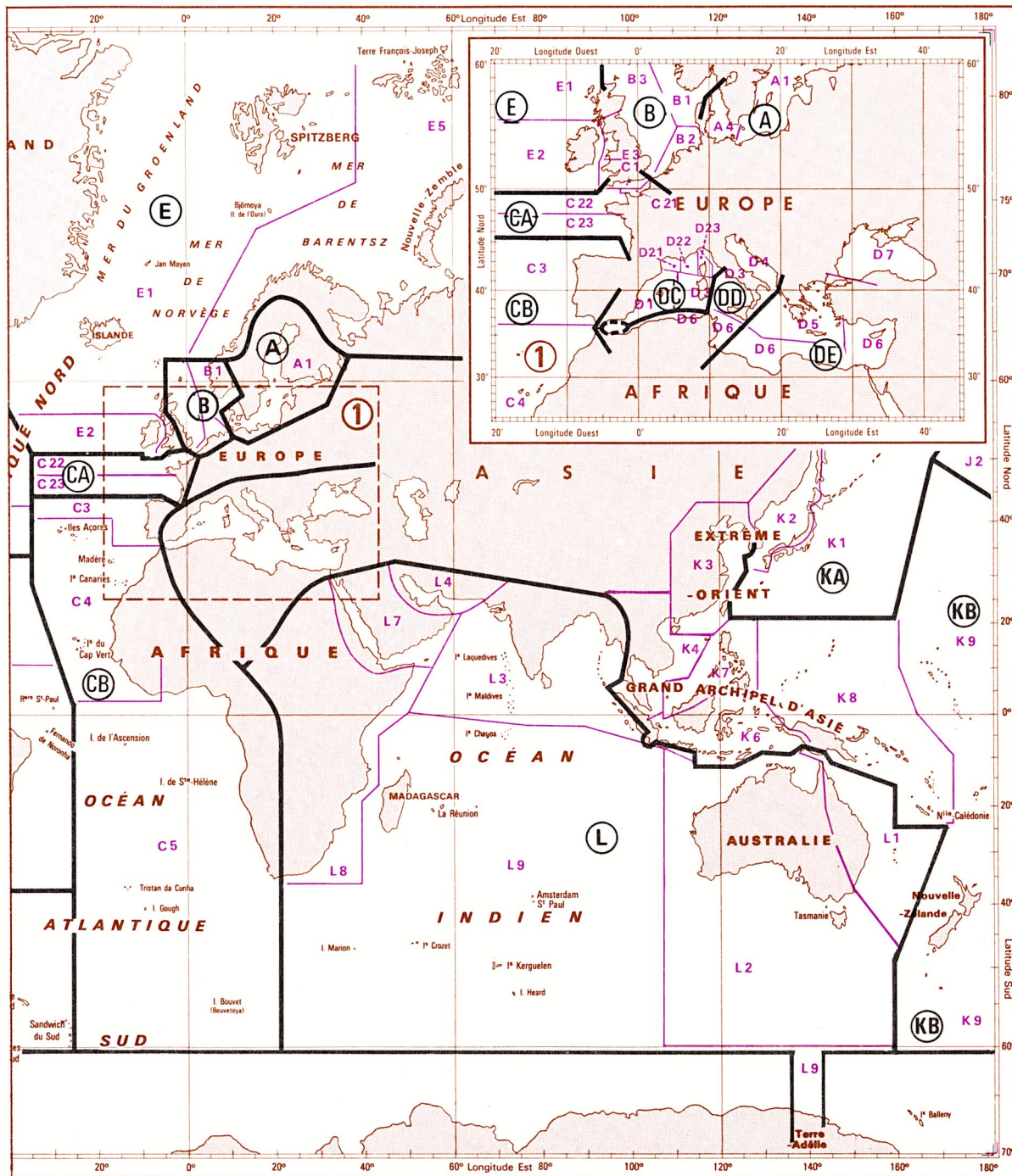
| Chiffre Beau- fort | Terme descriptif | Vitesse moyenne du vent | | Effets au large |
|-----------------------|---------------------|----------------------------|-------------|--|
| | | en nœuds (1) | en km/h | |
| 0 | calme | < 1 | < 1 | mer comme un miroir |
| 1 | très légère brise | 1 à 3 | 1 à 5 | quelques rides sur la mer |
| 2 | légère brise | 4 à 6 | 6 à 11 | vaguelettes courtes ne déferlant pas |
| 3 | petite brise | 7 à 10 | 12 à 19 | très petites vagues, quelques moutons |
| 4 | jolie brise | 11 à 16 | 20 à 28 | petites vagues, nombreux moutons |
| 5 | bonne brise | 17 à 21 | 29 à 38 | vagues modérées, moutons, quelques embruns. |
| 6 | vent frais | 22 à 27 | 39 à 49 | formation de lames, crêtes d'écume blanche, embruns |
| 7 | grand frais | 28 à 33 | 50 à 61 | lames déferlantes |
| 8 | coup de vent | 34 à 40 | 62 à 74 | lames allongées, tourbillons d'embruns, traînées d'écume |
| 9 | fort coup de vent | 41 à 47 | 75 à 88 | grosses lames, rouleaux, visibilité réduite par les embruns |
| 10 | tempête | 48 à 55 | 89 à 102 | très grosses lames, épaisses traînées blanches, visibilité réduite par les embruns |
| 11 | violente tempête | 56 à 63 | 103 à 117 | lames exceptionnellement hautes, bancs d'écume, visibilité réduite par les embruns |
| 12 | ouragan | 64 et plus | 118 et plus | lames énormes, mer entièrement blanche, visibilité très réduite par l'écume et les embruns |

(1) 1 nœud = 0,5 mètre/seconde

ÉTAT DE LA MER (Code S)

| Chiffre du code | Terme descriptif | Hauteur en mètres |
|-----------------|----------------------------|-------------------|
| 0 | <i>Calme, sans rides</i> | 0 |
| 1 | <i>Calme, ridée</i> | 0 — 0,1 |
| 2 | <i>Belle (vaguelettes)</i> | 0,1 — 0,5 |
| 3 | <i>Peu agitée</i> | 0,5 — 1,25 |
| 4 | <i>Agitée</i> | 1,25 — 2,5 |
| 5 | <i>Forte</i> | 2,5 — 4 |
| 6 | <i>Très forte</i> | 4 — 6 |
| 7 | <i>Grosse</i> | 6 — 9 |
| 8 | <i>Très grosse</i> | 9 — 14 |
| 9 | <i>Énorme</i> | > 14 |





ENREGISTREMENT DES CORRECTIONS

Enregistrer ci-dessous, dans l'ordre chronologique, les corrections relatives à cet ouvrage qui sont diffusées dans les groupes hebdomadaires d'Avis aux Navigateurs.

| Numéro de la correction | Référence du groupe | Correction effectuée le |
|-------------------------|---------------------|--|
| 1 | Groupe n° 31 - 1987 | Prises en compte dans le tirage de 1990. |
| 2 | Groupe n° 51 - 1989 | |
| 3 | Groupe n° 27 - 1990 | |

AVANT-PROPOS

1. Le Service Hydrographique et Océanographique de la Marine a rassemblé dans cet ouvrage les principales règles de signalisation maritimes (description des feux et balisages), les principaux signaux de communication et de transmission (marée, port, détresse, tempête et éléments essentiels du Code international de signaux) et certaines informations utiles aux navigateurs (code de l'état de la mer, code des vitesses du vent, etc.).

L'Ouvrage n° 3C n'est qu'un résumé des connaissances indispensables au navigateur dans ces diverses matières que l'Ouvrage n° 1, les Instructions Nautiques et le Code international de signaux traitent complètement.

Il décrit en particulier les marques du **Système mondial de Balisage Maritime de l'AISM, Régions A et B**, adopté le 15 avril 1982.

2. Cet ouvrage annule et remplace l'Ouvrage n° 2C (Règles de balisage du Système A), édition 1977 ; *le Système A, dont la mise en place s'était effectuée progressivement depuis 1977, est en effet remplacé par le Système de Balisage Maritime de l'AISM Région A qui en est très voisin.*

Il annule et remplace également l'Ouvrage n° 1C, édition 1972.

3. La présente édition annule et remplace l'édition 1983. L'ouvrage n° 3C est à jour des renseignements parvenus au Service Hydrographique et Océanographique de la Marine à la date du 1^{er} janvier 1987.

*L'Ingénieur Général de l'Armement
A. COMOLET-TIRMAN
Hydrographe de la Marine*

Toute correspondance relative à cet ouvrage doit être adressée à :

ÉTABLISSEMENT PRINCIPAL
DU SERVICE HYDROGRAPHIQUE ET OCÉANOGRAPHIQUE
DE LA MARINE

B.P. 426 — 29275 BREST CEDEX

© S.H.O.M. 1987. — Tous droits réservés

ISBN 2-11-080503-X

TABLE DES MATIÈRES

Pages

I Feux et Balisage Maritimes

| | |
|--|----|
| Feux | 7 |
| Système de Balisage Maritime de l'AIMS, Régions A et B | 11 |
| Exemples de Balisage Maritime de l'AIMS | 18 |
| Balisages divers | 22 |

II Signaux d'information et de communication

| | |
|--|----|
| Signaux de trafic portuaire | 28 |
| Signaux de marée | 30 |
| Signaux météorologiques..... | 32 |
| Signaux lumineux d'avis de vents forts..... | 32 |
| Signaux visuels internationaux d'avis de tempête..... | 33 |
| Signaux de détresse | 34 |
| Signaux de sauvetage..... | 35 |
| Signaux à employer concurremment avec des engins de sauvetage ayant leur base sur la côte | 35 |
| Signaux de débarquement destinés à guider les embarcations transportant des personnes en détresse..... | 36 |
| Signaux de jour et de nuit entre sémaphores et canots de sauvetage..... | 37 |
| Signaux utilisés par les aéronefs effectuant des opérations de recherche ou de sauvetage | 38 |

III Codes

| | |
|---|----|
| Pavots de courtoisie | 43 |
| Code international de signaux..... | 44 |
| Méthodes de signalisation..... | 44 |
| Flamme du code | 45 |
| Signaux d'une lettre | 46 |
| Signaux importants de deux lettres..... | 49 |
| Substituts..... | 52 |
| Index alphabétique..... | 53 |

I. FEUX ET BALISAGE MARITIMES

FEUX

Portées.

- **lumineuse** : la plus grande distance à laquelle un feu peut être vu en fonction seulement de son intensité lumineuse et de la visibilité météorologique.
 - **nominale** : la portée lumineuse d'un feu dans une atmosphère homogène par une visibilité météorologique de 10 milles marins.
 - **géographique** : la plus grande distance à laquelle un feu peut être vu en fonction de la courbure de la terre et des hauteurs de la source lumineuse et de l'observateur.
- Nota. — La portée indiquée par les Livres des Feux et les cartes récentes est la portée nominale.

Caractères.

- ECLATS:périodes de lumière nettement plus courtes que les périodes d'obscurité.
- OCCULTATIONS:périodes de lumière nettement plus longues que les périodes d'obscurité.
- ISOPHASE:apparitions égales et successives de lumière et d'obscurité.
- SCINTILLANT:alternances très rapides de lumière et d'obscurité.
- PÉRIODE:intervalle de temps compris entre les commencements du même aspect dans deux cycles successifs d'un feu rythmé.

ATTENTION

Les chiffres donnés pour la période et les phases sont ceux qui résultent de la construction de l'appareil. Dans la pratique, ils peuvent varier légèrement, par dérèglement de l'appareil.

Le caractère apparent des feux flottants doit être utilisé avec circonspection, car il peut différer complètement du caractère réel par suite des changements de hauteur et d'inclinaison des appareils optiques dus aux vagues.

