

# Code de la route à la mer <sup>1</sup>

(Suite et fin)

## SIGNAUX PHONIQUES POUR TEMPS DE BRUME

### Art. 15.

Tous les signaux prescrits par le présent article pour les navires en marche, seront donnés :

1. Pour les « navires à vapeur » par le sifflet ou la sirène;
2. Pour les « navires à voiles et les navires remorqués », par le cornet de brume.

Les mots « coup prolongé » employés dans le présent article signifient un coup de 4 à 6 secondes.

Un navire à vapeur doit être pourvu d'un sifflet à vapeur ou de quelque autre moyen efficace de faire entendre un signal produit par la vapeur ou quelque substitut à la vapeur, lequel sera placé de manière à ce que le son ne puisse être intercepté par aucune obstruction, et d'un cor de brume actionné par un appareil mécanique, et aussi d'une forte cloche; un navire à voiles d'un tonnage brut de 20 tonneaux ou plus doit être pourvu d'un fort cornet actionné par un soufflet ou autre appareil mécanique, et aussi d'une forte cloche; en temps de brume, de brouillard, de neige, ou de grosses pluies, soit de jour, soit de nuit, les navires feront usage des signaux décrits dans le présent article, comme suit :

- a) Un navire à vapeur en marche donnera, à des intervalles de pas plus de 2 minutes, un coup prolongé;
- b) Un navire à vapeur en marche, mais arrêté et sans mouvement, sonnera, à des intervalles de deux minutes au plus, 2 coups prolongés, avec un intervalle d'environ une seconde entre chacun;
- c) Un navire à voiles en marche donnera, au moyen de son cornet, à des intervalles de pas plus d'une minute, s'il est amuré sur tribord, un coup, s'il est amuré sur bâbord, deux coups de suite, et s'il est vent arrière, trois coups de suite;

---

1. Voir le Canada français, nos. janvier à juin 1943.

d) Un navire à l'ancre, à des intervalles de pas plus d'une minute sonnera rapidement la cloche pendant à peu près cinq secondes;

e) Un navire qui en remorque un autre, un navire employé à poser ou relever un câble télégraphique, et un navire en marche, qui est incapable de s'écarter du chemin d'un navire qui approche parce qu'il n'obéit pas à la manœuvre, ou qu'il est incapable de manœuvrer tel que requis par les présents règlements, sonnera, au lieu des signaux prescrits dans les subdivisions (a) et (c) du présent article, à des intervalles de pas plus de 2 minutes, trois coups successifs, savoir un coup prolongé suivi de deux coups brefs. Un navire remorqué peut donner ce signal et n'en donnera pas d'autre.

Les navires à voiles et les bateaux jaugeant moins que 20 tonneaux de tonnage brut, ne seront pas obligés de donner les signaux ci-dessus mentionnés, mais s'ils ne le font pas, ils donneront quelque autre signal sonore à des intervalles de pas plus d'une minute.

\* \* \*

Pour mieux comprendre les dispositions de l'article 15 nous croyons qu'il serait peut-être utile de se demander ce qu'un signal effectif peut faire dans des conditions ordinaires et de quelle manière le son se propage et se transmet. Un sifflet devrait pouvoir être entendu à une distance d'au moins 2 milles, une corne d'alarme de navire à voiles et une cloche à une distance d'au moins 1 mille.

Néanmoins dans la brume, le brouillard, la brume ou la pluie intense, il ne faut pas trop se fier à ces données, mais il faut plutôt tenir compte du fait qu'il n'y a rien de plus capricieux que le son et sa transmission.

L'expérience a démontré que le son se transmet mieux par temps de brume, de brouillard ou de pluie que par temps clair. Le son se transmet plus facilement et à une plus grande distance lorsqu'il voyage dans la direction du vent. Cependant, une forte tempête de vent nuit sérieusement à la transmission du son dans un sens ou dans l'autre. Il semblerait qu'un vent violent brise et effrite le son qui n'arrivera plus que par lambeaux si toutefois il arrive à destination.

Il est bon aussi de se rappeler que le son ne se transmet qu'à raison de 1130 pieds en moyenne par seconde et qu'en se transmettant ainsi il peut avoir été retardé et dévié par des zones de silence relatif ou absolu. Ces zones s'étendent quelquefois sur une distance de quatre ou cinq milles.

