



251143

SÉRIE B

Volume II

SERVICE HYDROGRAPHIQUE ET OCÉANOGRAPHIQUE DE LA MARINE - PARIS

FASCICULE N° 5 DES CORRECTIONS

APPORTÉES

AUX INSTRUCTIONS NAUTIQUES B (II) 1963

MER DU NORD

PARTIE SUD-EST

de la frontière franco-belge au Nord de l'Elbe

1973

ATTENTION

Pour la navigation dans ces régions, consultez avec soin la documentation NEMEDRI qui indique :

- a. Les zones dangereuses du fait des mines ;
- b. Les routes draguées qui traversent ces zones ;
- c. Les chenaux d'accès aux ports.

Toutes ces indications doivent être consultées.

17210

SERVICE HYDROGRAPHIQUE ET OCÉANOGRAPHIQUE DE LA MARINE - PARIS

FASCICULE N° 5 DES CORRECTIONS

APPORTÉES

AUX INSTRUCTIONS NAUTIQUES B (II) 1963

MER DU NORD (PARTIE SUD-EST)
de la frontière franco-belge au Nord de l'Elbe

1973

AVERTISSEMENT



53138



1. Le présent fascicule met à jour le volume B (II) 1963 des Instructions Nautiques à la date du 28 avril 1973 (groupe n° 17 d'Avis aux Navigateurs). Il annule et remplace toutes les corrections apportées précédemment à cet ouvrage sous forme de Fascicule des Corrections ou d'Avis aux Navigateurs.

Des avis temporaires antérieurs au 28 avril 1973 peuvent cependant être encore en vigueur. Une récapitulation en est faite tous les mois dans les groupes hebdomadaires d'avis nos 4, 8, 12, etc ...

Les navigateurs sont invités à se reporter aux articles qui, dans l'ouvrage n° 1, Renseignements relatifs aux Documents Nautiques et à la Navigation, concernent les Fascicules des Corrections et la tenue à jour des Ouvrages.

2. Les corrections introduites dans le fascicule depuis le 1er mai 1971, date de parution du fascicule précédent, sont marquées d'un trait vertical gras placé dans la marge extérieure.

Les zones dangereuses pour la navigation du fait des mines ne figurent pas dans le présent fascicule. Elles sont signalées par le document NEMEDRI tenu à jour par les Avis aux Navigateurs appropriés.

3. Avant d'utiliser un volume d'Instructions Nautiques, il est essentiel de s'assurer qu'il est accompagné du dernier fascicule paru et de lire attentivement les avis importants qui servent d'introduction au volume.

Il est par ailleurs indispensable de se reporter pour les feux, les signaux de brume et les radiophares, aux Livres des Feux et aux Livres des Radiosignaux.

*L'Ingénieur général de l'Armement (hydrographe)
Directeur du Service Hydrographique et Océanographique de la Marine,*

R. GROUSSON.

Toute correspondance relative à ce fascicule doit être adressée à :
ÉTABLISSEMENT PRINCIPAL
DU SERVICE HYDROGRAPHIQUE ET OCÉANOGRAPHIQUE
DE LA MARINE
29283 BREST CEDEX

7210

PAGE 3. — *Ligne 28, au lieu de :* maximum, *lire :* maximale.

Ligne 30, au lieu de : minimum, *lire :* minimale

PAGE 34. — *Ligne 30, après :* Ostende, *insérer :* et à Bruges

PAGE 35. — *Ligne 6, ajouter :* Par mauvaise visibilité, ils émettent les signaux sonores de brume réglementaires et, pour se faire identifier, 4 sons brefs. Ils sont équipés en radiotéléphonie VHF

Lignes 13 à 23, bâtonner le texte.

PAGE 36. — *Après la ligne 7, insérer :* CHALUTIERS PECHANT COUPLES
Les pêcheurs belges utilisent dans certains cas un chalut remorqué par 2 chalutiers maintenant entre eux une distance de 80 à 120 m. Les chalutiers ainsi employés montrent en plus des signaux prévus par le Règlement international pour prévenir les abordages en mer : *de jour*, le pavillon D du Code international : *de nuit*, 2 projecteurs, un sur chaque chalutier, dont les faisceaux se croisent soit à l'avant, soit à l'arrière, entre les 2 chalutiers. Pour marquer l'urgence d'un changement de route d'un navire approchant, ces projecteurs pourront être manœuvrés horizontalement par mouvements rapides.

PAGE 37. — *Ligne 9, après :* Flessingue, *insérer :* Dordrecht et IJmuiden

PAGE 38. — *Ligne 28, ajouter :* et, pour se faire identifier, 4 sons brefs. Ils sont équipés en radiotéléphonie VHF.

Après la ligne 34, insérer : Les navires à destination d'un port néerlandais doivent signaler avec 4 heures de préavis leur heure probable d'arrivée au point de stationnement des pilotes et, en cas de modification supérieure à 2 heures de celle-ci, signaler la nouvelle heure d'arrivée. Les navires qui ne se conformeraient pas à ces prescriptions s'exposent à se voir retardés d'environ 4 heures pour la prise du pilote.

PAGE 39. — *Lignes 35 et 36, de :* un, *à :* mât, *remplacer le texte par :* le signal N E 2.

PAGE 41. — *Lignes 26 à 44, bâtonner le texte.*

PAGE 42. — *Lignes 1 à 9, bâtonner le texte.*

Ligne 37, au lieu de : de Trois coups longs, *lire :* BT.

Ligne 38, à partir de : de trois coups, *remplacer le texte par :* morse par son ou projecteur.

PAGE 43. — *Lignes 19 et 20, remplacer le texte par :* Signaux de vent. — Un sémaphore spécial établi à Cuxhaven indique aux navires sortants.

PAGE 44. — *Ligne 1, au lieu de :* Chaque, *lire :* Ce.

Après la ligne 43, insérer : Douane - Le règlement général des douanes prévoit que les navires naviguant sur les fleuves allemands doivent porter à 1 ou 2 m au-dessus

ou au dessous du feu de poupe un feu blanc éclairant de 10 à 12 quarts vers l'arrière avec une portée minimale de 1 mille. Ce feu est au-dessus du feu de poupe quand le navire a à bord un pilote habilité en qualité de douanier auxiliaire ou quand le navire a une autorisation spéciale de la douane qui lui fait confiance.

Ce feu est au-dessous du feu de poupe dans les autres cas et, pour les navires précédents, lorsque le pilote habilité a quitté le bord.

PAGE 45. — *Ligne 21, au lieu de :* le signal HF, *lire :* un signal.

Lignes 25 et 26, à partir de : J'ai, *remplacer le texte par :* Tenez-vous à distance. Je suis occupé à des opérations de dragage de mines.

Après la ligne 26, insérer : exercices de tir. — Les bâtiments de guerre engagés dans des exercices de tir peuvent, de nuit, montrer 3 feux Rouge - Blanc - Blanc disposés verticalement.

PAGE 47. — *Après la ligne 14, insérer :* Dans certaines de ces zones ont été établis des dispositifs de séparation du trafic (voir page 51).

Après la ligne 40, insérer : NB 10 - Banc Wenduyn a) $51^{\circ} 20' 35''$ N — $2^{\circ} 55' 30''$ E ; b) $51^{\circ} 18' 35''$ N — $2^{\circ} 55' 12''$ E ; c) $51^{\circ} 18' 42''$ N — $2^{\circ} 53' 36''$ E d) $51^{\circ} 20' 41''$ N — $2^{\circ} 53' 55''$ E.

PAGE 48. — *Après la ligne 42, insérer :* PROSPECTION PETROLIERE. - Des mesures sismiques sont effectuées dans toute la Mer du Nord - Des charges font explosion à intervalles réguliers à l'extrémité d'un câble long de 0,5 à 2 M remorqué par un navire ou un hélicoptère. Un ou deux navires participent à l'opération. Les charges explosives sont contenues dans différents types de tubes ou sacs en matière plastique qui ne portent aucune mention indiquant qu'ils sont dangereux. Les charges non explosées qui pourraient être trouvées par un navire doivent être rejetées à l'eau immédiatement.

Des plates-formes de forage peuvent être installées en certains endroits ; elles portent des feux et un signal de brume caractérisé par la lettre morse U et sont éventuellement balisées par des bouées lumineuses. Ces plates-formes sont susceptibles d'être déplacées ; leur installation et leurs mouvements font l'objet de Difraps repris tous les mois environ dans un avis temporaire récapitulatif.

PAGE 49. — *Lignes 2 à 5 jusqu'à :* imprévue, *remplacer le texte par :* Voir Instructions C (II) : France, Côtes Nord et Ouest. Les routes recommandées dans le Pas-de-Calais sont marquées sur les cartes. A leur suite on trouve les dispositifs de séparation du trafic décrits ci-après page 51.

Ligne 15, de : 0630, *à :* Flessingue, *remplacer le texte par :* 6 heures 30 et 5 heures 30 avant la pleine mer à Flessingue (soit environ 4 heures avant la P.M. à Douvres).

PAGE 51. — *Après la ligne 17, insérer :*
DISPOSITIFS DE SEPARATION DU TRAFIC ET ROUTES POUR NAVIRES
A GRAND TIRANT D'EAU. - A la sortie du PAS-DE-CALAIS vers le NE, on

trouve un double système de routes en direction de la Baie Allemande ; l'une de ces routes fait passer à une certaine distance de la côte et l'autre plus au large. Ces routes présentent sur une partie de leur longueur des dispositifs de séparation du trafic qui sont marquées sur les cartes. (Pour les termes, définitions et principes généraux de ces dispositifs, se reporter à l'Ouvrage n° 1, page 282, fascicule).

L'emplacement de ces routes est défini ci-après :

1. Route côtière. - A la sortie du PAS-DE-CALAIS en direction de l'Est le dispositif de séparation du trafic de WEST-HINDER dirige les navires vers l'ESCAUT. En direction NE, le dispositif du PAS-DE-CALAIS est prolongé jusqu'à celui de NOORD-HINDER. La route (non balisée) rejoint ensuite l'accès à HOEK VAN HOLLAND (EUROPOORT) à travers le dispositif de GOEREE. Devant HOEK VAN HOLLAND le rond-point MAAS-CENTER est placé au confluent de 4 routes :

— route venant de l'W S W par le dispositif de GOEREE ci-dessus ;

— route à grand tirant d'eau venant également de NOORD-HINDER, placée juste au Nord de la précédente ;

→ accès à EUROPOORT ;

— route en direction N N E vers LE TEXEL, matérialisée par un dispositif (MAAS NORD). La route côtière conduit ensuite (non balisée) du dispositif MAAS NORD ci-dessus à celui du TEXEL et delà (non balisée) au dispositif ininterrompu qui mène de TERSCHELLING à l'embouchure de la WESER.

2. Route du large. - C'est essentiellement une route pour navires à grand tirant d'eau (25 m en principe).

A la sortie du dispositif NOORD-HINDER (après s'être séparée de la route vers HOEK VAN HOLLAND définie ci-dessus) elle se dirige à 021° environ jusqu'à la bouée S 2

(53° 34' N — 3° 40' E) puis à 054° jusqu'à la bouée à Réf. Rad. et Racon (54° 02' N — 4° 44' E), puis à 082° jusqu'au bateau-feu TW/EMS. A l'Est du méridien 6° E cette route à grand tirant d'eau ou TIEFWASSERWEG est matérialisée par des bouées et constitue un dispositif de séparation du trafic marqué sur les cartes. Elle se continue par un chenal pour grands bâtiments dit NARROW CHANNEL qui conduit à l'embouchure de la WESER et par une route (non balisée) aboutissant au dispositif du bateau-feu ELBE I vers l'ELBE et HAMBOURG.

PAGE 54. — *Ligne 7, au lieu de : 7,3, lire : 5,5*

Ligne 9, ajouter : Dans le Sud du banc est mouillée la bouée lumineuse à réflecteur radar «Sud banc Fairy»

Ligne 13, après : radiophare, insérer : et racon ; au lieu de : 2° 34' E lire : 2° 33' E

Ligne 14, après : rouges, insérer : à bande horiz. blanche.

Ligne 20, ajouter : à une distance supérieure à 5 M.

Après la ligne 20, insérer : Il faut en approchant de ces bouées tenir compte de courants de marée traversiers parfois considérables à cet endroit.

Après la ligne 40, renvoi 1, ajouter : et cartes nos 6548 et 6564

PAGE 55. — Ligne 13, au lieu de : 101, lire : 102

Après la ligne 28, insérer : Nota. - Les navires à destination de l'Escaut Occidental venant de l'Ouest peuvent, dans certains cas, trouver un pilote de l'Escaut devant Douvres, lorsque le service de transport de ces pilotes est mis en application en raison du mauvais temps. Ces navires peuvent demander par radio à la station de North Foreland si un pilote est présent ou attendu. Ils peuvent ensuite entrer en contact avec les autorités du port de Douvres (Port Control Dover) pour indiquer l'heure exacte de leur arrivée.

PAGE 56. — Lignes 32 et 33, de : Scheur, à : balisé et, remplacer le texte par : « Scheur » qui est balisé par des bouées lumineuses marquées « SCH » numérotées et munies de réflecteur radar, sa jonction avec le Wielingen étant marquée par la bouée lumineuse à réflecteur radar « Scheur-Wielingen », on

Ligne 34, après : Wandelaar, insérer : et du Bol van Heist ; au lieu de : 8 m, lire : 8,6 m sur le seuil de l'extrémité Est

Après la ligne 44, renvoi 1, au lieu de : 3402 et, lire : 6548, ajouter : et 6564

PAGE 57. — Après la ligne 28, insérer : A 4 M dans l'Est de la bouée « Oost Dyck » est mouillée la bouée lumineuse « A » à sifflet et réflecteur radar.

Lignes 31 à 34, à partir de : et au Nord, remplacer le texte par : La bouée lumineuse à sifflet et réflecteur radar « S W Akkaert » est mouillée à l'extrémité S W du banc Akkaert dont l'extrémité N E est marquée par la bouée lumineuse « Akkaert N E » ; la bouée lumineuse à sifflet et réflecteur radar « Midden Akkaert » marque le milieu du banc.

Afin de faciliter l'identification radar de la bouée « S W Akkaert », celle-ci est flanquée à 400 m dans le 20° et 400 m dans le 90° de 2 bouées de position à bandes horiz. rouges et blanches marquées respectivement « S W AK 1 » et « S W AK 2 ».

Ligne 37, après : Wielingen, insérer : (3)

Après la ligne 44, ajouter le renvoi : 3 Carte n° 6564

PAGE 58. — Ligne 28, après : d'Ostende, insérer : Il a été signalé en 1971 que le pilote se tient par 51° 21,5 N — 2° 48,0 E entre les bouées S W Akkaert et Nord du banc d'Ostende.

Après la ligne 32, insérer :

Les navires venant de la mer à destination d'un port belge de l'Escaut Occidental ou du Canal Terneuzen-Gand et qui demandent un pilote doivent signaler leur heure prévue d'arrivée (et la rectifier si elle doit varier de plus de 2 heures) dans les conditions suivantes :

a) Pour la station de Wandelaar, la demande est à adresser par radio via Oostende-Radio (OST) ou par tout autre moyen approprié. Adresse : Pilotage Ostend. Le texte du message doit comporter les mots E.T.A. Pilot Wandelaar avec l'heure prévue d'arrivée (TU + 1 en 4 chiffres), le tirant d'eau du navire et son port de destination.

b) Pour la station de Steenbank, demande par radio à Scheveningen-Radio (PCH). Adresse : Pilotage Flushing, texte comme ci-dessus avec E.T.A. Pilot Steenbank.

Concernant l'ordre d'embarquement des pilotes, une priorité est accordée aux navires qui ont annoncé régulièrement leur arrivée, aux bâtiments de guerre, et aux navires dont l'heure d'entrée est commandée par la marée.

PAGE 59. — *Après la dernière ligne, ajouter :* (Voir Nota ci-dessus, page 55).

PAGE 60. — *Lignes 1 à 14, à partir de :* balisage, *remplacer le texte par :* Il existe encore dans le chenal Wielingen plusieurs épaves, les plus dangereuses sont marquées par des bouées lumineuses. Sortant du dispositif de séparation du trafic West-Hinder, route à l'Est, on reconnaîtra (carte 5584) les bouées A 1 (51° 22' N — 2° 53' E), A 1 bis, S W Wandelaar, Wenduine Bank N et Zand qui marque la passe d'entrée à Zeebrugge.

Lignes 23 à 26, de : l'extrémité, *à dernière, remplacer le texte par :* la partie Est du chenal est marquée d'abord par la bouée lumineuse à réflecteur radar « Wielingen » (51° 23' N — 3° 14' E) puis balisée par des bouées lumineuses de tribord et de bâbord portant la lettre W suivie d'un chiffre ; la bouée W 6.