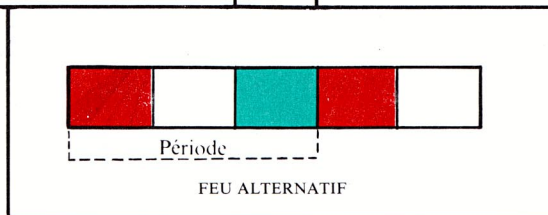
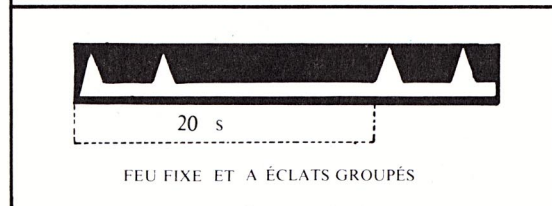
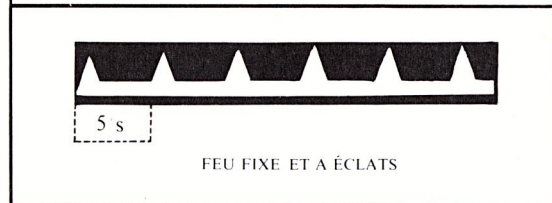
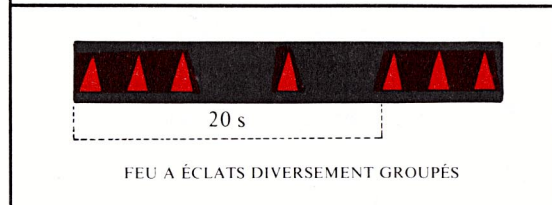
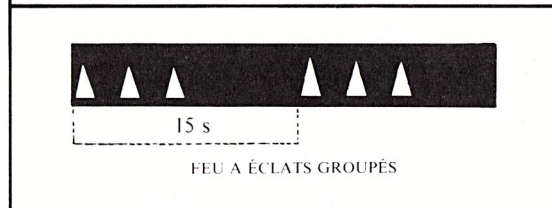
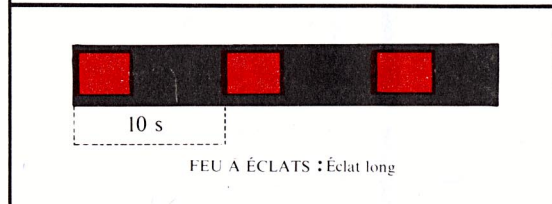
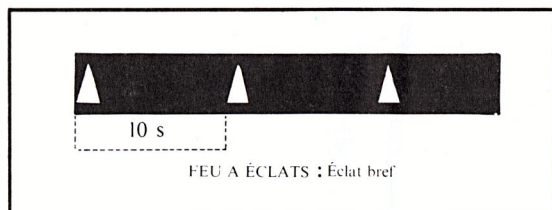
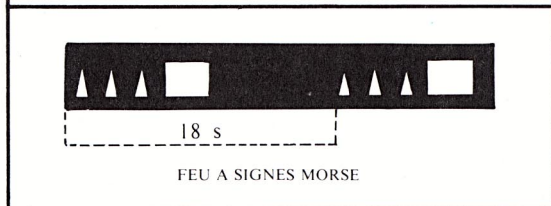
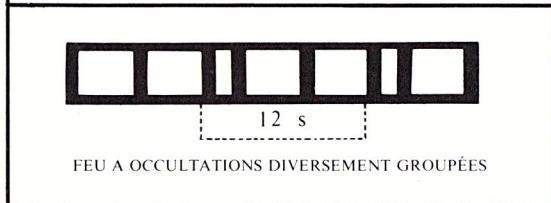
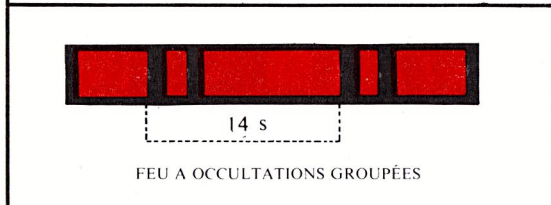
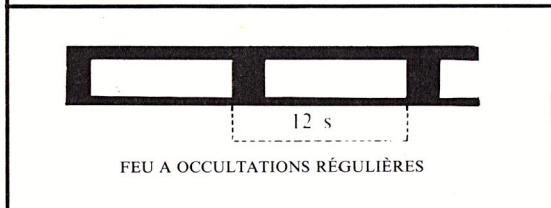
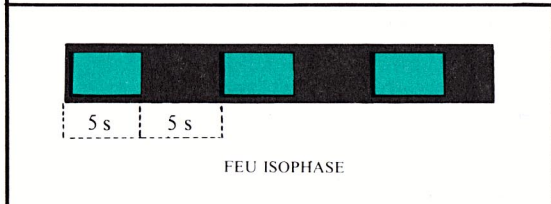
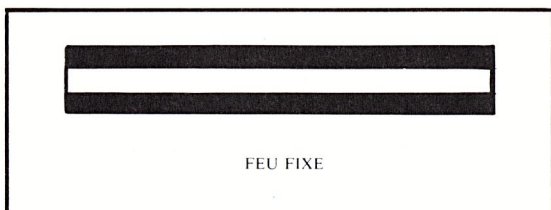
A grande distance ou dans la brume, ou dans une atmosphère chargée de fumée ou de poussière, les feux blancs et même parfois les feux verts présentent une teinte rougeâtre qui peut les faire prendre pour des feux rouges.

Une atmosphère chargée d'humidité peut rendre imperceptibles les différences de coloration des feux alternatifs ou à secteurs.


Par temps froid, un feu coloré non gardé (cas général) peut paraître blanc si les vitres de la lanterne sont couvertes de glace.

Les limites de secteurs et les amplitudes correspondantes ne sont pas rigoureuses. *On doit s'abstenir d'utiliser systématiquement ces limites pour naviguer.*


Dans un feu à secteur coloré, il y a, à la limite entre le secteur blanc et le secteur coloré, un angle d'indécision plus ou moins grand dans lequel l'aspect du feu passe progressivement du blanc au coloré ou inversement.




NOTA — Utilisation du feu à signes Morse : en particulier, feu aéronautique ou plate-forme en mer.




FEU SCINTILLANT CONTINU




FEU A SCINTILLEMENTS GROUPÉS



FEU SCINTILLANT INTERROMPU



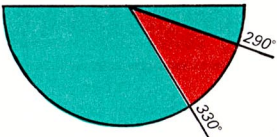
FEU SCINTILLANT RAPIDE CONTINU




FEU A SCINTILLEMENTS RAPIDES GROUPÉS

FEU A SECTEURS
(Secteur Rouge 290° à 330°)


Nota : Les relèvements sont toujours comptés de la mer




1




FEU SCINTILLANT RAPIDE INTERROMPU




FEU SCINTILLANT ULTRA-RAPIDE CONTINU



FEU SCINTILLANT ULTRA-RAPIDE INTERROMPU



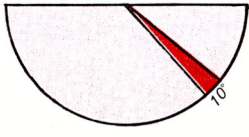
FEU A SCINTILLEMENTS GROUPÉS ET A ÉCLATS LONGS



FEU A SCINTILLEMENTS RAPIDES GROUPÉS ET A ÉCLATS LONGS

FEU DE DIRECTION

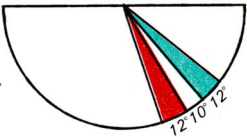
Feu Fixe Rouge, intense jusqu'à 5° de chaque côté de l'axe du chenal.



3

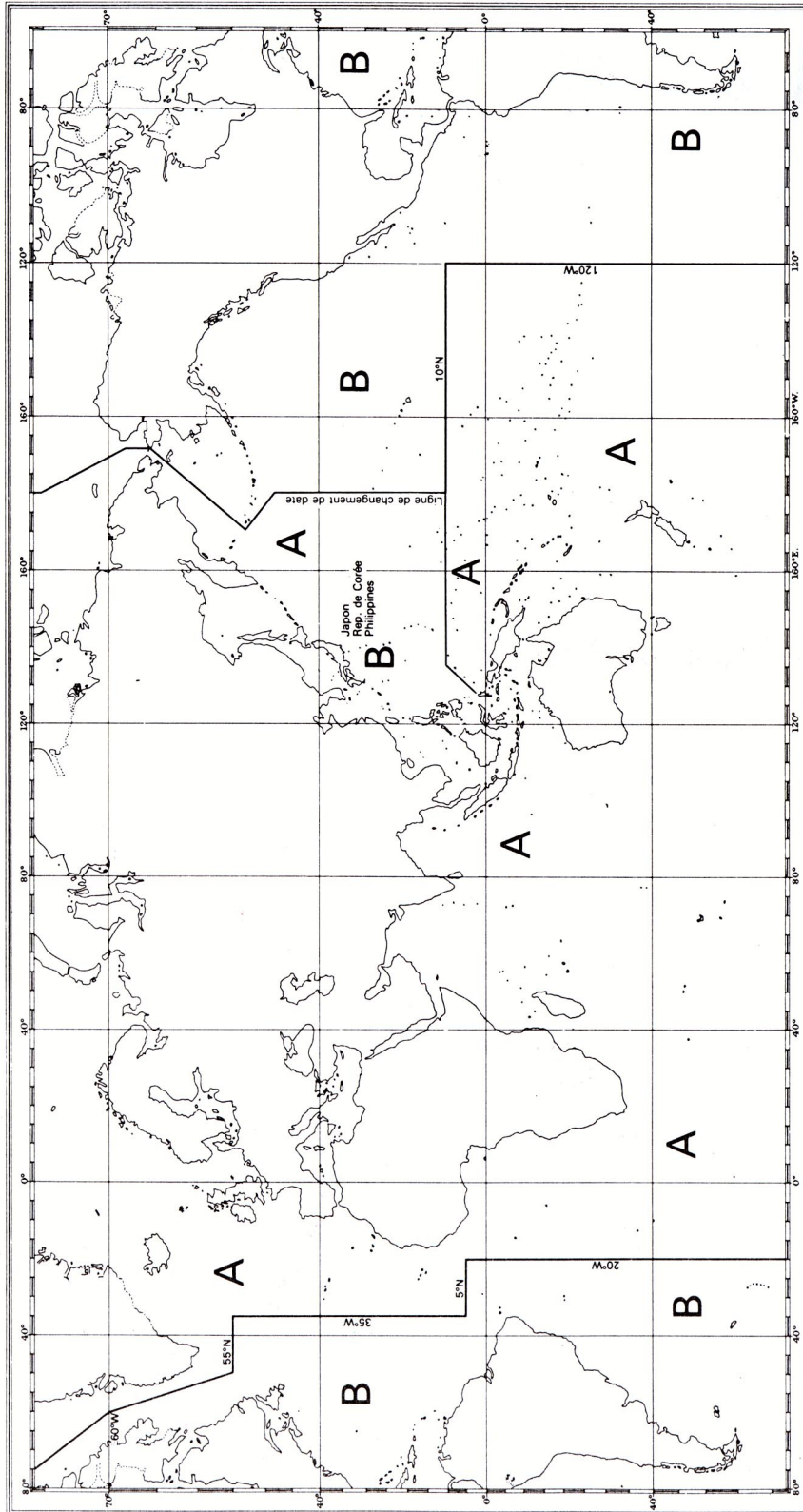
FEU DE GUIDAGE

Secteurs : Blanc dans l'axe du chenal.
Rouge à gauche, Vert à droite



2

- NOTAS — 1) Les feux à secteurs peuvent ne pas être fixes
2) Le feu de guidage peut ne pas être fixe.
3) L'intensité du feu de direction peut être modulée.



SYSTEME DE BALISAGE MARITIME DE L' AISM

Régions de Balisage A et B

SYSTÈME DE BALISAGE MARITIME DE L'AIMS, RÉGIONS A et B

Le Système de Balisage Maritime de l'AIMS, Régions A et B a été adopté le 15 avril 1982. La carte ci-contre montre le découpage du monde en Régions A et B.

RÈGLES

Champ d'application

Le présent système fixe les règles applicables à toutes les marques fixes et flottantes (à l'exception des phares, feux à secteurs, feux et marques d'alignements, bateaux-feux et bouées géantes), qui servent à indiquer :

Les limites latérales des chenaux navigables ;

Les dangers naturels et autres obstructions telles que les épaves ;

Les autres zones ou configurations importantes pour le navigateur ;

Les dangers nouveaux.

Types de marques

Le système de balisage comprend cinq types de marques dont toute combinaison peut être employée : **Les marques latérales**, dont l'emploi est associé à un «sens conventionnel de balisage», généralement utilisées pour des chenaux bien définis. Ces marques indiquent les côtés bâbord et tribord de la route à suivre. Lorsqu'un chenal se divise, une marque latérale peut être utilisée pour indiquer la route qu'il convient de suivre de préférence. Les marques latérales diffèrent suivant qu'elles sont employées dans l'une ou l'autre des **Régions de Balisage A et B**.

Sens conventionnel de balisage

Le sens conventionnel de balisage peut être défini, là où c'est nécessaire, de l'une des deux façons suivantes :

1. C'est le sens général que suit le navire venant de la haute mer lorsqu'il s'approche d'un port, d'une rivière, d'un estuaire ou d'une autre voie d'eau.

2. Dans les zones autres que les précédentes, c'est un sens défini par convention et il convient que cette convention soit fixée en détail par les autorités responsables, après consultation des pays voisins. Il convient en principe que, dans ce cas, le sens conventionnel suive les contours des continents dans le sens des aiguilles d'une montre.

Dans tous les cas le sens conventionnel doit être indiqué dans les documents nautiques appropriés.

Les marques cardinales, dont l'emploi est associé à celui du compas du navire, et qui indiquent où le navire peut trouver des eaux saines.

Les marques de danger isolé indiquant les dangers isolés d'étendue limitée autour desquels les eaux sont saines.

Les marques d'eaux saines indiquant qu'autour de telles marques, les eaux sont saines (par exemple, marques de milieu de chenal).

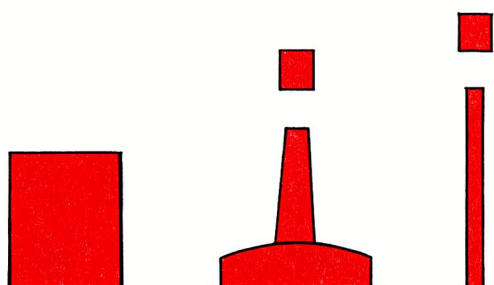
Les marques spéciales n'ayant pas pour but principal d'aider la navigation mais indiquant une zone ou une configuration mentionnée dans les documents nautiques. (Ex. : protection des baigneurs page 25).

SYSTÈME DE BALISAGE MARITIME

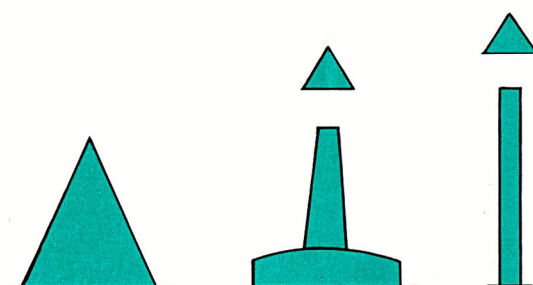
MARQUES LATÉRALES

RÉGION A

Marques de **BÂBORD**



Marques de **TRIBORD**



SENS CONVENTIONNEL
DE BALISAGE

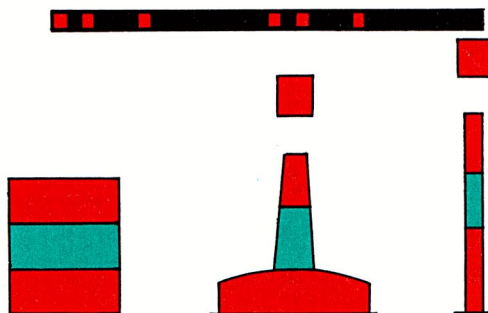
FEU (lorsque la marque en est dotée) :

- Couleur : **ROUGE**
- Rythme : QUELCONQUE, AUTRE que celui décrit ci-dessous.