Ces quelques remarques devraient suffire pour vous convaincre qu'il est dangereux d'établir la position d'un navire par la seule direction du son.

Pour faciliter l'étude de cet article important après en avoir brièvement commenté les préliminaires, nous le diviserons en trois parties:

- a) Navire à vapeur en route;
- b) Navire à voiles en route et navire au mouillage;
- c) Navire remorquant ou remorqué et navire n'étant pas maître de sa manœuvre.

Au commencement de l'article 15, la loi décrit les appareils dont les navires en marche doivent être munis pour produire les signaux phoniques. Elle détermine ensuite la durée de ces signaux.

Comme nous l'avons déjà vu, par navire en marche la loi entend tout navire qui est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué.

Ainsi que nous le verrons bientôt, les navires à vapeur stoppés et n'ayant pas d'erre sont des navires en marche au sens de la loi.

Quant au sifflet ou à la sirène dont un navire à vapeur doit être muni, ils doivent être suffisamment forts et sonores et être installés dans un endroit d'où le son, une fois émis, ne pourra pas être obstrué de quelque façon que ce soit.

Dans la pratique et surtout dans la navigation au cabotage, où les navires sont souvent construits et grésés par d'audacieux terriens qui se disent charpentiers de vaisseaux, cette règle pourtant élémentaire concernant le mode d'installation des appareils à signaux phoniques est totalement ignorée. L'on place le sifflet ou la sirène par routine à l'endroit pouvant paraître le moins encombrant sans se soucier le moins du monde que le son comme la lumière peut être facilement dévié et obstrué.

Et nous ne croyons pas exagérer en ajoutant que cette insouciance dans l'installation des appareils à signaux pho-

niques se rencontre même dans la navigation au long cours, mais à un degré moindre cependant.

Un navire à vapeur doit être en plus muni d'un cornet de brume actionné mécaniquement ainsi que d'une cloche.

La loi ne définit pas la nature de la cloche ni sa grandeur. Elle sera de cuivre ou de bronze ou d'un autre métal équivalent au point de vue sonorité.

Dans la pratique, une cloche d'un diamètre de huit pouces au moins est considérée comme suffisamment puissante pour satisfaire l'esprit de la loi à ce sujet.

Cette cloche doit être installée avec précaution et dans un endroit d'où aucun obstacle ne pourra en intercepter le son. Le meilleur endroit quand possibilité il y a est sans contredit à l'avant du vaisseau.

Dans les préliminaires de cet article 15, il est aussi question des cornets de brume ordinaires dont les voiliers et les navires remorqués doivent être munis. Ces appareils surtout à bord des voiliers — ceux des vapeurs étant d'ordinaire actionnés mécaniquement — sont actionnés par les poumons de l'homme de vigie. Tous les marins qui ont soufflé dans ces cornets de brume savent par expérience qu'il faut avoir des poumons parfaitement sains pour signaler ainsi à une minute d'intervalle quelquefois pendant plusieurs heures consécutives.

Par « son prolongé », la loi entend un son qui dure de 4 à 6 secondes.

#### *Navires à vapeur en route*

Nous avons vu la définition du « son prolongé » dans les préliminaires de notre article ainsi que la définition du navire en route.

Selon la teneur de ce paragraphe, par temps de brume, de brouillard, de neige ou pendant les forts grains de pluie, de jour ou de nuit, tout navire à vapeur doit signaler à des intervalles de 2 minutes au plus.

Nous croyons qu'en pratique, il vaut mieux donner ce signal à des intervalles d'environ une minute. C'est ce qui se fait à bord des navires de guerre et des longs-courriers et

tout le monde s'en trouve bien. D'ailleurs la loi n'impose pas des intervalles de deux minutes, et nous sommes d'avis que dans les circonstances où ces signaux doivent être donnés 2 minutes pourraient être un temps trop long, étant donné, l'entêtement d'un bon nombre de navigateurs à ne pas vouloir réduire dans ces circonstances, pour aucune considération, la vitesse de leurs vaisseaux.

