

tant, il faut tenir compte de tous les dangers de la navigation, et avoir égard à toutes les circonstances particulières qui peuvent rendre nécessaire une dérogation à ces règles, afin de parer à un péril immédiat.

Signaux par sons pour les navires en vue l'un de l'autre.

Article 28. Les mots "coup bref" employés dans le présent article, signifie un coup d'environ une seconde.

Lorsque des navires sont en vue les uns des autres, un navire à vapeur en marche, en prenant toute direction autorisée ou requise par les présents règlements, indiquera cette direction au moyen des signaux suivants, sur son sifflet ou sirène, savoir :—

Un coup bref signifie : "Je me dirige à tribord."

Deux coups brefs signifient : "Je me dirige à bâbord."

Trois coups brefs signifient : "Je recule à toute vitesse."

Nul navire ne doit, sans aucun prétexte, négliger les précautions nécessaires.

Article 29. Rien dans ces règles ne saurait affranchir un navire, quel qu'il soit, son propriétaire, son capitaine ou son équipage, des conséquences d'une omission de porter des feux ou signaux, d'un défaut de surveillance convenable, ou enfin d'une négligence quelconque des précautions commandées par la pratique ordinaire de la navigation ou par les circonstances particulières de la situation.

Réserve à l'égard des règles pour les ports et la navigation intérieure.

Art. 30. Rien dans ces règles n'entravera l'opération d'une règle spéciale, régulièrement établie par une autorité locale, au sujet de la navigation d'un port, d'un fleuve ou d'une rivière, ou d'eaux intérieures.

Signaux de détresse.

Art. 31. Lorsqu'un navire est en détresse et a besoin du secours d'autres navires, ou de la terre, les signaux suivants seront employés et déployés par ce navire, soit ensemble, soit séparément, savoir :

Pendant le jour :

1. Un canon ou autre signal explosif, tiré à des intervalles d'environ une minute ;
2. Le signal de détresse indiqué par N.C. dans le code international de signaux ;
3. Le signal éloigné, composé d'un pavillon carré, ayant soit au haut ou au bas, une boule ou quelque chose ressemblant à une boule ;

4. Un son continu produit par un appareil de signal de brume.

Pendant la nuit :—

1. Un canon ou autre signal explosif, tiré à des intervalles d'environ une minute ;
2. Des flammes sur le navire (telles que produites par les barils de goudron, ou d'huile. etc).
3. Des fusées ou obus, jetant des étoiles de toute couleur ou description tirées une à la fois, à de courts intervalles ;
4. Un son continu par un appareil de signal de brume.

Trains de bois et port de Sorel

Art. 32. Les trains de bois en dérive ou à l'ancre dans les eaux du Canada doivent tenir allumé un feu brillant depuis le coucher jusqu'au lever du soleil ; tout train de bois qui suit la même route qu'un autre qui le précède doit naviguer de manière à se tenir à vingt verges de distance de l'autre, et tout bâtiment qui rencontre ou passe un train de bois doit manœuvrer de manière à ne pas gêner la route de ce train de bois.

Les trains de bois doivent naviguer et mouiller de manière à ne pas gêner inutilement la route des navires qui fréquentent les mêmes eaux.

Art. 33. A moins qu'il n'en soit autrement ordonné par les Commissaires du Havre de Montréal, les navires et bâtiments entrant dans le port de Sorel ou en sortant, doivent naviguer à bâbord, nonobstant tout article ci-dessus à ce contraire.

Art. 34. Les règles de navigation exprimées dans les articles 32 et 33 sont sujettes aux dispositions contenues dans les articles 27 et 29.

LA DÉCIMALISATION DU TEMPS

La seconde réunion de la Commission de décimalisation du temps et de la circonférence, dit le *Constructeur*, a eu lieu, il y a quelques jours, au bureau des longitudes, à l'Institut, sous la présidence de M. Maurice Lœwy, avec MM. Cornu, vice-président, et Poincaré, secrétaire.

Après une discussion générale sur la valeur relative des divers systèmes proposés, et après avoir pris connaissance des différents rapports imprimés sur la question, les membres de la commission ont examiné ces divers systèmes. Il résulte de cette analyse que presque tous les systèmes de modification proposés, en vue de la décimalisation, présentent des avantages marqués sur le

système actuellement en usage, pour la division du temps et de la circonférence. Mais ces systèmes présentent des difficultés considérables lorsqu'il s'agit de passer à la réalisation et à la mise en pratique.

On peut classer d'une façon générale, les projets préconisés en deux catégories ; 1^o ceux qui conservent la division actuelle du jour en 24 heures ; 2^e ceux qui reposent sur une division du jour en 10 ou 20 heures.

Après une discussion qui a duré près de 3 heures, la commission a pris tout d'abord des conclusions définitives sur ce point capital : maintien ou abandon de la division du jour en 24 heures.

Elle a conclu, presque à l'unanimité, qu'il convenait : 1^o de maintenir la division actuelle du jour en 24 heures ; 2^o de décimaliser l'intervalle d'une heure en 100 divisions (au lieu de 60 minutes actuelles) et chaque division centésimale de l'heure en 100 divisions (au lieu de 60 secondes). Les termes techniques destinés à remplacer minute et seconde sont à trouver ; 3^o on comptera désormais le jour d'une façon suivie de zéro à 24 heures.

La commission se réunira, de nouveau, dans trois semaines, pour étudier également le choix de la division la plus convenable pour la division du cercle.

Puis les bases étant établies, il y aura à examiner ultérieurement comment les mesures adoptées doivent être mise en vigueur en France et si, ou comment, elles doivent être soumises, en vue de l'unification, à un congrès international.

Rappelons, au sujet de ce qui vient d'être, en premier lieu, décidé, qu'un essai de décimalisation de l'heure avait eu lieu, déjà, à la fin du siècle dernier. La Convention nationale avait décrété le 4 frimaire an II que le jour serait divisé en 10 heures, l'heure en 100 divisions et 10,000 subdivisions. La réforme n'eut pas de succès en raison de l'attachement des populations à la division du jour en 24 heures, division qui date de plus de cinquante siècles et qui est profondément entrée dans les usages. La nouvelle décision de la commission conserve donc la division du jour en 24 heures, ce qui est une concession au système duo décimal, ou sexagésimal, mais elle divise les 24 heures en fractions décimales : c'est là une partie importante de la réforme proposée par un savant connu, M. B. de Sarraute.

Quel sera la seconde décimale par rapport à la seconde actuelle dans