Après la ligne 42, renvoi 1, au lieu de : Carte n° 5457, *lire :* Cartes n° 5457, 5584 et 6564

PAGE 61. — *Lignes 29 et 30, de :* entre, *à :* 101), *remplacer le texte par :* comme indiqué page 102

PAGE 62. — *Ligne 7, ajouter :* Le tirant d'eau maximal admis à basse mer est 7,6 m

Lignes 28 et 29, de : et sensiblement, *à :* que, *remplacer le texte par :* en 1972 elles étaient de 8,6 m

Ligne 42, au lieu de : n° 1, *lire :* n° 1 a

Après la ligne 43, renvoi 1, au lieu de : Carte n° 5457, *lire :* Cartes n° 5457 et 6564

PAGE 63. — *Après la ligne 41, renvoi 1, ajouter :* et 6564

PAGE 65. — *Ligne 6, ajouter :* ainsi qu'à 1,5 M dans l'Est de la même église une cheminée remarquable haute de 84 m

Ligne 28, après : radar, *insérer :* et à sifflet

Ligne 35, après : qui s'ouvre, *bâtonner le texte.*

Lignes 38 à 40, à partir de : 3,5 milles, *remplacer le texte par :* 5 milles dans le S S W de celle-ci, par la bouée lumineuse et à réflecteur radar « D 1 » (51° 14' N — 2° 39' E)

PAGE 66. — *Après la ligne 11, insérer* : Le pilote de port doit être demandé au Service de pilotage d'Ostende, par l'intermédiaire d'Ostende-Radio - 2 heures avant l'heure d'arrivée prévue en rade de Nieuport

Après la ligne 14, insérer : Il y a à Nieuport un service d'informations portuaires

Ligne 17, au lieu de : 0,3 à 0,9 m d'eau, *lire* : 0,1 m d'eau à basse mer.

Ligne 21, bâtonner : à sifflet

PAGE 68. — *Ligne 3, à partir de* : Au, *remplacer le texte par* : Le pilote pris au bateau-pilote en station à la bouée A 1 (voir page 58) conduit jusqu'en grande rade ; là il faut prendre un pilote de port pour entrer à Ostende

Ligne 5, ajouter : Ils doivent être demandé 2 heures avant l'arrivée sur rade par message adressé au Pilotage par l'intermédiaire de la station côtière d'Ostende-Radio

Lignes 13 et 14, bâtonner le texte

Lignes 24 et 25, à partir de : sur l'estacade, *remplacer le texte par* : au petit mât de signalisation sur le bâtiment du pilotage.

Lignes 26 et 27, de : du mât, *à* : Est, *remplacer le texte par* : inférieure du grand mât de signalisation sur le bâtiment du pilotage (près de l'enracinement de l'estacade Ouest)

PAGE 69. — *Lignes 1 et 2, de* : au-dessus, *à* : marée, *remplacer le texte par* : à la vergue supérieure du grand mât de signalisation sur le bâtiment du pilotage.

Ligne 5, au lieu de : rouge, *lire* : jaune

Ligne 6, bâtonner : aux paquebots ; *après* : libre, *insérer* : pour les paquebots

Ligne 7, ajouter : Le même signal est montré à la sortie du bassin Montgomery pour avertir les navires sortant de ce bassin ou du nouveau bassin de pêche de ne pas pénétrer dans le chenal.

Après la ligne 7, insérer : Les yachts de moins de 5 mètres de longueur à la flottaison et les embarcations ne doivent pas quitter le port lorsque la force du vent est 4 ou plus. Quand cette interdiction est en vigueur, il est montré à la station de pilotage : *de jour*, 2 cônes opposés par le sommet ; *de nuit*, un feu bleu

Ligne 12, au lieu de : L'axe de, *lire* : La profondeur est maintenue par dragages à 6,1 m dans

Lignes 13 et 14, de : est, *à* : l'alignement, *bâtonner le texte*.

Ligne 29, après : Port, *insérer* : (1)

Après la ligne 35, insérer : (1) Voir carte n^o 6564

PAGE 70. — *Ligne 21, au lieu de* : bassin de la Marine, *lire* : Zeewezendock (Bassin de la Marine)

Lignes 43 à 45, remplacer le texte par : courant suit à peu près la direction générale de la côte. Le courant porte à l'Est (flot) à partir de 2 heures 1/4 avant jusqu'à 3 heures 1/2 après la pleine mer locale et vers l'Ouest (jusant) à partir de 3 heures 3/4 après jusqu'à 2 heures 3/4 avant la pleine mer locale. Devant le musoir le régime des courants de surface est légèrement différent (voir tableau ci-après).

	Heures par rapport à la pleine mer locale					
	Courant portant vers l'Est			Courant portant vers l'Ouest		
	Début	Fin	Max.	Début	Fin	Max.
V. E.	2 h 3/4 av.	1 h 1/2 ap.	3/4 h av.	2 h 1/4 ap.	3 h av.	entre 4 et 5 h ap.
M. E.	3 h 1/4 av.	1 h 1/4 ap.	2 h av.	2 h ap.	3 h 1/2 av.	4 h 3/4 ap.

A aucun moment un courant de force appréciable ne traverse l'Oostbank pour atteindre l'avant-port

A l'exception de la partie étroite à l'extrémité, il y a, de façon constante et quelle que soit l'heure de la marée, un très faible courant longeant le môle à l'intérieur vers le Nord et le NE

Après la ligne 45, au lieu de : Carte n° 6458, *lire :* Cartes nos 6458 et 6564

PAGE 71. — *Lignes 1 à 20, bâtonner le texte.*

Lignes 24 et 25, de : lorsqu'un, *à :* pilote, *remplacer le texte par :* de la demande d'un pilote lorsque celui-ci n'a pu être embarqué à la bouée A 1

Après la ligne 33, insérer : SIGNAUX. - Les signaux de trafic montrés à l'extrémité du môle sont les mêmes qu'à Ostende. Ils ne sont montrés que lorsqu'un navire a fait connaître son intention d'entrer dans le port ou d'en sortir par un son continu de la sirène.

Un feu scint. jaune est allumé au pied du phare de l'extrémité du môle Ouest en même temps que les signaux de port de jour et de nuit indiquant : Défense d'entrer ou : Défense d'entrer ou de sortir.

Un feu scint. orange est installé à titre d'essai sur la rive Est du chenal vers l'écluse. Ce feu est allumé lors de l'entrée ou de la sortie du car-ferry et indique que tout trafic dans le chenal vers l'écluse et hors du bassin de pêche est suspendu.

Les signaux d'interdiction de sortir des yachts et des embarcations sont les mêmes qu'à Ostende.

Ligne 40, après : Zand, insérer : balisée par les bouées lumineuses Zand 1 et Zand 2. Les navires qui empruntent la passe Scheur et la passe du Ribzand suivent l'alignement de Heist à partir de la bouée Scheur-Zand.

Après la ligne 43, insérer : En raison du courant, il est recommandé aux grands navires de ne pas entrer dans le port pendant les 2 heures qui précèdent la P.M. et pendant l'heure qui précède la B.M. La manœuvre d'entrée de nuit est délicate par suite de la présence d'une épave à 200 m au Sud de l'extrémité de la digue.

Ligne 44, au lieu de : de Zeebrugge (51° 21' N — 3° 12' E), *lire :* Ouest appelé môle Leopold II.

Après la ligne 44, renvoi 1, ajouter : et 6564

PAGE 72. — *Lignes 2 à 4, à partir de :* Dans, *bâtonner le texte.*

Lignes 5 à 20, de : la majeure, *à :* basse mer, *remplacer le texte par :* la partie Est du plan d'eau c'est-à-dire la partie à l'Est du chenal menant à l'écluse est comblée par un banc asséchant, l'Oostbank. L'ancien Middenbank a été endigué et la côte de cette presqu'île est constituée par un mur de quai d'une longueur de 1 700 m. A certains emplacements du môle, les profondeurs sont de 10,5 m. Les quais du môle sont équipés pour une manutention rapide des marchandises et un transport par voie ferrée. On peut faire du charbon et du fuel dans l'avant-port.

L'aire d'évitage d'un diamètre de 400 m est également maintenue à une profondeur de 9,3 m ; le diamètre va être porté à 500 m.

Le chenal d'accès à l'écluse commande le port intérieur et le canal de Bruges. Sur le bord Est du chenal s'ouvre le port de pêche.

Sur le bord Ouest sont situées les installations des ferrys et le quai des navires-containers. A cet emplacement, il y a une profondeur de 6,7 m. Les navires d'un tirant d'eau ne dépassant pas 8,15 m peuvent entrer dans le port à toute heure de marée.

Le pilote des navires ayant un tirant d'eau supérieur signale les heures favorables d'après l'état de la marée et des courants. Les très grands navires, c'est-à-dire ceux qui ont besoin du maximum d'eau possible pour franchir la passe du Zand doublent le musoir peu après la pleine mer.

Les navires destinés pour emplacement le long du môle, qui auparavant sont évités cap à l'Est à l'aide de remorqueurs, sont accostés bâbord à quai. Il n'y a pas de ressac le long du môle sauf par vents exceptionnels d'entre Nord et Est. La longueur est de 210 m entre les portes et de 156 m entre les ponts. La largeur est de 19,7 m ; sur le seuil la profondeur est de 5,5 m.

Ligne 28, au lieu de : Remorqueurs, *lire :* 4 remorqueurs puissants disponibles en permanence.

Ligne 33, au lieu de : jusqu'à 2 000 tonnes et 7 m, *lire :* de 7,2 à 7,5 m

Ligne 37, au lieu de : varient de 5,8 à, *lire :* sont de

Ligne 39, remplacer le texte par : L'agglomération brugeoise compte plus de 100 000 habitants.

Après la ligne 39, insérer : La France est représentée par un agent consulaire

Après la ligne 42, renvoi 2, au lieu de : 5457, lire : 6564

PAGE 73. — *Lignes 24 et 25, bâtonner le texte*

Ligne 27, au lieu de : et 10, lire : 10 et 12, la bouée 10 étant lumineuse

PAGE 76. — *Ligne 10, au lieu de : 270°, lire : 44°*

Ligne 43, au lieu de : 9, lire : 9,4 ; au lieu de : 5, lire : 4,9

Lignes 44 et 45, de : Plusieurs, à : port, bâtonner le texte.

PAGE 77. — *Lignes 2 et 3, au lieu de : pour le charbonnage et, lire : et un appontement longs respectivement de 103 et 244 m et au Sud*

Ligne 26, au lieu de : normale, lire : minimale

Lignes 27 et 28, de : 7, 4, à : Vere, remplacer le texte par : 6,2 m

PAGE 78. — *Après la ligne 9, insérer : DERATISATION. - Peut être effectuée et certifiée*

PAGE 79. — *Ligne 21, au lieu de : 10, lire : 12,8*

Après la ligne 27, renvoi 1, au lieu de : 5457, lire : 6564, 6565, 6566

PAGE 80. — *Ligne 27, ajouter : (Voir page 55, PILOTES, Nota)*

Après la ligne 29, insérer : SERVICE DE RENSEIGNEMENTS POUR L'ESCAUT. - Ce service a pour but d'assurer la sécurité de la navigation sur l'Escaut et, en particulier, d'accélérer les manœuvres d'éclusage à Anvers - La liaison avec les navires s'effectue en radiotéléphonie VHF par les stations de Flessingue et de Kruisschans (voir ouvrage n° 192)

*Après la ligne 36, insérer ; SIGNAUX DES DRAGUES. - Dans l'Escaut Occidental les dragues au travail portent : *de jour*, deux ballons noirs disposés verticalement et un cylindre noir du côté où on peut passer ; *de nuit* deux feux rouges verticaux et deux feux blancs horizontaux du côté où l'on peut passer ; un feu scintillant rouge est montré du côté où l'on ne peut passer.*

PAGE 81. — *Lignes 23 et 24, de : marquée, à : pointe, remplacer le texte par : A 1 M dans le NNW de la pointe, une cheminée remarquable porte des feux d'obstacle aérien. Devant la pointe de Borsele.*

Ligne 39, au lieu de : 252°, lire : 249°

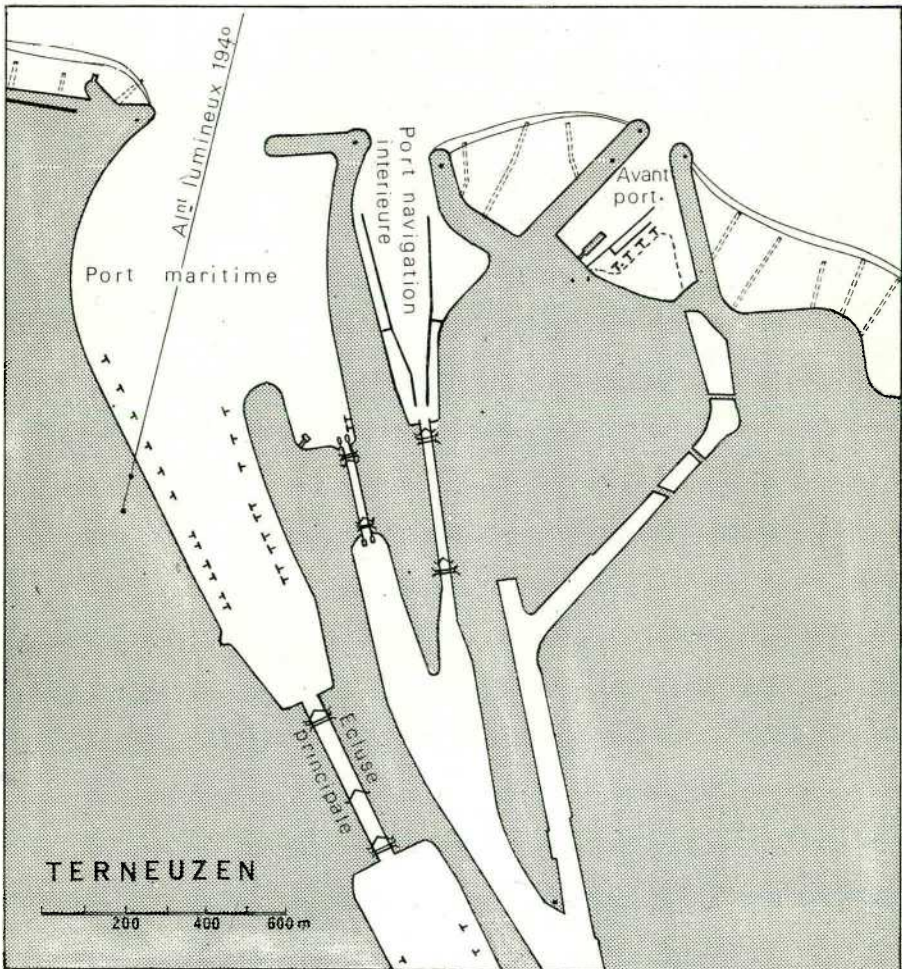
Après la ligne 39, au lieu de : 5457, lire : 6565

PAGE 82. — *Après la ligne 9, insérer : SCHAAR VAN SPIJKERPLAAT : Ce chenal balisé, profond de 4,5 m, relie le chenal de Honte depuis la bouée bandes horiz. blanches et noires à réflecteur radar H. SS au Pas Van Terneuzen à la hauteur de la bouée bandes horiz. blanches et noires lumineuse PvN - SS*

Après la ligne 18, insérer : Le chenal Everingen Sud permet de rejoindre le Pas van Terneuzen en passant à l'Est du Middelplaat

Ligne 21, au lieu de : de l'avant-port Ouest, lire : du port intérieur, du port maritime.

Ligne 22, ajouter : Voir croquis du port ci-dessous



Ligne 24, au lieu de : de l'avant-port Ouest, *lire* : du port maritime

Après la ligne 25, insérer : Un feu scintillant Vert allumé au pilotage indique à la navigation dans l'Escaut qu'un navire de 3 000 tonnes brut ou plus quitte l'écluse principale à destination de la mer ou d'Anvers. Ce feu reste allumé jusqu'à ce que le navire ait passé le môle du port maritime.

Ligne 30, au lieu de : de l'avant-port Ouest, *lire* : du port maritime

Ligne 37, au lieu de : Ouest, milieu et Est, *lire* : principale, Ouest et de navigation intérieure.

Ligne 42, ajouter : On doit signaler l'heure probable d'arrivée à « Pilot Flushing » en précisant la destination Terneuzen et le tirant d'eau.

PAGE 83. — *Après la ligne 3, insérer* : Le môle de Braakman à l'Ouest de Terneuzen (51° 20,9 N — 3° 46,2 E) offre des postes d'amarrage dont l'utilisation est autorisée d'abord par radiotéléphonie VHF puis par signaux visibles, comme suit :

	De jour	De nuit	Poste d'amarrage
Mât W	1 cylindre noir 2 cylindre noir	1 Fixe jaune 2 Fixe jaune	Plateforme N côté W Plateforme S côté W
Mât E	1 cylindre noir 2 cylindre noir	1 Fixe vert 2 Fixe vert	Plateforme N côté E Plateforme S côté E

Ligne 10, au lieu de : de l'avant-port Ouest, *lire* : du port maritime

Ligne 11, après : l'entrée, *insérer* : du port ou

Ligne 13, après : l'entrée, *insérer* : du port ou

Ligne 14, au lieu de : l'avant-port Ouest, *lire* : le port maritime

Après le tableau suivant la ligne 14, insérer : SIGNAUX D'ECLUSE.