D'autre part, il ne faut pas signaler coup sur coup comme plusieurs le font. Si vos signaux en effet sont trop rapprochés les uns des autres, vous deviendrez sourds au point de ne pouvoir entendre le signal que pourrait faire en réponse au vôtre un autre navire dans vos parages.

Quand vous installez ces appareils, sifflet ou sirène, vous ne devez jamais perdre de vue que de leur efficacité dépendra dans certaines circonstances non seulement votre propre sécurité, mais aussi celle des autres.

Que de collisions fatales par temps de brume sont imputables à l'inefficacité d'appareils à signaux phoniques qui ont été installés à l'encontre du bon sens.

Quand on signale trop fréquemment, sans intervalles raisonnables, l'on n'entend plus rien durant plusieurs secondes et les échos se mêlent, comme disaient les marins d'autrefois.

Cette question d'intervalles entre les signaux est intimement liée à la vitesse par temps de brume. Plus la vitesse est grande, plus les intervalles entre les signaux doivent être courts; plus la vitesse est modérée, plus les signaux peuvent être espacés. Quelle que soit cependant la modération de la vitesse, il ne pourra s'écouler dans tous les cas plus de 2 minutes entre deux signaux consécutifs.

Le paragraphe (b) prescrit les sons que doivent faire entendre les navires à vapeur stoppés et sans erre aucune. Dans ce cas le signal consiste en « 2 sons prolongés » et séparés par un intervalle d'une seconde environ.

Vous donnez deux signaux prolongés distincts l'un de l'autre ainsi de suite toutes les deux minutes au moins. L'intervalle de 2 minutes se compte du dernier son prolongé.

Encore ici le jugement et le sens marin doivent intervenir. Si après avoir été ainsi stoppé et sans erre vous remettez vos moteurs en marche, dès que vous commencerez à prendre de l'erre vous devrez pour vous conformer à l'esprit de la

loi donner immédiatement le signal exigé d'un navire en marche sans tenir compte du temps écoulé depuis votre dernier signal.

Par exemple, vous êtes stoppé et sans erre. Vous faites entendre les 2 sons prolongés. Dix secondes après le dernier son, vous remettez vos moteurs en marche. Dix secondes plus tard, vous commencez à prendre de l'erre. Vous devrez immédiatement faire entendre un son prolongé nonobstant le fait que votre dernier signal n'aura été donné que 20 secondes auparavant.

Autrement, si vous attendiez 2 minutes pour donner votre signal, vous auriez le temps de couvrir une assez bonne distance avant que les autres vaisseaux puissent savoir ce qui se passe.

Ces signaux, cela va de soi, ne s'appliquent pas aux vaisseaux qui s'aperçoivent dans la brume; dans ce cas, ce sont les signaux prescrits par l'article 28 qui devront être donnés.

#### *Navires à voile en route*

Il faut tenir compte ici des diverses allures du navire.

Par allure d'un navire à voiles, l'on entend la direction de sa route par rapport à celle du vent ou encore la disposition des voiles appropriée à la direction du vent.

Un navire à voile est à *tribord amures* (starboard tack) quand il navigue au plus près ayant le vent du côté tribord (droite-starboard)

Il est à *bâbord amures* (port tack) quand il navigue au plus près recevant le vent du côté bâbord (gauche-port).

Dans les navires à voiles carrées, les vergues sont toujours orientées du côté opposé au vent. Par conséquent, si le navire est à tribord amures, les voiles seront orientées vers le côté bâbord, le vent soufflant du côté tribord, et vice versa dans le cas du navire naviguant bâbord amures.

Un navire à voiles est large lorsque le vent souffle depuis l'arrière du travers (abaft the beam) jusqu'à 3 points du compas sur l'arrière du travers (3 points abaft the beam).

Il faudrait tout un article pour étudier plus à fonds ce sujet des principales allures d'un navire à voiles.

Pour le moment qu'il nous suffise d'ajouter que la loi exige d'un navire à voiles naviguant à *tribord amures*, un son; deux sons consécutifs d'un navire à voiles naviguant à *bâbord amures*; et enfin trois sons consécutifs d'un navire à voiles recevant le vent de l'arrière du travers.