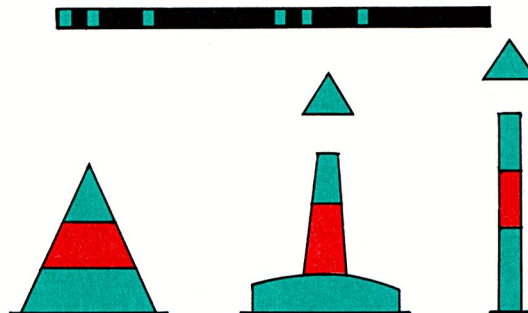
VERTE

Marques de chenal **PRÉFÉRÉ**

chenal **PRÉFÉRÉ** à **TRIBORD**



chenal **PRÉFÉRÉ** à **BÂBORD**



SENS CONVENTIONNEL
DE BALISAGE

FEU (lorsque la marque en est dotée) :

- Couleur : **ROUGE**
- Rythme : à **ÉCLATS** diversement **GROUPÉS (2 + 1)**

VERTE

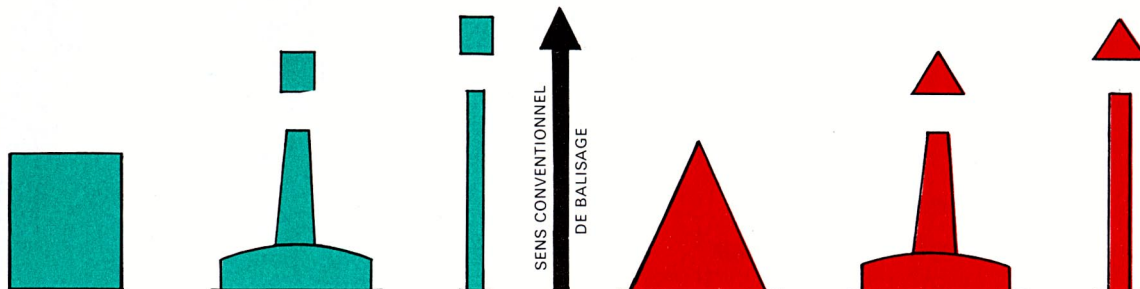
SYSTÈME DE BALISAGE MARITIME

MARQUES LATÉRALES

RÉGION B

Marques de **BÂBORD**

Marques de **TRIBORD**



FEU (lorsque la marque en est dotée) :

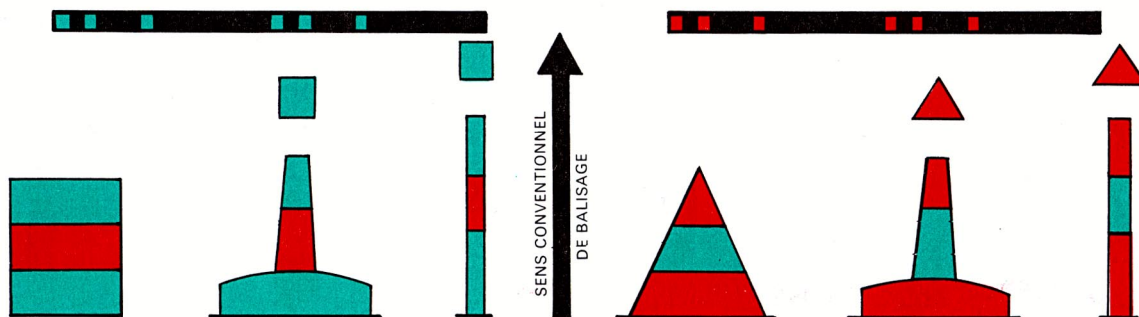
- Couleur : **VERTE**
- Rythme : QUELCONQUE, AUTRE que celui décrit ci-dessous.

ROUGE

Marques de **chenal PRÉFÉRÉ**

chenal **PRÉFÉRÉ à TRIBORD**

chenal **PRÉFÉRÉ à BÂBORD**



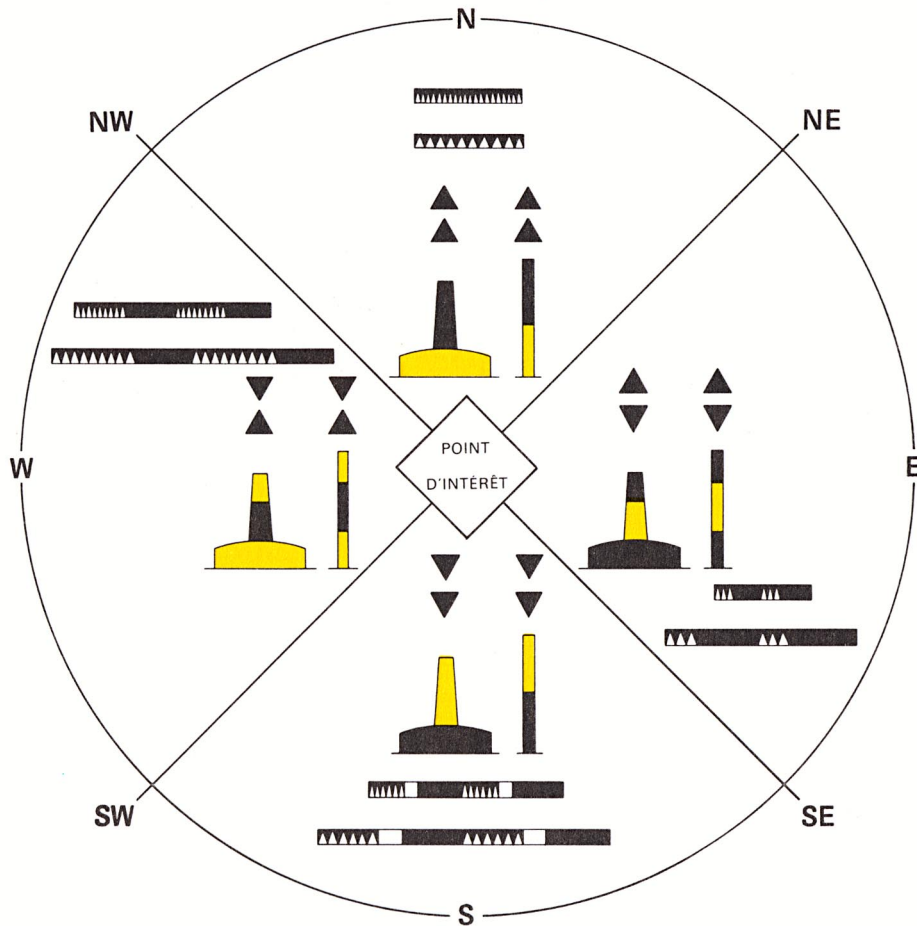
FEU (lorsque la marque en est dotée) :

- Couleur : **VERTE**
- Rythme : à **ÉCLATS** diversement **GROUPÉS (2 + 1)**

ROUGE

SYSTÈME DE BALISAGE MARITIME

MARQUES CARDINALES



FEU du quadrant **NORD**

Couleur : **BLANCHE**
 Rythme : Feu **scintillant rapide** continu VQ ou
 Feu **scintillant** continu Q

FEU du quadrant **EST**

Couleur : **BLANCHE**
 Rythme : Feu à **scintillements rapides** groupés
 VQ (3) toutes les 5 s ou Feu à **scin-**
tillements groupés Q (3) toutes les 10 s

FEU du quadrant **SUD**

Couleur : **BLANCHE**
 Rythme : Feu à **scintillements rapides** groupés
 VQ (6) + **éclat long** toutes les 10 s ou
 Feu à **scintillements groupés** Q (6) +
éclat long toutes les 15 s

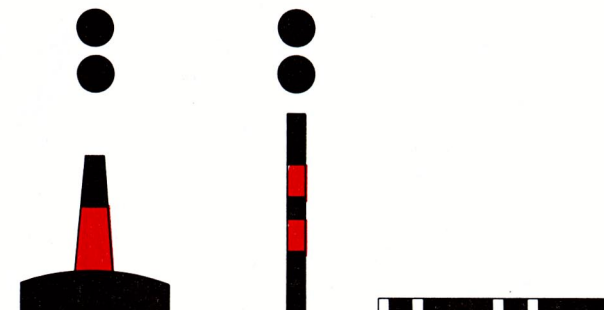
FEU du quadrant **OUEST**

Couleur : **BLANCHE**
 Rythme : Feu à **scintillements rapides** groupés
 VQ (9) toutes les 10 s ou Feu à **scin-**
tillements groupés Q (9) toutes les 15 s

Le nom d'une marque cardinale indique qu'il convient de passer, par rapport à la marque, dans le quadrant qui porte ce nom.

SYSTÈME DE BALISAGE MARITIME

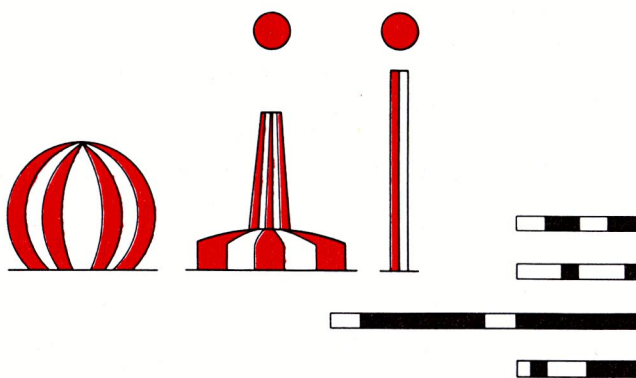
MARQUES DE DANGER ISOLÉ



FEU (lorsque la marque en est dotée) :

- Couleur : **BLANCHE**
- Rythme : A éclats groupés par 2

MARQUES D'EAUX SAINES



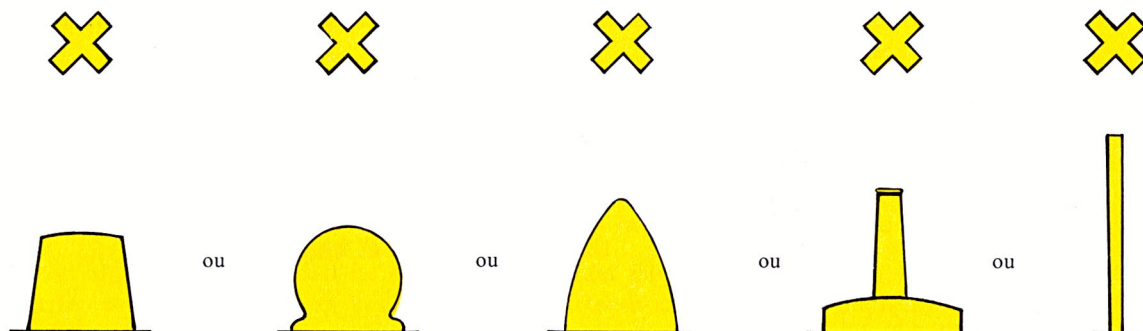
FEU (lorsque la marque en est dotée) :

- Couleur : **BLANCHE**
- Rythme : **Isophasé**, à **occultations**, à un **éclat long** toutes les 10 s ou **lettre Morse «A»**.

Les marques d'eaux saines indiquent que les eaux sont saines tout autour de la marque. Ces marques comprennent les marques définissant les axes des chenaux et les milieux de chenal. Elles peuvent aussi être utilisées pour indiquer un atterrissage si celui-ci n'est pas indiqué par une marque cardinale ou latérale.

SYSTÈME DE BALISAGE MARITIME

MARQUES SPÉCIALES



Couleur : Jaune

Forme : Au choix, mais ne prêtant pas à confusion avec les marques donnant des informations relatives à la navigation (1)

Voyant (le cas échéant) : Un seul voyant en forme de «X», jaune

FEU (lorsque la marque en est dotée) :

Couleur : **JAUNE**

Rythme : **QUELCONQUE, AUTRE** que ceux prévus pour les autres marques à éclat ou à 3 éclats groupés.

(1) Les formes représentées sont données à titre d'exemple

Ces marques n'ont pas pour but principal d'aider la navigation mais elles indiquent une zone spéciale ou une configuration mentionnée dans les documents nautiques appropriés. Ce sont par exemple, des :

1. Marques des stations d'acquisition de données océaniques (SADO).
2. Marques de séparation du trafic là où le balisage classique du chenal peut prêter à confusion.
3. Marques indiquant les dépôts de matériaux.
4. Marques indiquant des zones utilisées pour les exercices militaires.
5. Marques indiquant la présence de câbles ou d'oléoducs.
6. Marques indiquant des zones réservées à la plaisance.

