

**SYSTEME DE BALISAGE UNIFORME
SUR LE
D A N U B E**

COMMISSION DU DANUBE

BUDAPEST — 1962

Le présent « Système de balisage uniforme sur le Danube » a été adopté par décision de la XIX^e session de la Commission du Danube, en date du 27 janvier 1961 (doc. CD/SES 19/46).

Conformément à cette Décision, la Commission recommande aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales d'introduire le Système de balisage uniforme en deux étapes :

a) Première étape — jusqu'au 1^{er} avril 1965 ; au cours de cette étape seront adaptées au Système de balisage uniforme, la forme et la couleur des signaux côtiers spéciaux, la couleur des feux, la forme et la couleur des panneaux signalant les passes navigables des ponts et les écluses, la forme et la signification des signaux signalant la fermeture à la navigation de certaines sections de la voie navigable.

b) Deuxième étape — jusqu'au 1^{er} avril 1968 ; au cours de cette période seront adaptées au Système de balisage uniforme, la forme des voyants et la caractéristique des feux des autres signaux flottants et côtiers, ainsi que les matières réfléchissantes là où leur application est obligatoire.

La modification du balisage sur les divers secteurs du Danube, déterminés par les Etats danubiens, doit être réalisée en même temps, en mars 1968.

Par l'adoption du présent Système de balisage uniforme sur le Danube, le « Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube », adopté en 1952 par la VII^e session de la Commission du Danube, perd sa validité.

GENERALITES

Le chenal du Danube, à partir du point amont où commence la navigation jusqu'à la sortie en Mer Noire par le canal de Sulina, est balisé d'après le système latéral qui indique la position de ses côtés par rapport au cours d'un bateau suivant le chenal.

Les côtés « droit » et « gauche » du chenal sont adoptés de l'amont vers l'aval.

Sur tout le parcours navigable du Danube le balisage doit marquer les limites, la direction et la profondeur des chenaux navigables; il doit de même baliser les obstacles et les ouvrages se trouvant dans les secteurs des chenaux navigables ou à proximité immédiate de ceux-ci. Le nombre des signaux côtiers et flottants et leur installation doivent correspondre aux exigences de la navigation sûre et sans entraves des bâtiments.

L'emploi de tel ou tel signal prévu dans le présent Système de balisage uniforme sur le Danube et son installation appartiennent aux organismes compétents des Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

Cependant, l'installation des signaux doit être effectuée de façon que la visibilité soit assurée d'un signal à l'autre.

La portée des feux est établie par les organismes compétents de l'Etat selon les exigences locales de la navigation. En calculant la portée on doit employer un coefficient de visibilité atmosphérique de 0,6 rapporté au mille marin.

En principe, la couleur des feux doit correspondre aux recommandations de la Commission Internationale de l'Eclairage (Couleur des signaux lumineux. Publication CIE N° 2 (W. 1. 3. 3/1959).

Sur tout le parcours navigable du Danube, le balisage flottant et côtier doit en principe fonctionner sans interruption (de jour et de nuit) à partir du moment où la voie navigable est libérée des glaces jusqu'au moment où elle est prise par les glaces, et être corrigé selon les modifications du niveau des eaux et du chenal.

A l'époque des hautes eaux et de la débâcle, le balisage constant enlevé afin d'être préservé des dommages éventuels, sera remplacé dans la mesure du possible par des jalons ou espars de couleurs correspondant à celles adoptées pour baliser les côtés du chenal.

Le Système de balisage uniforme sur le Danube comprend les signaux suivants :

PARTIE I

Signaux flottants balisant les côtés du chenal, les dangers nautiques et l'axe du chenal

1. Balise (bouée), lumineuse et non lumineuse, espar et jalon droits.
2. Balise (bouée), lumineuse et non lumineuse, espar et jalon gauches.
3. Balise (bouée), lumineuse et non lumineuse, espar et jalon de jonction et de bifurcation.
4. Balise (bouée), lumineuse et non lumineuse, espar et indiquant l'axe du chenal.

PARTIE II

Signaux côtiers balisant les directions, les traversées, la position de l'axe du chenal par rapport aux rives, les points saillants de la rive et les dangers pénétrant dans le lit

5. Feu côtier (phare) de la rive droite
6. Feu côtier (phare) de la rive gauche
7. Signal de traversée de la rive droite, simple et double
8. Signal de traversée de la rive gauche, simple et double
9. Jalon d'alignement de la rive droite, avant et arrière
10. Jalon d'alignement de la rive gauche, avant et arrière
11. Feu côtier (phare) de jonction et de bifurcation
12. Feu côtier (phare) d'hivernage et d'accès dans un bassin portuaire
13. Signal côtier balisant les points dangereux de la rive droite
14. Signal côtier balisant les points dangereux de la rive gauche
15. Signal côtier non lumineux de la rive droite
16. Signal côtier non lumineux de la rive gauche

PARTIE III

Signalisation des passes navigables des ponts, des écluses et des sections fermées à la navigation

17. Signaux marquant les passes navigables des ponts fixes
18. Signaux marquant les passes navigables des ponts mobiles
19. Signaux marquant l'entrée et la sortie des écluses
20. Signaux d'interruption complète ou partielle de la navigation sur certaines sections

PARTIE IV

Signaux côtiers spéciaux

A. *Signaux d'obligation :*

21. Obligation de s'arrêter
22. Obligation de prendre une direction déterminée
23. Obligation d'émettre un signal sonore
24. Obligation d'observer une vigilance particulière

B. *Signaux d'interdiction :*

25. Interdiction d'amarrer
26. Interdiction de dépasser
27. Interdiction de croiser et de dépasser
28. Interdiction d'ancrer
29. Interdiction de créer des remous

C. *Signaux de restriction :*

30. « Renseignez-vous, il y a des restrictions ! »
31. « Tirant d'air limité »
32. « Largeur limitée »

D. *Signaux d'indication :*

33. Aire d'amarrage
34. Aire d'ancrage
35. Aire de virage (rondeau)
36. Câble aérien traversant le fleuve
37. Bac ne naviguant pas librement
38. Poste d'appel téléphonique
39. Profondeur et largeur du chenal sur les seuils
40. Fin d'une prescription absolue

Chaque signal susmentionné porte le numéro (1—40) sous lequel il figure dans les planches.

P A R T I E I

**SIGNAUX FLOTTANTS BALISANT LES COTES DU CHENAL,
LES DANGERS NAUTIQUES ET L'AXE DU CHENAL**

Les signaux flottants balisant les côtés du chenal, les obstacles nautiques et les dangers pénétrant dans le lit comprennent, d'après le Système de balisage uniforme du Danube, des balises (bouées) lumineuses et non lumineuses, des jalons et des espars.

Les signaux du côté droit sont rouges et ont un feu rouge. Les signaux du côté gauche sont noirs et ont un feu vert.

La bifurcation et la jonction du chenal sont signalées par des balises (bouées) lumineuses et non lumineuses, des jalons et des espars. Ces signaux sont peints en noir et en rouge et ont un feu blanc.

L'axe du chenal sur de larges étendues d'eau exemptes de dangers nautiques (il s'agit de la création de biefs en forme de lac) peut être marquée par des balises (bouées) lumineuses et non lumineuses, et des espars. Les signaux sont peints en noir et en blanc, et ont un feu blanc à caractéristique différente de celle des feux sur les signaux de bifurcation et de jonction du chenal.

Les flotteurs de ces balises (bouées) lumineuses et non lumineuses, peuvent être de forme et de construction quelconques, mais dans tous les cas la forme de leurs voyants doit correspondre à celle prévue par le Système de balisage uniforme sur le Danube, c'est-à-dire le voyant des balises (bouées) droites sera cylindrique, des balises (bouées) gauches, conique, des balises (bouées) de bifurcation et de jonction, sphérique, et le voyant des balises (bouées) indiquant l'axe du chenal aura la forme de « sablier ».

Les voyants peuvent être compacts ou ajourés.

Sur les sections où par suite des conditions spécifiques du fleuve les corps de rotation ne sont pas utilisables, les voyants des balises (bouées) non lumineuses, peuvent être plats.

Selon les sections du fleuve, la hauteur minima des voyants sur les balises (bouées) lumineuses et non lumineuses, sera de la suivante :

0,8 m — en amont de Gönyü

1,2 m — en aval de Gönyü

Les balises (bouées) non lumineuses, *doivent* être munies de matières réfléchissantes. Les balises (bouées) non lumineuses, *peuvent* être munies de matières réfléchissantes. Les couleurs des matières réfléchissantes doivent correspondre aux couleurs adoptées pour les feux des balises (bouées).

Toutes les balises (bouées) peuvent être munies de réflecteurs radar. Ces réflecteurs doivent être installés de façon à ne pas modifier la forme des voyants.

Les signaux auxiliaires prévus dans le Système de balisage uniforme du Danube sont des jalons et des espars de construction quelconque, mais leur voyant doit correspondre à celui des balises (bouées) et, en principe, avoir la forme de corps de rotation. Toutefois, sur les sections où par suite des conditions spécifiques du fleuve les corps de rotation ne sont pas utilisables sur les jalons et les espars, les voyants peuvent être plats.

Les dimensions minima des voyants sont les suivantes :

- voyant cylindrique : hauteur 0,4 m, base 0,3 m (diamètre ou largeur)
- voyant conique : côtés 0,4 m
- voyant sphérique : diamètre 0,4 m
- voyant en forme de « sablier » : hauteur 0,4 m, base 0,3 m.

Pour signaler la bifurcation, la jonction et l'axe du chenal sur les sections du fleuve où la navigation est pratiquée de jour et de nuit, il convient de placer des balises (bouées) lumineuses seulement, les signaux non éclairés ne pouvant qu'entraver la navigation de nuit.

1. BALISE (BOUEE), LUMINEUSE ET NON LUMINEUSE, ESPAR ET JALON DROITS

La balise (bouée) droite fait partie du balisage flottant et marque les limites du chenal et sa direction ; elle balise le côté droit du chenal et les dangers de la rive droite. Les *avalants* laissent ce signal à *tribord* et les *montants* à *bâbord*.

Forme du signal : Balise cylindrique ou flotteur de forme et de construction quelconques avec *voyant cylindrique*.

Couleur du signal : Balise, flotteur et voyant (cylindrique) peints en rouge.

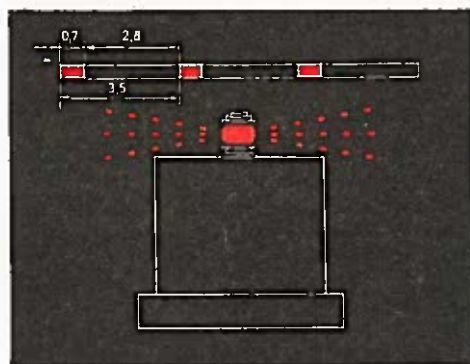
Couleur et caractéristique du feu : Feu rouge à éclats isolés : lumière, 0,7 sec. ; occultation, 2,8 sec. ; période totale, 3,5 sec.

Couleur de la matière réfléchissante : rouge.

Jalon et espar droits : de construction quelconque, avec voyant cylindrique. La perche du jalon est barrée de raies horizontales rouges et blanches qui s'alternent et son voyant est rouge ; l'espar et son voyant sont rouges.

Les jalons et les espars servent aux mêmes fins que la balise (bouée) droite.

Emploi d'un réflecteur radar sur le signal : facultatif.



1. Balise (bouée), lumineuse et non lumineuse, espar et jalon droits

2. BALISE (BOUEE), LUMINEUSE ET NON LUMINEUSE. ESPAR ET JALON GAUCHES

La balise (bouée) gauche fait partie du balisage flottant et marque les limites du chenal et sa direction ; elle balise le côté gauche du chenal et les dangers de la rive gauche. Les *avalants* laissent ce signal à *bâbord* et les *montants* à *tribord*.

Forme du signal : Balise conique ou flotteur de forme et de construction quelconques, avec *voyant conique* la pointe tournée vers le haut.

Couleur du signal : Balise, flotteur et voyant (conique) peints en noir.

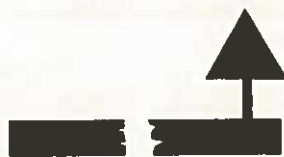
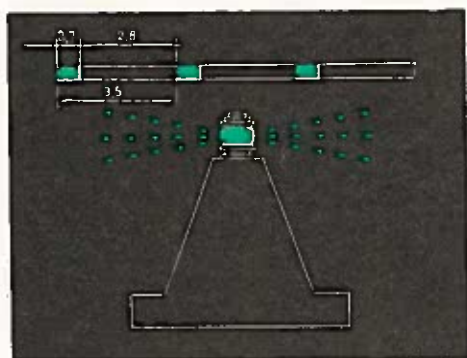
Couleur et caractéristique du feu : Feu vert à éclats isolés : lumière, 0,7 sec. ; occultation, 2,8 sec. ; période totale, 3,5 sec.