ECLUSE PRINCIPALE

Côté babord	Côté tribord	Signification
1 feu rouge	1 feu rouge	Entrée interdite
1 feu vert	1 feu rouge	Ecluse préparée
1 feu vert	1 feu vert	Entrée autorisée
2 feux verts vertic.	1 feu vert	Amarrez-vous sur babord
1 feu vert	2 feux verts vertic.	Amarrez-vous sur tribord
2 feux verts vertic.	2 feux verts vertic.	Amarrez-vous le long d'un autre navire
	3 feux rouges en triangle	Ecluse fermée

ECLUSE OUEST

SIGNAUX D'ENTREE

Côté bâbord	Côté tribord	Signification
1 feu rouge	1 feu rouge	Entrée interdite
1 feu rouge	1 feu vert	L'écluse est préparée
1 feu vert	1 feu vert	Entrée autorisée
2 feux verts vertic.	1 feu vert	Entrée autorisée-Amarrez vous sur bâbord.
1 feu vert	2 feux verts vertic.	Entrée autorisée-Amarrez vous sur tribord.
2 feux verts vertic.	2 feux verts vertic.	Entrée autorisée-Amarrez vous au milieu, le long d'un autre navire.
1 feu rouge	2 feux rouges vertic.	Passage interrompu.
1 feu rouge	1 feu rouge 3 feux rouges en triangle 1 feu rouge	Signal de chasse
	2 feux rouges horiz.	Passage interrompu pour les navires légers.

SIGNAUX DE SORTIE. - Sont montrés des deux côtés.

1 feu vert - Sortie autorisée

1 feu rouge - Sortie interdite

Ligne 15, au lieu de : AVANT-PORT OUEST, lire : PORT MARITIME.

Ligne 23, au lieu de : AVANT-PORT OUEST, lire : PORT MARITIME (ZEEVAARTHAVN).

Lignes 24 à 27, de : Sa, à : enrochements, remplacer le texte par : Il est large au fond de 200 m à l'entrée avec une profondeur de 10,4 m. Les navires d'un tirant d'eau supérieur à 9 m ne peuvent entrer qu'avec l'autorisation du capitaine du port. L'écluse principale (Zeevaartsluis), au Sud du bassin, qui communique avec le canal de Gand, est longue de 230 m, large de 31 m, profonde de 11,5 m. Dans la partie Est du port, l'écluse Ouest (Westsluis), qui communique avec le Binnenvaartkanaal, peut recevoir des navires de 90 m de long et 5,8 m de tirant d'eau.

Après la ligne 29, insérer : PORT DE LA NAVIGATION INTERIEURE (BINNENVAARTHAVN). Il est situé entre le port maritime et l'avant-port Est. Il est large au fond de 100 m à l'entrée avec une profondeur de 7 m. Une écluse pour la navigation intérieure (Binnenvaartsluis) est située à la partie Sud du bassin ; elle peut recevoir les navires de 138 m de long, 23 m de large et 3,5 m de tirant d'eau.

Lignes 30 à 32, à partir de : C'est, remplacer le texte par : Il est utilisé par les navires de faible tonnage.

PAGE 84. — *Lignes 1 à 11, bâtonner le texte et le tableau qui suit*

Après la ligne 15, insérer : Il y a à Terneuzen un service d'informations portuaires équipé en radiotéléphonie VHF (voir ouvrage n° 192)

Ligne 19, ajouter : La dératisation peut y être effectuée.

Après la ligne 19, insérer : Agent consulaire 16, Lionstraat

Ligne 22, au lieu de : Ouest, lire : principale

Ligne 23, au lieu de : 8,7, lire : 12,5

Ligne 24, au lieu de : 60, lire : 150 ; au lieu de : 24, lire : 73

Lignes 24 et 25, au lieu de : un peu plus large, lire : large de 200 m en surface et 116 m au fond.

Après la ligne 28, insérer : PILOTES. - Le pilote de rivière pris à Flessingue pilote le navire jusqu'à Gand. L'heure d'arrivée doit être signalée à la station de pilote de Flessingue en précisant que la destination du navire est Gand.

Dans le canal, le navire doit garder la veille VHF, chenal 5 dans la partie belge et chenal 11 dans la partie néerlandaise.

PAGE 85. — *Ligne 3, ajouter : L'utilisation de remorqueurs n'est pas imposée mais l'aide de 2 remorqueurs est très utile.*

Après la ligne 8, insérer : Les navires de 6 m de tirant d'eau et plus montrent de jour le pavillon P ; de nuit 3 feux rouges verticaux.

Ligne 29, ajouter : 3 Place Van Artevelde

Ligne 42, après : d'eau, insérer : Il est sujet à ensablement et, entre les périodes de dragage, les profondeurs peuvent être inférieures de 2 à 2,4 m à celles indiquées.

Après la ligne 44, renvoi 1, au lieu de : 5457, lire : 6565

PAGE 86. — *Après la ligne 12, insérer : On entre dans le port de Sloehaven en suivant l'alignement à 023° de deux balises lumineuses.*

Après la ligne 30, renvoi 1, au lieu de : 3328, lire : 6565, 6566

PAGE 87. — *Après la ligne 28, renvoi 1, au lieu de : 3288, lire : 6566*

PAGE 88. — *Lignes 12 et 13, de : une grande, à : l'appontement, bâtonner le texte.*

Ligne 14, après : chenal, insérer : Un nouveau port où l'on trouve 3,4 m d'eau est construit au Sud du précédent.

Ligne 23, au lieu de : Schaar, lire : Bocht

Ligne 28, après : profondeur, insérer : Il est préférable de ne pas emprunter ce chenal entre 1,30 heure avant la P.M. et l'heure de la P.M. à Bat

PAGE 89. — *Après la ligne 7, insérer :* A la hauteur de la Pipe de Tabac (51° 14,5 N 4° 20,5 E) un câble de transport de force aérien (tirant d'air 70 m) franchit le fleuve.

Ligne 12, après : balisé, insérer : par des bouées lumineuses

Ligne 24, ajouter : Ce passage est fermé au trafic et n'est plus balisé.

Ligne 25, après : 4° 00' E), insérer : (2)

Après le tableau suivant la ligne 32, renvoi 1, au lieu de : Carte n° 6095 lire : Cartes nos 6095 et 6566 ; ajouter le renvoi : (2) Carte n° 6566 (cartouche)

PAGE 91. — *Ligne 7, au lieu de : 10, lire : 12,8*

Après la ligne 36, insérer : Il y a à Anvers un service d'informations portuaires équipé en radiotéléphonie VHF (voir ouvrage n° 192).

PAGE 93. — *Après la ligne 10, insérer :* Bateaux de police. - Ils sont équipés d'un feu bleu à éclats rapides visibles sur tout l'horizon. Ce feu est montré sur rade d'Anvers quand l'attention spéciale des navigateurs à proximité doit être attirée sur l'escorte d'un navire endommagé, d'un navire spécial ou quand ces bateaux de police ont à communiquer une mission spéciale aux navigateurs en rapport avec les possibilités et des accidents de la navigation. Ce feu ne donne pas droit de priorité.

PAGE 94. — *Ligne 7, au lieu de : 7,3 à 9,8, lire : 8 à 12*

Ligne 18, au lieu de : cinq, lire : six

Après la ligne 24, insérer : La sixième écluse, Zandvliet, située à 4 M environ dans le N W de l'écluse Baudouin, est longue de 500 m, large de 57 m et profonde de 17,5 m. Elle permet l'entrée de navires de 100 000 tonnes de port en lourd et conduit aux Kanaldock B 3, B 2 et B 1. De nouveaux bassins sont en construction de part et d'autre du Kanaldock B 2. Une chaîne de radars, exploitée par le pilotage, est en service à cette écluse. Elle permet de contrôler la position des navires et des bouées jusqu'à la frontière hollandaise et de régler l'éclusage des navires en répartissant le trafic entre les écluses Baudouin, Van Cauwelaert et Zandvliet.

PAGE 95. — *Après la ligne 5, insérer :* Au N E du bassin Hansa se trouvent le bassin n° 6, le bassin Churchill et le Kanaldock B 1 qui, prolongé par le Kanaldock B 2, conduit à l'écluse de Zandvliet. Il y a à 15 à 16 m d'eau dans le bassin Churchill et les Kanaldocks

Ligne 41, ajouter : 24, avenue Bosmans

PAGE 99. — *Après la ligne 25, renvoi 1, ajouter : et carte n° 6548*

PAGE 100. — *Lignes 6 à 10, bâtonner : bateau-feu, et le texte à partir de : Echange.*

Ligne 23, au lieu de : mouillé le bateau-feu, lire : situé le phare de

Ligne 24, remplacer le texte par : phare et d'une balise répondeuse radar (racon).

Ligne 33, au lieu de : Est, lire : NE

Après la ligne 39, insérer : Entre le banc Schouwen et le banc Milieu, la fosse Schouwen (Schouwendiep) est balisée par la bouée lumineuse à réflecteur radar « SD » mouillée au S W du banc Schouwen et la bouée lumineuse à réflecteur radar « MW » mouillée à l'Ouest du banc Milieu.

PAGE 101. — *Lignes 4 et 5, de : et, à : sifflet, remplacer le texte par : Entre les bouées « MSB » et « NSB » est mouillée la bouée lumineuse « MD » à réflecteur radar.*

Lignes 12, 33-34, 39 et 43-44, au lieu de : bateau-feu, lire : phare de

Après la ligne 44, insérer : ROUTE RECOMMANDÉE POUR NAVIRES A TRES GRAND TIRANT D'EAU. - Il est recommandé aux navires à très grand tirant d'eau (17,4 m à 18,9 m) à destination de Hoek Van Holland d'emprunter la route suivante : A partir du point a) 51° 59' 06" N — 3° 00' 00" E faire route à 88° jusqu'au point b) 51° 59' 42" N — 3° 28' 00" E. La limite Nord de cette route passe par les points (1) 52° 01' 35" N — 3° 00' 00" E, (2) 52° 00' 12" N — 3° 27' 54" E ; la limite Sud passe par les points : (3) 51° 56' 34" N — 3° 00' 00" E (4) 51° 59' 12" N — 3° 28' 00" E

*Ensuite, à partir du point (b) faire route à 82° 30' jusqu'au point (c) 52° 01' 46" N 3° 53' 30" E ; prendre l'alignement lumineux à 112° de Hoek Vand Holland jusqu'à la jonction avec l'alignement lumineux à 116° qui conduit à la nouvelle entrée de l'Europoort. La largeur de cette route est de 1 M entre (b) et (c) et diminue ensuite graduellement jusqu'à 400 m. Le côté Sud de la route est balisé entre (b) et (c) par les bouées lumineuses Euro 1 à Euro 7. Les navires entrant qui désirent emprunter ce chenal doivent le faire connaître à « Pilot Maas » avant d'arriver à la bouée lumineuse Euro 1 en précisant s'ils possèdent un Decca Navigator Mark XII. Les navires l'empruntant doivent montrer : *de jour*, un cylindre noir ; *de nuit* 3 feux rouges disposés verticalement*

Il existe, au large, un mouillage recommandé pour navires à très grand tirant d'eau ; il est compris entre les parallèles 52° 01' 00" N et 52° 05' 00" N et entre les méridiens 3° 00' 00" E et 3° 08' 00" E

Il est fortement recommandé à tout navire de ne pas mouiller dans le chenal pour navires à grand tirant d'eau entre la bouée lumineuse Euro 1 et la bouée lumineuse « Maas » ainsi que dans le chenal entre cette dernière bouée et l'entrée du Nouveau chenal de Rotterdam. Le mouillage recommandé dans cette zone est celui situé à l'Ouest de Maasvlakte (voir page 118)

PAGE 102. — *Lignes 1 à 3, de : Un, à : l'Oostgat, remplacer le texte par : Deux bateaux-pilotes néerlandais ayant à bord des pilotes néerlandais et belges croisent au large de l'Oostgat pour piloter les navires par ce chenal*

Ligne 6, ajouter : Le bateau-pilote est équipé en radiotéléphonie V.H.F. (voir ouvrage n° 192)

Après la ligne 6, insérer : Le premier bateau-pilote (station extérieure) est stationné dans la fosse Schouwen (Schouwendiep) par 51° 42' 00" N — 3° 18' 00" E. Il fournit les pilotes aux navires entrant et montre les feux réglementaires ainsi qu'un pavillon bleu frappé de la lettre blanche L. Les navires venant du NE ont intérêt, pour s'approcher de cette station, d'emprunter la fosse Schouwen qui est balisée.

Le deuxième bateau-pilote (station intérieure) est stationné dans la fosse du Milieu (Middlediep) près de la bouée lumineuse à sifflet « MSB » (51° 39' N — 3° 20' E). Il reçoit les pilotes qui débarquent des navires sortant et porte, de jour, un cylindre noir ; il ne montre pas les feux réglementaires pour les navires de sa catégorie. Les navires allant vers le NE ont intérêt, après avoir débarqué le pilote, d'emprunter la fosse du Milieu qui est balisée. Si, par suite de circonstances temporaires, un seul bateau-pilote est en station, c'est celui de la fosse Schouwen qui est maintenu.

La demande de pilote est à adresser par radio via Scheveningen-Radio (PCH) ou par tout autre moyen approprié. Adresse : Pilotage Flushing. Le texte du message doit comporter les mots E.T.A. Pilot Steenbank avec l'heure prévue d'arrivée (TU + 1 en 4 chiffres), le tirant d'eau du navire et son port de destination.

Concernant l'ordre d'embarquement des pilotes une priorité est accordée aux navires qui ont ainsi annoncé leur arrivée, aux bâtiments de guerre et aux navires dont l'heure d'entrée est commandée par la marée.

Ligne 8, au lieu de : page 58, *lire :* pages 58 et 59.

PAGE 104. — *Ligne 34, ajouter :* Il est profond de 6,4 m à mi-chenal (1970)

Après la ligne 43, insérer : Un pont routier passe au-dessus du Roompot et de la passe de Kolijsplaat. Ce pont de 5 km de long est soutenu par 54 piles numérotées à partir du Nord. Dans les limites des chenaux balisés le tirant d'air au centre de chaque arche est d'environ 11,6 m. Du côté Nord, à 400 m environ de Schouwen, une partie longue de 40 m est basculante et donne un passage large de 35 m. Les deux bords portent des feux Rouges et Verts ; les accès en sont balisés par des ducs-d'Albe dont ceux de l'extérieur portent des feux Violets. Les heures d'ouverture de la partie basculante sont les suivantes, 07,00 à 07,30 - 09,00 à 09,30 - 11,00 à 11,30 - 13,00 à 13,30 - 15,00 à 15,30 - 19,00 à 19,30 - 21,00 à 21,30 - Le trafic se fait dans le Roompot, entre les piles 12 et 13 pour les navires allant vers l'Ouest, 14 et 15 pour ceux allant vers l'Est ; dans la passe de Kolijsplaat entre les piles 38 et 39 pour les navires allant vers l'Ouest, 40 et 41 pour ceux allant vers l'Est.

PAGE 105. — *Ligne 23, au lieu de :* resserré et où les courants, *remplacer le texte par :* est resserré et les courants y

Ligne 24, à partir de : peut, *bâtonner le texte.*

Ligne 44, au lieu de : 1961, *lire :* 1970

PAGE 106. — *Ligne 1, au lieu de : 6, lire : 5,2*

Ligne 24, au lieu de : « WA » et « WB, lire : « WGA » et « WGB »

PAGE 108. — *Après la ligne 4, insérer : STATION DE SAUVETAGE - Ouddorp (51° 48' N — 3° 56' E)*

Ligne 11, après : NO, insérer : munie d'un réflecteur radar ; au lieu de : « O », lire : « Ooster » à réflecteur radar

PAGE 109. — *Lignes 3 à 7, de : La bouée, à : près, remplacer le texte par : Le chenal est fermé par une digue.*

Ligne 7, bâtonner : qui

Ligne 8, au lieu de : sur laquelle on, lire : , on y

Lignes 35 à 37, à partir de : A partir, bâtonner le texte.

Ligne 39, au lieu de : en achèvement (1962), lire : achevé

Ligne 40, au lieu de : en construction (1962), lire ; achevé : Ajouter : Des écluses font communiquer le Volkerak et Hollandsch Diep

PAGE 110. — *Ligne 7, ajouter : La dératisation peut y être effectuée*

PAGE 111. — *Lignes 6 à 8, à partir de : Au phare, remplacer le texte par : Près du phare - Signaux de tempête*

Ligne 20, remplacer le texte par : « SG » à réflecteur radar qui marque l'entrée du Slijkgat et la bouée blanche et noire, voyant Ouest, à réflecteur radar « Hinder »

Ligne 22, au lieu de : les phares d'alignement, lire : le phare

Ligne 28, ajouter : A 1 M environ dans le N W du village de Rokkanje se dresse un mât radio qui porte des feux d'obstacle aérien.