SIGNALISATION DES DANGERS NOUVEAUX

Définition des dangers nouveaux

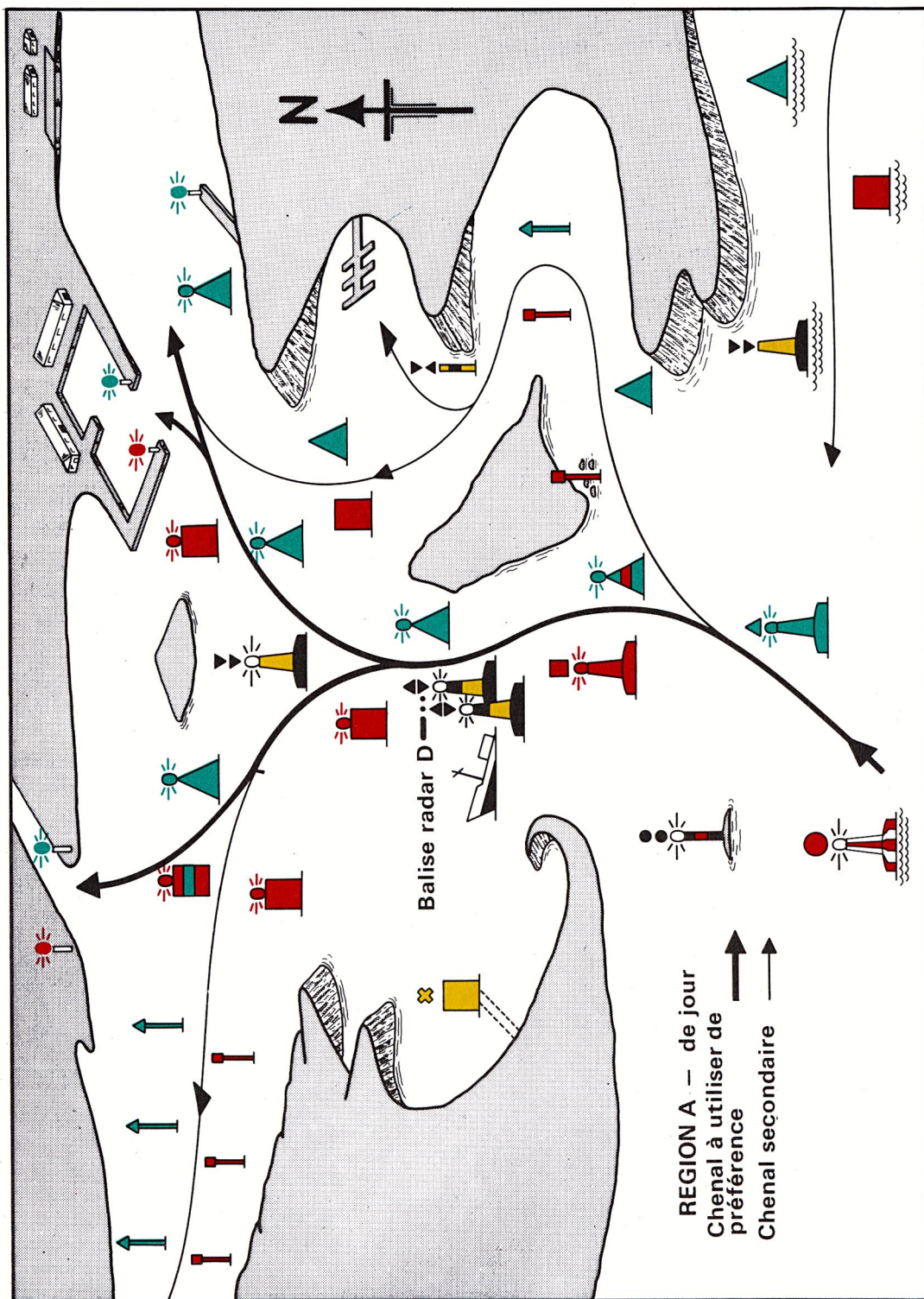
L'expression « **danger nouveau** » est utilisée pour désigner les obstructions découvertes récemment qui ne sont pas encore indiquées dans les documents nautiques. Les « dangers nouveaux » comprennent les obstructions naturelles telles que bancs de sable ou écueils ou les dangers résultant de l'action humaine tels que les épaves.

Signalisation des dangers nouveaux

1. Les dangers nouveaux sont balisés conformément aux présentes règles. Si le Service responsable estime que le danger est particulièrement grave, au moins une des marques utilisées est doublée aussitôt que possible.
2. Les feux de toutes les marques employées pour un tel balisage présentent le rythme scintillant rapide ou scintillant correspondant au type de la marque cardinale ou latérale.
3. La marque mise en place en double est en tous points identique à la marque avec laquelle elle est couplée.
4. Un danger nouveau peut être marqué par une balise radar, codée suivant **la lettre Morse « D »** et montrant un signal d'une longueur de 1 mille marin sur l'écran radar.
5. La marque en double peut être enlevée lorsque le Service responsable estime que l'information concernant ce nouveau danger a été suffisamment diffusée.

