

# 长江避碰规则讲话

沈志成 編著

人民交通出版社

# 长江避碰规则讲话

沈志成 編著

人民交通出版社

## 內 容 提 要

本書是為了配合長江避碰規則的公布而編寫的，文字力求通俗，並附有圖解，在語句上盡量採用講話語氣，同時為了說明規則條文之重要性，在某些條文講解中還結合了歷年來所取得之經驗及事故教訓，以對照形式來敘述，其中還插入了不少駕駛操作方面的技術業務知識，不但可以作為長江船舶的船員同志，在學習貫徹長江避碰規則時作參考之用，也可作為長江各省船民同志，以及一些小型機動船的駕駛員作為業務學習書籍，此外並可作為長江各河運學校的同學們，在學習上的參考書。

## 長 江 避 碰 規 則 講 話

沈志成 編著

\*

人 民 交 通 出 版 社 出 版

(北京安定門外和平里)

北京市書刊出版業營業許可證出字第〇〇六號

新 華 書 店 發 行

北 京 市 印 刷 一 廠 印 刷

\*

1960年3月北京第一版 1960年3月北京第一次印刷

開本：787×1092 $\frac{1}{32}$  印張：2 $\frac{1}{2}$ 張插頁21頁

全書：191,000字 印數：1—28,000冊

統一書號：15044·5211

定價(8)：0.60元

目 录

前 言

号灯和号型..... 5

信号和航速..... 7

航行避讓規則..... 9

規則适用范围..... 10

号灯的显示..... 11

常用詞句說明..... 12

在航机动船号灯..... 13

在航船队中的拖船号灯..... 15

被拖船舶和竹、木排的号灯..... 22

小型机动船号灯..... 25

停泊船的号灯和号型..... 26

失去控制船舶..... 29

工程船..... 30

木帆船号灯..... 33

深水海船..... 36

机帆船号型..... 38

机动船調头..... 38

裝載危險品..... 39

捕魚船舶..... 41

竹、木排流放..... 43

擱淺..... 44

汽笛和号鐘..... 45

汽笛輔助信号..... 47

一短声和二短声..... 51

97/06

三短声.....	52
四短声.....	52
五短声.....	53
一长声.....	55
二长声.....	61
視線恶劣.....	63
慢車信号.....	65
遇難求救.....	68
逆流讓順流，单船讓船队.....	69
兩船对遇.....	70
追越規定.....	72
兩船尾随行駛.....	75
順、逆流行駛原則.....	76
干支流汇合处相遇.....	77
机动船穿档行駛.....	81
木帆船港口行駛規定.....	82
帆船相遇.....	83
人力船相遇.....	86
机动船和木帆船相遇.....	88
狹窄航道停泊規定.....	91
停泊.....	92
編著者后記.....	92
附录：长江避碰規則.....	93

## 前 言

“长江避碰規則”在原长江航行暂行章程的基础上，結合长江运输生产发展的需要，进行了重新审查修訂，呈报中华人民共和国交通部批准已經公布施行了。

“长江避碰規則”是维护长江航行正常秩序和确保航行安全的一个基本規則，它的重要性，和陆上的交通規則一样。我們每一个在为长江航运事业服务的海員，都应当很好的，認真的来学习它，并且作为一个长江海員來說，都必須严肃的遵守执行。

为什么“长江避碰規則”对保証长江船舶航行安全，会有如此的重要呢？首先我們应当知道，长江从宜宾到宝山咀全长2776.81公里，其間經過了四川、湖南、湖北、江西、安徽、江苏六个省，一年四季通航不断。从目前长江运输組織形式來說，是錯綜复杂的，有近代化的六、七千吨大型輪船，也有原始性質的仍依靠人力来推动的小木帆船，每天日夜不間断的有数十万条大小輪船、木帆船为工农业大跃进当好先行，担负着繁忙的运输生产任务，行駛在长江河流上。从这些船舶管理情况来看，有的是国营企业船舶，有的是地方领导的运输船舶，有的是属于各个人民公社，或地方企业的副业船，也有的是各个地方工矿企业专用的交通运输船舶，同时每天还有不少大、小輪船，或者木帆船，从长江干流进入沿江各支流去，或者从沿江各支流进入长江干流來行駛。另外，从长江航道情况来看，也有其复杂之处。解放后，虽然經過了不断整治，航标改革，但河道基本上还是处在半自然状态。长江由于它的河床底質不同，坡降悬殊，流量差异等情况，就很自然的分成三个航段：