Ligne 37, au lieu de : longe de près, lire : passe au Nord de

Lignes 39 et 40, de : sur, à : Slijkgat, remplacer le texte par : en 51° 52,0 N — 3° 51,5 E

Ligne 41, après : bouées, insérer : lumineuses et

PAGE 112. — *Lignes 9 à 11, de : s'approche, à : conduit à, remplacer le texte par : fait route sur*

Ligne 20, au lieu de : trois, lire : des

Ligne 23, ajouter : Dans ce dernier, des travaux sont en cours par 51° 50' N 4° 03' E pour la construction d'une digue qui sera traversée par une écluse

Après la ligne 43, insérer : Un pont porté par 10 piles numérotées à partir du Sud franchit le Haringvliet près de Numansdorp. Des feux marquent les piles encadrant le passage sous le pont. La partie Nord est basculante sur une largeur de 35 m. Heures

d'ouverture : 07,00 à 07,30 - 09,30 à 10,00 - 14,00 à 14,30 - 19,00 à 19,30. Le trafic se fait entre les piles 2 et 3, 8 et 9, pour les navires allant vers l'Est ; entre les piles 3 et 4, 9 et 10 pour ceux allant vers l'Ouest.

PAGE 113. — *Lignes 18 à 25 à partir de :* On accède, *remplacer le texte par :* Ce petit port est situé sur la côte Nord de l'isthme reliant Goeree à Overflakken. Son entrée Nord par le chenal Zuiderdiep a été barrée par une digue.

Ligne 26, au lieu de : 51° 40' N, *lire :* 51° 49' N

PAGE 114. — *Ligne 3, au lieu de :* 4, 9, *lire :* 4, 3

Lignes 3 et 4, de : en laissant, *à :* 14 m, *bâtonner le texte.*

Ligne 5, ajouter : Il est dorénavant fermé par une digue

Après la ligne 14, insérer : La dératisation peut y être effectuée

Ligne 21, au lieu de : 3, 5, *lire :* 5, 3

PAGE 115. — *Ligne 10, au lieu de :* Gat, *lire :* Meer

Ligne 12, au lieu de : Gat, *lire :* Meer

Lignes 15 à 18, bâtonner le texte.

Après la ligne 41, renvoi 1, au lieu de : 6094, *lire :* 6600, 6601 et 6602

PAGE 117. — *Après la ligne 4, insérer :* A 3 M environ dans le N N W de l'extrémité du môle Nord il y a un haut-fond couvert de 8,5 m d'eau, balisé dans le N W par la bouée lumineuse « Indusbank West »

Ligne 6, après : S W, *insérer :* ainsi que l'accès des navires à très grand tirant d'eau

Ligne 7, ajouter : Pour le dispositif de séparation du trafic, voir page 51

Ligne 19, après : sifflet, *insérer :* et réflecteur radar ; *après :* Maas, *insérer :* Center

Ligne 20, au lieu de : Maas (52° 00' N — 4° 02' E), *lire :* Maas-Center (52° 01' N 3° 54' E) centre du rond-point du dispositif de séparation du trafic (page 51)

PAGE 118. — *Après la ligne 2, insérer :* Il est interdit de mouiller dans une zone de 0,5 M de chaque côté du câble sous-marin passant par le point 52° 02,3 N — 3° 53' E

Lignes 3 à 6, remplacer le texte par : Les zones de mouillage : interdit déconseillé et recommandé sont portées sur les cartes 6600 et 6548.

Une zone de mouillage d'urgence pour les navires à grand tirant d'eau est limitée par la ligne joignant les points : a) 52° 03' 20" N — 3° 57' 57" E ; b) 52° 02' 42" N — 4° 00' 00" E ; c) 52° 01' 39" N — 3° 57' 36" E ; d) 52° 02' 24" N — 3° 55' 18" E

Lignes 16 et 17, de : la maison, *à :* radiogoniomètre, *bâtonner le texte*

Lignes 20 à 22, de : n'est, *à :* pilote, *remplacer le texte par :* est obligatoire tant à l'entrée qu'à la sortie.

Lignes 27 à 30, de : Les navires, à : Chenal, *remplacer le texte par :* Les navires à destination du Nouveau chenal de Rotterdam doivent signaler leur heure d'arrivée près du bateau-pilote et leur tirant d'eau avec quatre heures de préavis. Le message est transmis par l'intermédiaire de la station côtière de Scheveningen à « Loodswezen Hoek Van Holland » ; les navires équipés en VHF le transmettent au service d'informations portuaires de Maasluis (voir ouvrage n° 192). Les navires à destination de l'Europoort confirment en outre par les mêmes voies leur heure d'arrivée à la station des pilotes, une heure avant.

Lignes 35 à 38, à partir de : au Nord, *remplacer le texte par :* autour du point : 52° 01' 24" N — 3° 58' 45" E, l'autre, dans la station Ouest, autour du point : 52° 00' 24" N — 3° 58' 30" E. Ils sont équipés en radiotéléphonie VHF (voir ouvrage n° 192)

Après la ligne 40, insérer : Les navires arrivant doivent attendre le pilote près de la station Ouest.

Après la ligne 41, renvoi 1, ajouter : et 6600

PAGE 119. — *Ligne 1, après :* Maas, *insérer :* Center

Ligne 2, au lieu de : NRW, *lire :* Maas Oost

Après la ligne 3, insérer : Les navires sortant, à destination du S W, doivent, après avoir débarqué le pilote à la station Est, contourner par le Nord la bouée « Maas Center ».

Après la ligne 11, insérer : Par temps de brume, outre les signaux prescrits par le Règlement international pour prévenir les abordages, les signaux sonores suivants sont utilisés.

— 3 sons brefs suivis de 2 sons longs - Fait par un navire qui désire débarquer son pilote ;

— 3 sons brefs suivis d'un son long et d'un son bref - Fait par bateau-pilote en réponse au signal précédent pour indiquer qu'il peut prendre le pilote qui débarque;

— 1 son long suivi de 2 sons brefs et d'un son long - Fait par un navire approchant de la zone de stationnement du bateau-pilote pour indiquer qu'il a déjà un pilote à bord.

SERVICE PAR HELICOPTERE. - Des dispositions sont prises pour, de jour et de nuit, transporter les pilotes par hélicoptère à bord des navires à très grand tirant d'eau dans ou près du chenal recommandé pour ces navires entre les méridiens 3° E et 3° 30' E. Les navires engagés dans cette manœuvre ne peuvent manœuvrer librement et les autres navires doivent s'en écarter. Pendant la nuit, un dispositif de feux ambrés et bleus doit être mis en place pour guider les hélicoptères.

Après la ligne 21, insérer : Une liaison radiotéléphonique VHF (voir ouvrage n° 192) est assurée en anglais entre la station radar d'entrée installée au sémaphore de Hoek Van Holland et les navires. Le radar couvre une zone de 8,5 M de rayon centrée sur le point 52° 00' N — 3° 56' E. Pour assurer une bonne coordination, en particulier par temps bouché, les capitaines des navires arrivant doivent, lorsqu'ils entrent dans la zone couverte par la station radar, signaler les indications suivantes :

nom du navire, nationalité, tonnage, tirant d'eau, route et vitesse, distance et relèvement par rapport à la bouée lumineuse « Maas-Center ». Ne seront donnés des renseignements nautiques et des conseils radar qu'aux seuls navires qui n'ont pas encore de pilotes à bord ou qui l'ont débarqué ; les renseignements nautiques communiqués concernent l'ordre d'embarquement des pilotes, l'assignation des postes de mouillage, etc... Sur demande, il sera communiqué des conseils sur la route à suivre ainsi que sur les manœuvres à faire effectuer à la barre et aux machines, étant bien entendu que l'exécution des manœuvres recommandées reste sous l'entière responsabilité de chaque capitaine. Ces communications sont gratuites.

Service d'informations portuaires. - Ils sont situés à Hoek Van Holland Maasluis et Rotterdam ; ils sont équipés en radiotéléphonie VHF (voir ouvrage n° 192).

DRAGAGES. - Des dragages pour l'entretien d'un chenal accessible aux navires de grand tirant d'eau peuvent être effectués aux environs de la bouée « Maas-Center » (52° 01' N — 3° 54' E). Les dragues travaillant dans la zone à l'Est de cette bouée montrent les signaux des dragues travaillant dans le nouveau Chenal de Rotterdam (voir page 122). Les dragues travaillant dans la zone à l'Ouest de cette bouée montrent les marques prévues par la règle 4 c du Règlement international pour prévenir les abordages. Des renseignements sur l'évolution des dragages sont fournis par la station « Pilot Maas » (voir ouvrage n° 192)

Ligne 41, au lieu de : 1961, *lire :* la profondeur est de 20,5 m jusqu'à l'Europoort

Après la ligne 43, renvoi 1, remplacer le texte par : Cartes nos 6600 et 6601

PAGE 120. — *Lignes 2 à 6, remplacer le texte par :* à réflecteur radar « M.V. Noord (51° 59,7 N — 4° 00,3 E). L'entrée se trouve entre une jetée au Nord (travaux d'allongement en cours) et un môle au Sud du précédent (môle milieu)

Ligne 12, au lieu de : 108°, *lire :* 107°

Ligne 18, au lieu de : l'entrée, *lire :* l'ancienne entrée

Ligne 22, au lieu de : le portique de signaux de Hoek Van Holland, *lire :* l'extrémité du môle milieu.

Ligne 23, au lieu de : 108°, *lire :* 107°.

Lignes 24 et 25, de : et aller, *à :* 312,5°, *bâtonner le texte.*

PAGE 122. — *Après la ligne 5, insérer :* Tout navire doit : a) obtenir l'autorisation du service d'informations portuaires pour emprunter le chenal ; b) se tenir à une distance raisonnable du navire qui le précède ; c) ne pas effectuer de dépassement sauf en cas d'urgence ; d) s'assurer auprès de ses agents qu'un poste d'amarrage lui est affecté.

Ligne 16, ajouter : Cette embarcation pour indiquer qu'elle est en service montre un feu scint. blanc.

Après la ligne 16, insérer : SIGNAUX DES DRAGUES. - Les dragues travaillant dans le Nouveau Chenal de Rotterdam montrent, *de jour*, deux ballons noirs, *de nuit*, deux feux rouges disposés verticalement ; un cylindre noir, *de jour*, un feu blanc, *de nuit*, indiquent le côté où l'on peut passer ; un feu rouge indique le côté où l'on ne peut passer.

PAGE 123. — *Après la ligne 3, insérer :*
SIGNAUX D'ENTRÉE ET DE SORTIE.

Ces signaux sont faits : a) Au sémaphore (51° 58,9 N — 4° 06,8 E) vers la mer pour les navires venant de la mer ; b) Au mât de signaux (51° 38,3 N — 4° 07,5 E) vers le canal pour les navires venant de Rotterdam, vers l'Europoort pour les navires venant de l'Europoort. Ils consistent en combinaison de feux blancs et rouges, fixes vers la mer et vers le canal, à occultation vers l'Europoort. Selon leur aspect et leur direction ils ont les significations suivantes (tableau).

Dispositif	Vers la mer	Vers le canal	Vers l'Europoort
B	Navigation libre	Idem	Idem
R R R B R R R	Entrée interdite		Sortie de l'Europoort interdite
R R B R R	Entrée dans l'Europoort interdite	Navigation vers la mer interdite	
R R ° B R R	Entrée vers Rotterdam, en amont de l'Europoort interdite		
R R B R R	Entrée dans la vieille Meuse interdite		
B B B	Un navire quitte l'Europoort à destination de la mer	Idem	Un navire venant de Calandkanal se dirige vers la mer
B B			Un navire venant de la mer se dirige pour entrer dans l'Europoort
B B			Un navire quitte l'Europoort vers la mer

Ligne 6, ajouter : Pétroliers de 200 000 tonnes de port en lourd et 20,5 m de tirant d'eau

Lignes 7 à 11, à partir de : d'accès, remplacer le texte par : à 112° des navires à très grand tirant d'eau pour prendre l'alignement à 116° qui conduit directement par la nouvelle entrée dans le Calandkanal. La profondeur moyenne sur cette route est de 22 m.

Lignes 13 et 14, remplacer le texte par : trouve jusqu'à 20,5 m d'eau. Il y a 20,5 m d'eau dans le Calandkanal (1972)

Tout navire désirant entrer dans l'Europoort ou en sortir montre, *de jour*, le pavillon S au dessus de la flamme I du Code international, *de nuit*, un feu vert visible sur tout l'horizon.

Lignes 24 à 26, bâtonner le texte.

Après la ligne 26, renvoi 1, au lieu de : 6094, lire : 6600

PAGE 124. — Ligne 20, ajouter : La dératisation peut y être effectuée.

Ligne 21, bâtonner : en construction (1961)

Ligne 25, ajouter : Il comprend plusieurs bassins où l'on trouve 11,6 m d'eau.

Ligne 43, au lieu de : 7 m dans l'entrée et, lire : 7, 9 à 10,1 m

Après la ligne 43, renvoi 1, au lieu de : 5467, lire : 6601

PAGE 125. — Ligne 1, bâtonner : de 8 à 9 m dans l'intérieur

Ligne 20, au lieu de : 9, lire : 8,8

Lignes 35 et 36, au lieu de : un des plus importants, lire : le plus important.

Après la ligne 40, renvoi 1, au lieu de : 6094, lire : 6602

PAGE 126. — Ligne 29, ajouter : Ils doivent montrer, *de jour*, le pavillon B du Code international, *de nuit*, 2 feux rouges horizontaux
Ils doivent également signaler 24 heures avant leur arrivée la nature de leur chargement au capitaine du port de Rotterdam et le signaler au pilotage ou au Service d'informations portuaires 4 heures avant leur arrivée.

Ligne 36, au lieu de : 6, 7, lire : 5, 2

Ligne 40, au lieu de : 7, 5, lire : 7, 4

PAGE 128. — Ligne 20, au lieu de : 10, lire : 9,8

Ligne 21, au lieu de : 10, lire : 9,1

Ligne 29, au lieu de : 7 à 9, lire : 7,9

PAGE 129. — Lignes 9 à 10, de : plusieurs, à : (1961), remplacer le texte par : quatre bassins profonds de 3,7 à 5,5 m

Ligne 37, au lieu de : 8 à 10, lire : 8,5

Ligne 39, après : est, insérer : profond de 10,1 m et

PAGE 130. — *Ligne 8, ajouter : 91 Westersingel*

PAGE 131. — *Ligne 18, bâtonner : grands*

Ligne 20, au lieu de : Westgeul, extrémité N W de, lire : dans

Après la ligne 21, insérer : Le passage par le chenal « Vieille Meuse » (Oude Maas) à partir de son origine (51° 53,5 N — 4° 19,4 E) est interdit aux navires dont la longueur est supérieure à 175 m ou la largeur à 23 m.

Une autorisation spéciale doit être obtenue pour les navires dont la longueur est supérieure à 135 m ou la largeur à 17,5 m, auprès du Capitaine de port de Dordrecht (Nieuwe Haven 25, téléphone (01850) 3 22 66, Telex n° 24730).

La demande doit être formulée 24 heures à l'avance et énoncer : Nom, signal distinctif, nationalité du navire ; longueur et largeur en mètres ; tonnage brut et tirant d'eau ; nature et volume de la cargaison ; ports de provenance ou destination (quand la demande est formulée en vue du départ) ; heure prévue d'arrivée (ou de départ) ; nom du consignataire de la cargaison.

Ligne 22, au lieu de : dans Westgeul, lire : à l'entrée de la Vieille Meuse

Ligne 34, au lieu de : Trois, lire : Deux

Ligne 35, bâtonner : et à Barendrecht

Après la ligne 42, renvoi 1, remplacer le texte par : Cartes nos 6601 et 6602

PAGE 132. — *Après la ligne 44, renvoi 1, au lieu de : 6094, lire : 6601*

PAGE 133. — *Après la ligne 10, insérer : La France est représentée par un agent consulaire*

PAGE 135. — *Après la ligne 21, renvoi 1, au lieu de : 3402, 5384, lire : 6549 ; renvoi 2, au lieu de : 5384, lire : 6549*

PAGE 136. — *Lignes 1 et 2, à partir de : ses, remplacer le texte par : elle est marquée par une bouée jaune et noire lumineuse*

Lignes 3 à 6, remplacer le texte par : Une tour de télévision sur plate-forme est située à 285° et 5,1 M du phare de Noorwijk aan Zee

Lignes 10 et 11, à partir de : La date, bâtonner le texte

Ligne 21, ajouter : voir plan ci-contre

Ligne 27, au lieu de : 2,6 m d'eau en moyenne, lire : 3 à 4,9 m d'eau

Ligne 31, ajouter : Il y a à Scheveningen un radar de port de portée 9 M qui peut, sur demande, donner la position du navire et la situation du trafic. Il y a également un service d'informations portuaires équipé en radiotéléphonie VHF (voir ouvrage 192)

Ligne 33, au lieu de : haute cheminée, lire : église blanche

Après la ligne 40, renvoi 1, au lieu de : 3402, lire : 6549 ; renvoi 3, au lieu de : Cartes n° 3402 et 4740, lire : Carte n° 6549

PAGE 137. — *Ligne 16, ajouter : On distingue également l'église*

Ligne 25, ajouter : Une conduite sous-marine venant de la côte aboutit près de la bouée. Il est interdit de mouiller à moins de 300 m de cette conduite.