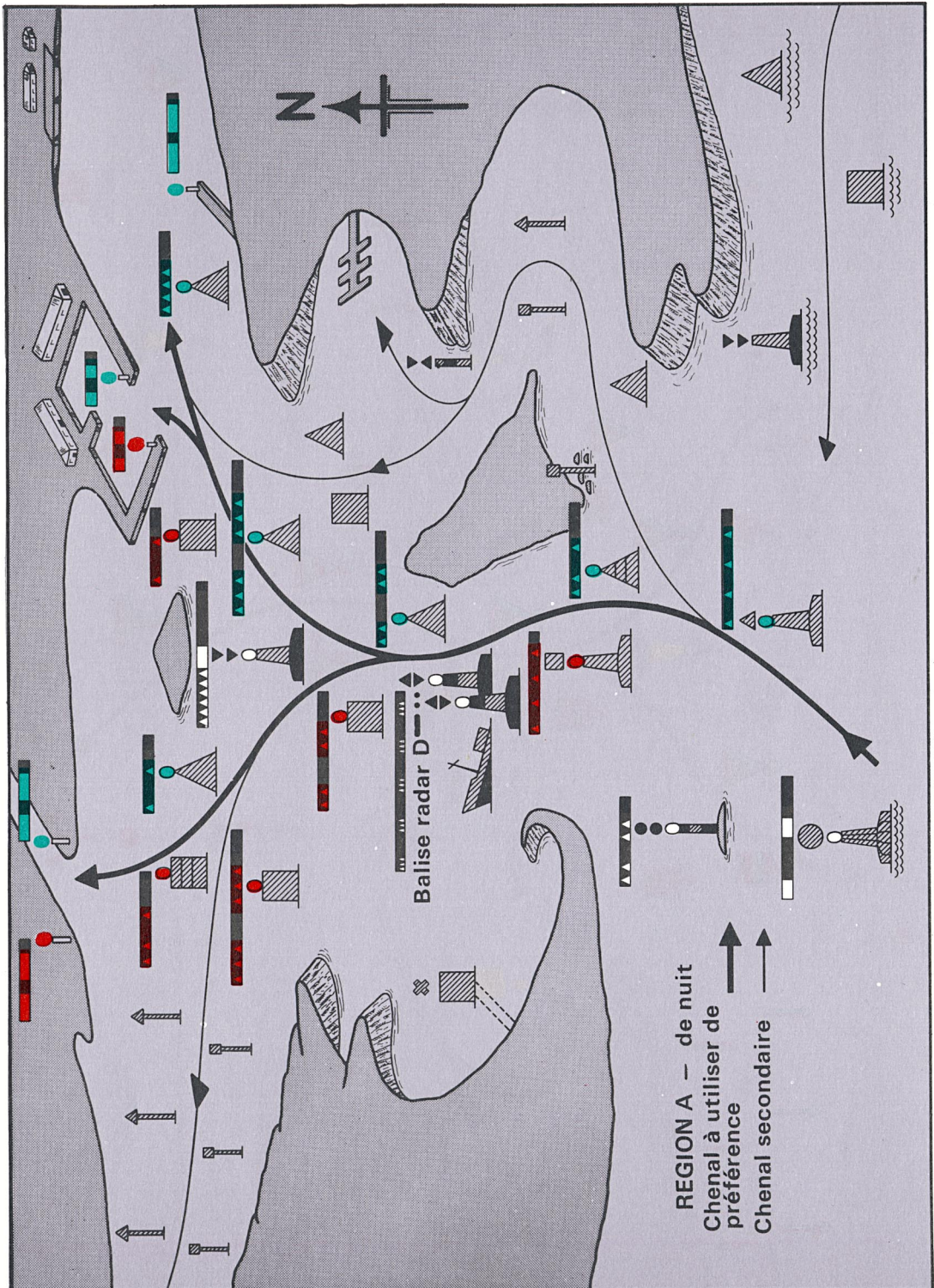
SYSTÈME DE BALISAGE MARITIME

RÉGION A



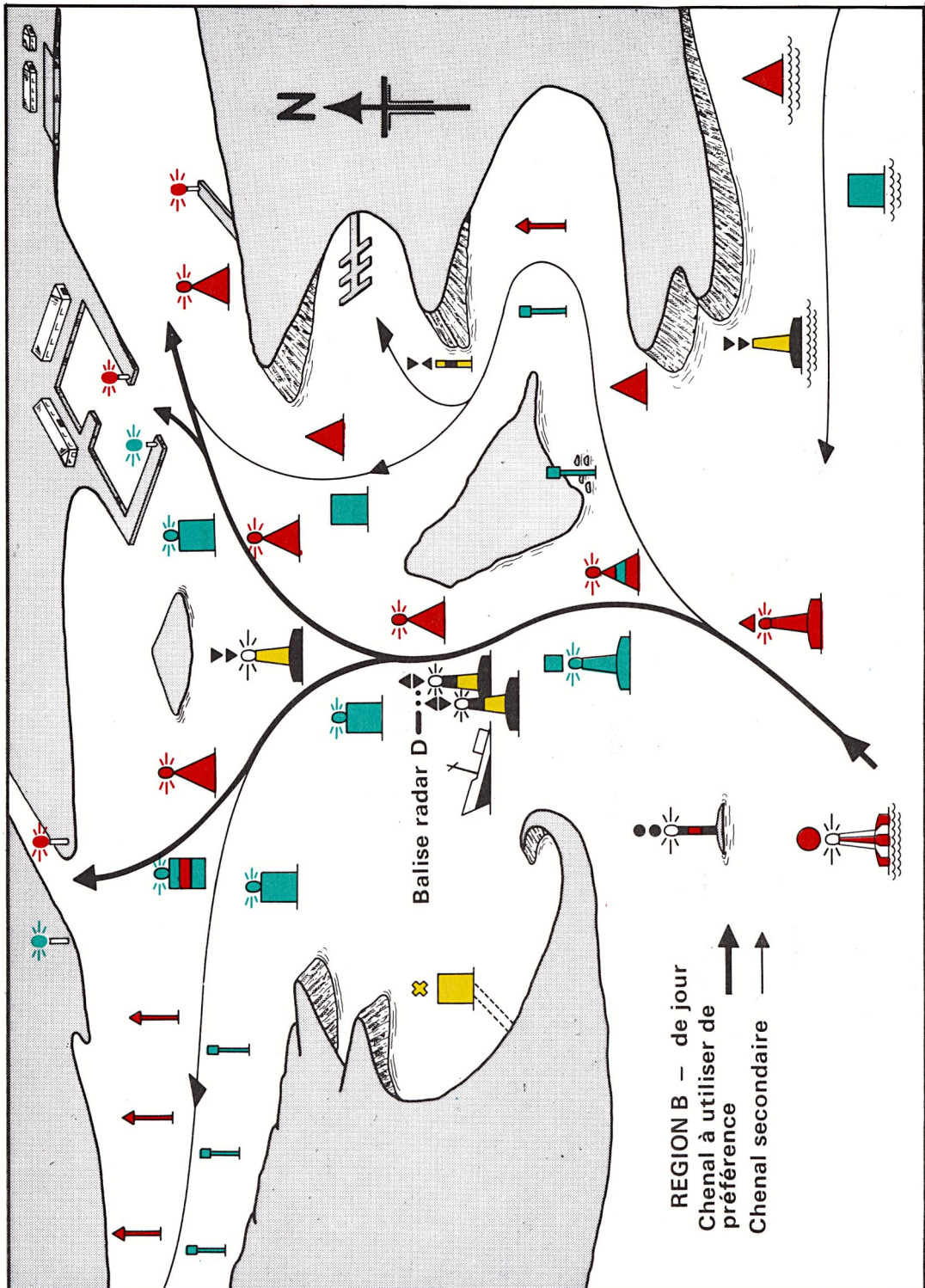
SYSTÈME DE BALISAGE MARITIME

RÉGION A



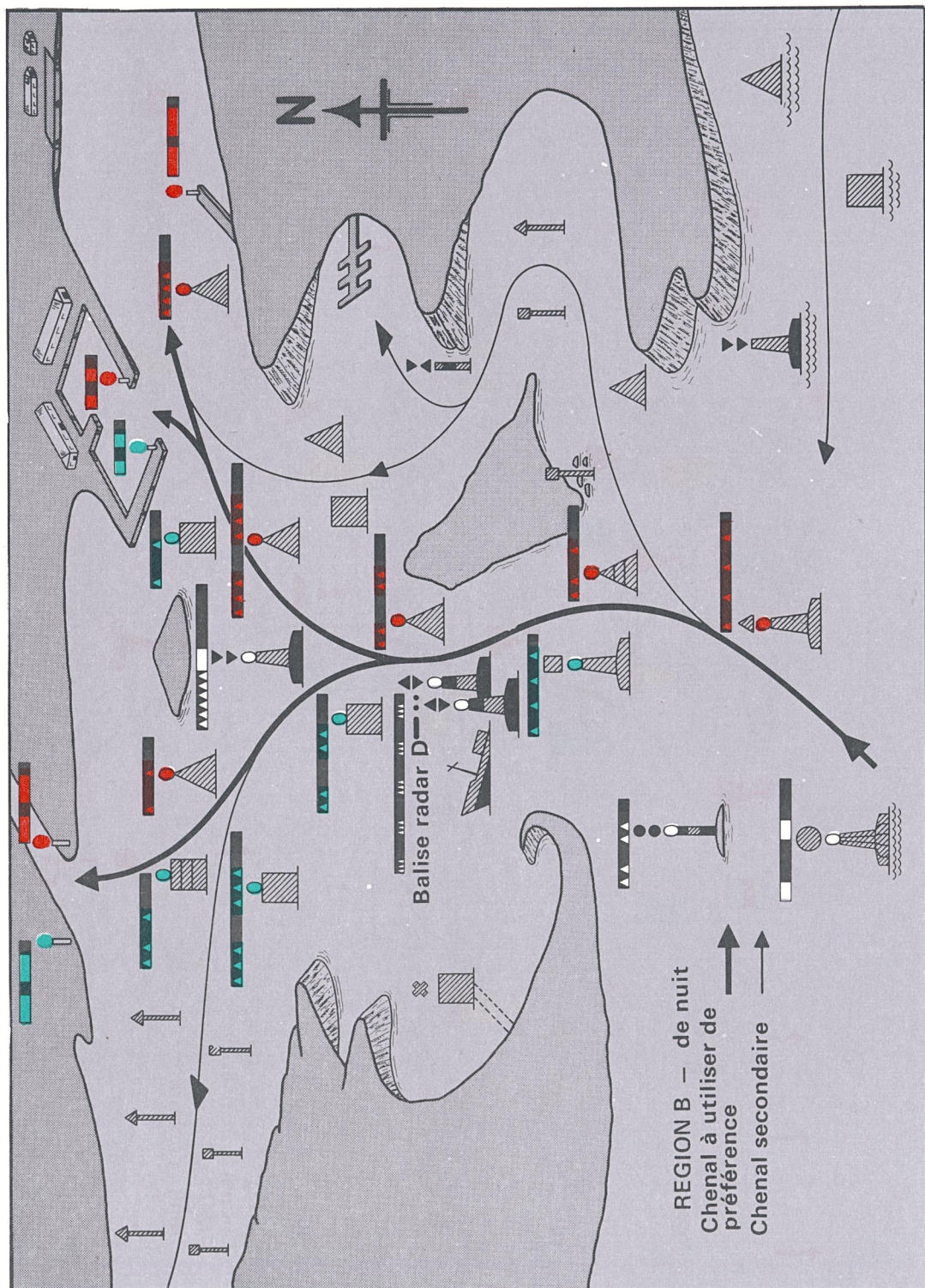
SYSTÈME DE BALISAGE MARITIME

RÉGION B



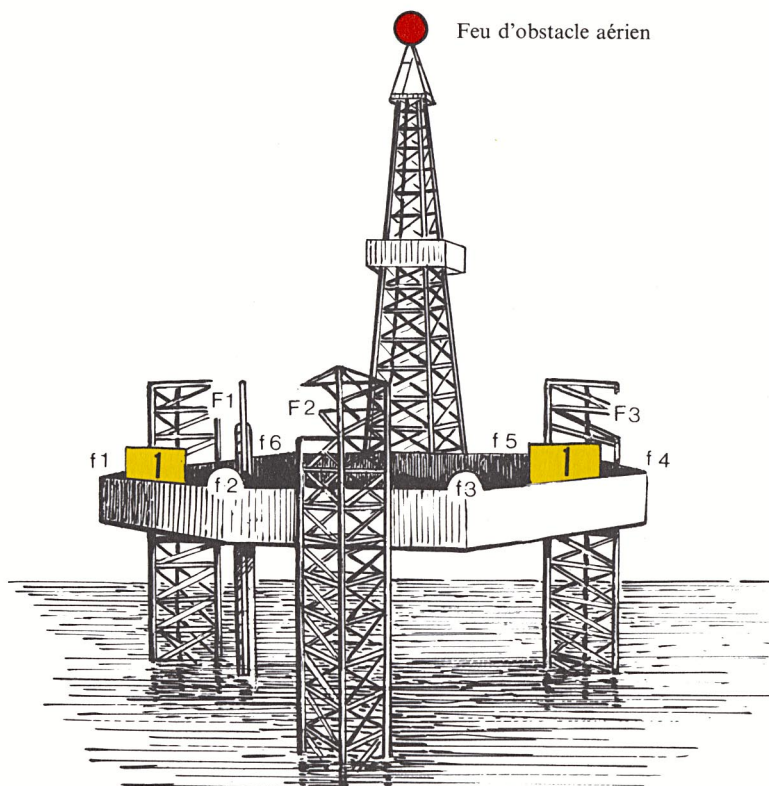
SYSTÈME DE BALISAGE MARITIME

RÉGION B



BALISAGES DIVERS

SIGNALISATION DES PLATES-FORMES EN MER



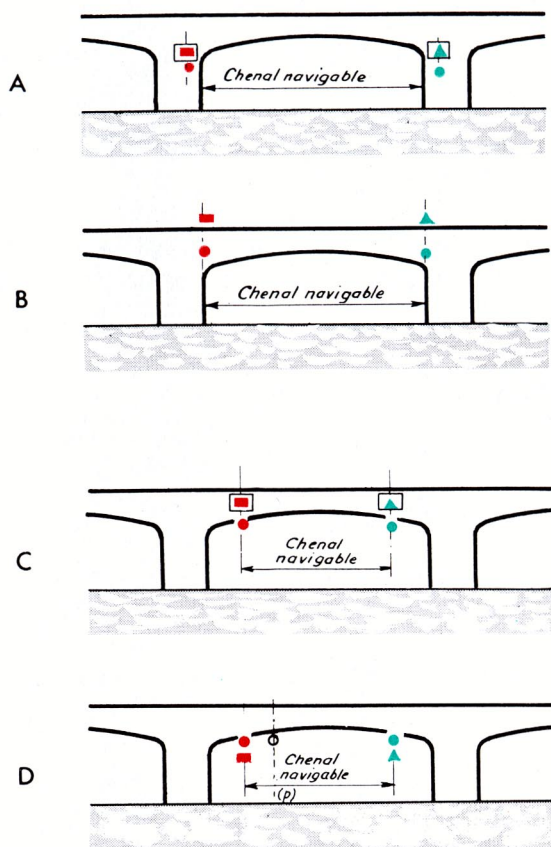
PANNEAUX D'IDENTIFICATION

Lettres ou chiffres noirs de 1 m de hauteur sur fond jaune

| | Catégorie A (loin des côtes) | Catégorie B (près des côtes) |
|--|---|---------------------------------|
| <i>Feux</i> | | |
| Feux principaux F1 F2 F3 | Coloration | blanc |
| | Rythme | lettre Morse U (• • —) |
| | Période totale | 15 s |
| | Hauteur au-dessus des H.M. Portée lumineuse moyenne..... | entre 6 et 30 m 8 milles |
| Feux d'extrémités f1 f2 f3 f4 f5 f6 | Coloration | blanc |
| | Rythme | lettre Morse U (• • —) |
| | Période totale | 15 s |
| | Portée lumineuse moyenne..... | 3 milles |
| <i>Signal sonore</i> | | |
| Rythme | lettre Morse U (• • —) | lettre Morse U (• • —) |
| Période totale..... | 30 s | 30 s |
| Portée nominale..... | 2 milles | 1 mille |

Nota : Les feux rythmés d'extrémité des plates-formes sont le plus souvent rouges en Mer du Nord.

SIGNALISATION DES PONTS SUR LES BRAS DE MER



SIGNALISATION DE JOUR

PANNEAUX

| <u>à bâbord</u> | <u>à tribord</u> |
|---------------------------|-----------------------|
| rectangle rouge | triangle noir ou vert |
| — sur fond blanc (A ou C) | |
| — sur le ciel (B ou D) | |

SIGNALISATION DE NUIT

FEUX

| | |
|--|-----------------------------|
| 1/ <u>à bâbord</u> | <u>à tribord</u> |
| feu rouge, fixe ou rythmé | feu vert, fixe ou rythmé |
| — sur les piles (A ou B) | |
| — sous la travée (C ou D) | |
| 2/ <u>au meilleur point de passage</u> | |
| feu blanc, isophasé ou scintillant | |

SIGNALISATION SONORE

Un ou plusieurs signaux sonores, de caractères différents

SIGNALISATION RADAR

Réflecteurs radar, soit sur des ducs d'Albe, soit sur des bouées, soit sur des perches fixées en haut des piles du pont

MARQUES DE MUSOIR

Les marques de musoir sont peintes sur les extrémités d'ouvrages portuaires (ou sur des panneaux fixés sur l'ouvrage). Si leur objet est seulement de rendre le musoir plus visible, les marques consisteront en une simple peinture claire (blanc ou jaune clair).

Si les marques doivent indiquer de quel bord doit être laissé l'ouvrage, elles seront constituées :

- à **BÂBORD**, d'un rectangle plein rouge sur fond blanc ;
- à **TRIBORD**, d'un triangle plein noir ou vert foncé sur fond blanc.



BÂBORD

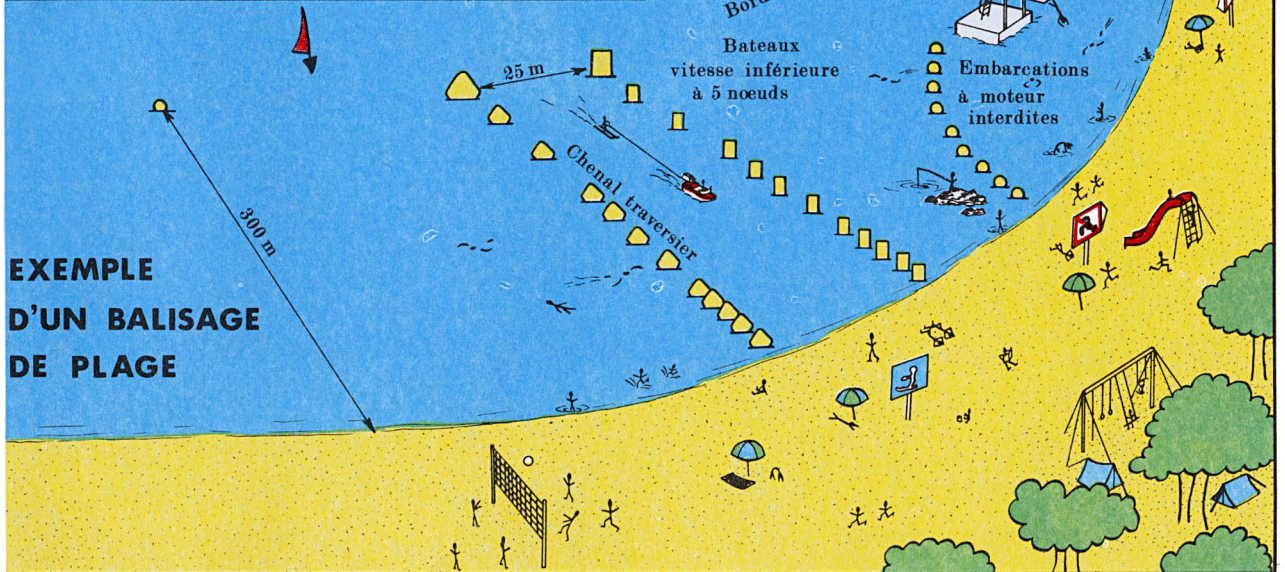
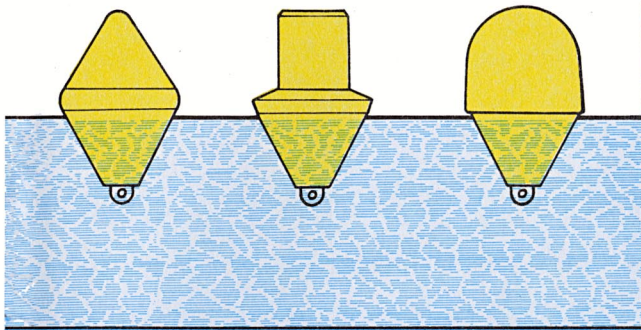
TRIBORD

LE BALISAGE DES PLAGES

- Pour assurer la sécurité des usagers, et notamment des baigneurs, sont instituées, en bordure de rivage des zones de protection, généralement balisées.
- Les zones sont situées à l'intérieur d'une bande littorale de 300 m de largeur dans laquelle la vitesse est limitée à 5 nœuds.
- Des chenaux traversiers balisés interdits aux baigneurs permettent aux usagers pratiquant des activités nautiques s'exerçant au-delà de la ligne des 300 m (telles que le motonautisme, le ski nautique, etc.) d'accéder au rivage.
- Les zones de protection définies peuvent être :
 - réservées exclusivement aux baigneurs
 - interdites aux engins à moteur
 - affectées à tel ou tel type d'activité (planche à voile par exemple).
- Les zones sont instituées par arrêté du préfet maritime qui en autorise le balisage par la municipalité ou par les clubs nautiques.
- Lorsqu'un balisage est mis en place, celui-ci est constitué de lignes de bouées jaunes dont la signification peut, le cas échéant, être explicitée par des panneaux placés à terre.

PROTECTION DES BAIGNEURS

TYPES DE BOUÉES UTILISÉES POUR LE BALISAGE DES PLAGES



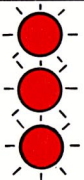




EXEMPLE D'UN BALISAGE DE PLAGE

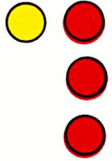
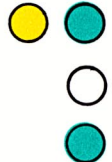
- La bordure extérieure de la bande littorale est balisée par des bouées sphériques jaunes mouillées à 200 m environ les unes des autres ;
- Les limites du chenal traversier sont matérialisées par des bouées jaunes, cylindriques à bâbord et coniques à tribord, mouillées de plus en plus près les unes des autres à mesure que l'on se rapproche du rivage ; les deux bouées d'entrée du chenal sont de dimensions supérieures à celles des bouées suivantes ;
- Les limites des différentes zones réglementées sont balisées par des bouées sphériques jaunes ;
- Des panneaux implantés à terre complètent le balisage flottant.