Couleur de la matière réfléchissante : vert.

Jalon et espar gauches : de construction quelconque, avec voyant conique. La perche du jalon est barrée de raies horizontales noires et blanches qui s'alternent, son voyant est noir ; l'espar et son voyant sont noirs ;

Les jalons et les espars servent aux mêmes fins que la balise (bouée) gauche.

Emploi d'un réflecteur radar sur le signal : facultatif.



2. Balise (bouée), lumineuse et non lumineuse, espar et jalon gauches

3. BALISE (BOUEE), LUMINEUSE ET NON LUMINEUSE, ESPAR ET JALON DE JONCTION ET DE BIFURCATION

La balise (bouée) de jonction et de bifurcation fait partie du balisage flottant; elle signale la jonction et la bifurcation du chenal et balise en outre les dangers nautiques situés sur le chenal. Les avalants et les montants laissent ce signal soit à bâbord, soit à tribord.

Forme du signal : Flotteur de forme et de construction quelconques, avec *voyant sphérique*. Dans des cas exceptionnels le voyant sphérique peut être remplacé par un disque.

Couleur du signal : Flotteur peint en noir et voyant sphérique barré de raies horizontales rouges et noires (deux de chaque couleur).

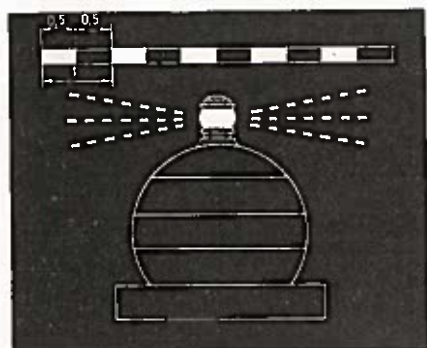
Couleur et caractéristique du feu : Feu blanc scintillant : lumière, 0,5 sec.; occultation 0,5 sec.; période totale, 1,0 sec.

Couleur de la matière réfléchissante : blanc.

Jalon et espar de jonction et de bifurcation : de construction quelconque, avec voyant sphérique. Le jalon et l'espar sont barrés de raies horizontales rouges et noires (deux de chaque couleur) qui s'alternent, leur voyant est rouge barré au milieu d'une raie noire horizontale.

Ces jalons et espars servent aux mêmes fins que la balise (bouée) de jonction et de bifurcation.

Emploi d'un réflecteur radar sur le signal : facultatif.



3 Balise (bouée), lumineuse et non lumineuse, espar et jalon de jonction et de bifurcation

4. BALISE (BOUEE), LUMINEUSE ET NON LUMINEUSE, ET ESPAR INDIQUANT L'AXE DU CHENAL

La balise (bouée) indiquant l'axe du chenal fait partie du balisage flottant. Sur une large étendue d'eau exempte de dangers nautiques elle peut marquer l'axe du chenal.

Forme du signal : Flotteur de forme et de construction quelconques, muni d'un voyant en forme de « sablier ».

Couleur du signal : Flotteur peint en blanc et voyant (« sablier ») barré de raies blanches et noires horizontales (deux de chaque couleur).

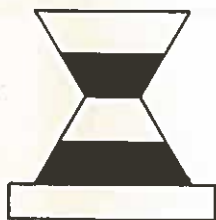
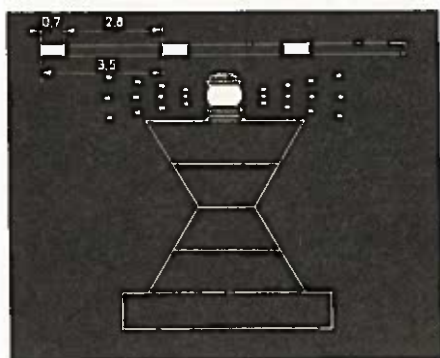
Couleur et caractéristique du feu : Feu blanc à éclats isolés : lumière, 0,7 sec. ; occultation, 2,8 sec., période totale, 3,5 sec.

Couleur de la matière réfléchissante : blanc.

Espar marquant l'axe du chenal : de construction quelconque, muni d'un voyant en forme de « sablier ». L'espar est barré de raies blanches et noires horizontales (deux de chaque couleur) qui s'alternent et le voyant peint en blanc est barré au milieu d'une raie noire horizontale.

L'espar sert aux mêmes fins que la balise (bouée) indiquant l'axe du chenal.

Emploi d'un réflecteur radar sur le signal : facultatif.



1. Balise (bouée), lumineuse et non lumineuse, et espar indiquant l'axe du chenal

P A R T I E I I

**SIGNAUX COTIERS BALISANT LA DIRECTION, LES TRAVERSEES,
LA POSITION DE L' AXE DU CHENAL PAR RAPPORT AUX RIVES,
LES POINTS SAILLANTS DE LA RIVE ET LES DANGERS PENETRANT
DANS LE LIT**

Le Système de balisage uniforme sur le Danube prévoit des signaux côtiers pour le balisage des directions, des traversées, de la position de l'axe du chenal par rapport aux rives, des points saillants de la rive et des dangers pénétrant dans le lit.*

Les feux côtiers (phares) de la rive droite ont un feu rouge, ceux de la rive gauche, un feu vert.

Les feux côtiers (phares) installés à l'entrée des hivernages et des bassins portuaires ont un feu fixe vert.

Les signaux de traversée et les jalons d'alignement des deux rives ont un feu jaune.

Les feux côtiers (phares) de jonction et de bifurcation ont un feu blanc.

Les poteaux des signaux côtiers sont peints en blanc (exception faite de ceux des jalons d'alignement pouvant être peints, en certains cas, en noir); ils peuvent être de construction quelconque, mais leurs voyants et panneaux doivent avoir les formes suivantes :

— sur les feux côtiers (phares), les signaux de traversée, les jalons d'alignement et les signaux côtiers non lumineux de la rive droite : panneaux carrés ;

— sur les feux côtiers (phares), les signaux de traversée, les jalons d'alignement et les signaux côtiers non lumineux de la rive gauche : panneaux losangiques ;

— sur les feux côtiers (phares) de bifurcation et de jonction : panneaux en forme de disque ;

— sur les feux côtiers (phares) d'hivernage et d'accès dans les bassins portuaires des deux rives : panneaux carrés ;

— sur les signaux côtiers balisant les points dangereux :

sur la rive droite : panneaux triangulaires équilatéraux, placés la pointe tournée vers le bas ;

sur la rive gauche : panneaux triangulaires équilatéraux, placés la pointe tournée vers le haut.

Les panneaux et les voyants de tous les signaux côtiers peuvent être construits soit d'une pièce, soit en lattis.

La hauteur minima des signaux côtiers et les dimensions minima de leurs panneaux et voyants sont les suivantes :

* On entend sous "dangers pénétrant dans le lit" les tôtes d'épi, la rive basse inondable, les obstacles fixes, etc.

— hauteur des feux côtiers (phares), des signaux de traversée, des feux (phares) de bifurcation et de jonction et des feux côtiers (phares) d'hivernage et d'accès dans un bassin portuaire: en amont de Gönyü — 3 m, en aval de Gönyü — 4 m ;

— hauteur des signaux côtiers balisant les points dangereux — 2,5 m ;

— côtés des panneaux carrés sur les feux côtiers (phares) de la rive droite et les feux côtiers (phares) d'hivernage — $0,8 \times 0,8$ m ;

— côtés des panneaux losangiques sur les feux côtiers (phares) de la rive gauche — 0,8 m ;

— côtés des panneaux losangiques et carrés des signaux de traversée — 1,0 m ;

— côtés des panneaux indicateurs de traversée — $1,2 \times 0,4$ m ;

— diamètre des disques sur les feux (phares) de bifurcation et de jonction — 0,8 m ;

— hauteur des panneaux triangulaires équilatéraux sur les signaux côtiers balisant les points dangereux — 0,8 m.

Tous les signaux et feux côtiers doivent être installés à une hauteur qui permette aux bateliers de les identifier nettement aux plus hauts niveaux navigables.

Les panneaux des signaux côtiers non lumineux *doivent* être recouverts et ceux des signaux côtiers lumineux *peuvent* être recouverts de matière réfléchissante dont la couleur doit correspondre aux couleurs adoptées pour les panneaux.

La hauteur des jalons d'alignement et les dimensions de leurs panneaux seront établies dans chaque cas séparément selon la longueur de la section de perceptibilité de l'alignement afin de leur assurer une visibilité normale. L'axe du chenal peut aussi être indiquée par d'autres formes d'alignement, tel l'alignement de pointage, dont les dimensions seront également établies pour chaque cas séparément, selon la longueur de la section de visibilité.

5. FEU CÔTIER (PHARE) DE LA RIVE DROITE

Le feu côtier (phare) de la rive droite fait partie du balisage côtier et indique approximativement la direction du chenal par rapport aux rives ; avec les signaux flottants, il balise le chenal là où celui-ci s'approche de la rive droite et sert en même temps de point de repère.

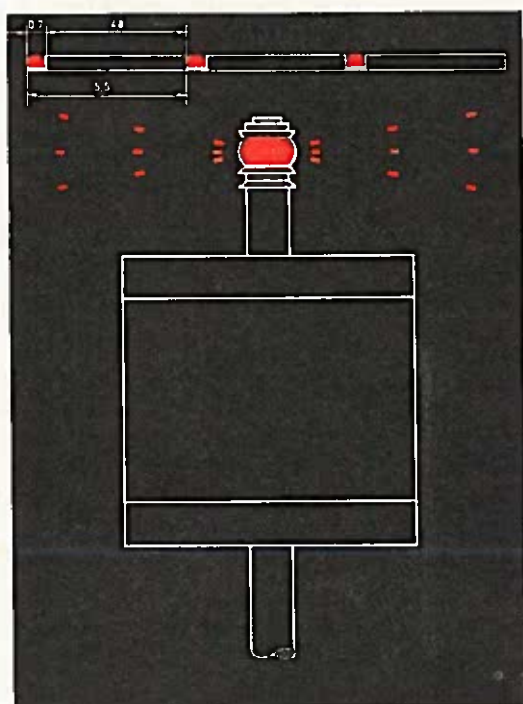
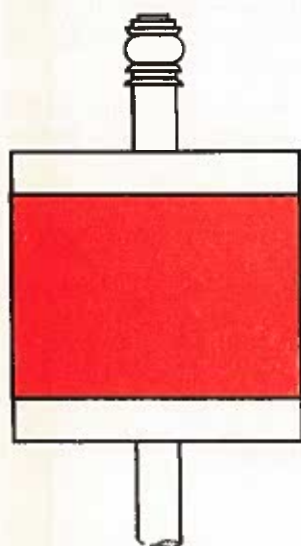
Forme du signal : Poteau ayant au sommet un fanal dont le feu est visible de tous les côtés. Un panneau carré est placé sous la plateforme du fanal.

Couleur du signal : Poteau peint en blanc, le panneau carré est rouge et bordé de deux étroites bandes blanches horizontales.

Couleur et caractéristique du feu : Feu rouge à éclats isolés : lumière, 0,7 sec. ; occultation, 4,8 sec. ; période totale, 5,5 sec.

Ce feu est facultatif sur la section en amont de Gönyü ; si les conditions locales en exigent l'emploi, sa caractéristique sera la suivante : lumière, 4,8 sec. ; occultation, 0,7 sec. ; période totale, 5,5 sec. (feu à occultations isolées).

Emploi d'un réflecteur radar sur le signal : facultatif.



5. Feu côtier (phare) de la rive droite

6. FEU CÔTIER (PHARE) DE LA RIVE GAUCHE

Le feu côtier (phare) de la rive gauche fait partie du balisage côtier et indique approximativement la direction du chenal par rapport à la rive ; avec les signaux flottants, il balise le chenal là où celui-ci s'approche de la rive gauche et sert en même temps de point de repère.