Lignes 32 à 34, de : Au, à : tempête, remplacer le texte par : Signaux de tempête

Lignes 36 à 41, bâtonner le texte.

PAGE 139. — *Après la ligne 7, insérer : Les grands travaux en cours pour la construction des nouvelles jetées sont susceptibles d'apporter de profondes modifications à ce régime des courants*

Ligne 10, au lieu de : 3,5, lire : 4

Ligne 35, au lieu de : 105° et de nuit, lire 105,5°

Ligne 36, après : lumineux, insérer : allumé de jour et de nuit

Lignes 37 et 38, après : prendre un pilote, insérer : particulièrement pendant la durée des travaux de construction des nouvelles jetées

PAGE 140. — *Ligne 3, ajouter : et ceux qui transportent des matières explosives ou inflammables*

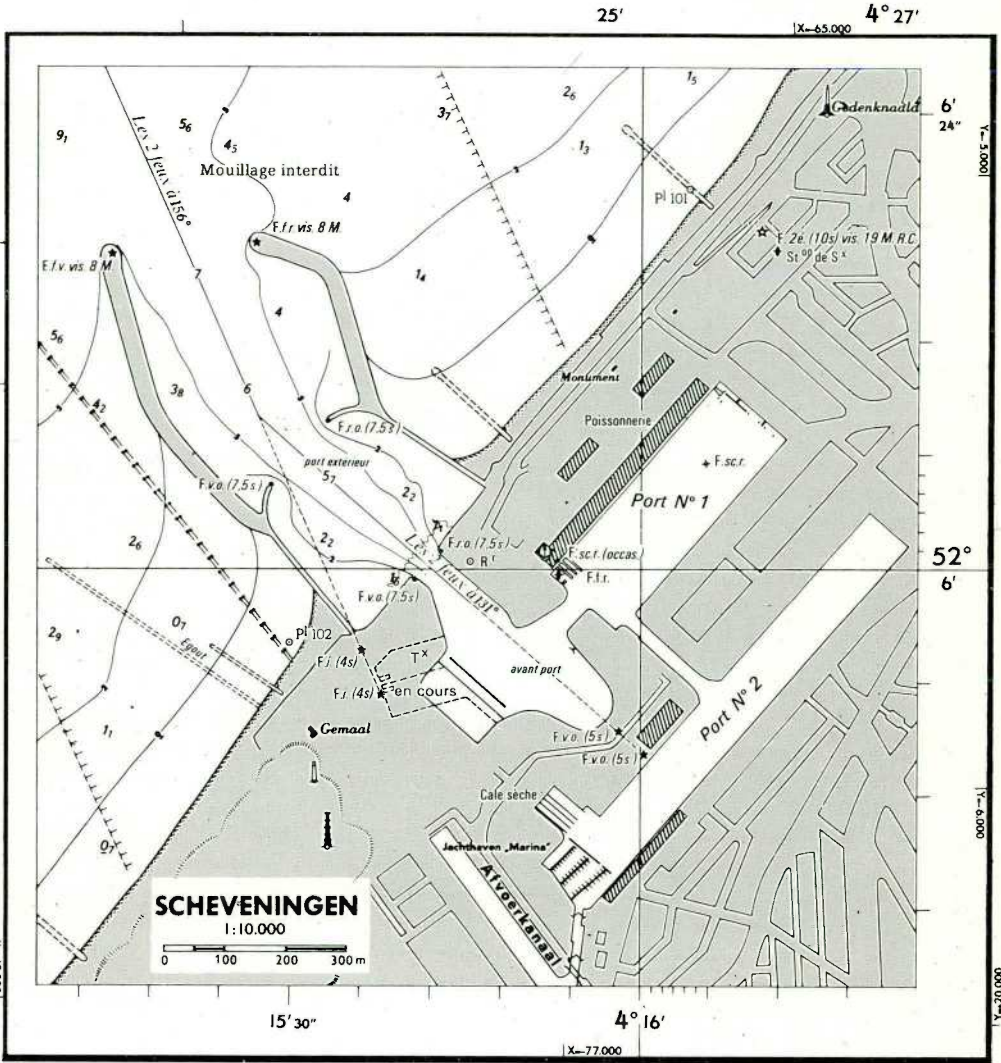
Après la ligne 4, insérer : AVIS D'ARRIVEE. - Les navires doivent signaler leur heure d'arrivée près du bateau-pilote et leur tirant d'eau avec quatre heures de préavis. Ceux chargés de matières explosives ou inflammables doivent indiquer également la nature et la quantité de cette cargaison. Le message est transmis par l'intermédiaire de la station côtière de Scheveningen à « Kustwacht IJmuiden » ; les navires équipés en VHF le transmettent à la station de veille d'IJmuiden qui avise le bateau-pilote et la station centrale des écluses.

Ligne 8, après : navires, insérer : directement par radio VHF chenal 12, ou par Scheveningen - Radio, ou encore

Ligne 19, après : circulation, insérer : et d'éclusage

Lignes 20 à 30, à partir de : sont, remplacer le texte par : se composent de Feux Fixes ou Scint. Rouges ou Verts, disposés sur un panneau dont la partie tournée vers la mer règle le trafic des navires entrant et la partie tournée vers le port celui des navires sortant.

Ces signaux s'éteignent : a) Pour le trafic entrant quand le navire a passé la ligne des jetées intérieures ou quand il modifie sa course signifiant qu'il n'entre pas ; b) Pour le trafic sortant quand le navire a passé la ligne des jetées intérieures, ne quitte pas les écluses ou se déplace dans le port en dehors des écluses.



Port de SCHEVENINGEN

PAGE 141. — Remplacer tout le texte et les tableaux par : 1) SIGNAUX Tournés vers la Mer. - Les feux sont disposés sur le tableau de la façon suivante :

1 Ecluse Nord	2 Ecluse Milieu	3 Ecluse Sud
a) Scint. V b) Fixe V c) Scint. R d) Fixe R	a) Scint. V b) Fixe V c) Scint. R d) Fixe R	a) Scint. V b) Fixe V c) Scint. R d) Fixe R
4 Entrée Nord		5 Entrée Sud
a) Scint. R b) Fixe R	Fixe Blanc	a) Scint. R b) Fixe R
6 Navires de mer	7 Avant-port - Bassin des hauts-fourneaux	8 Bateau de pêche - Navigation intérieure
Fixe Rouge	a) Scint. R b) Fixe R	Fixe Rouge

Suivant les feux allumés, la signification est la suivante :

- 1 a - Vous allez à l'écluse Nord
- 1 b - Ecluse Nord prête
- 1 c - Un navire sortant est dans l'écluse Nord
- 1 d - Ecluse Nord indisponible
- 2 et 3 - Mêmes significations pour les écluses Milieu et Sud
- 4 a - Un navire sortant est dans l'entrée Nord
- 4 b - Tout trafic interdit dans l'entrée Nord
- 5 - Même signification pour l'entrée Sud
- 6 - Entrée interdite sauf pour les navires ayant une autorisation
- 7 a - Un navire sort du bassin des hauts-fourneaux
- 7 b - Entrée dans le bassin des hauts-fourneaux interdite
- 8 - Entrée interdite pour les navires de pêche et petits navires, sauf ceux ayant une autorisation
- 1 d - 2 d - 3 d - 6 - 7 b - 8 (Tous Feux Fixes Rouges allumés). Entrée interdite. Les autres signaux sont sans valeur.
- 1 c - 2 c - 3 c - 4 a - 5 a - 7 a (Tous Feux Scint. Rouges allumés). Les navires sortant ont priorité ; les navires entrant doivent attendre.

2 - SIGNAUX Tournés vers le Port. - Les feux sont disposés sur le tableau de la façon suivante :

1 a) Scint. R b) Fixe R	Fixe Blanc	2 a) Scint. R b) Fixe R
	3 a) Scint. R b) Fixe R	

Suivant les feux allumés, la signification est la suivante :

- 1 a - Un navire entrant circule probablement dans l'entrée Sud
- 1 b - Entrée Sud interdite
- 2 - Même signification pour l'entrée Nord
- 3 a - Un navire sort du bassin des hauts-fourneaux
- 3 b - Entrée dans le bassin des hauts-fourneaux interdite

Nota : Quand le pilotage est suspendu, les signaux normaux sont allumés mais, sur les deux tableaux, le Feu Fixe Blanc devient Scint. Blanc

PAGE 142. — *Lignes 2 à 11, à partir de :* sont, *remplacer le texte et le tableau qui suit par :* et de marée sont faits de jour et de nuit par des feux disposés comme indiqués dans le tableau suivant :

Signal	Signification
1 feu rouge	Pour chaque mètre au-dessus de 11 m
1 feu vert	Pour chaque 0,2 m au-dessus du mètre
1 feu vert sur un feu rouge	La mer monte
1 feu blanc sur un feu vert	La mer descend

Les deux derniers signaux sont montrés au-dessous du signal de hauteur d'eau

Ligne 13, au lieu de : milieu, *lire :* Nord

Ligne 14, au lieu de : Nord, *lire :* milieu

Ligne 15, au lieu de : supérieure de 0,7, *lire :* inférieure de 1

PAGE 143. — *Lignes 3 à 28, bâtonner le texte*

Lignes 29 et 30, à partir de : Le, *remplacer le texte par :* Au sémaphore : 3 Feux Rouges en triangle

PAGE 144. — *Lignes 1 à 14, bâtonner le texte*

Après la ligne 20, insérer : A l'entrée de l'écluse Sud est installé un haut-parleur synchronisé avec un feu scintillant blanc ; il sert à communiquer des avis aux navires. Le feu est allumé lorsque le haut-parleur fonctionne

Après la ligne 41, insérer : Il y a un service d'informations portuaires équipé en radiotéléphonie VHF (voir ouvrage n° 192)

Ligne 43, au lieu de : 10,2 m (1961), *lire :* 14,3 m dans l'entrée et 13,9 dans l'écluse Nord (1970)

Lignes 43 à 45, à partir de : L'admission, remplacer le texte par : Le passage des navires calant 11,9 m et plus doit être demandé avec 4 heures de préavis au capitaine de port d'Ijmuiden

Lignes 46 et 47, remplacer le texte par : Un chenal dragué à 14,3 m conduit à l'entrée de l'avant-port. Sa largeur est de 1 400 m à son extrémité du large située à 6,5 M dans l'Ouest de l'entrée et diminue progressivement jusqu'à 450 m à l'entrée.

PAGE 145. — *Ligne 10, au lieu de : lignes des bouées, lire : limites du chenal*

Ligne 18, au lieu de : 10,5 m (1961), lire : 11,3 m (1970)

Lignes 19 à 21, remplacer le texte par : Deux brise-lames prolongent les môles Nord et Sud vers l'Ouest et l'espace compris entre les môles et les brise-lames s'appelle Nouvel avant-port (Nieuwe Buitenhaven). La largeur de l'entrée entre les deux brise-lames est d'environ 800 m.

PAGE 146. — *Après la ligne 3, insérer : La France est représentée par un agent consulaire*

Après la ligne 11, insérer : La dératisation peut y être effectuée.

Ligne 15, au lieu de : 12,5, lire : 14,5 ; au lieu de : 1961, lire : 1967 au lieu de : plus grand navires, lire : navires d'un tirant d'eau maximal de 13,1 m.

Ligne 16, après : Amsterdam, insérer : ainsi que, dans certaines circonstances et avec l'autorisation du capitaine de port d'Ijmuiden, des navires jusqu'à 13,7 m de tirant d'eau

Après la ligne 27, renvoi 1, au lieu de : 4740, lire 6430

PAGE 147. — *Ligne 14, au lieu de : 6,5, lire : 9*

PAGE 148. — *Après la ligne 5, insérer : Il y a un service d'informations portuaires équipé en radiotéléphonie VHF (voir ouvrage n° 192)*

PAGE 149. — *Ligne 26, ajouter : 128 Westeringschans*

PAGE 150. — *Après la ligne 41, renvoi 1, au lieu de : 4740, lire : 6550*

PAGE 151. — *Lignes 4 à 7, bâtonner le texte*

Après la ligne 18, insérer : Une plate-forme d'exploitation pétrolière est en construction par 53° 24' 16" N — 4° 12' 09" E. Elle s'élève à 4,5 m au-dessus du niveau de la mer (septembre 1972)

Ligne 24, au lieu de : du phare, lire : de la balise

Après la ligne 42, renvoi 1, au lieu de : 4740, lire : 6550 ; renvoi 2, au lieu de : 4740, lire : 6550

PAGE 152. — *Après la ligne 42, renvoi 1, au lieu de : 4740, lire : 6550*

PAGE 153. — *Ligne 17, ajouter :* Dans ce cas, le signal du Code international NE 2 est montré à la capitainerie du port de Harssens

Ligne 46, après : radiophare, *ajouter :* et d'une balise répondeuse radar (racon)

PAGE 154. — *Ligne 5, après :* sifflet, *insérer :* et réflecteur radar

PAGE 155. — *Lignes 11 et 12, à partir de :* du lever, *remplacer le texte par :* de six à dix huit heures locales

Ligne 17, bâtonner le texte

Ligne 20, au lieu de : 1°, 2°, *lire :* 2°, 3°

Lignes 24 à 28, remplacer le texte par : Le pilote doit être demandé 4 heures avant d'arriver à la bouée d'entrée du chenal choisi. Le bateau-pilote attend deux

Ligne 32, ajouter : en le demandant par radio à « Pilot Ijmuiden »

Ligne 43, après : profonde, *insérer :* (8,4 m au milieu du chenal)

PAGE 156. — *Lignes 11 à 23, à partir de :* De jour, *remplacer le texte par :* On se présente sur l'alignement lumineux à 26° de Den Horn et on suit le balisage jusqu'à ce qu'on entre dans le secteur 70° - 113° du feu de Huisdinen. On vient alors dans le secteur 35° - 38° du feu de Schilbolsnol et quand on entre dans le secteur 113° - 158° du feu de Huisdinen on vient vers la rade du Helder

Ligne 26, après : facile, *insérer :* La profondeur au milieu du chenal est 5,8 m (1970)

Lignes 29 à 31, de : se, *à :* chenal, *remplacer le texte par :* mettre le cap à 156° sur le phare de Kijkduin, la bouée lumineuse n° 8 du chenal légèrement ouverte à l'Est

Ligne 41, ajouter : La profondeur au milieu du chenal est 3 m (1970)

PAGE 158. — *Lignes 4, 12, 20 et 27, après :* Harssens, *insérer :* (Wierhoofdhaven)

Ligne 14, ajouter : Dans l'avant-port, au début du flot, le courant tourne rapidement dans le sens des aiguilles d'une montre.

Après la ligne 42, insérer : La France est représentée par un agent consulaire

Après la ligne 46, insérer : La dératisation peut y être effectuée

PAGE 159. — *Lignes 25 à 27, à partir de :* Pour, *remplacer le texte par :* Une large zone draguée a été aménagée dans laquelle a été mis en place le dispositif de séparation du trafic « Terschelling », prolongé par le dispositif « Baie Allemande » (voir page 51)

Lignes 31 à 35, de : Terschelling, *à :* clignotants, *remplacer le texte par :* Terschelling Bank (53° 29' N — 4° 46' E).

Lignes 36 et 37, à partir de : communique, *remplacer le texte par :* Signaux de tempête. Au S W du phare

Après la ligne 40, renvoi 1, au lieu de : 4740, *lire :* 6550

PAGE 160. — *Ligne 2, ajouter :* Simonszand (53° 31' N — 6° 23' E)

Ligne 28, ajouter : et une balise répondeuse radar (Racon)

Ligne 34, ajouter : Sur ce dernier banc il y a trois petites balises à trépied blanches, rouges et noires à voyant deux ballons.