II. SIGNAUX D' INFORMATION ET DE COMMUNICATION

SIGNAUX DE TRAFIC PORTUAIRE

Les signaux ci-dessous, recommandés par l'Association Internationale de Signalisation Maritime (AISM), l'Association Internationale des Ports et Havres (AIPH) et l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation (AIPCN), sont en vigueur dans le monde entier depuis le 1^{er} janvier 1990 (Décret du 4 mars 1986).

| MESSAGE PRINCIPAL | |
|---|--|
| <p>1</p> <p>Danger grave — tous les navires doivent s'arrêter ou se dérouter en fonction des instructions reçues.</p> | <p>A éclats</p>  |
| <p>2</p> <p>Les navires ne doivent pas passer.</p> |  |
| <p>3</p> <p>Les navires peuvent passer — Trafic à sens unique</p> | <p>Fixe ou à occultations lentes</p>  |
| <p>4</p> <p>Les navires peuvent passer — Trafic à double sens</p> |  |
| <p>5</p> <p>Un navire ne peut passer que s'il a reçu les instructions spéciales l'y autorisant.</p> |  |

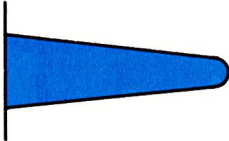



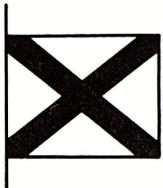



| SIGNAUX ET MESSAGES D'EXEMPTION | |
|---|---|
| <p>Les navires ne doivent pas passer. Toutefois les navires qui naviguent hors du chenal principal n'ont pas à respecter le message principal.</p> | <p>Fixe ou à occultations lentes</p>  |
| <p>Un navire ne peut passer que s'il a reçu les instructions spéciales l'y autorisant. Toutefois les navires qui naviguent hors du chenal principal n'ont pas à respecter le message principal.</p> | <p>Fixe ou à occultations lentes</p>  |

| SIGNAUX AUXILIAIRES |
|---|
| <p>Des signaux auxiliaires peuvent être ajoutés en cas de besoin : ils sont normalement placés à droite de la colonne portant le message principal et n'utilisent normalement que des feux blancs ou jaunes dont la configuration est fixée par l'autorité portuaire locale. De tels signaux auxiliaires peuvent, par exemple, être ajoutés au message n° 5 pour donner des informations sur la situation du trafic en direction opposée ou être utilisés pour indiquer qu'une drague travaille dans le chenal.</p> |









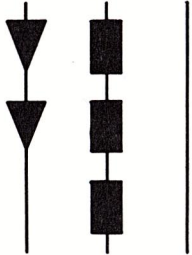
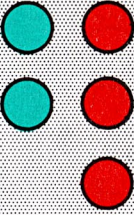
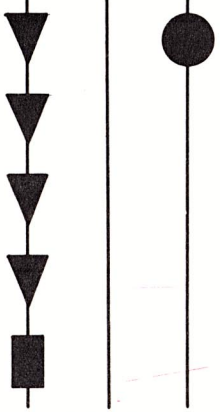
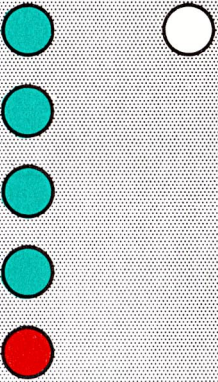
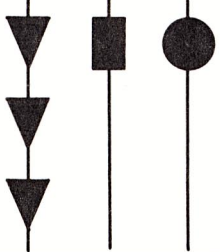
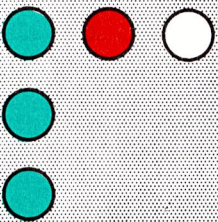
REMARQUES IMPORTANTES :

1. Dans de nombreux cas, les messages ne sont pas les mêmes dans toutes les directions et le signal est directionnel. Toutefois certains signaux peuvent être visibles sur tout l'horizon (messages 1, 2 et 4).
2. Les messages d'exemption (avec feu jaune additionnel à gauche et au niveau du feu supérieur du message principal) s'adressent aux navires qui peuvent naviguer en sécurité hors du chenal principal.

SIGNAUX DE MARÉE

| Sens de variation du niveau | | |
|---|---|---------------------|
| De jour | De nuit | Signification |
|  |  | Étale de Basse Mer |
|  |  | Marée montante |
|  |  | Étale de Pleine Mer |
|  |  | Marée descendante |
| | | |

SIGNAUX DE MARÉE

| Hauteurs d'eau au-dessus du zéro des cartes (Niveau des plus basses mers possibles) | | |
|--|--|--|
| 1 ^{ère} Colonne de Signaux | 2 ^{ème} Colonne de Signaux | 3 ^{ème} Colonne de Signaux |
|  =  = 0 ^m ,2  ⁽¹⁾ =  ⁽¹⁾ = 0 ^m ,1 |  =  = 1 ^m |  =  = 5 ^m |
| (1) peut aussi être mis à gauche de la 1 ^{ère} colonne <i>Nota : La lecture est supposée faite par un observateur venant du large.</i> | | |
| De jour | Exemples De nuit | Signification |
|  |  | = 3 ^m ,40 |
|  |  | = 5 ^m ,90 |
|  |  | = 6 ^m ,60 |

SIGNAUX MÉTÉOROLOGIQUES

SIGNAUX LUMINEUX D'AVIS DE VENTS FORTS















destinés à l'information des plaisanciers

Un système de signalisation optique des vents forts, destiné à l'information des plaisanciers, est en place à la sortie de certains ports et plans d'eau. La signalisation, constituée par un feu blanc, est spécifiée ci-dessous :












| État du feu | Caractère du feu | Signification |
|--------------------------------------|--|--|
| feu éteint | | Vents locaux inférieurs à force 6 ou Pas de prévisions de vents de force supérieure ou égale à 6 dans les 6 heures à venir |
| feu allumé 1 ^{er} rythme | Scint. disc. période 8 s (scintillement en 4 s) | Prévision de vents supérieurs à force 6 dans les 6 heures à venir |
| feu allumé 2 ^e rythme | Scint. | Vents locaux supérieurs ou égaux à force 6 ou Prévisions de vents supérieurs à force 6 dans les 3 heures à venir. |

NOTA — Ces feux ne fonctionnent que de jour afin de ne pas créer de confusion avec les feux maritimes. Leur portée théorique est de 5 M mais cette distance peut être réduite (éclairage solaire, brume, ...).




SIGNAUX MÉTÉOROLOGIQUES

| SIGNAUX VISUELS INTERNATIONAUX D'AVIS DE TEMPÊTE | | |
|---|---|--|
| De jour | De nuit | Signification |
|  |  | Vent fort (6 ou 7 Beaufort) direction quelconque |
|  |  | Coup de vent (égal ou supérieur à 8 Beaufort) débutant dans le quadrant N.W. |
|  |  | Coup de vent (égal ou supérieur à 8 Beaufort) débutant dans le quadrant S.W. |
|  |  | Coup de vent (égal ou supérieur à 8 Beaufort) débutant dans le quadrant N.E. |
|  |  | Coup de vent (égal ou supérieur à 8 Beaufort) débutant dans le quadrant S.E. |
|  | | Saute de vent dans le sens des aiguilles d'une montre <i>(La couleur du pavillon est indifférente)</i> |
|  | | Saute de vent dans le sens contraire des aiguilles d'une montre <i>(La couleur du pavillon est indifférente)</i> |
|  |  | Ouragan (12 Beaufort) vent de direction quelconque |

SIGNAUX DE DÉTRESSE



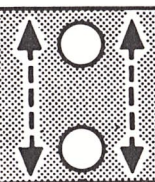

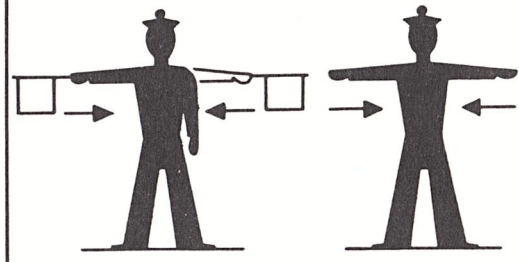

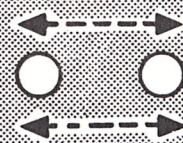

| | |
|---|--|
|  <p>Coups de canon ou autres signaux explosifs toutes les minutes environ</p> |  <p>NC du Code International</p> |
|  <p>Son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume</p> |  <p>Signal de grande distance (couleur indifférente)</p> |
|  <p>Fusées ou bombes à étoiles rouges lancées une à une à courts intervalles (1)</p> |  <p>Flammes produites en brûlant un baril de goudron ou d'huile</p> |
| <p>Voir NOTA en bas de la page</p> <p>Signal radiotélégraphique (500 kHz) ...— — — — — Signal radiotéléphonique (2182 kHz) «MAYDAY» (VHF canal 16) «MAYDAY»</p> <p>1 - Ne pas oublier de le faire suivre du nom ou du signal indicatif et de la position du navire.</p> <p>2 - Pour attirer l'attention les navires peuvent utiliser : le signal radiotélégraphique d'alarme (Série de 12 traits d'une durée d'une minute) ou le signal radiotéléphonique d'alarme (2 tonalités transmises alternativement pendant 30 à 60 secondes).</p> <p>Signaux transmis par les radiobalises de localisation des sinistres.</p> |  <p>Fusée à parachute (1) ou feu à main produisant une lumière rouge</p> |
| <p>1 - Ne pas oublier de le faire suivre du nom ou du signal indicatif et de la position du navire.</p> |  <p>Fumigène orange</p> |
| <p>2 - Pour attirer l'attention les navires peuvent utiliser : le signal radiotélégraphique d'alarme (Série de 12 traits d'une durée d'une minute) ou le signal radiotéléphonique d'alarme (2 tonalités transmises alternativement pendant 30 à 60 secondes).</p> |  <p>Mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté du corps.</p> |
| <p>Signaux transmis par les radiobalises de localisation des sinistres.</p> | <p>Repérage aérien</p>   <p>Colorant</p> |

(1) Une fusée rouge émise par un sous-marin indique qu'il est en difficulté et qu'il devra faire surface d'urgence. Les navires marchands qui aperçoivent ce signal doivent s'en écarter et ne pas stopper leurs hélices. Ils doivent se tenir prêts à assister le sous-marin.

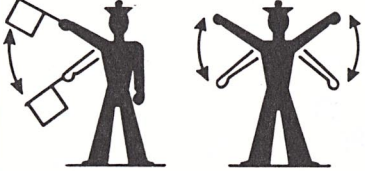




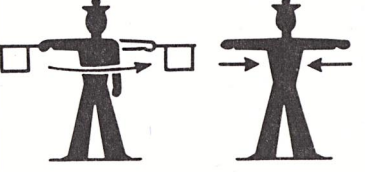


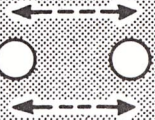







| RÉPONSES des STATIONS ou NAVIRES de SAUVETAGE | |
|--|--|
| (Règle 16 - Chapitre V de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer) « Nous vous voyons - Secours vous sera porté dès que possible » | |
| De Jour | De nuit |
|  <p>Signal à Fumée orange</p> |  <p>Feu combiné avec un signal sonore (éclair) consistant en 3 signaux simples tirés à 1 minute d'intervalle.</p>  <p>Fusée à étoiles blanches consistant en 3 signaux simples tirés à 1 minute d'intervalle.</p> |



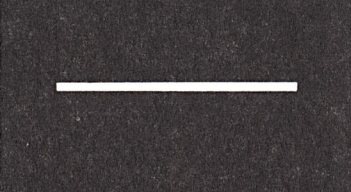

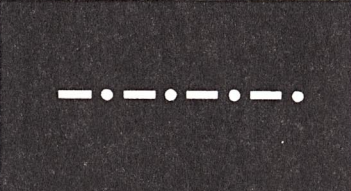

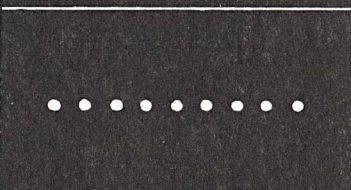


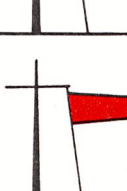
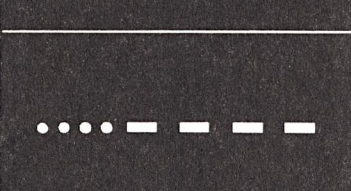

NOTA : Bien que les fusées projetant des étoiles ne soient plus réglementaires (à la suite d'amendements à la Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer) elles continuent d'être présentées dans ce tableau qui est extrait du Code International des Signaux que l'OMI n'a pas encore modifié. Par arrêté du 20 janvier 1989 le Ministre délégué chargé de la mer a supprimé les fusées à étoiles du matériel obligatoire et les a remplacées par des fusées à parachute.

SIGNAUX DE SAUVETAGE

| SIGNAUX A EMPLOYER CONCURREMMENT AVEC DES ENGIN DE SAUVETAGE AYANT LEUR BASE SUR LA CÔTE | | |
|--|---|--|
| Signaux à bras | Signaux lumineux (voir NOTA au bas de la page 34) | Signification |
|  <p>Mouvement <u>vertical</u> d'un pavillon blanc ou des bras</p> |  | <p>En général : <u>affirmatif</u> D'une manière particulière : L'amarre est tenue. La poulie à fouet est amarrée. Le câble est amarré. Il y a un homme dans la bouée-culotte. Virez.</p> |
|  <p>Mouvement <u>vertical</u> ou d'une lumière blanche d'un feu blanc</p> |  | |
|  <p>Mouvement <u>horizontal</u> d'un pavillon blanc ou des bras</p> |  | <p>En général : <u>négatif</u> D'une manière particulière : Choquez les amarres. Tiens bon virer.</p> |
|  <p>Mouvement <u>horizontal</u> ou d'une lumière blanche d'un feu blanc</p> |  | |