1. 長江上游：宜宾——宜昌是河道狭，水势坏，到处礁石布滿江中，不少滩险漕口，只能一条船通过，必須实行“单綫控制”，同时航道又受水位变化影响很大；

2. 長江中游：宜昌——漢口是河道彎曲狹窄，年年隨着水位的漲落，變化很大；

3. 長江下游：漢口——寶山咀是河道比較寬闊，雖然變化少，但象有名的張家洲水道也是在每年枯水季節，河道變化很大，且須實行單綫控制；同時下游河道每年受風影響也較頻繁。根據以上講的長江運輸錯綜複雜及河道基本上還處在受自然影響很大的情況下，如果在全長江沒有一個統一的，系統的航行規章來組織各種船舶，有秩序的進行生產，假使由你愛怎么走就怎么走，這樣就不能做到保證安全生產。這等於我們陸上的交通，如果行人不按交通規則“走行人道”，過馬路“走橫道綫”，讓行人在馬路直亂亂跑，則行駛的車輛，不但沒有辦法通過，而且對安全不可能有保障。我們每個海員及航運工作者，也應當從這點上加予以認識，必須認識到航行規章是對安全航行有其極大的重要性，一定要好好的學習並且必須要熟記，能運用到實際工作上去，同時要求每個海員都應當牢固地樹立起模範遵守規章的安全思想。尤其是我們海員更要有自覺的，模範的遵守規章的習慣，因為水上的航行秩序維護與陸上不同，陸上交通秩序的維護，可以在每條馬路交叉要道上，由民警同志來監督，指揮着行人及車輛安全通過。而在水上除了船舶相互間監督做到不違章外，因沿江2776.81公里上不可能林立多處監督站來指揮和維護航行秩序。為此，要我們每一個長江海員模範地，自覺地遵守航行規章。這對我們廣大海員來說，實際上也是對每個同志是否具有高度的政治責任感，堅決愛護人民生命財產安全的具体考驗。

在規則的前言中談到：“本規則公布後，在長江各港口及各航段可以制訂特殊補充規定或實施細則，但必須與本規則的基本原則相同，並且不可以與本規則各條規定有所抵觸”。另外還談到：“……雖適用於長江干綫上，但為了使船員記憶上及習慣上方便，建議沿江各省在制訂長江各支流的航行規章時，尤其在信號、聲號等的規定上應當與本規則相同”。為什麼要這樣說呢？其基本的精神和主要的目的又在那裡呢？我們知道，從長江運輸事業來看，長江干綫和長江的各支流，尤其是一些比較大的支流，如：四川省的嘉陵江、涪江，湖南省的湘江、洞庭湖，湖北省的襄河，江西省的鄱陽湖，以及安徽、江蘇等省連

接在长江的各主要支流，在历史上很早以前，将长江干支流运输基本上已经形成一个整体，每天日夜不断地有长江干线的船舶驶入长江各支流行驶，同时也有各支流的船舶又源源不断地驶入长江干线行驶，而木帆船在长江干支流同时行驶的情况，更为频繁。根据上面所讲的长江干支流通航实际情况，我们航行规章的规定，尤其是信号、声号及避碰原则精神，在条件许可下，应当尽可能使长江干支流统一起来，这样对保证船舶航行安全，会有很大的作用：第一，能使广大船员，尤其是一些行驶在长江干支流直通航线船舶的船员，在他们脑子里记着的航行规章中规定的信号、声号和避碰原则，懂得在长江是这样规定，在支流也是这样规定。这样，在记忆上比较简单和方便，纵然有些船舶目前固定在长江干流或者支流行驶，一旦任务需要它们进入长江支流，或者干流行驶时，他们就不需要先将航行规章学习熟悉后再开航；第二，对长江干支流航行规章尽可能统一起来以后，能使规则中的各条规定，尤其是信号、声号和避碰规则方面，在长江干流或者支流使用上，就不会引起误解，或者造成错觉，因而发生事故。例如：长江规定一短、一长、一短声的汽笛表示“我已经停车”，而支流假使还用三长声表示“我已经停车”，则一种动作，两种信号，在干流上用这样信号，到支流上又用那样信号。于是对经常同时在长江干支流行驶的一些船舶的船员，就必须记住两种信号。这样会使船员记忆复杂，往往在使用上很易发生错觉。当它在长江干线上行驶时，见到某种信号，如果错记支流所规定的含义，就会产生在避碰上双方动作不一致，容易发生事故；第三，在航行规章中所规定的一些信号的规格、性能、安装位置等，如果干支流都是一样，则对船舶按照生产任务的需要，可以随时调动在长江干支流行驶，就不需要由于航线变动，再临时去改装这些设备，不但可以为国家节约一些开支，而且能使船舶及时开航。