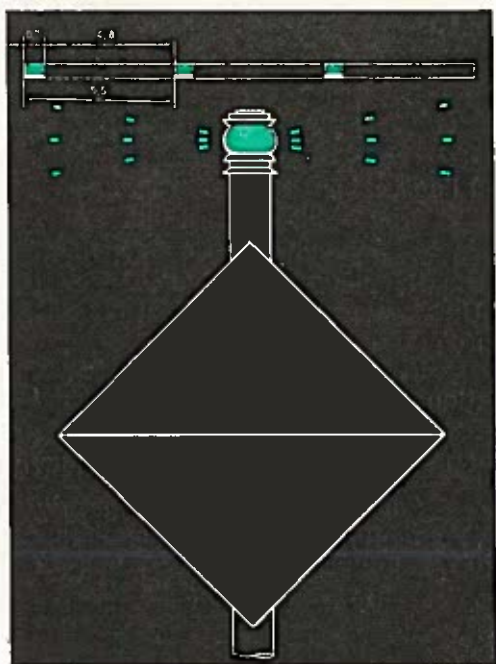
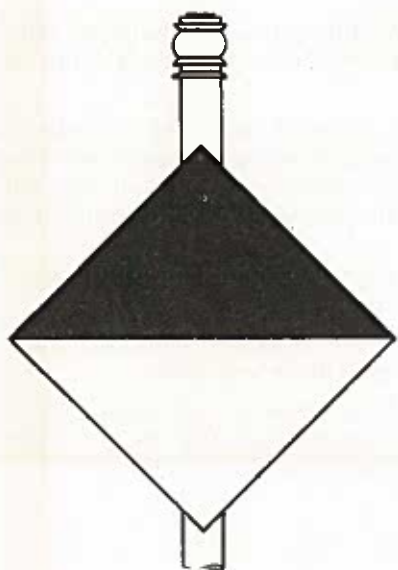
Forme du signal : Poteau ayant au sommet un fanal dont le feu est visible de tous les côtés. Un panneau losangique est placé sous la plateforme du fanal.

Couleur du signal : Poteau blanc, la partie supérieure du panneau losangique est peinte en noir et la partie inférieure en blanc.

Couleur et caractéristique du feu : Feu vert à éclats, isolés : lumière 0,7 sec. ; occultation, 4,8 sec. ; période totale, 5,5 sec.

Ce feu est facultatif sur la section en amont de Gönyü ; si les conditions locales en exigent l'emploi, sa caractéristique sera la suivante : lumière 4,8 sec. ; occultation, 0,7 sec. ; période totale, 5,5 sec. (feu à occultations isolées).

Emploi d'un réflecteur radar sur le signal : facultatif.



6. Feu côtier (phare) de la rive gauche

7. SIGNAL DE TRAVERSEE DE LA RIVE DROITE

(simple et double)

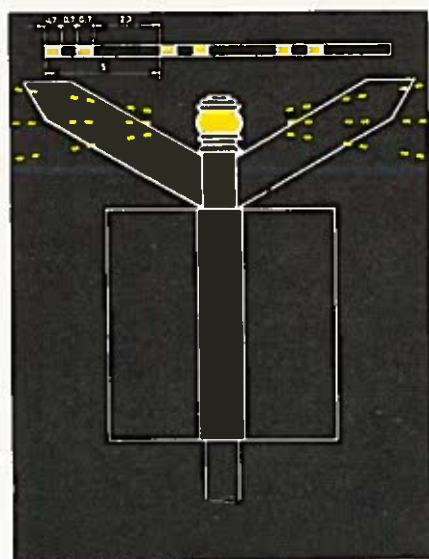
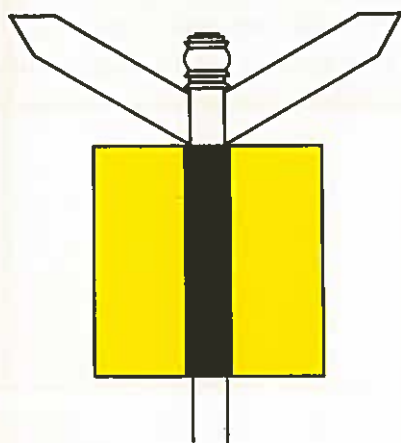
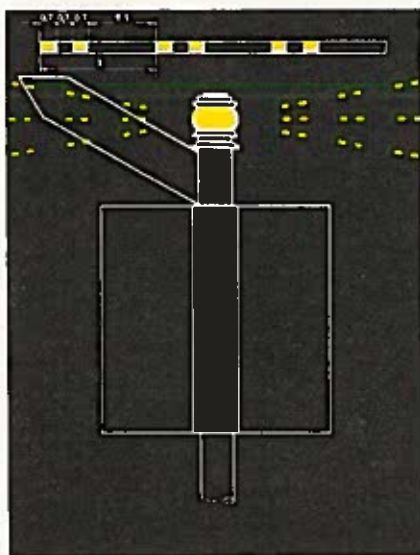
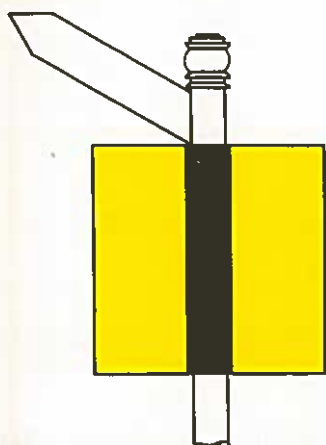
Le signal de traversée de la rive droite fait partie du balisage côtier et indique le commencement et la fin de la traversée du chenal d'une rive à l'autre.

Forme du signal : Poteau ayant au sommet un fanal éclairant en direction de l'axe du chenal. Le panneau-indicateur de la traversée placé sous la plate-forme du fanal forme avec le poteau un angle de 50—60°. Un panneau carré est installé au milieu du poteau, perpendiculairement à l'axe du chenal.

Si le signal indique deux traversées, il aura deux panneaux-indicateurs (double signal de traversée).

Couleur du signal : Poteau et panneau-indicateur peints en blanc ; panneau carré jaune, barré au milieu d'une raie noire verticale.

Couleur et caractéristique du feu : Feu jaune à groupes d'éclats (à caractéristique paire). Lumière, 0,7 sec. ; occultation, 0,7 sec. ; lumière, 0,7 sec. ; occultation, 2,9 sec. ; période totale, 5 sec.



7. Signal de traversée de la rive droite — simple et double

8. SIGNAL DE TRAVERSEE DE LA RIVE GAUCHE

(simple et double)

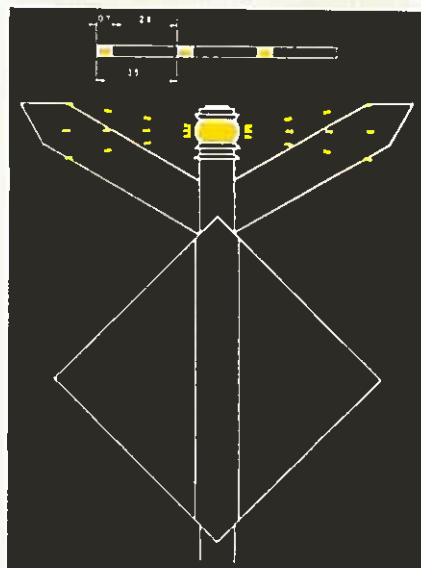
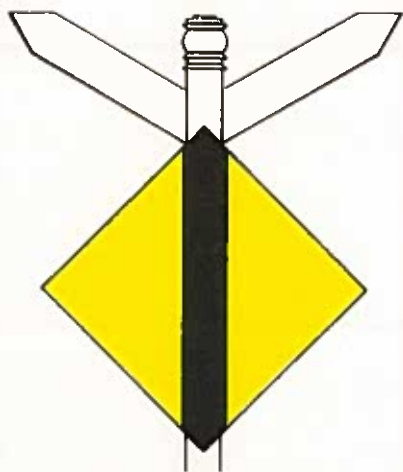
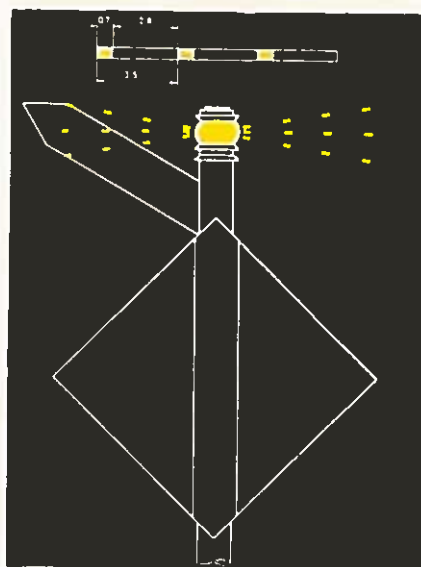
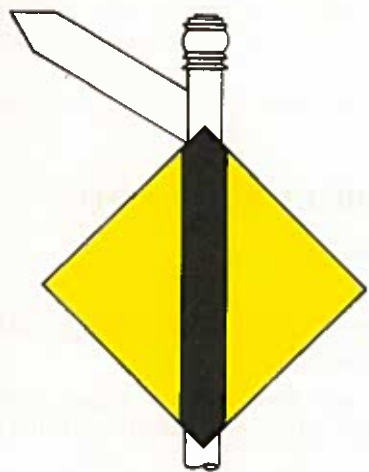
Le signal de traversée de la rive gauche fait partie du balisage côtier et indique le commencement et la fin de la traversée du chenal d'une rive à l'autre.

Forme du signal : Panneau ayant au sommet un fanal éclairant en direction de l'axe du chenal. Le panneau-indicateur de la traversée installé sous la plate-forme du fanal forme avec le poteau un angle de 50—60°. Un panneau losangique est installé au milieu du poteau, perpendiculairement à l'axe du chenal.

Si le signal indique deux traversées, il aura deux panneaux-indicateurs (double signal de traversée).

Couleur du signal : Poteau et panneau-indicateur peints en blanc ; panneau losangique jaune, barré au milieu d'une raie noire verticale.

Couleur et caractéristique du feu : Feu jaune à éclats isolés : lumière, 0,7 sec. ; occultation, 2,8 sec. ; période totale, 3,5 sec.



8. Signal de traversée de la rive gauche — simple et double

9. JALON D'ALIGNEMENT DE LA RIVE DROITE

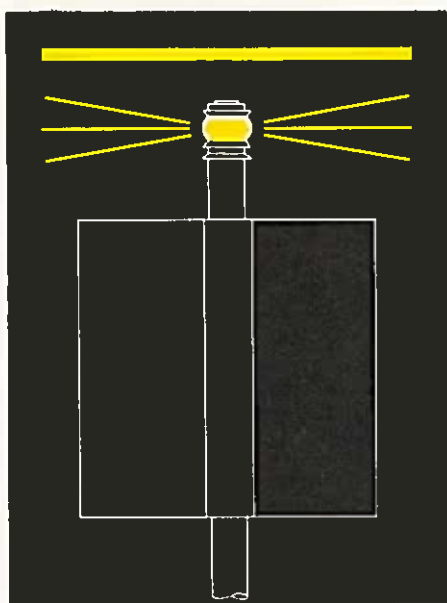
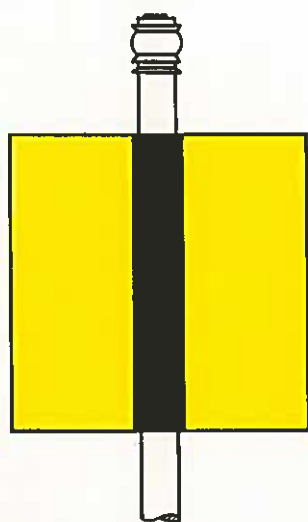
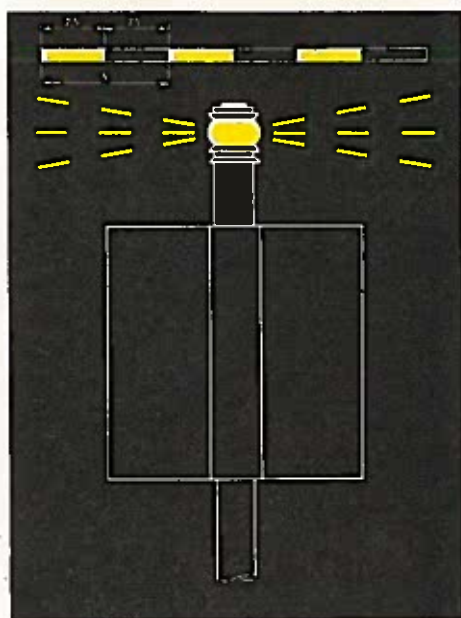
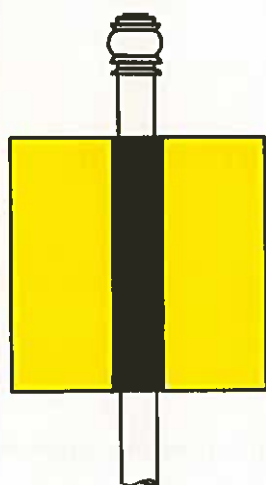
(avant et arrière)

Le jalon d'alignement de la rive droite fait partie du balisage côtier et indique d'une manière plus précise l'axe du chenal.