SIGNAUX DE SAUVETAGE

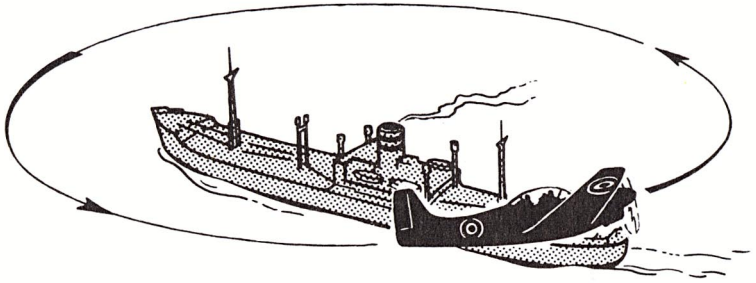
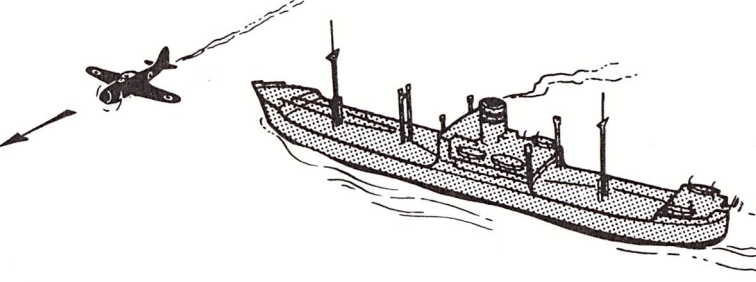
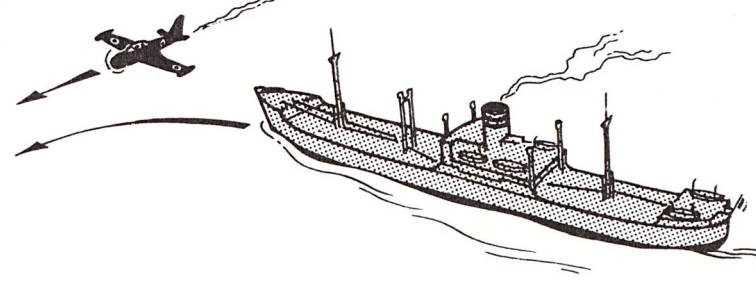
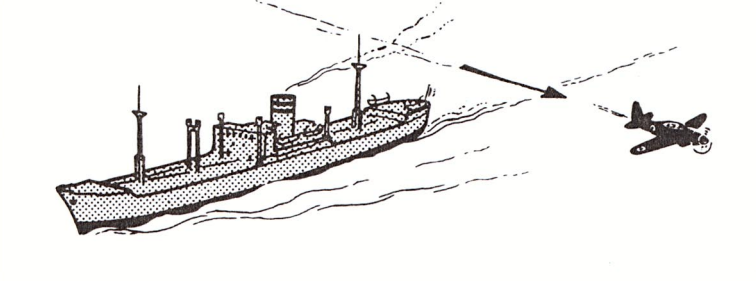
| Signaux de débarquement destinés à guider les embarcations transportant des équipages ou des personnes en détresse (Règle 16 - Chapitre V de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer) | | | |
|---|---|--|--|
| Signaux à bras | Signaux lumineux (voir NOTA au bas de la page 34) | Autres signaux | Signification |
|  <p>Mouvement <u>vertical</u> d'un pavillon blanc ou des bras</p> |  |  <p>Lettre « K » du code transmise par un moyen lumineux ou sonore.</p> | Cet emplacement est le meilleur endroit pour débarquer. |
|  <p>1</p> |  | | |
| 1. Un alignement (indication de direction) peut être établi en plaçant un feu blanc à un niveau inférieur et en ligne droite par rapport à l'observateur . | | | |
|  <p>Mouvement <u>horizontal</u> d'un drapeau blanc ou des bras</p> |  |  <p>Lettre « S » du code transmise par un moyen lumineux ou sonore.</p> | Il est extrêmement dangereux de débarquer ici . |
|  |  | | |
|  <p>1 2 3</p> <ol style="list-style-type: none"> Mouvement horizontal d'un drapeau blanc Le drapeau est ensuite piqué à terre. Un deuxième drapeau blanc est transporté dans la direction à indiquer. |  <p>(1)</p> <p>(2)</p> |  <p>Lettre « S » du code suivie de</p>  <p>Lettre « R » du code pour indiquer qu'un meilleur emplacement de débarquement est situé à <u>droite</u> dans la direction d'approche ou de</p>  <p>Lettre « L » du code pour indiquer qu'un meilleur emplacement de débarquement est situé à <u>gauche</u> dans la direction d'approche.</p> | Il est extrêmement dangereux de débarquer ici, un emplacement plus favorable au débarquement se trouve dans la direction indiquée. |
|  <p>1 2 3</p> <ol style="list-style-type: none"> Mouvement horizontal Feu posé à terre Autre feu transporté dans la direction à indiquer | <ol style="list-style-type: none"> Signal à étoiles rouges tiré verticalement Signal à étoiles blanches tiré dans la direction à indiquer | | |

| SIGNAUX DE JOUR ET DE NUIT ENTRE SÉMAPHORES ET CANOTS DE SAUVETAGE | | |
|---|---|--|
| Par les sémaphores | | |
| Flottants (de jour) | Projecteur (de jour et de nuit) | Signification |
|  | | Sinistre dans le voisinage |
|  |  | Le lieu du sinistre est sur la ligne joignant le sémaphore au canot, au delà du canot. |
|  |  | Le lieu du sinistre est sur la ligne joignant le sémaphore au canot, entre le sémaphore et le canot. |
|  |  | Le lieu du sinistre est sur la droite (vu du sémaphore) de la ligne joignant le sémaphore au canot. |
|  |  | Le lieu du sinistre est sur la gauche (vu du sémaphore) de la ligne joignant le sémaphore au canot. |
|  |  | Mission de sauvetage terminée Alerte annulée |
| | Par les canots | |
| |  | Où est le lieu du sinistre ? |

SIGNAUX DE SAUVETAGE

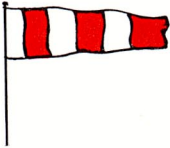


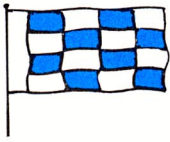

SIGNAUX UTILISÉS PAR LES AERONEFS EFFECTUANT DES OPERATIONS DE RECHERCHE OU DE SAUVETAGE POUR GUIDER LES NAVIRES VERS UN AERONEF, UN NAVIRE OU UNE PERSONNE EN DETRESSE

(Règle 16 du Chapitre V de la Convention Internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer)






| Manœuvres effectuées successivement par l'aéronef | Signification |
|--|---|
|  <p>1 - L'aéronef décrit au moins un cercle autour du navire.</p> | <p>Le contact peut être établi en radiotéléphonie sur 121,5 MHz ou 156,80 MHz (Canal 16).</p> |
|  <p>2 - L'aéronef coupe à basse altitude la route du navire près de l'avant, en balançant les ailes, (voir Note).</p> | <p>L'aéronef veut diriger un navire vers un aéronef ou un navire ou une personne en détresse. (La répétition de ces signaux a la même signification).</p> |
|  <p>3 - L'aéronef met le cap dans la direction que doit suivre le navire.</p> | |
|  <p>4 - L'aéronef coupe à basse altitude le sillage du navire près de l'arrière, en balançant les ailes. (voir Note).</p> | <p>Le concours du navire n'est plus nécessaire. (La répétition de ces signaux a la même signification).</p> |

NOTE : Il peut également ouvrir et fermer les gaz ou changer le pas de l'hélice afin d'attirer l'attention plutôt que de balancer les ailes. Ces signaux sonores pouvant toutefois être moins efficaces que le signal visuel consistant à balancer les ailes en raison du bruit élevé des navires.

SIGNAUX DE SAUVETAGE

| 1. Signaux utilisés par un navire pour répondre à un aéronef effectuant des opérations de recherche et de sauvetage | | | Signification |
|---|---|--|--|
|  Hisser la flamme du « code et aperçu » à bloc ; ou |  Changer de cap pour prendre la direction indiquée ; ou |  Transmettre le signal « T » du code Morse au moyen d'une lampe à signaux. | Accuse réception du signal envoyé par l'aéronef. |
|  Hisser le pavillon international « N » (November) ou | |  Transmettre le signal « N » du code Morse au moyen d'une lampe à signaux. | Indique l'impossibilité de se conformer aux instructions |

2. Signaux de communication avec les survivants.

| Manœuvres exécutées par un aéronef. | | Signification |
|---|---|---|
|  (*) Larguer un message : ou |  Larguer du matériel permettent d'établir une communication directe. | L'aéronef souhaite donner des informations ou des instructions aux survivants |
| Signaux utilisés par des survivants pour répondre à un aéronef ayant largué un message. | | Signification |
|  ou  Transmettre le signal « T » ou « R » du code Morse au moyen d'une source lumineuse ; ou | Utiliser tout autre signal approprié. | le message largué est compris par les survivants. |
|  Transmettre le signal « RPT » du code Morse au moyen d'une source lumineuse. | | Le message largué n'est pas compris par les survivants. |

(*) Traînée lumineuse de couleur très visible.

SIGNAUX DE SAUVETAGE

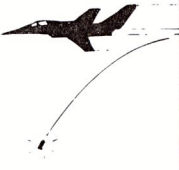





3. Signaux visuels surface-air

— Signaux et symboles qu'un bâtiment de surface ou des survivants doivent utiliser pour communiquer avec un aéronef.

Utiliser les symboles visuels surface-air ci-dessous en exposant sur le pont ou sur le sol le symbole approprié.

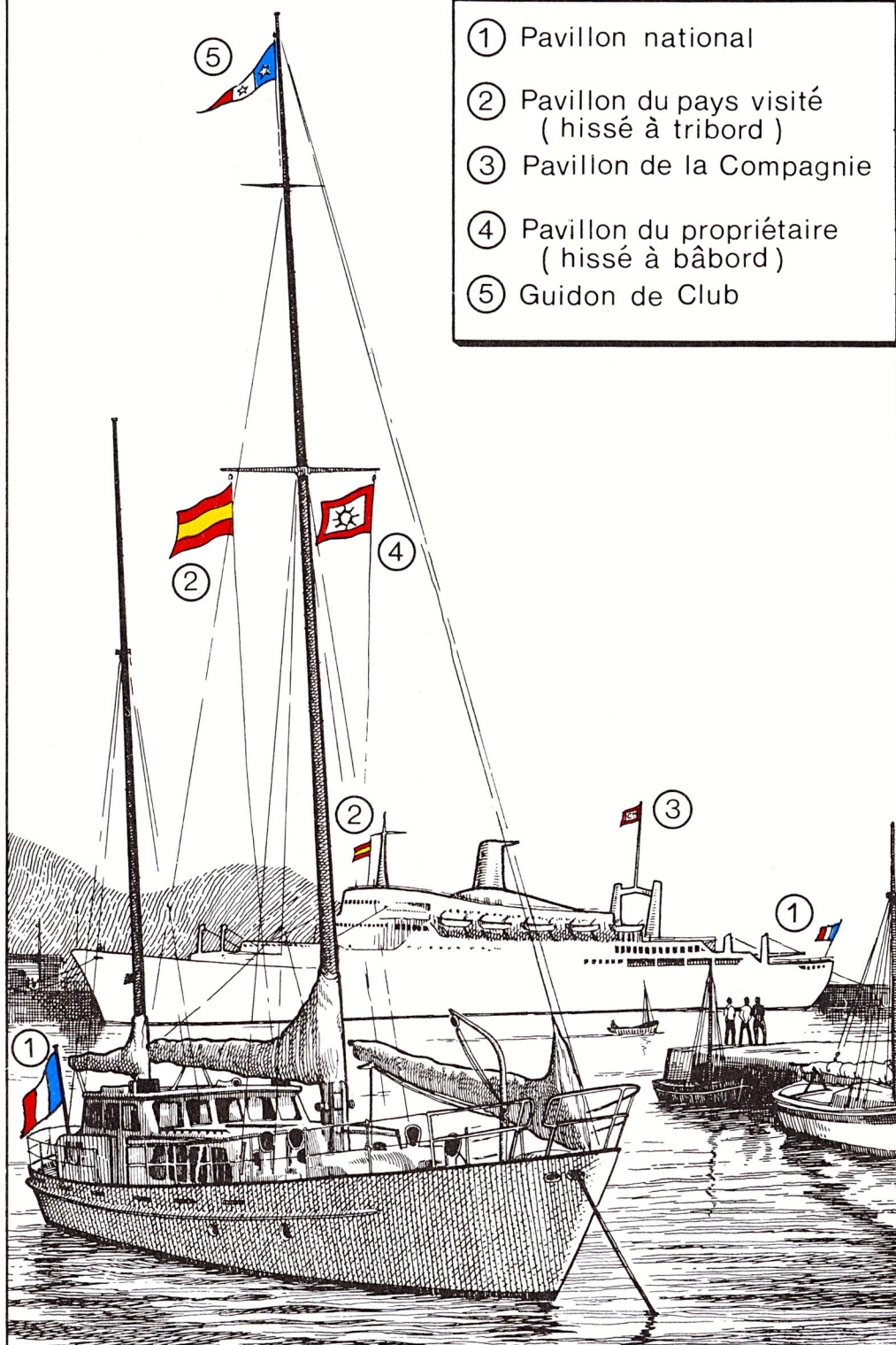
| Message | Symbole visuel OACI/OMI |
|--|-------------------------|
| — Demandons assistance | V |
| — Demandons secours médicaux | X |
| — Non ou réponse négative | N |
| — Oui ou réponse affirmative | Y |
| — Nous nous dirigeons dans cette direction | ↑ |

— Réponse que doit envoyer un aéronef qui observe les signaux ci-dessus transmis par un bâtiment de surface ou par des survivants :

| Manœuvres ou signaux | | | | | Signification |
|---|---|---|--|--------------------------------------|--|
|  Larguer un message ou |  Balancer les ailes (de jour) ; ou |  Allumer ou éteindre deux fois les feux d'atterrissage ou les feux de navigation (lorsqu'il fait sombre) ; ou |  Transmettre la lettre « T » ou « R » du code Morse au moyen d'une source lumineuse ; ou | Utiliser tout autre signal approprié | Message compris |
|  Voler droit sans changer d'altitude et, sans balancer les ailes ; ou |  Transmettre le signal « RPT » du code Morse au moyen d'une source lumineuse ; ou | Utiliser tout autre signal approprié | | | Message non compris (répéter le message) |

III. CODES

PAVOIS de COURTOISIE



CODE INTERNATIONAL DE SIGNAUX

MÉTHODES DE SIGNALISATION

- Les méthodes de signalisation suivantes peuvent être utilisées avec le code en vigueur

- a/ par signes flottants
- b/ par moyens lumineux avec les symboles Morse
- c/ par moyens sonores avec les symboles Morse
- d/ à la voix avec utilisation d'un porte-voix
- e/ par radiotélégraphie
- f/ par radiotéléphonie
- g/ par signes à bras
- h/ à bras par code Morse

SIGNES MORSE POUR TRANSMISSION A BRAS

Avec ou sans pavillon



« point »



« trait »



Séparation entre points ou traits

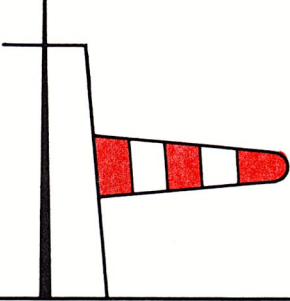
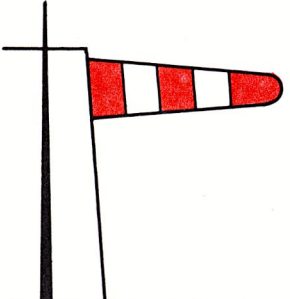


Séparation entre lettres, groupes ou mots



- Supprimer le signal (dans le cas de la station émettrice)
- Demande de répétition (dans le cas de la station attaquée)

CODE INTERNATIONAL DE SIGNAUX

| Flamme du code et aperçu | Signification | | |
|--|----------------------|--|--------------------------------------|
| | Station émettrice | Station réceptrice Signaux flottants Signaux à bras | |
|  | | Aperçu (pour chaque drissée) | Aperçu de l'appel |
|  | Signal terminé | Compris (pour chaque drissée) | Prêt à recevoir les signaux |

SIGNAUX D'UNE LETTRE REMARQUES PRÉLIMINAIRES

I - Les signaux B, C, D, E, G, H, I, R, S et T, ne peuvent être transmis par moyens sonores que conformément aux règles internationales 25, 34 et 35 pour prévenir les abordages en mer.