PAGE 161. — *Ligne 9, après :* accore, *insérer :* Elle est signalée par la bouée lumineuse « BR »

Ligne 12, bâtonner : et un mât de pavillon

Ligne 14, de : et, à : pointu, *bâtonner le texte.*

Ligne 20, après : accore, *insérer :* Elle est signalée par la bouée lumineuse « WRG »

PAGE 163. — *Lignes 10 à 12, à partir de :* Si, *bâtonner le texte.*

Ligne 13, au lieu de : 2, *lire :* 3

Ligne 20, au lieu de : CHENAL STORTEMELK : *lire :* CHENAL ZUIDER STORTEMELK

Ligne 23, ajouter : Le chenal Stortemelk, plus au Nord, est moins profond

Ligne 32, bâtonner : à sifflet

Ligne 45, au lieu de : 10 m par endroits, *lire :* 6,4 m à mi-chenal

PAGE 167. — *Après la ligne 8, insérer :* Les travaux de dragage prévus en 1973 doivent amener les profondeurs à 12,50 m jusqu'à la jonction Alte Ems-Dukegat. De là à Emden elles mesurent au moins 8,50 m.

Lignes 12 à 16, bâtonner le texte.

Après la ligne 16, insérer : CHAINE RADAR. SERVICE D'INFORMATION DES NAVIRES.

Une chaîne radar est en service dans l'embouchure de l'Ems.

Positions des stations :

a) 53° 34' 46" N — 6° 40' 06" E — Borkum Feu Sud ;

b) 53° 20' 13" N — 7° 06' 35" E — Wybelsum,

c) 53° 20' 22" N — 7° 01' 30" E — Knock, station centrale.

Les navires désireux d'obtenir des informations sur leur position peuvent appeler en VHF les stations suivantes, selon les parages où ils se trouvent :

a) Chenal 18 — Appel : Borkum Radar Radio.

Zone d'action : des bouées d'atterrissage Westerems ou Hubertgat selon le cas jusqu'à la bouée Q/Alte Ems.

b) Chenal 21 — Appel : Knock Radar Radio

Zone d'action : de la bouée Q/Alte Ems à la bouée 28.

c) Chenal 20 — Appel : Wybelsum Radar Radio.

Zone d'action : de la bouée 28 jusqu'en amont de Emden.

Ils mentionnent leurs nom et destination, puis sur demande, nationalité, tonnage brut, tirant d'eau et éventuellement position approchée en vue de leur identification. Dès que le navire est identifié, des informations lui sont communiquées (en langue allemande pendant la période d'essais) sur sa position, sur les navires naviguant dans l'un et l'autre sens ou mouillés, sur les obstructions éventuelles, etc.

Jusqu'à nouvel avis, les petits bâtiments naviguant dans les chenaux Randzelgat et Dukegat ne peuvent être localisés avec certitude.

A chaque heure impaire est diffusée sur le chenal 20 une série d'informations comprenant notamment les précédentes hauteurs de pleine et basse mer et les prévisions à Borkum et Emden, les prévisions concernant la visibilité et le cas échéant les glaces les anomalies de la signalisation maritime et les restrictions de mouvement telles que : navires mouillés, dragues en fonction, etc.

Lignes 24 et 25, remplacer le texte par : à la station des pilotes d'Emden ou à la centrale radar de Knock.

PAGE 168. — *Ligne 8, au lieu de :* 13, *lire :* 16

Ligne 9, au lieu de : 53° 45' N — 6° 24' E, *lire :* 53° 48' N — 6° 22' E. - *Ajouter* et d'une balise répondeuse radar (Racon)

Ligne 39, après : l'Est, *insérer :* Sur l'extrémité Est de Rottumerplaat il y a une balise

PAGE 169. — *Lignes 6 et 7, à partir de :* sur, *bâtonner le texte*

PAGE 170. — *Après la ligne 25, insérer :* Les navires qui désirent prendre un pilote allemand doivent, autant que possible, signaler avec 12 heures de préavis leur heure d'arrivée à la station

Ligne 29, bâtonner : le pavillon de pilote national ou

PAGE 171. — *Ligne 1, au lieu de :* chaque tronçon du chenal, *lire :* le chenal principal de l'entrée à Emden

Ligne 2, au lieu de : étant, *lire :* est

Ligne 3, après : intéressé, *insérer :* pour les autres chenaux

Lignes 5 à 8, jusqu'à : Emden, *remplacer le texte par :* Les travaux de dragage prévus en 1973 doivent amener les profondeurs de 10 m minimum à 12, 50 m jusqu'à la jonction Alte Ems - Dukegat (53° 28' N — 6° 52' E). De là à Emden elles mesurent au moins 8,50 m.

Ligne 9, au lieu de : 9,90, *lire :* 10,7 ; *au lieu de :* 10, 15, *lire :* 11, 25

Ligne 31, au lieu de : en tenant, *lire :* cap sur

Ligne 33, au lieu de : juste par tribord avant, *lire :* en suivant le balisage

Lignes 35 à 38, à partir de : « WH », *remplacer le texte par :* « HF » par le travers on vient sur la droite à 104° (de nuit dans le secteur 103° - 106° du feu de Fischerbalje) pour rejoindre le Randzelgat. Il faut bien prendre garde aux courants de marée

PAGE 172. — *Ligne 1, au lieu de : clocher, lire : cloche*

Lignes 2 et 3, de : dont, à : et, bâtonner le texte

Ligne 3, au lieu de : W/A, lire : A

Ligne 7, au lieu de : W 1, lire : 1 ; au lieu de : WA, lire : A

Ligne 8, au lieu de : WF, lire : F

Ligne 20, au lieu de : Riffgat W 3, lire : 3 Riffgat

Ligne 35, bâtonner : Borkum, (voir page 167).

PAGES 173, 174 et 175. — *Revois en bas des pages après : carte n° 6130, ajouter : Voir aussi carte allemande (RFA) n° 91.*

PAGE 174. — *Ligne 19, au lieu de : Kamden, lire : Kampen*

Ligne 23, au lieu de : (WP) et Emshörn (W 13), lire : P et 13

Ligne 28, bâtonner le texte

Ligne 30, au lieu de : G A Hund, lire : U Dukegat S

Lignes 32 et 33, à partir de : Les indicatifs, bâtonner le texte

Ligne 40, au lieu de : E 12 - Paapsand Sud, lire : BW 24

PAGE 175. — *Ligne 6, au lieu de : « WK » et « WL », lire : « K1 » et « L »*

Ligne 11, ajouter ; il est balisé par les bouées rouges « Reede/1 » et « Reede/2 » et les bouées A 5 et A 6 du chenal Alte Ems. Il est prolongé vers le S E par un mouillage pour grand cargos balisé par la bouée P 2, les bouées A 6 et A 7 du chenal Alte Ems et la bouée P/Möwensteert du chenal Randzelgat.

Dans l'Est un mouillage pour navires chargés d'explosifs est balisé par les bouées 13/Emshörnrinne, rouge à bandes horizontales noires ; EH/A, noire ; P/A, jaune ; P/B, jaune. Ces bouées sont munies de réflecteurs radar.

Ligne 19, au lieu de : WQ, lire : Q. Alte Ems

Ligne 22, de : dans Alte, à : « WQ » et, bâtonner le texte

Ligne 23, au lieu de : « EG » et « EH », lire : « BW 15 » et « E A »

Ligne 28, au lieu de : WJ, lire : J

Lignes 28 et 29, à partir de : au Sud, remplacer le texte par : près de la bouée Q/Alte Ems

Ligne 33, au lieu de : WR Hund Nord, lire : 15

PAGE 176. — *Après la ligne 25, insérer : La France est représentée par un agent consulaire*

PAGE 177. — *Après la ligne 4, insérer : La dératisation peut y être effectuée.*

PAGE 178. — *Après la ligne 5, remplacer le tableau par le suivant.*

De jour et de nuit	Signification
2 feux rouges horiz.	Entrée interdite
1 feu rouge	L'entrée va être accordée rapidement
2 feux verts horiz.	Entrée autorisée
2 feux rouges vertic.	Entrée interdite - Ecluse fermée
2 feux verts horiz. ; 1 feu blanc au-dessus du feu vert de gauche	Entrée autorisée pour les navires dont le tirant d'air est inférieur à celui permis pour passer sous le pont fermé.

PAGE 180. — *Ligne 31, au lieu de : 6,7, lire : 3, 7*

Ligne 32, au lieu de : pleine, lire : basse

PAGE 182. — *Après la ligne 5, insérer : Des pilotes peuvent être obtenus, pour naviguer sur la côte de la Frise Orientale, entre les îles Juist et Wangerooge et dans les chenaux. La demande doit être adressées, avec si possible 12 heures de préavis, au Capitaine de port de Norddeich (53° 38' N — 7° 10' E), téléphone (04-931) 43 67/69, App. 53. Les pilotes se rendent à bord par leurs propres moyens.*

PAGE 183. — *Ligne 13, bâtonner : et la cheminée de la centrale électrique*

Lignes 36 et 37, au lieu de : dépourvue de points de reconnaissance, lire : porte à son extrémité une balise

PAGE 185. — *Après la ligne 4, insérer : Pour la route à grand tirant d'eau (Tiefwasserweg) et le dispositif de séparation du trafic « Baie Allemande », se reporter à la page 51.*

PAGE 186. — *Ligne 18, au lieu de : Au bureau du port, lire : Sur le môle Est du port Sud*

PAGE 187. — *Ligne 2, au lieu de : portées en pointillé, lire : délimitées par une ligne de couleur magenta*

Lignes 7 et 8, à partir de : et marquée, remplacer le texte par : Elle est désaffectée.

Après la ligne 8, insérer : EXERCICES DE SOUS-MARINS. - Au N W d'Helgoland zone comprise entre les parallèles 54° 20' N - 54° 40' N et les méridiens 7° 27' E - 7° 38' E

A 0,8 M dans le S E de la pointe S E de l'île Düne, une zone d'expériences est balisée par des bouées vertes dont certaines sont lumineuses.

PAGE 188. — *Après la ligne 4, insérer : Par 54° 30,3 N — 7° 28,0 E une zone de 1,5 M de rayon balisée par 3 bouées orange est malsaine par suite de la présence de 2 bombes non explosées*

Ligne 36, après : radio, insérer : qui porte un feu d'obstacle aérien

Ligne 38, après : l'île, insérer : Au S E de Nordhorn un pylône radio, blanc et rouge porte un feu d'obstacle aérien

PAGE 189. — *Ligne 12, au lieu de : 3, lire : 2,4*

Lignes 36, 38, 39 et 42, bâtonner : intérieure

Ligne 42, bâtonner : plus grandes

PAGE 190. — *Ligne 1, au lieu de : 6 et 7, lire : 5 et 11*

PAGE 191. — *Au-dessus du titre, insérer :*

Notas. - Dispositif de séparation du trafic, route à grand tirant d'eau (Tiefwasserweg) et « Narrow Channel », voir page 51.

Zone réservée aux grands navires, voir page 194

Procédure de signalisation des navires qui doivent prendre les routes ci-dessus à l'arrivée ou au départ, voir page 228

PAGE 192. — *Lignes 12 et 13, de : trois, à : sifflet longs, remplacer le texte par : un éclat long suivi de trois éclats courts et un éclat long ou le même signal par la sirène*

Après la ligne 14, insérer : Les navires qui désirent prendre un pilote pour la Jade doivent autant que possible le demander avec 12 heures de préavis en signalant leur heure d'arrivée au bateau-pilote

Lignes 15 à 20, à partir de : La plus, remplacer le texte par : Les profondeurs dans le chenal principal sont telles qu'en utilisant la marée, les navires de 18 m de tirant d'eau et 120 000 tonnes de port en lourd peuvent atteindre la poste pétrolier de Wilhelmshaven

Lignes 28 et 29, à partir de : Wangerooge, bâtonner le texte

Après la ligne 40, renvoi 1, au lieu de : 6087, lire : 6084

PAGE 194. — *Ligne 16, après : ZONES, insérer : Une zone réservée aux grands navires est limitée par la ligne joignant les positions suivantes :*

a) 54° 08,2 N — 7° 24,6 E, bouée « TW-F/Jade ».

b) 54° 03,5 N — 7° 30,7 E, bouée « TW/J 1 ».

- c) 53° 58,8 N — 7° 36,8 E, bouée « TW-J 2/DB ».
d) 53° 57,8 N — 7° 27,4 E, bouée « DB 8 ».

La limite de secteurs du feu « Wangerooge » à 142,5° passe par les bouées « TW/6 », a), b) et c) ci-dessus et « TW/J 3 ». Elle matérialise la limite Est du dispositif de séparation du trafic de la Baie Allemande et la limite Est de la zone réservée ci-dessus. Pour la procédure de signalisation à l'arrivée dans cette zone, voir page 228.

Ligne 26, au lieu de : grand phare, *lire :* phare de la côte Ouest (53° 47' N — 7° 52' E) et du phare désaffecté du milieu de l'île

Ligne 33, ajouter : Sur Wangerooge et les bancs de sable avoisinants se voient plusieurs balises

PAGE 196. — *Ligne 3, au lieu de :* 53° 50' N, *lire :* 53° 51' N

Ligne 4, au lieu de : 7° 51' E) à sifflet, *lire :* 7° 47' E, à réflecteur radar

Ligne 17, au lieu de : 1962, *lire :* 1973 ; *au lieu de :* 113° - 115°, *lire :* central

Ligne 18, ajouter : L'ensemble des secteurs compris entre 114,9° et 116,9° marque le chenal. Le secteur central allant de 115,5° à 116,4° couvre la bande draguée large de 300 m qui occupe le milieu du chenal de Wangerooge dans son extrémité Ouest.

Après la ligne 28, insérer : Il faut prendre garde au fond malsain marqué par une bouée verte lumineuse à réflecteur radar située par 53° 40,4 N — 8° 05,4 E environ. Depuis 1 000 m au Nord jusqu'à 500 m au Sud les navires doivent se tenir dans l'Ouest du chenal

Lignes 39 et 40, à partir de : font, *remplacer le texte par :* laissent la bouée Jade au Sud et font route pour passer à mi-chemin entre les bouées A et 1 puis suivent le balisage. De nuit, ils se présentent dans le secteur 148° - 152° du feu auxiliaire de Wangerooge.

PAGE 197. — *Renvoi 1, en bas de page, au lieu de :* 6087, *lire :* 6084

PAGE 198. — *Après la ligne 2, insérer :* DISTANCE MESUREE. - Une paire de balises d'alignement à 254° et une autre balise formant avec le phare antérieur de Schillig un alignement à 254° encadrent une distance mesurée de 1852 m. Cette base orientée à 164° est comprise entre les bouées K/Meile N et L/Meile S

Ligne 5, bâtonner : Pakens (53° 38' N — 8° 00' E)

Ligne 7, après : d'Eckwarden, *insérer :* et une cheminée à Ruhwarden

Ligne 9, ajouter : On distingue également un moulin à 2,2 M dans l'W S W de Schillighörn et une cheminée à Hooksiel

Ligne 16, au lieu de : 177° - 179°, *lire :* 177° 30' - 180° 30'

Ligne 20, après : carte, *insérer :* avec au Nord le mouillage pour pétroliers et au Sud le mouillage de quarantaine et le mouillage des navires chargés d'explosifs

Ligne 23, au lieu de : 53° 33,2 N, *lire :* 53° 32' 30" N

Lignes 26 à 29, de : meilleur, à : 213°), remplacer le texte par : mouillage de la rade est par 11 à 25 m d'eau à l'Est du chenal et s'étend à un mille dans le Sud à partir de la limite Sud du mouillage Sud des pétroliers ; son coin S E es marqué par la bouée n° 18

Lignes 30 et 31, de : la zone, à : 53° 33' 2" N, remplacer le texte par : les 2 zones de mouillage des pétroliers, Nord, et Sud ainsi que dans la zone d'évitage des pétroliers autour de l'appontement pétrolier

Lignes 33 et 34, à partir de : dans l'Ouest, remplacer le texte par : au Sud de la rade de Schillig entre les parallèles 53° 41' 42" N et 53° 40' 57" N

Ligne 37 et 38, de : une écluse, à : IV, remplacer le texte par : deux écluses précédées par un avant-port à la place de l'ancienne entrée IV. Les anciennes entrées I, II et III

Lignes 39 et 40, à partir de : celui, bâtonner le texte

Ligne 41, au lieu de : Nord, lire : Est de l'avant-port

PAGE 199. — *Ligne 9, au lieu de : deux, lire : cinq.*

Ligne 10, au lieu de : deux, lire : cinq.

Lignes 11 à 20, à partir de : la rade, remplacer le texte par : le secteur-guide du feu d'Arngast on prend l'alignement lumineux à 208° 30' des mâts noirs à lanterne rouge situés près des écluses qui fait pénétrer dans l'avant-port.

Ligne 25, remplacer le texte et le tableau qui suit par : au côté Est de l'écluse Est et au côté Ouest de l'écluse Ouest.

POUR L'ENTRÉE

- | | |
|----------------------|--|
| 2 feux verts horiz. | - Entrée autorisée. |
| 1 feu rouge | - Entrée interdite, l'autorisation d'entrée pouvant être donnée dans un court délai. |
| 2 feux rouges horiz. | - Entrée interdite. |

POUR LA SORTIE

- | | |
|-------------|---------------------|
| 1 feu rouge | - Sortie interdite. |
| 1 feu vert | - Sortie autorisée. |

Les navires qui veulent entrer dans l'écluse font le signal sonore : deux coups longs suivis d'un coup bref et d'un coup long.