Forme du signal : Poteau ayant au sommet un fanal éclairant dans une direction déterminée. Un panneau carré est installé sous la plateforme du fanal.

Couleur du signal : Poteau peint en blanc et panneau jaune barré au milieu d'une raie noire verticale.

Couleur et caractéristique du feu : Feu jaune. Sur le jalon avant, feu intermittent ; lumière, 2,5 sec. ; occultation, 2,5 sec. ; période totale, 5 sec. . Sur le jalon arrière, feu fixe.



9. Jalon d'alignement de la rive droite — avant et arrière

10. JALON D'ALIGNEMENT DE LA RIVE GAUCHE

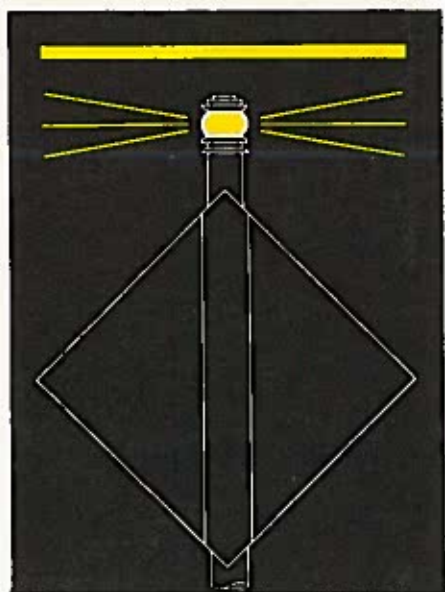
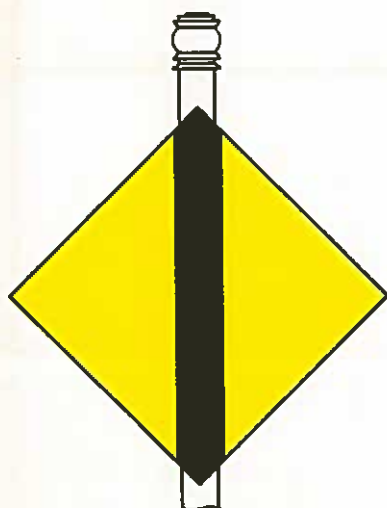
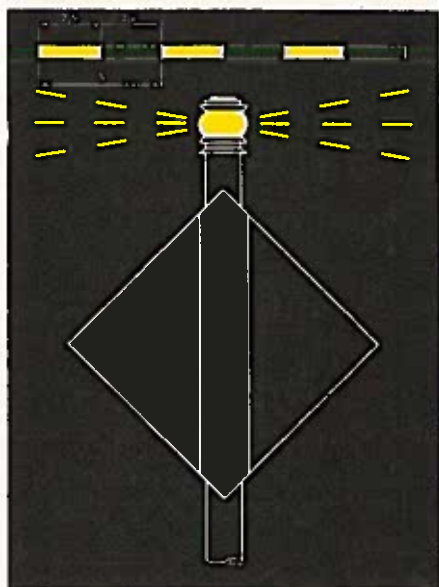
(avant et arrière)

Le jalon d'alignement de la rive gauche fait partie du balisage côtier et indique d'une manière plus précise l'axe du chenal.

Forme du signal : Poteau ayant au sommet un fanal éclairant dans une direction déterminée. Un panneau losangique est installé sous la plate-forme du fanal.

Couleur du signal : Poteau peint en blanc, panneau jaune barré au milieu d'une raie noire verticale.

Couleur et caractéristique du feu : Feu jaune. Sur le jalon avant, feu intermittent ; lumière, 2,5 sec. ; occultation, 2,5 sec. ; période totale : 5 sec. . Sur le jalon arrière, feu fixe.



10. Jalon d'alignement de la rive gauche — avant et arrière

11. FEU COTIER (PHARE) DE JONCTION ET DE BIFURCATION

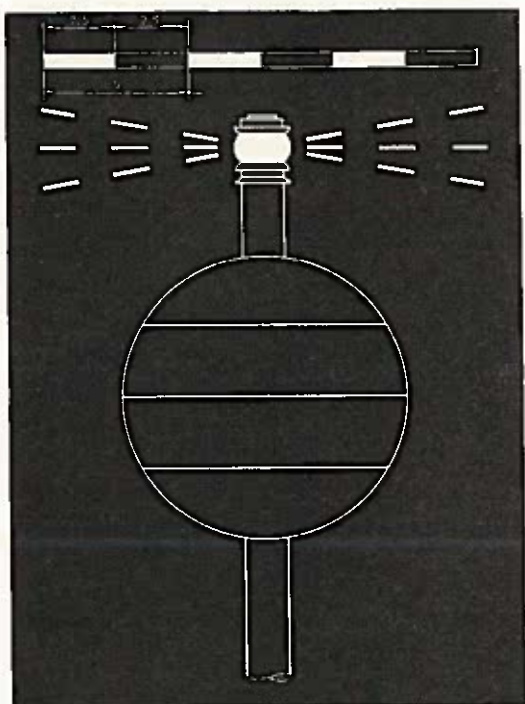
Le feu de jonction et de bifurcation (phare) est installé aux extrémités d'une île aux points où celle-ci partage le lit en deux bras navigables, ainsi que sur la rive, aux points où confluent des canaux et des affluents navigables.

Forme du signal : Poteau ayant au sommet un fanal dont le feu est visible de tous les côtés. Un voyant en forme de disque est installé sous la plate-forme du fanal.

Couleur du signal : Poteau peint en blanc, disque barré de raies noires et rouges horizontales qui s'alternent (deux de chaque couleur).

Couleur et caractéristique du feu : Feu blanc intermittent. Lumière, 2,5 sec. ; occultation, 2,5 sec. ; période totale, 5 sec.

Emploi d'un réflecteur radar sur le signal : facultatif.



11. Feu côtier (phare) de jonction et de bifurcation

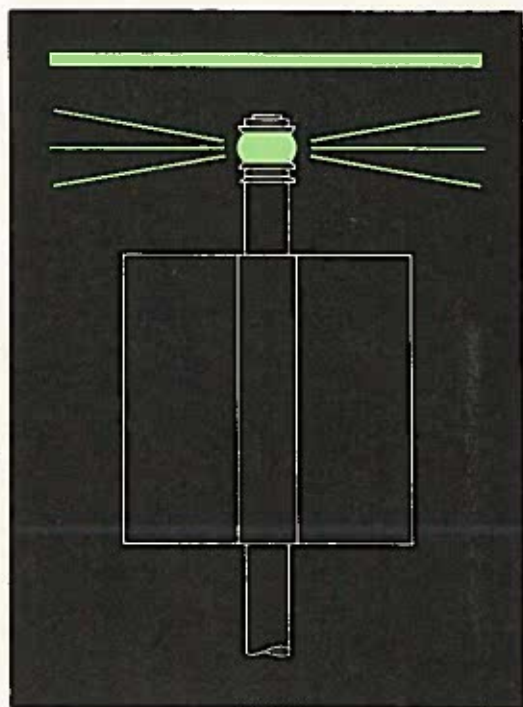
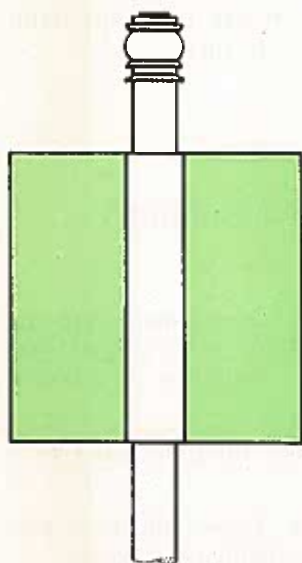
12. FEU CÔTIER (PHARE) D'HIVERNAGE ET D'ACCES DANS UN BASSIN PORTUAIRE

Le feu côtier (phare) d'hivernage et d'accès dans un bassin portuaire indique l'accès dans les hivernages et les bassins portuaires.

Forme du signal : Poteau ayant au sommet un fanal dont le feu est visible de tous les côtés. Un panneau carré vert, barré au milieu d'un trait blanc vertical est installé sous la plate-forme du fanal. Le signal est installé sur le mur frontal par rapport au courant, sur un fondement supplémentaire portant le nom du bassin ou de l'hivernage. De nuit, cette inscription doit être bien visible.

Couleur du signal : Signal et partie frontale du fondement blancs, inscriptions en noir.

Couleur et caractéristique du feu : Feu vert fixe.



12. Feu côtier (phare) d'hivernage et d'accès dans un bassin portuaire

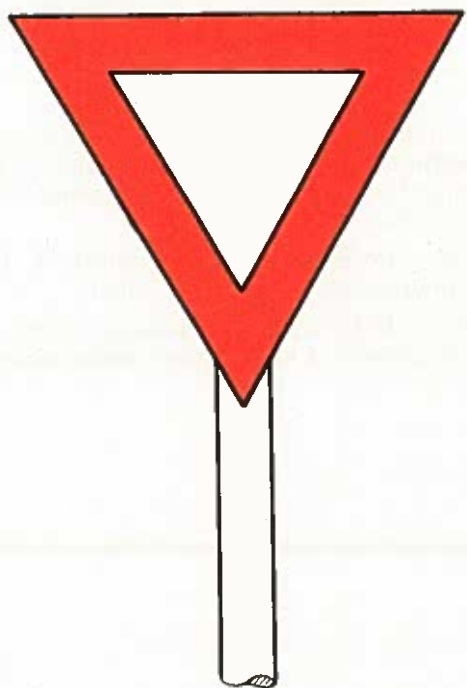
Les points dangereux et les côtés du chenal seront balisés par les signaux flottants (balise-bouée, espar et jalon) prévus dans la Partie I du Système uniforme. Toutefois, si dans certains cas il est plus opportun d'établir des signaux côtiers, le balisage employé sera le suivant :

13. SIGNAL CÔTIER BALISANT LES POINTS DANGEREUX DE LA RIVE DROITE

Le signal côtier indiquant les points dangereux de la rive droite est un signal auxiliaire marquant tout ouvrage pénétrant dans le lit (digue, épi, etc.) ; il peut également servir au balisage des points saillants inondables en période de hautes eaux.

Forme du signal : Poteau portant au sommet un panneau triangulaire équilatéral, la pointe tournée vers le bas.

Couleur du signal : Poteau blanc, panneau blanc bordé d'une bande rouge pouvant être recouverte d'une matière réfléchissante rouge.



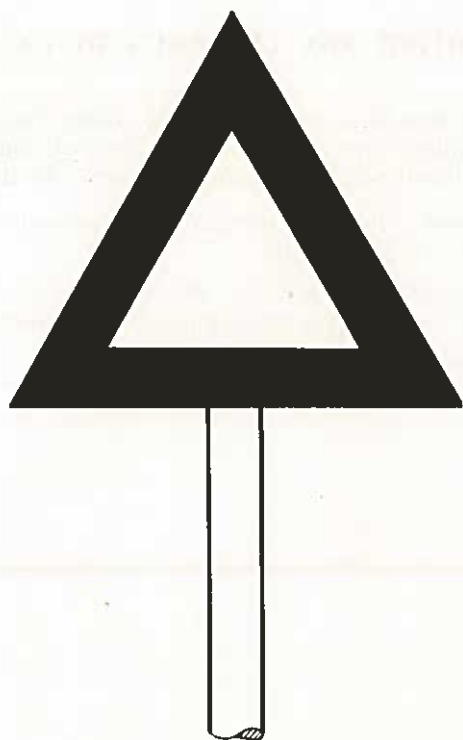
13. Signal côtier balisant les points dangereux de la rive droite

14. SIGNAL CÔTIER BALISANT LES POINTS DANGEREUX DE LA RIVE GAUCHE

Le signal côtier indiquant les points dangereux de la rive gauche est un signal auxiliaire marquant tout ouvrage pénétrant dans le lit (digue, épi, etc.) ; il peut également servir au balisage des points saillants inondables en période de hautes eaux.

Forme du signal : Poteau portant au sommet un panneau triangulaire équilatéral, la pointe tournée vers le haut.

Couleur du signal : Poteau blanc, panneau blanc bordé d'une bande noire pouvant être recouverte d'une matière réfléchissante verte.