Ces sons ainsi que nous l'avons déjà dit doivent être produits par un cornet de brume pouvant être entendu à une distance suffisante pour éviter une collision. Le son émis par un cornet de brume efficace devrait se transmettre dans des conditions atmosphériques normales à une distance d'au moins un mille d'après les prétentions des spécialistes dans ces questions de sonorité et de transmission des sons.

Ces sons doivent être produits par tout navire à voiles d'un tonnage brut de 20 tonneaux ou plus.

### *Navires au mouillage*

Nous avons déjà parlé des feux que doivent porter les navires au mouillage. Dans cet article 15, il s'agit de signaux qu'un navire au mouillage doit donner par temps de brume, de brouillard, de pluie intense ou de neige. Ainsi que le prescrit la loi, la choche du bord doit être sonnée pendant à peu près 5 secondes à des intervalles n'excédant pas une minute.

Il ne faut pas perdre de vue que le fait de sonner la cloche dans ces circonstances conformément aux prescriptions de la loi ne dispense aucunement le navire au mouillage de porter ses feux d'ancrage comme si le temps était tout-à-fait clair.

### *Navire remorquant; navire occupé à poser un câble télégraphique ou navire n'étant plus maître de sa manœuvre.*

Il est peut-être bon de remarquer avant que d'aller plus loin que la loi semble assimiler les navires en remorquant d'autres à ceux qui ne sont pas maîtres de leur manœuvre, quant aux signaux phoniques à donner par les temps de brume, de brouillard, de neige ou pendant une pluie intense. Cet article 15 parle aussi des navires employés à poser ou lever les câbles télégraphiques. Ces derniers doivent faire

entendre les mêmes signaux que les navires qui remorquent ou qui ne sont pas maîtres de leur manœuvre.

Ces signaux consistent en trois sons consécutifs, le premier étant un son prolongé et les deux autres des sons brefs produits à des intervalles qui ne doivent pas dépasser 2 minutes.

Il ressort clairement des prescriptions de ce paragraphe (a) de l'article 15 que la loi, sans directement définir le navire-remorqueur comme un navire privilégié, le fait indirectement en le mettant au rang du navire qui n'est pas maître de sa manœuvre au point de vue des signaux à donner par temps de brume, de brouillard, de neige ou par une pluie intense. Il s'ensuit donc que dans les circonstances prévues dans cet article 15, lorsque vous vous rendez compte que vous avez à éviter un navire en remorquant un autre vous devez lui donner tout l'espace possible et encore.

N'oubliez jamais qu'un navire remorquant peut avoir en remorque deux ou trois vaisseaux.

Les cours de justice ont toujours été plutôt sympathiques aux navires en remorquant d'autres. Ceci est dû au fait qu'un navire en remorquant un autre peut fort bien à l'approche du danger stopper ou faire machine arrière, se conformer à la loi en un mot, mais il est impuissant à contrôler la manœuvre des vaisseaux qu'il peut avoir à sa remorque. C'est le point délicat qui a sans doute amené les tribunaux à être aussi larges à l'égard des navires remorquant.

Nous croyons que même par temps clair, il vaut mieux laisser à ces navires en remorquant d'autres un large espace, même plus qu'il peut paraître leur falloir à première vue. En d'autres termes, un navire en remorquant un ou plusieurs autres doit quant à lui se conformer à la loi dans la mesure du possible; mais les autres navires qui peuvent se trouver dans ses parages ne doivent pas trop attendre de lui. En pratique, par tous les temps, mieux vaut considérer le navire-remorqueur comme un navire embarrassé et réellement entravé dans sa manœuvre.

Par temps de brume, un navire entendant un son prolongé suivi de deux sons brefs ne peut jamais être assez prudent, vu que s'il s'agit d'un navire remorquant, les signaux ne vous renseigneront nullement sur la longueur de sa remorque.