Les navires sortant de l'avant-port doivent donner un coup de sifflet long

Lignes 27 à 29, à partir de : 650 m, remplacer le texte par : d'environ 1 200 m (1973) permet l'accostage de 4 pétroliers.

Le tirant d'eau maximum admissible est 18 m.

Ligne 31, au lieu de : l'éclusé, lire : l'ancienne écluse.

Lignes 33 et 34, à partir de : L'écluse, remplacer le texte par : L'entrée dans les différents bassins qui communiquent les uns avec les autres se fait par 2 écluses situées

à l'extrémité S W de l'avant-port qui ne sert que de passage. Chaque écluse à une longueur de 350 m, une largeur de 57 m et, sur le seuil, une profondeur de 11,4 m.

PAGE 200. — *Ligne 1, remplacer le texte par* : à pleine mer moyenne. Elles fonctionnent de.

Lignes 2 à 4, à partir de : 19, *remplacer le texte par* : 22 heures à 5 heures les jours ouvrables, de 0 heure à 6 heures et de 20 heures à 0 h, les dimanches et jours fériés, aucun éclusage n'est effectué.

Après la ligne 4, insérer : Dans l'avant-port la profondeur est de 10 m sur une largeur de 100 m de chaque côté de l'alignement d'entrée.

Ligne 7, au lieu de : de l'écluse, *lire* : des écluses

PAGE 201. — *Après la ligne 21 ; Tableau des distances. Bâtonner ce qui concerne le bateau-feu Bremen*

PAGE 202. — *Lignes 1 à 5, à partir de* : Les télégrammes, *bâtonner le texte.*

Ligne 11, bâtonner : sur le bateau-feu Bremen

Ligne 18, au lieu de : Roter-Sand, *lire* : Alte-Weser

Lignes 21 et 22, à partir de : retransmis, *bâtonner le texte.*

PAGE 203. — *Après la ligne 43, insérer* : Les navires qui désirent prendre un pilote à l'embouchure de la Weser doivent, autant que possible, le demander avec 12 heures de préavis en signalant leur heure d'arrivée près du bateau-pilote ainsi que leur tirant d'eau

PAGE 204. — *Ligne 1, au lieu de* : 500, *lire* : 1 000

Ligne 4, bâtonner : Nordenham, Brake

Après la ligne 26, insérer : SERVICE D'INFORMATION DU TRAFIC.

En raison de l'encombrement du trafic dans l'embouchure et le cours de la Weser, un service d'information a été institué :

1° Les navires munis de radiotéléphonie sont invités à s'annoncer :

— à la centrale radar de Bremerhaven (53° 32' 24" N — 8° 34' 53" E) ;

au passage à : a) Bouée A, Neue Weser ou A/A, Alte Weser,

b) Bouée 6, Alte Weser,

c) Bouée L,

d) Bouée Y,

e) Bremerhaven - Geestemole (navires en partance seulement) ;

— à la station Brake sur chenal 5 ;

au passage à : a) Bremerhaven - Geestemole (navires arrivant seulement),

b) Nordenham-Midgardpier (km 58),

c) Brake (de nuit ou par brume),

d) Huntbake,

- e) Station de signaux Vegesack (de nuit ou par brume),
- f) Ochtummündung (navires arrivant seulement),
- g) Bremen-Osterort (navires arrivant seulement).

2° Lors de la première annonce, on doit fournir : nom du navire, nationalité, tonnage brut, tirant d'eau, destination. Par ailleurs, il faut annoncer l'heure de mouillage ou appareillage, ou arrivée ou départ, concernant les ports de Nordenham, Brake/Elfleth; Bremen-Farge et Bremen-Vegesack.

La centrale radar de Bremerhaven à chaque heure ronde h + 00 et la station radio de Brake à chaque heure et demie h + 30 donnent des informations sur la situation : prévisions sur la visibilité, variation prévue des hauteurs de marée, obstacles à la navigation, situation du trafic, événements imprévus. Les liaisons radio navire-navire doivent être assurées sur le chenal 6 entre Breme et Bremerhaven et sur le chenal 8 aux abords de Bremerhaven.

Lignes 34 à 39, bâtonner le texte.

PAGES 205, 207, 209. — *En tête de page, au lieu de : INTERIEURE, lire : EXTERIEURE*

PAGE 205. — *Lignes 9 à 11, à partir de : entre, remplacer le texte par : au Nord de la rade Nord*

Ligne 33, au lieu de : 7° 53' E, lire : 7° 50' E

Ligne 40, bâtonner le texte.

PAGE 207. — *Lignes 16 à 18, de : (53° 52' N, à : 10 m de Roter Sand, remplacer le texte par : équipé d'un radiophare est mouillé par 53° 52' N — 7° 50' E.*

Ligne 21, ajouter : A 1,8 M dans le N E se dresse la tour rouge à deux bandes horiz. blanches et à lanterne verte du phare de Alte - Weser

Lignes 25 et 26, à partir de : de ce nom, remplacer le texte par : marquée « Schlussetonne » mouillée par 53° 56,5 N — 7° 54,4 E

Ligne 29, ajouter : ainsi que le phare de Alte-Weser

PAGE 208. — *Après la ligne 7, insérer : Il y a une chaîne de stations radar Alte-Weser, Hoheweg, Robbenplate, Blexen, pour guider les navires depuis l'entrée jusqu'à Bremerhaven ; les stations sont équipées en radiotéléphonie VHF (voir ouvrage 192)*

Lignes 9 et 10, au lieu de : au Nord, lire : à environ 2 M dans l'W N W

Ligne 11, au lieu de : jusqu'au bateau-feu Bremen, lire : jusqu'à la bouée G. On peut, à ce moment-là, au passage près du bateau-feu Weser, prendre contact en radiotéléphonie VHF avec la station « Alteweser Radar » qui fournit, parfois en français, les renseignements sur la position et le cap à suivre.

Après la ligne 21, insérer : Pour le préavis d'arrivée, voir page 203

Ligne 32, au lieu de : 4, 5, lire : 4

Ligne 34, après : sablier, insérer : lumineuse

Ligne 35, ajouter : La plupart des bouées lumineuses sont munies de réflecteur radar

Lignes 36 à 38, de : Le bateau-feu, à : amont, bâtonner le texte

Ligne 41, ajouter : Sur la partie N W du banc de Tegel se dresse un phare tour rouge à lanterne blanche ; de nuit les secteurs 116° - 119° et 144° - 147° permettent de rallier le chenal principal en venant soit du chenal Neue Weser, soit du chenal Alte Weser

PAGE 210. — *Ligne 24, au lieu de : 177, lire : 500 ; au lieu de : Le, lire : La taxe de*

Ligne 25, au lieu de : obligatoire, lire : due ; au lieu de : 90, lire : 250

Ligne 37, au lieu de : et trois, lire : et quatre

Ligne 38, au lieu de : et trois, lire : et quatre

Après la ligne 38, insérer : Le service d'information radar de la Weser (voir ci-dessus page 204) peut informer les navires sur leur position aux abords de Bremerhaven quand le trafic est dense.

PAGE 211. — *Après la ligne 3, insérer : Les limites des différentes rades et mouillages sont les suivantes :*

Rade Nord. -

Limite Nord. - Ligne joignant le phare antérieur de l'alignement d'Imsum à la bouée conique blanche (53° 36,2 N — 8° 29,9 E)

Limite Est - Alignement des balises lumineuses de Weddewarden à 141° et alignement des balises lumineuses de la rade à 151°.

Limite Sud - Ligne joignant le phare du côté Ouest de l'écluse Nord à l'îlot Langlütjen.

Limite Ouest - La lisière des bancs découvrant.

Rade Sud -

Limite Nord - Ligne joignant le clocher de l'église de Blexen au phare du côté Est de l'écluse Kaiser.

Limite Est - L'alignement des balises lumineuses de la rade à 151°.

Limite Sud - La ligne joignant la tour radar (53° 32,1 N — 8° 33,1 E) à l'église (53° 32,7 N — 8° 34,8 E)

Limite Ouest - La lisière des bancs découvrant

Mouillage des pétroliers -

Limite Nord - Ligne joignant le phare de direction d'Imsum à la bouée conique blanche (53° 36,6 N — 8° 29,2 E)

Limite Est - L'alignement des balises lumineuses de Weddewarden à 141°

Limite Sud - La limite Nord de la rade Nord.

Limite Ouest - La lisière des bancs découvrant

Mouillage d'attente. - Peut être occupé avec l'autorisation du capitaine du port.

Limite Nord - Limite Sud de la rade Nord

Limite Est - L'alignement lumineux des balises de la rade à 151°

Limite Sud - Limite Nord de la rade Sud

Limite Ouest - Ligne joignant les bouées B, C, D, et E.

Lignes 24 à 26, bâtonner le texte.

PAGE 213. — *Après la ligne 12, remplacer les 2 tableaux par :*

De jour	De nuit	Signification
1 Feu Fixe Blanc	2 Feux Fixes Verts vertic.	Entrée autorisée dans l'avant-port de l'écluse
1 Feu Eclat Blanc	2 Feux Fixes Rouges vertic.	Entrée interdite dans l'avant-port de l'écluse
—————	—————	Entrée autorisée dans l'avant-port pour les petits bâtiments.

B - Porte intérieure - Aucun signal

PAGE 214. — *Ligne 1, au lieu de : Au pylône à bras double, lire : A la tour*

Après la ligne 3, remplacer le tableau par :

De jour	De nuit	Signification
1 Feu Fixe Blanc	2 Feux Fixes Verts horiz.	Entrée autorisée dans l'avant-port et l'écluse
1 Feu Eclat Blanc	2 Feux Fixes Rouges horiz.	Entrée interdite dans l'avant-port et l'écluse
—————	—————	Porte de l'écluse fermée. Entrée autorisée dans l'avant-port pour les petits bâtiments.

Ligne 4, remplacer le texte par : B. Côté du port - Côté Est de la porte intérieure.

Après la ligne 5, remplacer le tableau par :

De jour	De nuit	Signification
1 Feu Fixe Blanc	2 Feux Fixes Verts vertic.	Entrée autorisée
1 Feu Eclat Blanc	2 Feux Fixes Rouges vertic. 1 Feu Fixe Rouge	Entrée interdite Entrée interdite pour une courte durée.

Lignes 10 à 18, à partir de : Entre, remplacer le texte par : Pont tournant du chemin de fer près de l'écluse Nord. Un Feu Fixe Vert indique que le passage est libre ; un Feu Fixe Rouge indique que le passage est interdit

PAGE 215. — *Lignes 1 et 2, bâtonner le texte*

Lignes 3 à 8, à partir de : les, remplacer le texte par : chacun de ces bassins les signaux suivant indiquent : 2 Feux Fixes Verts horiz., passage libre ; 2 Feux Fixes Rouges horiz., passage interdit ; 1 Feu Fixe Rouge, passage interdit pour une courte durée.

Ligne 21, au lieu de : 1400, lire : 1100

Lignes 24 à 26, bâtonner le texte

Ligne 33, au lieu de : 240, lire : 300

Ligne 35, au lieu de : 12, lire : 14

PAGE 217. — *Ligne 3, au lieu de : 11, lire : 10,5 ; au lieu de : 8,5, lire : 8*

Ligne 10, au lieu de : à pont-levis, lire : long de 60 m et large de 12 m enjambé par 2 ponts-levants

Ligne 11, ajouter : Il est large de 65 m avec une profondeur de 4,5 m

Après la ligne 36, insérer : Il y a à Bremerhaven un service d'informations portuaires équipé en radiotéléphonie VHF (voir ouvrage 192)

PAGE 221. — *Lignes 28 à 45, bâtonner le texte*

PAGE 222. — *Après la ligne 15, insérer : Il y a à Brake un service d'informations portuaires équipé en radiotéléphonie VHF (voir ouvrage 192)*

Lignes 33 et 34, bâtonner le texte

Ligne 43, au lieu de : 9, lire : 9,6

PAGE 224. — *Après la ligne 22, remplacer le texte par :*

De jour	De nuit	Signification
Bras horizontal	2 Feux Fixes Rouges	Entrée interdite
Bras oblique en bas	2 Feux Fixes Rouges sur un Feu Fixe Vert	Entrée autorisée
Bras oblique en haut	2 Feux Fixes Rouges sur deux Feux Fixes Verts	Sortie autorisée

PAGE 225. — *Ligne 7, bâtonner : (en construction, 1962)*

PAGE 226. — *Ligne 8, au lieu de : Vice-consul, lire : Consul*
Après la ligne 21, insérer : La dératisation peut y être effectuée

PAGE 227. — *Ligne 17, au lieu de : 11, lire : 12*

Ligne 20, au lieu de : 11m (1962), lire : 12 m (1972)

PAGE 228. — *Après la ligne 24, insérer :*

PROCÉDURE DE SIGNALISATION DES NAVIRES

La réglementation suivante a été mise en vigueur en 1972 pour assurer la sécurité et la bonne marche du trafic sur la « route à grand tirant d'eau » (Tiefwasserweg, voir page 51) et dans l'entrée de la zone Jade-Weser-Elbe.

Les bâtiments de toutes les nations, qui fréquentent ces parages, sont invités à se conformer à cette procédure.

1. Les navires s'annoncent au bateau-feu « Elbe 1 » (DCH) (54° 00' N — 8° 06,6 E)
Veille continue sur :

474 kHz ou 500 kHz	0,12 kW A2
1 665 kHz ou 2 182 kHz	0,02 kW A3

UHF sur chenal 6 ou 13 (F3).

L'annonce doit comporter les rubriques suivantes :

A. — Navires faisant route à l'Est sur la route à grand tirant d'eau, au passage du bateau-feu TW/EMS (54° 10,0 N — 6° 20,8 E) :

Nom - signal distinctif - tonnage - type de cargaison - tirant d'eau - vitesse - Heure prévue d'arrivée au bateau-feu « Deutsche Bucht » - port de destination - mouillage sur rade prévu (oui *ou* non).

B. — Navires venant de la route à grand tirant d'eau et entrant dans la Jade, la Weser ou l'Elbe, au passage au bateau-feu « Deutsche Butcht » ($54^{\circ} 10,7 \text{ N} - 7^{\circ} 26,8 \text{ E}$ ou lors du mouillage dans la zone réservée aux grands navires :

Nom - signal distinctif - Heure prévue d'arrivée soit à la bouée « TW/J2/DB », soit au bateau-feu « Weser », soit au bateau-feu « Elbe 1 » (selon le cas) - Pilote local (oui *ou* non) - port de destination - Le navire est-il limité dans sa capacité manœuvrière par son tirant d'eau et a-t-il montré le signal spécial prévu par l'O.M.C.I. pour prendre la route « Narrow Channel » (oui *ou* non).

C. — Les navires qui envisagent de prendre la route à grand tirant d'eau vers l'Ouest, au passage au bateau-feu « Elbe 1 » ($54^{\circ} 00,0 \text{ N} - 8^{\circ} 06,6 \text{ E}$) ou au bateau-feu « Weser » ($53^{\circ} 51,8 \text{ N} - 7^{\circ} 50,0 \text{ E}$), selon le cas :

Nom - signal distinctif - tonnage - type de cargaison - dégazé (oui *ou* non) - vitesse - Heure prévue d'arrivée au bateau-feu « Deutsche Bucht » - port de destination - mouillage prévu dans la zone réservée aux grands navires (oui *ou* non).

2. Lorsque de grands navires s'approchent de la zone comprise entre les bouées « TW/J2/DB » et « DB/J », la station radio Schillig/Jade émet à l'intention des navigateurs des informations sur la situation à intervalles de 15 minutes à partir d'une heure ronde sur chenal 18.

Après la ligne 28, insérer : Chacun des bateaux-feux Elbe 1, 2 et 3 possède un canot de sauvetage.

PAGE 231. — Ligne 8, au lieu de : 500, lire : 1 000

Ligne 13, au lieu de : proximité, lire : 1,5 M dans l'E S E

Ligne 14, au lieu de : $8^{\circ} 11' \text{ E}$, lire : $8^{\circ} 07' \text{ E}$

Ligne 45, après : Brunsbüttelkoog, insérer : à Steindeich, à Hettinger

PAGE 232. — Après la ligne 42, insérer :

Une zone réservée aux navires à grand tirant d'eau a été instituée, elle est limitée par les positions suivantes :

- a) $54^{\circ} 01,6 \text{ N} - 8^{\circ} 13,6 \text{ E}$, bouée 1
- b) $54^{\circ} 01,3 \text{ N} - 8^{\circ} 15,7 \text{ E}$, bouée 1a
- c) $54^{\circ} 01,0 \text{ N} - 8^{\circ} 17,7 \text{ E}$, bouée 1b
- d) $54^{\circ} 00,5 \text{ N} - 8^{\circ} 17,7 \text{ E}$
- e) $54^{\circ} 00,5 \text{ N} - 8^{\circ} 13,6 \text{ E}$.