11. Signal côtier balisant les points dangereux de la rive gauche

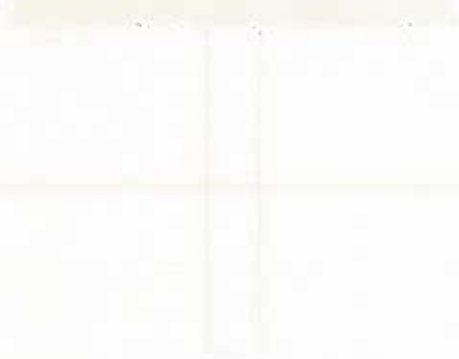
15. SIGNAL COTIER NON LUMINEUX DE LA RIVE DROITE

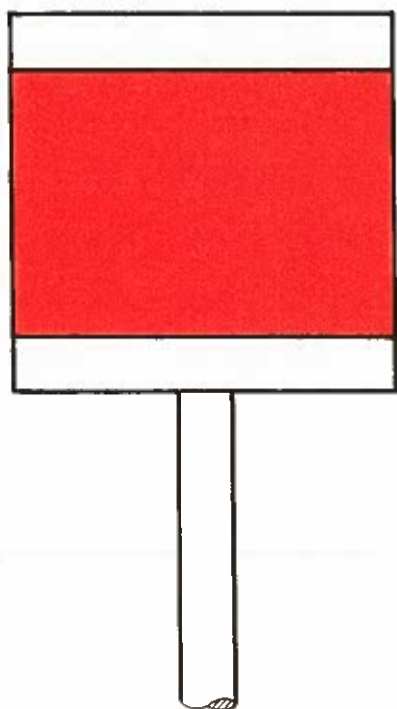
Le signal côtier non lumineux de la rive droite fait partie du balisage côtier. Il n'est employé que dans des cas exceptionnels, sur les sections à lit étroit, afin d'indiquer approximativement la direction du chenal.

Forme du signal : Poteau portant au sommet un panneau carré recouvert de matière réfléchissante.

Couleur du signal : Le poteau est blanc ; le panneau carré est rouge bordé en haut et en bas d'une étroite bande blanche.

Couleur de la matière réfléchissante : rouge.





15. Signal côtier non lumineux de la rive droite

16. SIGNAL CÔTIER NON LUMINEUX DE LA RIVE GAUCHE

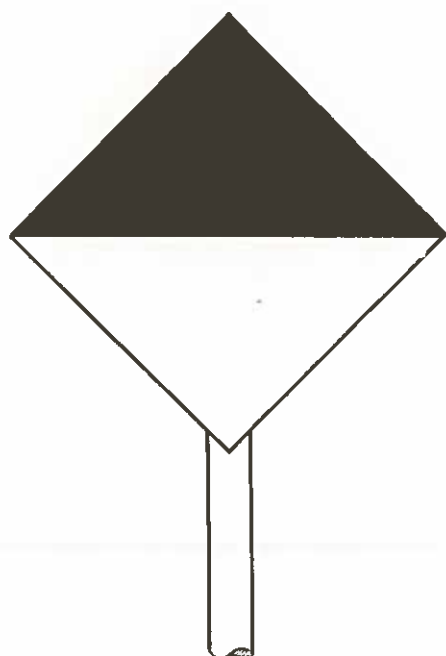
Le signal côtier non lumineux de la rive gauche fait partie du balisage côtier. Il n'est employé que dans des cas exceptionnels, sur les sections à lit étroit, afin d'indiquer approximativement la direction du chenal.

Forme du signal : Poteau portant au sommet un panneau losangique recouvert de matière réfléchissante.

Couleur du signal : Le poteau est blanc, la partie supérieure du panneau losangique est noire et la partie inférieure blanche.

Couleur de la matière réfléchissante : vert.





16. Signal côtier non lumineux de la rive gauche

PARTIE III

SIGNALISATION DES PASSES NAVIGABLES DES PONTS, DES ECLUSES ET DES SECTIONS FERMEES A LA NAVIGATION

Le Système de balisage uniforme du Danube prévoit des panneaux, des pavillons et des feux fixes pour la signalisation des passes navigables des ponts fixes et mobiles, des entrées et sorties des écluses, ainsi que de l'interruption de la navigation sur certaines sections du fleuve.

Le passage des bâtiments sous les ponts fixes ou mobiles se pratique par des passes navigables déterminées, signalées de jour par des panneaux losangiques et de nuit par des feux fixes. Les passes navigables fixées pour la navigation dans les deux sens sont signalées des deux côtés, tant pour les avalants que pour les montants, les passes navigables à trafic en sens unique n'étant marquées que du côté où le passage est autorisé.

Si un pont fixe a plusieurs passes navigables, dont les unes uniquement pour les avalants et les autres pour les montants, le côté des passes où le passage est interdit sera signalé par des signaux d'interdiction.

De jour, l'axe de la largeur libre de la passe navigable d'un pont fixe sera indiqué soit par un panneau losangique jaune (trafic dans les deux sens), soit par deux panneaux losangiques jaunes superposés (trafic en sens unique) installés sur l'armature du pont. Dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, les passes navigables des ponts peuvent être signalées par des réflecteurs radar.

De nuit, l'axe de la largeur libre de la passe navigable sera signalée, selon le cas, par un feu jaune (trafic dans les deux sens) ou par deux feux jaunes superposés (trafic en sens unique). Toutefois, à la place de ces feux on peut utiliser des panneaux losangiques jaunes qui seront éclairés.

Quand la passe navigable d'un pont fixe n'est pas disponible dans toute sa largeur, les limites de la partie navigable en dehors desquelles il est défendu de naviguer seront signalées par deux panneaux losangiques rouge-blanc (les deux couleurs séparées verticalement), la partie blanche tournée vers l'axe de la passe navigable. De nuit, ces panneaux seront éclairés.

La recommandation aux bâtiments de se tenir dans les limites de la partie navigable du pont sera signalée par deux panneaux losangiques verts-blancs (les deux couleurs séparées verticalement), la partie verte tournée vers l'axe de la passe navigable. De nuit, ces panneaux seront remplacés par des feux verts fixes.

La sécurité du passage par les passes de ponts fixes non signalées à cet effet n'est pas garantie. Les piles des passes navigables peuvent être éclairées de l'intérieur, l'éclairage devant être conçu de manière à éviter l'éblouissement.

De jour, l'autorisation de passage d'un pont mobile est signalée par deux panneaux losangiques juxtaposés peints en rouge et en blanc (les deux couleurs séparées verticalement), installés sur les côtés de la passe, et de nuit, par deux feux verts fixes.

Les passes de ponts fixes fermées à la navigation seront signalées de nuit par un feu rouge fixe et de jour par un panneau rectangulaire rouge, barré au milieu d'une raie horizontale blanche ou par un pavillon rouge (signaux d'interdiction).

Les ponts mobiles fermés à la navigation seront signalés :

en cas d'interruption temporaire :

- *de nuit*, par un feu rouge fixe ;
- *de jour*, par un panneau rectangulaire rouge, barré au milieu d'une raie blanche horizontale ;

en cas d'interruption prolongée :

- *de nuit*, par deux feux rouges fixes, superposés ;
- *de jour*, par deux panneaux rectangulaires rouges, barrés au milieu d'une raie blanche horizontale, installés l'un sous l'autre.

La visibilité des panneaux et des feux installés sur les passes des ponts fixes et mobiles doit permettre aux bateliers de reconnaître les passes navigables en temps utile afin de leur permettre de choisir à temps la direction de leur cours.

L'autorisation d'entrer dans une écluse est signalée par deux feux verts juxtaposés et l'autorisation d'en sortir par un feu vert.

L'interdiction d'entrer dans une écluse est signalée par deux feux rouges juxtaposés, et l'interdiction d'en sortir par un feu rouge.

La fermeture prolongée d'un sas d'écluse est signalée par deux feux rouges superposés.

Le barrage provisoire d'une section de fleuve est signalé par un feu rouge fixe. Le barrage prolongé d'une section navigable est signalé par deux feux rouges fixes, superposés. De jour, les feux rouges peuvent être remplacés par deux panneaux rectangulaires rouges, barrés au milieu d'un trait blanc horizontal, ou par deux pavillons rouges superposés.

Le trafic en sens unique à l'entrée et à la sortie des bassins portuaires, hivernages, etc. peut être réglé par des feux fixes rouges (entrée ou sortie interdite) ou verts (entrée ou sortie autorisée). Comme règle générale, ces signaux doivent être installés sur la droite des bateaux venant du fleuve. Toutefois, dans des cas exceptionnels, ils peuvent être installés sur la gauche des bateaux venant du fleuve; telle mesure sera portée à la connaissance des bateliers par un Avis à la batellerie.

Sur les sections de fleuve à caractère spécifique, où seul le trafic par alternat est pratiqué, la forme et la signification des signaux utilisés à cette fin seront établies par les organismes compétents des États danubiens et par les Administrations fluviales spéciales.

Néanmoins, les signaux qui seront introduits sur de telles sections de fleuve doivent différer des signaux déjà adoptés pour d'autres sections de fleuve au cas où ces derniers auraient une autre signification.

17. SIGNAUX MARQUANT LES PASSES NAVIGABLES DES PONTS FIXES

La signalisation des passes navigables déterminées devant être établies pour le passage des bateaux sous les ponts fixes est la suivante :

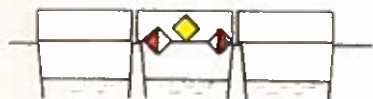
— *de jour*, pour marquer la passe navigable où le trafic dans les deux sens est autorisé : un panneau losangique jaune installé sur l'armature du pont, les pointes des angles aigus tournées l'une vers le haut, l'autre vers le bas ; pour marquer la passe navigable où seul le trafic en sens unique est praticable : deux panneaux losangiques jaunes superposés, les pointes des angles aigus tournées l'une vers le haut, l'autre vers le bas.

Si la passe navigable n'est pas disponible dans toute sa largeur, les limites de la partie navigable seront marquées par deux panneaux losangiques peints en rouge et en blanc (les deux couleurs séparées verticalement) installés sur la partie inférieure de l'armature du pont, les pointes des angles aigus tournées l'une vers le haut, l'autre vers le bas et les parties peintes en blanc tournées vers l'axe de la passe ;

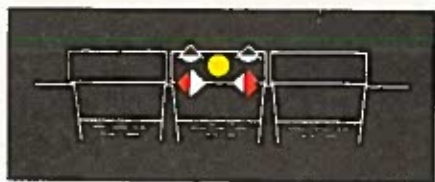
— *de nuit*, deux feux verts fixes, installés sur les piles du pont ou sur la partie inférieure de l'armature du pont selon la largeur de la partie navigable. En outre, un feu jaune fixe sera installé sur l'armature du pont, à l'axe de la largeur disponible de la passe, pour indiquer la passe navigable à trafic dans les deux sens ; la passe où seul le trafic en sens unique est autorisé sera signalée par deux feux jaunes fixes superposés.

Si la passe est fermée pour la navigation, elle sera signalée : de nuit, par un feu rouge fixe installé sur l'armature du pont à l'axe de la passe, et de jour, par un panneau rectangulaire rouge barré au milieu d'une raie blanche horizontale.

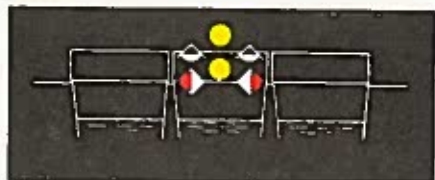
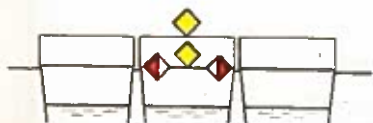
De jour



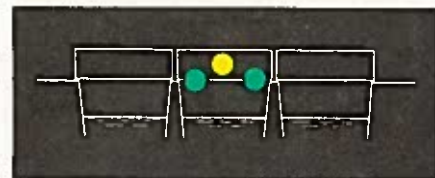
De nuit



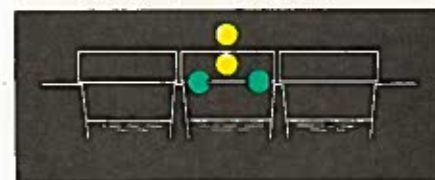
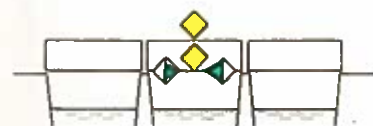
*Trafic dans les deux sens
Passage autorisé entre les panneaux (éclairés)*



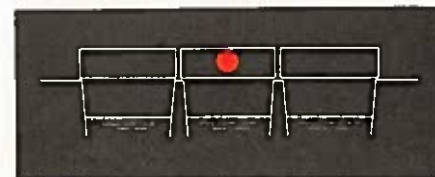
*Trafic en sens unique
Passage autorisé entre les panneaux (éclairés)*



*Trafic dans les deux sens
Recommandation de passer entre les panneaux (feux)*



*Trafic en sens unique
Recommandation de passer entre les panneaux (feux)*



Passage interdit

17. Signaux marquant les passes navigables des ponts fixes

18. SIGNAUX MARQUANT LES PASSES NAVIGABLES DES PONTS MOBILES

L'autorisation de passage d'un pont mobile sera signalée :

— *de jour*, par deux panneaux losangiques peints en rouge et en blanc (les deux couleurs séparées verticalement) marquant la largeur de la passe mobile du pont et placés les pointes des angles aigus tournées l'une vers le haut, l'autre vers le bas, les parties peintes en blanc tournées vers l'axe de la passe ;

— *de nuit*, par deux feux verts fixes marquant la largeur de la passe mobile du pont.