II - Les signaux K, L, R et S, ont des significations particulières lorsqu'ils sont employés à titre de signaux de débarquement destinés à guider les embarcations transportant des équipages ou des personnes en détresse.
(voir page 36).

CODE INTERNATIONAL DE SIGNAUX

Signaux d'une lettre

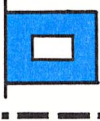

| Pavillon Symbole Morse | Lettre | Mot de Code Prononciation(1) | Signification |
|---|---------------------|------------------------------------|--|
|  | A | ALFA <u>AL</u> FAH | J'ai un scaphandrier en plongée; tenez-vous à distance et avancez lentement |
|  | ⁽²⁾ B | BRAVO <u>BRA</u> VO | Je charge, ou décharge, ou je transporte des marchandises dangereuses |
|  | ⁽²⁾ C | CHARLIE <u>CHAR</u> LI | Oui (réponse affirmative, ou le groupe qui précède doit être compris comme une affirmation.) |
|  | ⁽²⁾ D | DELTA <u>DEL</u> TAH | Ne me gênez pas ; je manœuvre avec difficulté |
|  | ⁽²⁾ E | ECHO <u>ÈK</u> O | Je viens sur tribord |
|  | F | FOXTROT <u>FOX</u> TROTT | Je suis désespéré ; communiquez avec moi |
|  | ⁽²⁾ G | GOLF GOLF | J'ai besoin d'un pilote Par un navire en train de pêcher : « je relève mes filets ». |
|  | ⁽²⁾ H | HOTEL HO <u>TÈLL</u> | J'ai un pilote à bord |
|  | ⁽²⁾ I | INDIA <u>IN</u> DI AH | Je viens sur bâbord |

(1) Les syllabes soulignées sont accentuées

(2) Voir remarques page 45

CODE INTERNATIONAL DE SIGNAUX

signaux d'une lettre (suite)

| Pavillon Symbole Morse | Lettre | Mot de Code Prononciation (1) | Signification |
|---|---------------------|--|---|
|  | J | JULIETT <u>DJOU</u> LI <u>ÈTT</u> | J'ai un incendie à bord et je transporte des marchandises dangereuses. ou Je perds des matières dangereuses. Tenez-vous à distance |
|  | ⁽²⁾ K | KILO <u>KI</u> LO | Je désire entrer en communication avec vous ou vous invite à transmettre |
|  | ⁽²⁾ L | LIMA <u>LI</u> MAH | Stoppez votre navire immédiatement |
|  | M | MIKE <u>MA</u> ÌK | Mon navire est stoppé et n'a plus d'erre |
|  | N | NOVEMBER NO <u>VÈMM</u> BER | Non (réponse négative ou le signal qui précède doit être compris sous forme négative) |
|  | O | OSCAR <u>OSS</u> KAR | Un homme à la mer |
|  | P | PAPA PAH <u>PAH</u> | Au port : Toutes les personnes doivent se présenter à bord : le navire doit prendre la mer. A la mer. 1. Fait par un bateau de pêche : "Mes filets sont accrochés par un obstacle" 2. "J'ai besoin d'un pilote" |
|  | Q | QUEBEC KÉ <u>BÈK</u> | Mon navire est "indemne" et je demande la libre pratique. |
|  | ⁽²⁾ R | ROMEO <u>RO</u> MI O | <u>Signal de procédure</u> (toute méthode de transmission) : "Reçu" ou "J'ai reçu votre dernier signal" |

(1) Les syllabes soulignées sont accentuées

(2) Voir remarques page 45

CODE INTERNATIONAL DE SIGNAUX

Signaux d'une lettre (suite)

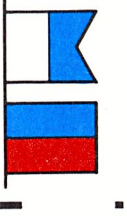
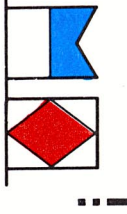
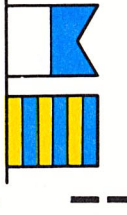
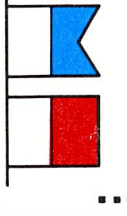
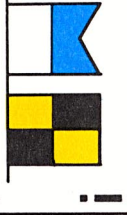
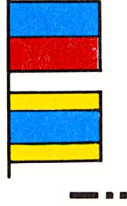
| Pavillon Symbole Morse | Lettre | Mot du Code Prononciation (1) | Signification |
|---|---------------------|--------------------------------------|---|
|  | ⁽²⁾ S | SIERRA SI ÈR RAH | Je bats en arrière |
|  | T | TANGO TANG GO | Accusé de réception pour les signaux lumineux Par un bateau de pêche « ne me gênez pas, je fais du chalutage jumelé ». |
|  | U | UNIFORM YOU NI FORM | Vous courez vers un danger. |
|  | V | VICTOR VIK TAR | Je demande assistance. |
|  | W | WHISKEY OUISS KI | J'ai besoin d'assistance médicale. |
|  | X | X_RAY ÈKSS RÉ | Arrêtez vos manœuvres et veillez mes signaux |
|  | Y | YANKEE YANG KI | Mon ancre chasse. |
|  | ⁽²⁾ Z | ZULU ZOU LOU | J'ai besoin d'un remorqueur Par un navire en train de pêcher : « je mets à l'eau mes filets » |

(1) Les syllabes soulignées sont accentuées

(2) Voir remarques page 45

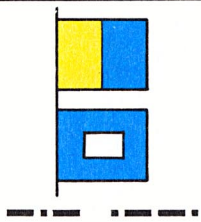
CODE INTERNATIONAL DE SIGNAUX

Signaux importants de deux lettres

| Pavillons Symboles Morse | Lettres | Prononciation | Signification |
|---|---------|-----------------------------------|---|
|  | A E | <u>AL</u> FAH <u>ÈK</u> O | Il me faut abandonner mon navire |
|  | A F | <u>AL</u> FAH <u>FOX</u> TROTT | Je n'ai pas l'intention d'abandonner mon navire |
|  | A G | <u>AL</u> FAH GOLF | Vous devriez abandonner votre navire aussi vite que possible |
|  | A H | <u>AL</u> FAH HO <u>TÈLL</u> | Vous ne devriez pas abandonner votre navire |
|  | A L | <u>AL</u> FAH <u>LI</u> MAH | J'ai un médecin à bord |
|  | E D | <u>ÈK</u> O <u>DEL</u> TAH | Vos signaux de détresse sont compris |







CODE INTERNATIONAL DE SIGNAUX


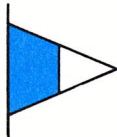
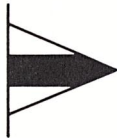
Signaux importants de deux lettres (suite)

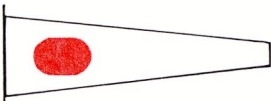





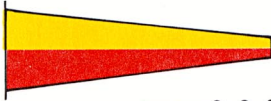
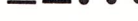
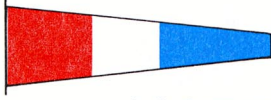

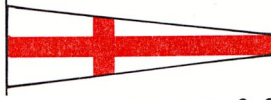





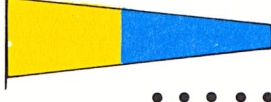

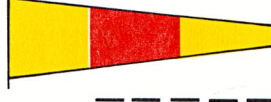

| Pavillons Symboles Morse | Lettres | Prononciation | Signification |
|---|------------|--|---|
|  | F O | <u>FOX</u> TROTT <u>OSS</u> KAR | Je vais rester près de vous. |
|  | J G | <u>DJOU</u> LI <u>ÈTT</u> GOLF | Je suis échoué. Je suis dans une situation dangereuse |
|  | K N | <u>KI</u> LO NO <u>VÈMM</u> BER | Je ne peux pas vous prendre à la remorque. |
|  | K P | <u>KI</u> LO PAH <u>PAH</u> | Remorquez moi jusqu'au port ou au mouillage le plus proche. |
|  | N A | NO <u>VÈMM</u> BER <u>AL</u> FAH | La navigation est interdite. |
|  | N C | NO <u>VÈMM</u> BER <u>CHAR</u> LI | Je suis en détresse et je demande assistance immédiate. |

CODE INTERNATIONAL DE SIGNAUX

Signaux importants de deux lettres (suite)

| Pavillons Symboles Morse | Lettres | Prononciation | Signification |
|---|---------|--------------------------------------|---|
|  | PM | PAH <u>PAH</u> MA <u>İK</u> | Suivez dans mon sillage |
|  | QQ | KÉ <u>BÈK</u> KÉ <u>BÈK</u> | Je demande l'autorisation sanitaire <i>De nuit : un feu rouge supérieur à un feu blanc (A montrer seulement à l'intérieur des limites d'un port)</i> |
|  | SM | SI ÈR RAH MA <u>İK</u> | Je suis en train d'effectuer des essais de vitesse |
|  | UY | <u>YOU NI FORM</u> <u>YANG</u> KI | Je fais des exercices ; tenez vous à l'écart de moi |
|  | V F | <u>VIK</u> TAR <u>FOX</u> TROTT | Hissez votre signal distinctif. |
|  | Y G | <u>YANG</u> KI GOLF | Il semble que vous n'observiez pas le dispositif de séparation du trafic. |

| SUBSTITUTS | | |
|---------------------|---|--|
| Premier substitut |  | répète le signe flottant le plus élevé de la classe de signes flottants qui le précède immédiatement |
| Deuxième substitut |  | répète le deuxième signe ... |
| Troisième substitut |  | répète le troisième signe ... |

| FLAMMES NUMERIQUES | | | | | | | |
|---|---|---|---------|--|---|--|---------|
| FLAMME | — | SYMBOLE MORSE | NOMBRES | FLAMME | — | SYMBOLE MORSE | NOMBRES |
|  | |  | 1 |  | |  | 6 |
|  | |  | 2 |  | |  | 7 |
|  | |  | 3 |  | |  | 8 |
|  | |  | 4 |  | |  | 9 |
|  | |  | 5 |  | |  | 0 |

INDEX ALPHABÉTIQUE

A

| | Pages |
|---------------------------|-------|
| Aéronautique (feux) | 8 |
| A.I.S.M..... | 11 |
| Aperçu..... | 45 |

B

| | |
|---------------------------------------|---------------------|
| Balisage (systèmes) | 11 à 25 |
| Beaufort (échelle anémométrique)..... | Verso couverture |

C

| | |
|------------------------------------|-----------|
| Caractères, feux | 7, 8 et 9 |
| Cardinal (balisage) | 14 |
| Code international de signaux..... | 44 à 52 |

D

| | |
|----------------------------|----|
| Danger isolé (marque)..... | 15 |
| Danger nouveau | 17 |
| Direction, feu de..... | 9 |

E

| | |
|--------------------------------------|---------------------|
| Eaux saines (marques)..... | 15 |
| Échelle anémométrique Beaufort | Verso couverture |
| Éclat (feux) | 8 |
| État de la mer (code S) | Verso couverture |

F

| | |
|-------------------------|----|
| Feux..... | 7 |
| Flamme du code..... | 45 |
| Flammes numériques..... | 52 |

G

| | |
|-----------------------|---|
| Guidage, feu de | 9 |
|-----------------------|---|

I

| | |
|-----------------------|--------|
| Isophase (feux) | 7 et 8 |
|-----------------------|--------|

L

| | |
|-------------------------|----------|
| Latéral (balisage)..... | 12 et 13 |
|-------------------------|----------|

M

| | |
|---|---------|
| Marques de balisage..... | 11 à 25 |
| Méthodes de signalisation | 44 |
| Morse (signes pour transmission à bras) | 44 |
| — (symboles)..... | 46 à 51 |
| Musoirs (marques)..... | 23 |

O

| | |
|---------------------------|--------|
| Occultations (feux) | 7 et 8 |
|---------------------------|--------|

P

| | |
|--|----------|
| Pavois de courtoisie..... | 43 |
| Période (feux) | 7 |
| Plate-forme en mer (feux)..... | 8, 22 |
| Ponts sur les bras de mer (signalisation)..... | 23 |
| Portée (feux)..... | 7 |
| Protection des baigneurs (marques) | 24 et 25 |

S

| | |
|---|----------------|
| Scintillant (feux)..... | 7 et 9 |
| Secteur (feux)..... | 9 |
| Signaux à employer concurremment avec les engins de sauvetage | 35 |
| — entre avion et navire | 38 à 40 |
| — d'avis de tempête | 33 |
| — de débarquement..... | 36 |
| — du Code international..... | 44 à 52 |
| — — Abandon..... | 49 |
| — — Assistance | 47 à 50 |
| — — Demande d'autorisation sanitaire | 51 |
| — — Détresse | 34 à 38, 50 |
| — — Echouage | 50 |
| — — Manœuvre..... | 46 à 48, 51 |
| — — Navigation..... | 46, 48, 50, 51 |
| — — Remorquage | 48, 50 |

| | |
|--|----------|
| Signaux lumineux d'avis de vents forts..... | 32 |
| Signaux de marée..... | 30 et 31 |
| — de trafic portuaire..... | 28 |
| — entre sémaphores et canots de sauvetage..... | 37 |
| Signes Morse pour transmission à bras..... | 44 |
| Spéciales (marques)..... | 16 |
| Substituts..... | 52 |
| Symbole de Morse..... | 46 à 51 |
| Système de balisage..... | 11 |

Imprimerie de l'Établissement Principal
du Service Hydrographique
et Océanographique de la Marine
13, rue du Chatellier
B.P. 426 — 29275 Brest Cedex
Avril 1987

Dépôt légal deuxième trimestre 1987
Numéro d'éditeur : 838