PAGE 233. — Après la ligne 6, ajouter :

L'adresse à utiliser pour cette demande est « Hafenarzt Hamburg ». La station radio de Norddeich peut servir de relais.

Lignes 7 à 10, bâtonner le texte.

→ Après la ligne 10, insérer : INCENDIE. - Pour des raisons de sécurité et pour faciliter la navigation dans la rivière, un navire qui a le feu dans sa cargaison ou un

incendie à bord doit le signaler aux autorités du port en adressant un message par l'intermédiaire du Central Radar de Cuxhaven 3 heures avant d'arriver au bateau-feu Elbe I. Ce message doit comporter : Nom du navire, nationalité, port de destination, nature et quantité de la cargaison, étendue de l'incendie, tirant d'eau, heure prévue d'arrivée au bateau-feu Elbe I

Ligne 12, bâtonner : autant que possible

Ligne 13, au lieu de : huit à dix, *lire* : douze

Ligne 17, ajouter : Les navires qui ne se conformeraient pas à ces instructions paieraient une surtaxe sur les droits de pilotage.

Ligne 40, au lieu de : La vigie d'Alte Liebe (53° 52' N — 8° 43' E), *lire* : Stadersand, le mât de signaux près de la tour radar

Ligne 41, bâtonner : Le bureau du port à Brunsbüttelkoog

PAGE 237. — *Lignes 16 et 17, de* : un groupe, *à* : Nord, *remplacer le texte par* : une bouée lumineuse à sifflet et réflecteur radar

Ligne 20, de : sifflet, *à* : 8° 13' E), *remplacer le texte par* : réflecteur radar « Scharhörnriff N (53° 59' N — 8° 11' E)

Ligne 22, après : échoués, *insérer* : A l'Ouest de ce banc est mouillée la bouée lumineuse à réflecteur radar « Scharhörnriff W. » (53° 59' N — 8° 09' E)

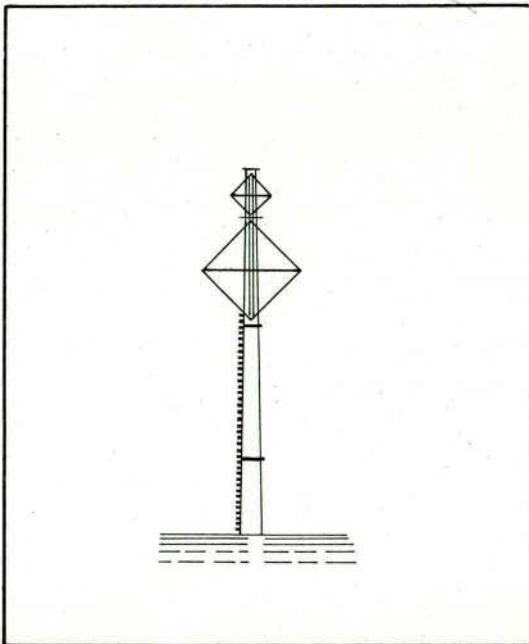
Ligne 30, au lieu de : cardinale Ouest « Gross Vogelsand W », *lire* : lumineuse à réflecteur radar « 1 a » du chenal d'entrée

Ligne 35, au lieu de : 8° 11' E), *lire* : 8° 07' E) avec radiophare et racon

Ligne 36, au lieu de : des deux bouées, *lire* : de la bouée lumineuse

PAGE 238. — *Ligne 1, remplacer le texte par* : et la balise Scharhörnriff, constituée par un mât surmonté de deux losanges et munie d'un réflecteur radar haute de 20 m. Elle est située au N W de l'île à 400 m environ au Sud de la bouée lumineuse D

Après la ligne 4 : Vue n° 4, *remplacer la balise Scharhörnriff par le croquis ci-dessous.*



PAGE 241. — *Ligne 5, au lieu de :* bateau-feu Elbe I, *lire :* point 53° 59,7 N — 8° 09,0 E

Ligne 7, après : Norddeich), *insérer :* Dans ce cas, le navire peut demander à être guidé jusque là par la station radar de Neuwerk

Ligne 24, remplacer le texte par : donner un coup de sifflet long suivi de trois coups brefs et un coup long, ou émettre le même signal par moyens lumineux

Ligne 28, au lieu de : 8, *lire :* 11

Lignes 32 à 39, de : rétrécissent, *à :* bouées, *remplacer le texte par :* divisent le chenal en deux parties : le chenal Nord (Norderrinne), entre Gelbsand et la lisière Nord de Neuer Luechter Grund, profond de 11 m, et le chenal milieu (Mittelrinne), entre la lisière Sud de Neuer Luechter Grund et Mittelgrund profond de 10 m

Ligne 40, au lieu de : au milieu du chenal, *lire :* à la jonction des deux chenaux précédents

PAGE 242. — *Ligne 15, après :* conique, *insérer :* lumineuse à réflecteur radar

Ligne 16, ajouter : et un réflecteur radar

Lignes 41 et 42, à partir de : gouverne, *remplacer le texte par :* suit les chenaux balisés entre Gelbsand et Mittelgrund

PAGE 243. — *Lignes 1 à 4, de :* lumineuse H, *à :* Sud, *bâtonner le texte.*

Ligne 4, bâtonner : lumineuse.

Ligne 9, bâtonner : en général

Ligne 10, au lieu de : supérieures à 10 m, *lire :* de 7,3 à 13,4 m. La partie Nord du mouillage est réservée aux pétroliers

Après la ligne 22, insérer : Signaux de marée. Voir page 246

PAGE 244. — *Lignes 26 à 30, à partir de :* le, *remplacer le texte par :* pour les navires à destination du port Amerika ou de l'appontement de Steubenhof, le pavillon G du Code international au-dessus d'une flamme du Code et le signal sonore : deux sons brefs suivis de deux sons longs ; pour les navires à destination des autres postes d'amarrage, le pavillon G du Code international au-dessus de deux flammes du Code et le signal sonore : deux sons longs suivis de deux sons brefs. De nuit, le signal sonore est répété par signaux lumineux.

PAGE 245. — *Lignes 14 et 15, de :* Les limites, *à :* carte, *bâtonner le texte*

Ligne 18, au lieu de : d'Altenbruch, *lire :* de Meden

Après la ligne 21, insérer : Cette rade n'est plus utilisée

Lignes 22 et 23, de : H, *à :* particulier, *bâtonner le texte*

PAGE 246. — *Après la ligne 8, insérer : SIGNAUX DE MAREE.* - Ils sont montrés à la tour du radar d'Alte Liebe. L'ensemble se compose d'un tableau avec un panneau supérieur et un panneau inférieur. Les signaux indiquant la hauteur d'eau et l'état de la marée sont faits par des chiffres lumineux, verts de jour, jaunes de nuit, suivant les compositions ci-dessous

Emplacement	Signe	Signification
Panneau supérieur	Angle, pointe haut	Flot
Panneau supérieur	Angle, pointe bas	Jusant
Panneau supérieur	Droite horizontale sous l'angle	Hauteur d'eau en dessous du zéro des cartes
Panneau inférieur	Deux chiffres	Distance en décimètres entre le niveau de l'eau et le zéro des cartes.

Exemple : Un angle pointe haut, sur une droite horizontale, sur les chiffres 0,3 indique : Flot, hauteur 3 décimètres en dessous du zéro des cartes.

PAGE 247. — *Lignes 14 et 15, de : à, à : Amerika, remplacer le texte par :* par une écluse située au coin S E de l'ancien port de pêche.

PAGE 249. — *Après la ligne 3, insérer : SIGNAUX DE TEMPETE - Quai Sud du port intérieur*

Après la ligne 14, insérer : Le pilote du canal doit être demandé 6 heures avant l'arrivée sur rade de Brunsbüttelkoog à « Kanallotse Brunsbüttelkoog »

PAGE 250. — *Ligne 7, au lieu de : Pavillons « PT », lire : Pavillon G et flamme 1*

Lignes 16 à 21, à partir de : d'Altenbruch, remplacer le texte par : DE MEDEM - La rade est limitée par les lignes joignant les bouées suivantes qui sont munies de réf. rad.

Limite Nord - Bouées Medem - Reede Nos 1, 2 et 3

Limite Est - Bouée Medem - Reede 3 et bouée Medem-Reede C

Limite Sud - Bouées Medem - Reede 18, 19, A, B et C

Limite Ouest - Bouées Medem - Reede 18 et 1 (*voir carte allemande n° 45*)

La nuit, ces limites sont marquées par les secteurs des feux de Steubenhöft, de Glameyer d'Altenbruch, de Neufeld et d'Osterriff

Ligne 26, au lieu de : K-Reede 2, lire : 25/NOK

Ligne 31, au lieu de : K-Reede 1, lire : 24/ NOK

Lignes 39 et 40, de : entre, à : « A », remplacer le texte par : elle est limitée par les bouées Y, Z, A, Sudreede A, B et C

Ligne 42, au lieu de : 25, lire : 25 a

PAGE 253. — *Après la ligne 11, insérer : SIGNAUX DE HAUTEUR D'EAU A la tour de Stadersand - Mêmes signaux qu'à Cuxhaven (voir page 246) sauf que le panneau des chiffres est placé à droite et non au dessous du panneau principal*

PAGE 254. — *Ligne 37, ajouter : Ces deux bouées sont munies de réflecteur radar*

PAGE 255. — *Ligne 29, ajouter : aussi est-il interdit de mouiller à moins de 400 m de part et d'autre du câble*

PAGE 256. — *Ligne 44, au lieu de : 330, lire : 370*

Lignes 44 et 45, au lieu de : d'environ 4, lire : 3,5 à 5

PAGE 257. — *Ligne 22, ajouter : Il est très fortement déconseillé de s'approcher des berges du canal à une distance inférieure à trois fois la valeur du tirant d'eau ; l'effet de berge devient prédominant et le navire ne gouverne plus*

PAGE 258. — *Ligne 8, ajouter : Des travaux sont en cours pour l'élargissement du canal afin d'atteindre 168 m en surface et 90 m au fond*

Ligne 18, au lieu de : Normalement, lire : En hiver

Lignes 37 à 39, à partir de : et par, bâtonner le texte

PAGE 259. — *Après la ligne 8, insérer : La demande du pilote de la baie de Kiel, d'Holtenua à la mer, doit être faite des écluses de Brunsbüttelkoog*

Après la ligne 32, insérer : Les navires de plus de 12,2 m de long doivent avoir, couplé avec leur sifflet, un feu blanc visible sur tout l'horizon à une distance d'au moins 2 milles par nuit claire. Ce feu est allumé chaque fois que le sifflet fonctionne et demeure visible pendant toute la durée du signal

Lignes 47 à 49, remplacer le texte par : Il y a 5 postes de déchargement deux du côté Ouest avec 7 m d'eau, deux du côté Est avec 12 m d'eau ; le poste de déchargement du côté Sud est accessible aux navires de 10,4 m de tirant d'eau

PAGE 260. — *Ligne 9, ajouter* : La dératisation peut y être effectuée

PAGE 261. — *Ligne 12, au lieu de* : 11, lire : 12

Ligne 37, au lieu de : 80, lire : 120

Ligne 39, au lieu de : 11, lire : 12

PAGE 262. — *Ligne 30, au lieu de* : 11 m d'eau sur 120, lire : 9 à 12 m d'eau sur 130

Après la ligne 40, insérer : Il y a à la station des pilotes un service d'informations portuaires en communication avec la chaîne radar entre le bateau-feu Elbe II et Hambourg

PAGE 264. — *Ligne 1, au lieu de* : 6,3 m, lire : 6 m

Ligne 9, au lieu de : quatre, lire : cinq

Ligne 10, au lieu de : 10 m, lire : 9 à 12 m

Ligne 21, au lieu de : 9 à 10 m, lire : 10 à 13 m

Après la ligne 26, insérer : Le Köhlfleethafen est profond de 13 m. L'appontement qui se trouve au milieu a des postes d'amarrage sur son côté Nord et son côté Sud

Ligne 33, au lieu de : 9 m, lire : 12 m

Ligne 36, au lieu de : 9 m, lire : 12 m

PAGE 265. — *Ligne 20, au lieu de* : 9, lire : 10

Ligne 35, au lieu de : 10, lire : 9

Ligne 39, ajouter : On trouve 10 m d'eau le long du quai Europa sur le côté Ouest de l'avant-port

Ligne 40, au lieu de : 8, lire : 7

PAGE 266. — *Ligne 2, au lieu de* : 8 à 11, lire : 10

Ligne 31, au lieu de : 6, 5, lire : 4, 3 à 7

Ligne 33, après : Est, *insérer* : avec 3,7 à 5,8 m d'eau

PAGE 267. — *Ligne 14, ajouter* : 32, Pösoeldorferweg, Hambourg 13

PAGE 270. — APPENDICE I - BASSINS DE RADOUB - DOCKS FLOT-TANTS - CALES DE HALAGE.

Sous le titre, insérer : Nota. - Seul le plus grand bassin ou dock flottant d'un port est indiqué.

Dans le tableau, insérer à leur place les corrections suivantes :

Port	Nature et nom	Longueur utile	Largeur de l'entrée	Côte du seuil, ou du lertin	Puiss. asc.	Observations
Ostende	Dock flottant	114	19	5,2	5.000	
Terneuzen	Dock flottant	60	13	1,5	500	
Gand	Cale sèche	130	13	5,2	—	
Rotterdam, ajouter :	Cale sèche	—	—	—	90.000	
Amsterdam bâtonner :	Hendrik Dok	—	—	—	25.000	
ajouter :	Dock flottant	198	28	8,5	25.000	
Emden	Dock flottant	—	—	—	11.300	
Bremerhaven	Dock flottant	—	—	—	8.000	
Hambourg	Dock flottant	293	44	10,2	150.000	
	Cale sèche	320	53	8,5	—	

PAGE 271. — APPENDICE II - STATIONS DE SIGNAUX

Sous le titre, insérer : NOTA. - Les stations qui font seulement des signaux de tempête, de marée ou de trafic ne sont pas mentionnées dans la liste ci-dessous.

Dans le tableau des stations, bâtonner :

Bateau-feu Goere (51° 56' N — 3° 40' E)	100
Goere (Westhoofd) (51° 49' N — 3° 52' E)	111
Bateau-feu Texel (53° 02' N — 4° 22' E)	151
Bateau-feu du banc de Terschelling (53° 30' N — 5° 08' E)	159
Borkum (53° 35' N — 6° 40' E)	167, 172
Bateau-feu Weser (53° 52' N — 7° 53' E)	202
Phare de Hohe-Weg (53° 43' N — 8° 15' E)	202

insérer :

Brunsbüttelkoog (53° 53' N — 9° 09' E)	249
--	-----

STATIONS DE SAUVETAGE. Insérer :

Ouddorp (51° 48' N — 3° 56' E) C. LA	108
Simonszand (53° 31' N — 6° 23' E) LA	160

PAGE 277. — APPENDICE III - Vocabulaire.

Au lieu de :

Stadhins, lire : Stadhuis

Verdevenen, lire : Verdwenen

INDEX ALPHABETIQUE

Insérer :

Braakman, môle	83
Calandkanal	123
Deutsche Bucht, bateau-feu	228
Dick Oriental, banc	57
Düne, île	186, 187
Kiel, canal de	257
Knock, station radar	167
Narrow Channel, route	51, 228
Norderrinne	241
Ruhwarden	198
Spijkerplaat, Schaar van	82
Tiefwasserweg, route	51, 228
Woogerplate W, bouée	196
Wybelsum, station radar	167

Modifier :

Flessingue, port, lire : 72, 76
Maakenwerder, lire : 264
Maas, bouée, lire : Maas-Center, bouée, 51, 117, 119
Niederhafen, lire : 266
Oostgat, chenal, lire : 60, 102
Randzelgaz, lire : Randzelgat
Vlissingen, lire : 72, 76

INDEX DES CARTES

52° 25' N — 4° 50' E Ijmuiden et Amsterdam, au lieu de : 3907, lire : 6430
51° 55' N — 4° 20' E - De Hoek Van Holland à Rotterdam, au lieu de : 6094, lire :
6600, 6601 et 6602

Bâtonner la carte : 4740

Insérer les cartes ci-dessous avec les limites approx. indiquées

6548 - 51° 10' N et 52° 02' N ; 1° 58' E et 4° 04' E
6549 - 51° 50' N et 53° 08' N ; 3° 15' E et 4° 40' E
6550 - 52° 57' N et 53° 50' N ; 4° 00' E et 6° 20' E
6564 - 51° 15' N et 51° 32' N ; 2° 52' E et 3° 35' E
6565 - 51° 16' N et 51° 30' N ; 3° 32' E et 4° 02' E
6566 - 51° 19' N et 51° 28' N ; 4° 00' E et 4° 19' E

Imprimerie de l'Établissement Principal
du Service Hydrographique
et Océanographique de la Marine
29283 Brest Cedex
Juillet 1973

Dépôt légal troisième trimestre 1973
Numéro d'éditeur : 42