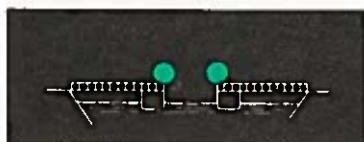
L'interdiction temporaire de passage d'un pont mobile sera signalée *de nuit* par un feu rouge fixe et *de jour* par un panneau rectangulaire rouge, barré au milieu d'un trait blanc horizontal.

L'interdiction prolongée de passage d'un pont mobile sera signalée *de nuit* par deux feux rouges fixes superposés et *de jour* par deux panneaux rectangulaires rouges, barrés au milieu d'une raie blanche horizontale, placés l'un sous l'autre.

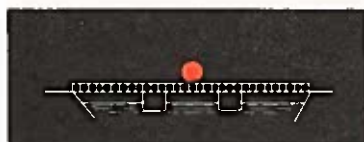
De jour



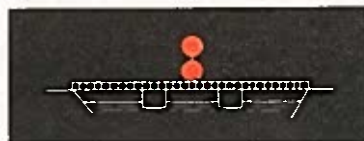
De nuit



Passage autorisé entre les panneaux (feux)



Passage temporairement interdit



Partie mobile hors service pour une durée prolongée

18. Signaux marquant les passes navigables des ponts mobiles

19. SIGNAUX MARQUANT L'ENTREE ET LA SORTIE DES ECLUSES

L'autorisation d'entrer dans une écluse est signalée par deux feux verts fixes, juxtaposés : « Entrée autorisée ».

Si *l'entrée* dans l'écluse sera *incessamment autorisée*, ceci est signalé par un feu rouge et un feu vert fixes juxtaposés : « Préparez-vous à vous mettre en marche ».

L'interdiction d'entrer est signalée par deux feux rouges fixes, juxtaposés.

Les *écluses hors service* sont signalées par deux feux rouges fixes, superposés.

L'autorisation de sortir d'une écluse est signalée par un feu vert, fixe.

L'interdiction de sortir est signalée par un feu rouge fixe.

De jour et de nuit



Entrée autorisée



Entrée interdite



Sortie autorisée



Sortie interdite



« Préparez-vous à vous mettre en marche »



Écluse hors service

19. Signaux marquant l'entrée et la sortie des écluses

20. SIGNAUX D'INTERRUPTION COMPLETE OU PARTIELLE DE LA NAVIGATION SUR CERTAINES SECTIONS

Le barrage du chenal navigable ainsi que l'interdiction d'entrer dans un bras, bassin ou hivernage (trafic en sens unique) sont signalés comme suit :

a) *barrage provisoire du chenal :*

— *de jour*, panneau rectangulaire rouge barré au milieu d'une raie blanche ou pavillon rouge. Si le passage est autorisé, il n'y a pas lieu d'appliquer ces signaux ;

— *de nuit*, feu rouge fixe ;

b) *barrage prolongé du chenal :*

— *de jour*, deux panneaux rectangulaires rouges barrés au milieu d'une raie blanche horizontale, ou deux pavillons rouges superposés ;

— *de nuit*, deux feux rouges fixes superposés.

L'autorisation d'entrer dans un bras, bassin ou hivernage (trafic en sens unique) est signalée par un feu vert fixe, installé sur la droite d'un bateau venant du fleuve.

Les sections du fleuve où se trouvent des obstacles sous-eau ou des engins flottants au travail dans la région desquels il est défendu de créer des remous seront signalées :

a) *du côté libre du chenal*

— *de jour*, par un pavillon rouge-blanc ou par un panneau rouge-blanc ;

— *de nuit*, par un feu rouge et un feu blanc fixes, superposés.

b) *du côté où le chenal est fermé*

— *de jour*, par un pavillon rouge ou un panneau rouge,

— *de nuit*, par un feu fixe rouge,

c) *si le passage est libre des deux côtés*

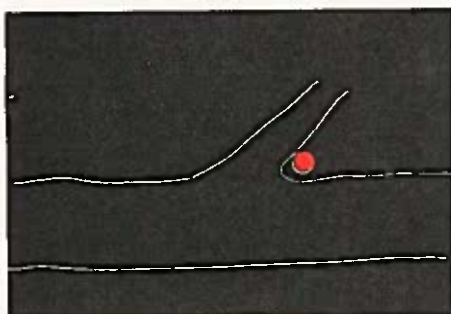
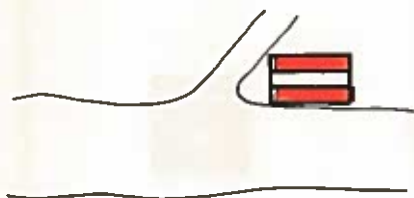
— *de jour et de nuit*, par les signaux visés sous a), installés des deux côtés du chenal ;

d) *si le passage est fermé des deux côtés*

— *de jour et de nuit*, par les signaux visés sous b).

De jour

De nuit



Entrée interdite dans un bras, bassin ou hivernage



Entrée autorisée dans un bras, bassin ou hivernage



Chenal temporairement barré



Chenal barré pour une durée prolongée

20. Signaux d'interruption complète ou partielle de la navigation sur certaines sections

De jour



Côte libre du chenal

De nuit



Côté barré du chenal



Passage libre des deux côtés

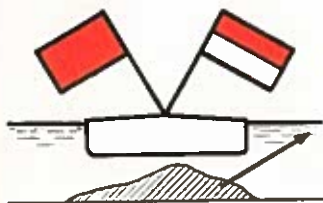


Passage barré des deux côtés

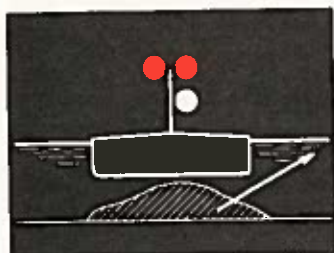


Signaux balisant des obstacles sous-eau ou des engins au travail dans la région desquels il est défendu de créer des remous

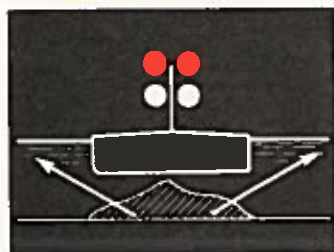
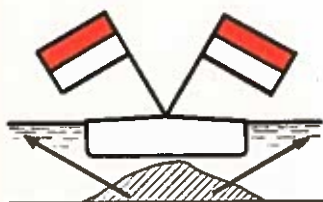
De jour



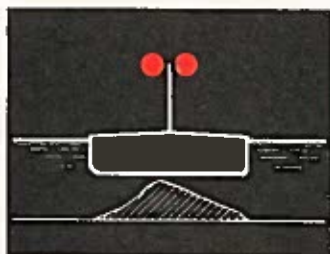
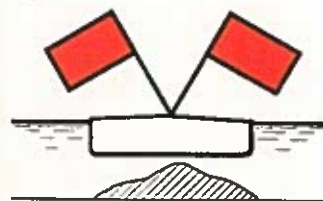
De nuit



Passage libre du côté droit



Passage libre des deux côtés



Passage barré des deux côtés

Sections de fleuve où se trouvent des obstacles sous-eau ou des engins au travail dans la région desquels il les défendu de créer des remous

PARTIE IV

SIGNAUX COTIERS SPECIAUX

Afin de permettre aux bateliers d'adopter en temps utile des mesures de précaution et de recevoir les informations au sujet des prescriptions d'obligation, d'interdiction, de restriction ou d'indication introduites sur telle ou telle section du fleuve, le Système de balisage uniforme du Danube prévoit l'utilisation de signaux côtiers spéciaux.

Ces signaux sont des panneaux rectangulaires ou carrés portant les symboles correspondants. Les panneaux des signaux d'obligation, d'interdiction et de restriction sont blancs bordés d'une bande rouge et portent des symboles noirs. Les panneaux des signaux d'indication sont bleus avec des symboles blancs.

Les dimensions minima des panneaux carrés sont de $1,0 \times 1,0$ m et celles des panneaux rectangulaires de $1,5 \times 1,0$ m. Les dimensions du panneau indiquant la profondeur et la largeur du chenal sur les seuils peuvent être augmentées selon le nombre des seuils.

Les panneaux indiquant l'introduction d'une restriction ou avertissant les bateliers de la présence sur leur voie d'un passage de bac, d'un câble aérien, etc. seront installés aux abords (en amont et en aval) des sections auxquelles ils se rapportent afin que les bateliers puissent prendre à temps les mesures de précaution nécessaires et exécuter en toute sécurité les manœuvres requises. Ces signaux ne seront pas placés à moins de 500 m en amont et de 300 m en aval de l'objet qu'ils signalent.

Les panneaux doivent être nettement visibles des bâtiments à tout niveau d'eau ; de nuit, ils doivent être éclairés. Compte tenu des conditions locales, à défaut d'éclairage électrique les panneaux doivent être recouverts de matière réfléchissante de façon telle que leur symbole soit nettement visible.

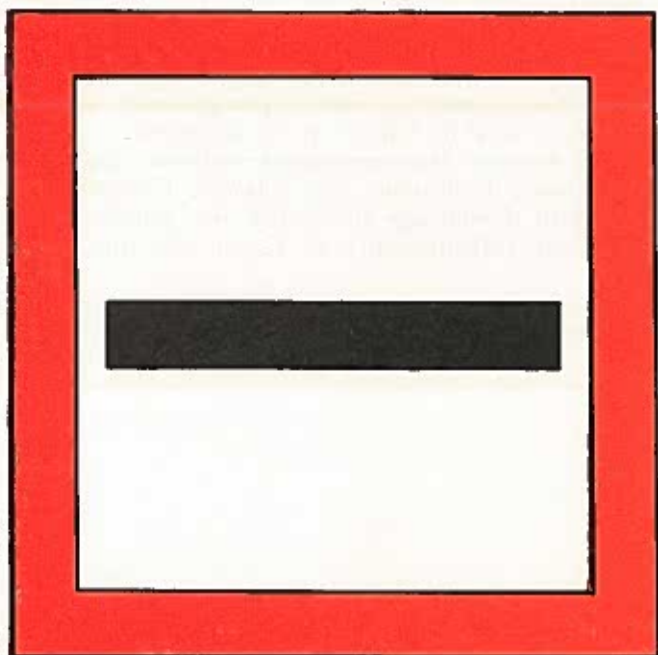
Selon le but des signaux auxiliaires, des panneaux pourront y être ajoutés pour indiquer les limites de la section à laquelle ils se rapportent.

A. SIGNAUX D'OBLIGATION

21. OBLIGATION DE S'ARRÊTER

Le signal « Obligation de s'arrêter » peut être placé devant un ouvrage fermé (écluse) ou un poste de douane pour marquer la limite que les bâtiments ne doivent pas franchir.

Forme et couleur du signal : Poteau blanc portant au sommet un panneau carré blanc, bordé d'une bande rouge et barré au milieu d'une raie noire horizontale.