Quant au navire remorqué, la loi ne l'oblige pas à faire ces signaux. Il peut les faire. S'il les fait, de deux choses l'une; ou il les fera en même temps que celui qui le remorque et alors vous n'entendrez qu'un seul et même signal, un son prolongé et deux brefs; ou il les fera à des intervalles différents et dans ce cas il pourra y avoir confusion, ce qui compliquera davantage la situation

En dernier lieu, cet article 15 statue que les navires à voiles et embarcations d'un tonnage brut de moins de 20 tonneaux ne sont pas tenus de faire les signaux ci-dessus prescrits, mais que dans le cas où ils ne les font pas, ils devront cependant faire d'autres signaux phoniques suffisants à des intervalles d'une minute au plus.

Pour résumer ce long article, l'un des plus importants du Code de la Route à la mer, si l'on considère les circonstances dans lesquelles ses prescriptions doivent être appliquées, nous croyons devoir conseiller aux navigateurs de toute catégorie de ne jamais oublier par temps de brume, de brouillard, de neige ou de pluie intense, d'avoir une bonne vigie et même deux, l'une à l'avant, sur le gaillard (forecastle) et l'autre dans la mâture si possible ou sur la passerelle.

L'on ne saurait croire jusqu'à quel point certains navigateurs sont négligents au point de vue de la vigie. De nuit, on laisse la plupart du temps le navire en charge d'un seul homme de quart qui doit gouverner et tout surveiller en même temps. Ce n'est pas suffisant même par temps clair et à plus forte raison par temps de brume, de brouillard, de neige ou de pluie. Dans le cas d'accident, les tribunaux sont sévères sur ce point de la vigie et ils n'acceptent aucune excuse.

Il est prudent de ne pas trop compter sur le timonier à la barre surtout lorsqu'il est obligé de gouverner sur le compas. Son attention portera plutôt sur la route à suivre qu'au dehors.

Cet article 15 devrait se lire et s'étudier avec l'article 16 traitant de la vitesse par temps de brume, de brouillard, de brume, de neige ou de pluie.

D'après le dernier paragraphe de l'article 15 les signaux phoniques qu'il prescrit ne sont pas obligatoires et de rigueur pour les vaisseaux d'un tonnage brut de moins de 20 tonneaux.

Néanmoins s'ils préfèrent ne pas les faire ils doivent en faire d'autres à une minute d'intervalle au plus. Ces signaux devront être d'une sonorité suffisante.

Le meilleur conseil que nous puissions donner aux propriétaires de vaisseaux d'un tonnage brut au-dessous de 20 tonneaux, c'est de se conformer aux prescriptions de cet article et de donner les mêmes signaux qu'un navire jaugeant plus de 20 tonneaux bruts.

Quant aux navires de pêche, les signaux phoniques qu'ils doivent faire par temps de brume, de brouillard, de neige ou de pluie intense, sont définis à l'article 9, paragraphe (i).

William MORIN.

### Les livres

FRÈRES MARISTES. *Manuel d'Agriculture*. Un vol. de 5½ x 7¾ pouces de 614 pages, illustré de plus de 600 vignettes, schémas et graphiques. Chez Granger Frères. 54 Ouest, rue Notre-Dame, Montréal.

Ce manuel est le dernier d'une série de six que les Frères Maristes ont consacrés aux choses de la terre. Il traite d'agriculture, de zootechnie, d'horticulture, de sylviculture, de chimie agricole, d'économie rurale et de comptabilité agricole. Une matière aussi vaste ne peut être longuement développée dans un manuel, eût-il plus de 600 pages. C'est quand même une somme imposante de connaissances que les auteurs ont su condenser dans leur ouvrage. Maints chapitres, celui, par exemple, des engrais chimiques, renferment assez de détails précis pour fournir aux agriculteurs les renseignements dont ils ont besoin.

Le *Manuel d'Agriculture* n'est pas une œuvre de simple vulgarisation. On y a fait très large la part des données scientifiques les plus modernes. C'est, à notre avis, son principal mérite, et ce qui lui vaudra la faveur des personnes qui s'adonnent à la culture de la terre. Un grand nombre de vignettes, de schémas et de graphiques aident à l'intelligence du texte. A eux seuls ils constituent l'enseignement le plus agréable.

Que les cultivateurs intelligents se procurent le *Manuel d'Agriculture*. Après l'avoir lu, ils modifieront certaines de leurs méthodes pour le plus grand bien de leur terre et de leur bourse.

A. L.