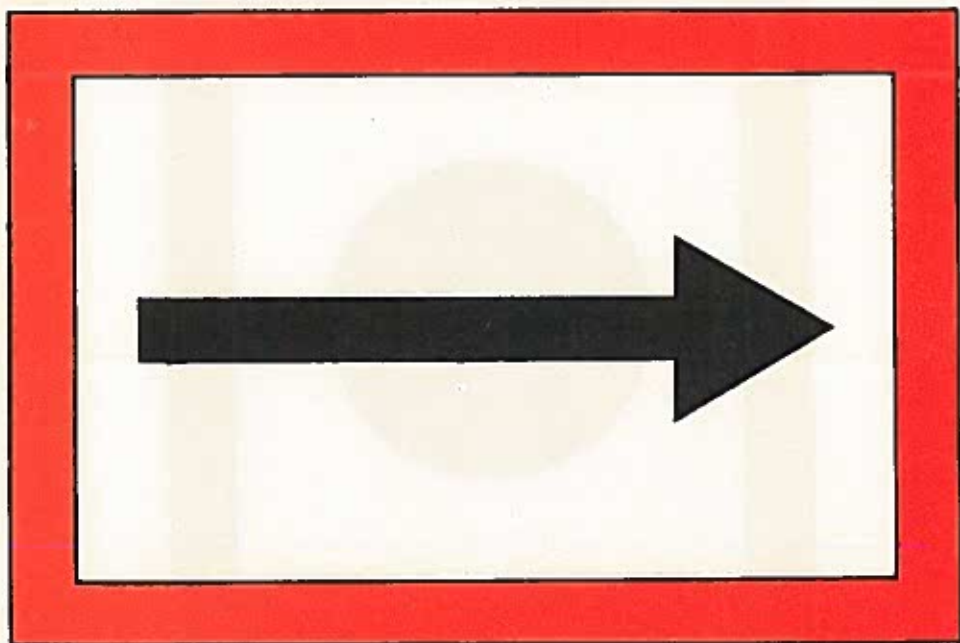


21. Obligation de s'arrêter

22. OBLIGATION DE PRENDRE UNE DIRECTION DETERMINEE

Le signal « Obligation de prendre une direction déterminée » indique la direction du trafic.

Forme et couleur du signal : Poteau blanc avec un panneau rectangulaire au sommet. Le panneau blanc est bordé d'une bande rouge avec au milieu une flèche noire horizontale.

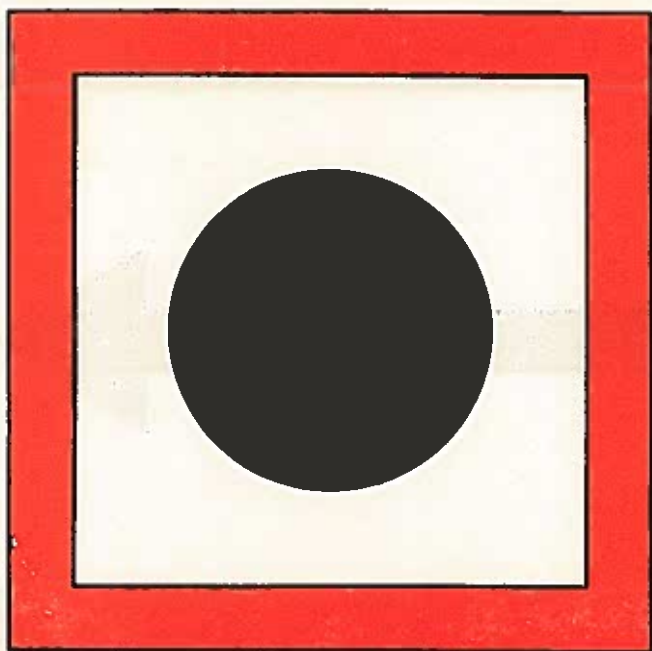


22. Obligation de prendre une direction déterminée

23. OBLIGATION D'ÉMETTRE UN SIGNAL SONORE

Le signal « Obligation d'émettre un signal sonore » est placé aux abords des sections où les bâtiments doivent émettre un signal sonore.

Forme et couleur du signal : Poteau blanc avec un panneau carré au sommet. Le panneau est blanc bordé d'une bande rouge, avec au milieu un disque noir.

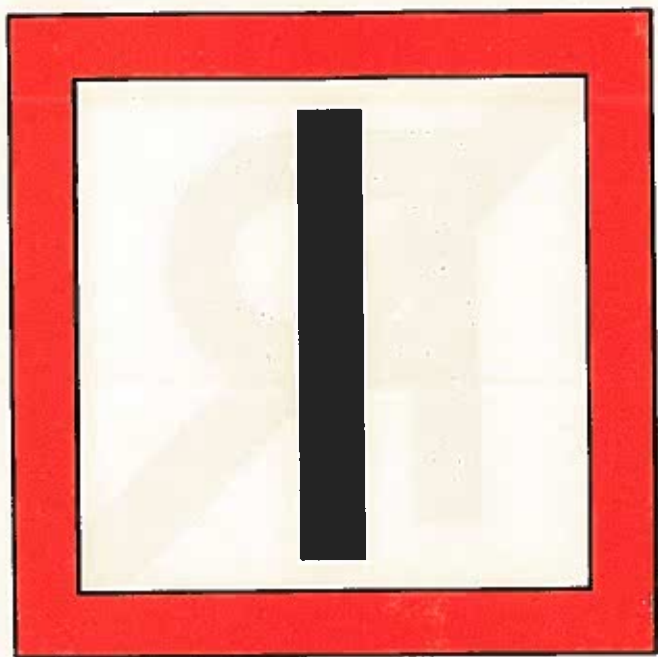


23. Obligation d'émettre un signal sonore

24. OBLIGATION D'OBSERVER UNE VIGILANCE PARTICULIERE

Le signal « Obligation d'observer une vigilance particulière » informe les bateliers sur la nécessité d'adopter des mesures de vigilance particulière, comme par exemple à l'approche d'un passage de bac ou d'une section à restrictions.

Forme et couleur du signal : Poteau blanc avec un panneau carré au sommet. Le panneau est blanc bordé d'une bande rouge, avec au milieu un trait noir vertical.



24. Obligation d'observer une vigilance particulière

B. SIGNAUX D'INTERDICTION

25. INTERDICTION D'AMARRER

Le signal « Interdiction d'amarrer » indique la limite de la section du fleuve où l'amarrage des bateaux à la rive est interdit.

Forme et couleur du signal : Poteau blanc portant au sommet un panneau carré. Le panneau est blanc bordé d'une bande rouge et barré d'une diagonale rouge ; la lettre « P » (caractère latin) est apposée en noir au milieu du panneau.

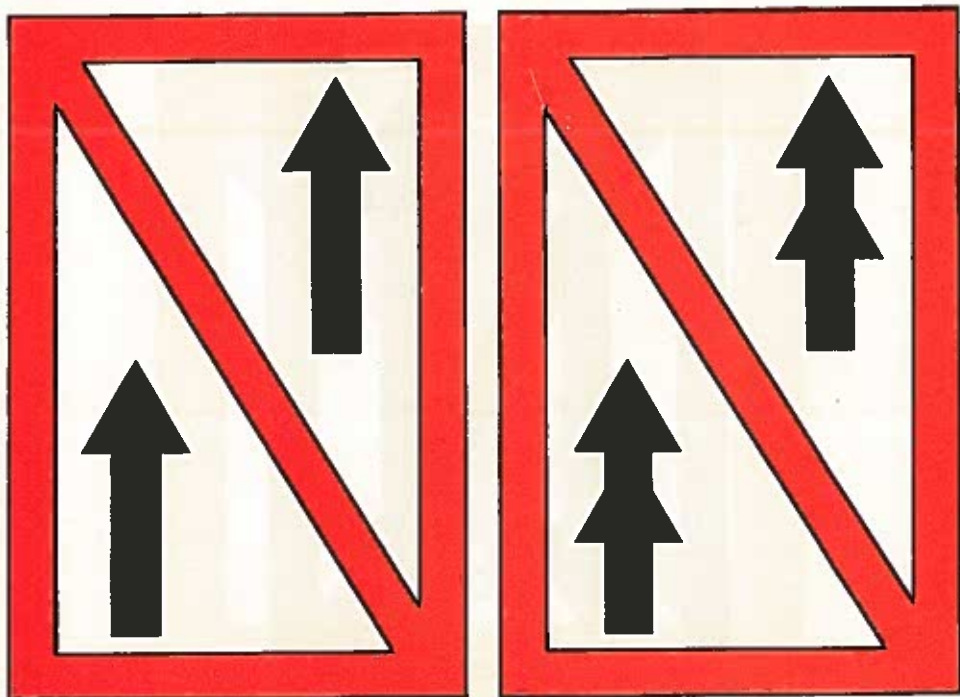


25. Interdiction d'amarrer

26. INTERDICTION DE DEPASSER

Le signal « Interdiction de dépasser » indique les limites de la section où le dépassement est interdit.

Forme et couleur du signal : Poteau blanc portant au sommet un panneau rectangulaire. Le panneau blanc est bordé d'une bande rouge et barré d'une diagonale rouge. Si le dépassement des bateaux et des convois est interdit sur cette section, le panneau porte deux flèches parallèles noires dirigées vers le haut. Si seul le dépassement des convois est interdit, le panneau porte des flèches doubles.

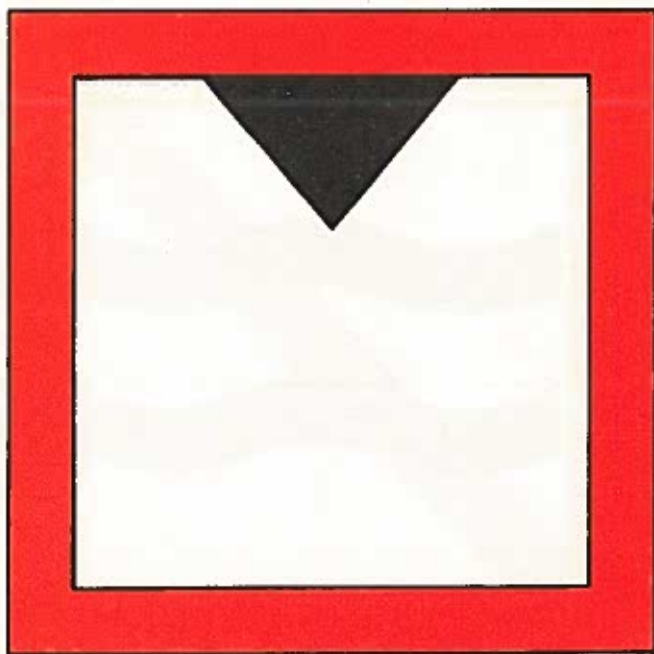


26. Interdiction de dépasser

31. TIRANT D'AIR LIMITE

Le signal «Tirant d'air limité» indique la hauteur libre de l'ouvrage d'art, rapportée au niveau d'eau.

Forme et couleur du signal : Soit un poteau blanc portant au sommet un panneau carré (signal placé aux abords d'un ouvrage), soit un panneau carré (signal placé sur l'ouvrage). Le panneau est blanc, bordé d'une bande rouge et porte dans sa partie supérieure un triangle équilatéral noir la pointe tournée vers le bas ; sous le triangle des chiffres noirs indiquent, en centimètres, la hauteur libre de l'ouvrage rapportée au niveau correspondant au « 0 » de la station hydrométrique la plus proche.



31. Tirant d'air limité

32. LARGEUR LIMITEE

Le signal «Largeur limitée» marque les ouvrages à largeur limitée pour le passage des bateaux.

Forme et couleur du signal : Soit un poteau blanc portant au sommet un panneau carré (signal placé aux abords d'un ouvrage), soit un panneau carré (signal placé sur l'ouvrage). Le panneau est blanc, bordé d'une bande rouge et porte des deux côtés des triangles équilatéraux noirs les pointes juxtaposées ; des chiffres noirs apposés entre les deux triangles indiquent en mètres la largeur libre de l'ouvrage.



32. *Largeur limitée*

D. SIGNAUX D'INDICATION

33. AIRE D'AMARRAGE

Le signal «Aire d'amarrage» signale les limites de la section du fleuve où l'amarrage est autorisé.

Forme et couleur du signal : Poteau blanc portant au sommet un panneau carré. Le panneau est bleu et porte la lettre «P» (caractère latin) peinte en blanc.

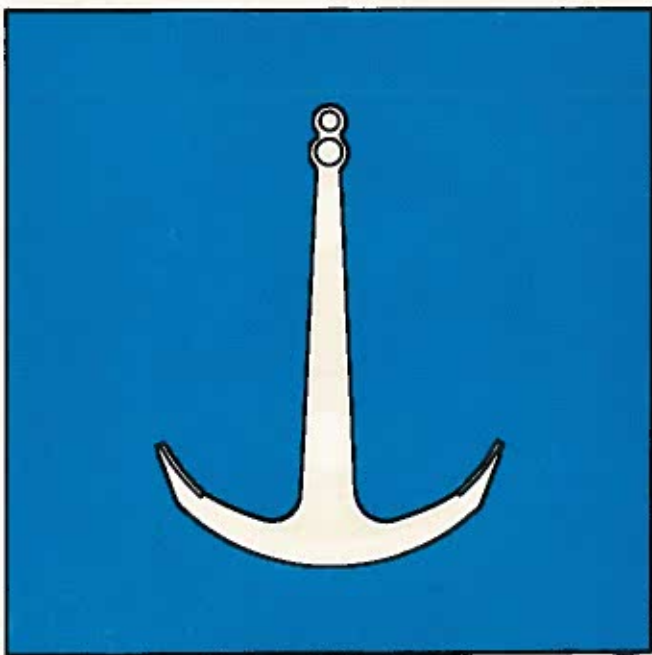


33. Aire d'amarrage

34. AIRE D'ANCRAGE

Le signal « Aire d'ancrage » signale les limites de l'aire où le stationnement des bateaux est autorisé ou recommandé.

Forme et couleur du signal : Poteau blanc portant au sommet un panneau carré. Le panneau est bleu et porte une ancre blanche la tige en l'air.



34. Aire d'ancrage

35. AIRE DE VIRAGE (RONDEAU)

Le signal «Virage (rondeau)» indique l'aire de virage pour les bâtiments.

Forme et couleur du signal : Poteau blanc portant au sommet un panneau carré. Le panneau est bleu et porte deux demi-cercles peints en blanc.

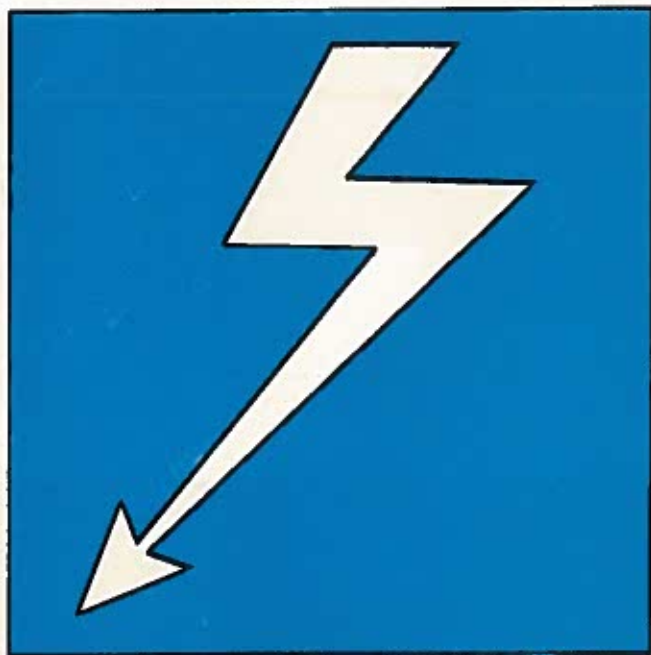


35. Aire de virage (rondeau)

36. CABLE AERIEN TRAVERSANT LE FLEUVE

Le signal indiquant les câbles aériens traversant le fleuve est placé aux abords des points où des câbles à haute tension ou des câbles télégraphiques et téléphoniques traversent le fleuve.

Forme et couleur du signal : Poteau blanc portant au sommet un panneau carré. Le panneau est bleu et porte une flèche diagonale blanche brisée, dirigée vers le coin gauche inférieur du panneau.

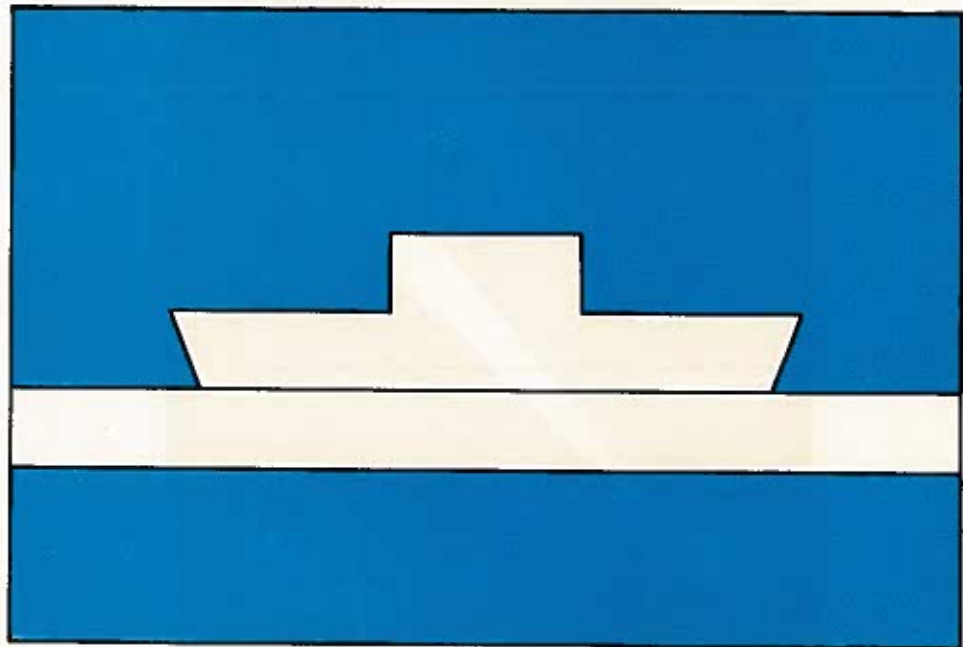


36. Câble aérien traversant le fleuve

37. BAC NE NAVIGUANT PAS LIBREMENT

Le signal « Bac ne naviguant pas librement » indique les sections de fleuve où passe un bac à traîle.

Forme et couleur du signal : Poteau blanc portant au sommet un panneau rectangulaire. Le panneau est bleu et porte à un tiers de son bord inférieur un trait blanc horizontal au-dessus duquel est dessiné en blanc le contour d'un navire.

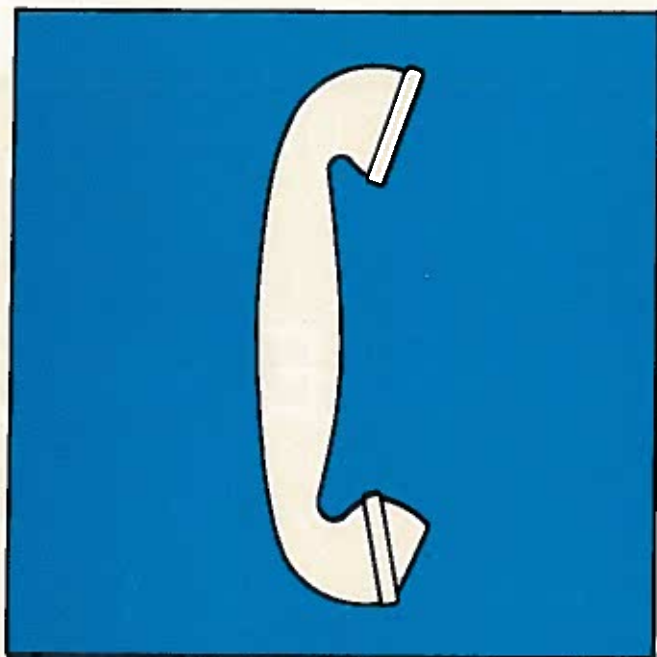


37. Bac ne naviguant pas librement

38. POSTE D'APPEL TELEPHONIQUE

Le signal « Poste d'appel téléphonique » indique l'endroit où se trouve un tel poste.

Forme et couleur du signal : Poteau blanc portant au sommet un panneau carré. Le panneau est bleu et porte au milieu en blanc un récepteur en position verticale.



38. Poste d'appel téléphonique

39. PROFONDEUR ET LARGEUR DU CHENAL SUR LES SEUILS

Le Panneau « Profondeur et largeur du chenal sur les seuils » indique la profondeur et la largeur du chenal sur les seuils d'une section donnée.

Forme et couleur du signal : Poteau blanc avec au sommet un panneau rectangulaire. Le panneau est bleu et porte en blanc, en haut: la date (jour et mois); au milieu: le nom du seuil et son kilomètre; au bas, au numérateur, la profondeur du seuil en centimètres, et au dénominateur, sa largeur en mètres.

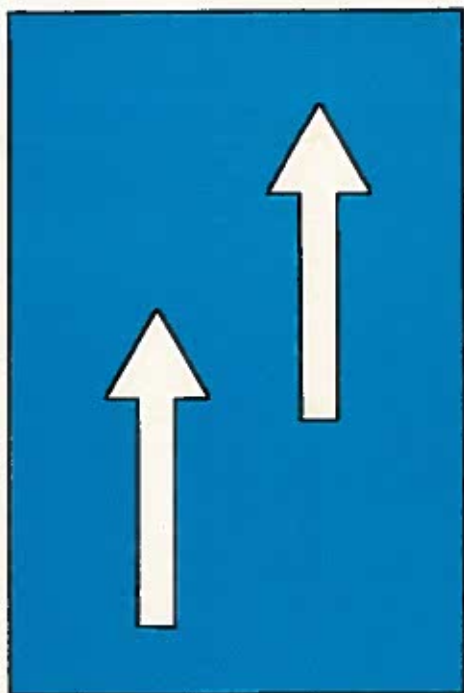


39. Profondeur et largeur du chenal sur les seuils

40. FIN D'UNE PRESCRIPTION ABSOLUE

Le signal « Fin d'une prescription absolue » signale la fin d'une prescription absolue valable dans un sens.

Forme et couleur du signal : Poteau blanc ayant au sommet un panneau rectangulaire. Le panneau est bleu et porte au milieu en blanc le symbole correspondant de prescription absolue.



40. Fin d'une prescription absolue

TABLE DES MATIERES

	Pages
GENERALITES	5
PARTIE I — Signaux flottants balisant les côtés du chenal, les dangers nautiques et l'axe du chenal	9
1. Balise (bouée), lumineuse et non lumineuse, espar et jalon droits	14
2. Balise (bouée), lumineuse et non lumineuse, espar et jalon, gauches .	16
3. Balise (bouée), lumineuse et non lumineuse, espar et jalon de jonction et de bifurcation	18
4. Balise (bouée), lumineuse et non lumineuse, espar indiquant l'axe du chenal	20
PARTIE II — Signaux côtiers balisant les directions, les traversées, la position de l'axe du chenal par rapport aux rives, les points saillants de la rive et les dangers pénétrant dans le lit	23
5. Feu côtier (phare) de la rive droite.....	28
6. Feu côtier (phare) de la rive gauche.....	30
7. Signal de traversée de la rive droite—simple et double	32
8. Signal de traversée de la rive gauche—simple et double	34
9. Jalon d'alignement de la rive droite—avant et arrière	36
10. Jalon d'alignement de la rive gauche—avant et arrière	38
11. Feu côtier (phare) de jonction et de bifurcation.....	40
12. Feu côtier (phare) d'hivernage et d'accès dans un bassin portuaire.	42
13. Signal côtier balisant les points dangereux de la rive droite.....	44
14. Signal côtier balisant les points dangereux de la rive gauche.....	46
15. Signal côtier non lumineux de la rive droite	48
16. Signal côtier non lumineux de la rive gauche	50
PARTIE III — Signalisation des passes navigables des ponts, des écluses et des sections fermées à la navigation	53
17. Signaux marquant les passes navigables des ponts fixes.....	58
18. Signaux marquant les passes navigables des ponts mobiles.....	60
19. Signaux marquant l'entrée et la sortie des écluses.....	62
20. Signaux d'interruption complète ou partielle de la navigation sur certaines sections	64
PARTIE IV — Signaux côtiers spéciaux	69
A — Signaux d'obligation :	72
21. Obligation de s'arrêter	72
22. Obligation de prendre une direction déterminée.....	73
23. Obligation d'émettre un signal sonore.....	74
24. Obligation d'observer une vigilance particulière.....	75

<i>B — Signaux d'interdiction</i>	76
25. Interdiction d'amarrer.....	76
26. Interdiction de dépasser.....	77
27. Interdiction de croiser et de dépasser.....	78
28. Interdiction d'ancrer.....	79
29. Interdiction de créer des remous	80
<i>C — Signaux de restriction :</i>	81
30. « Renseignez-vous, il y a des restrictions ».....	81
31. « Tirant d'air limité »	82
32. « Largeur limitée »	83
<i>D — Signaux d'indication :</i>	84
33. Aire d'amarrage.....	84
34. Aire d'ancrage	85
35. Aire de virage (rondeau)	86
36. Câble aérien traversant le fleuve	87
37. Bac ne naviguant pas librement.....	88
38. Poste d'appel téléphonique.....	89
39. Profondeur et largeur du chenal sur les seuils.....	90
40. Fin d'une prescription absolue	91