## 号灯和号型

关于“号灯和号型”这一字句在长江避碰规则内应用很多，因此，首先应明确什么叫号灯和号型？简单地讲，它是表示自己船舶在担任不同任



务时的性質、处境和动态的記号，便于来船识别。凡船上白天所悬挂的形号（如黑球圆锥体等），和晚上航行或者停泊中所规定挂置的灯号，在規則中統称为号灯和号型。它的大小規格以及性能，挂在什么位置，什么顏色是代表什么意义，在第二章各条內都有詳細明确的規定。我們每一个长江海員都应当熟記这些具体的規定。因为我們从各种号灯和号型的不同規定中，可以正确了解到各种类型的船舶，在长江航行或者是停泊，而又在于什么，于是在避讓上就可以早些积极采取各种避讓措施来防止事故的发生；如果不熟記或者不知道这些号灯和号型是代表什么意义，那就必然会发生事故，使国家在政治上和經濟上受到极大損失。这又如陆上交通信号一样，我們走在馬路的十字路口，見是紅灯，不知道紅灯是代表不能通行的信号，而盲目穿越馬路，那就有被汽車撞死的危險。关于水上航行規則也是一样，如規則中的第十条第七項規定“停泊的船舶，竹、木排向外伸出有妨碍其他船舶、竹、木排行駛的纜索、錨、錨鍊或其他类似的物件时，应当在伸出的方向地点，挂置紅光环照灯一盞；日間，在相同的位置悬挂紅旗一面”。如果我們不了解这类紅旗及紅光环照灯的意义，就有可能盲目朝停泊船的里档有障碍物地点駛去，結果就会发生事故。反之，如在航行或者停泊中的船舶，不按照規定悬挂号灯或号型，則会使来船由于看不到，或者不了解你船当时所处的环境，同样也可能会发生事故，造成国家損失。如近年来，有部分木帆船在长江行駛时，晚上仍不按照規定挂置航行灯，或者有的木帆船将航行灯点着了放在船艙內，这就不能使輪船看清目标，就容易出事。即以木帆船晚上不点灯一例來說，如果木帆船本身未点灯，輪船不能够及早发现，作好一切避讓准备，到輪木船快要接近时，輪船才看見前面有个黑影，往往因双方距离太近，来不及避讓就此发生碰沉木帆船及人員落水死亡等事故。可見不点灯的违章行为，是极端危險的。所以，对于号灯和号型的各項規定，不但要很好的学习，严格遵守，同时要熟記，这一点希望我們每个船員都能做到。否則，在航行中每当看見来船信号，再去翻閱一下規則的条文規定，然后再采取避讓措施，那已經来不及了。

## 信号和航速

关于信号和航速的规定，信号方面包括用汽笛响器发出长声或短声，或者长短声组合的音响声号，用灯光闪烁的灯号，以及用旗帜表示的旗号，这些声号、灯号、旗号的显示，都包含着对其他船舶提出要求和指挥的意义，使来船可以用配合的行动互相进行避让。因此，这部份也很重要。在声号方面我们规定了短声为历时约一秒鐘的响声；长声为历时约6秒鐘的响声。在拉汽笛时，一定要长、短声拉得清楚分明。目前尚有一些船舶汽笛拉得不长不短，使对方虽然听到了，但是不知道你船拉的是长声，还是短声。这样往往会引起对方误解，以致双方避让意图搞错了，也容易发生事故。

在規則中所規定的各种信号，关于灯号和旗号在需要挂置时必须正确，勿使被其他东西、或者上层建筑物遮住，以免影响其他船舶之正常了望。这一点在以往曾經发现有些船員对挂置信号位置正确的重要性認識不够，他們在使用信号的时候，以为只要将信号挂好，就算了事，因此，往往将信号挂得很低，四周又被別的东西遮住。由于他們并没有考虑到所挂置的各种信号的四周有没有房間，或者其他东西有可能遮住信号，妨碍他船的了望不明，所以有人問：“信号是給你本船自己看的呢？还是給其他行駛的船舶看的呢？”我們說規則中所指的各种信号，当然是給其他船舶看的。因此，应在挂置信号时考虑到勿为他物所遮，并且要便于其他船舶能够看清，这样才能把信号的意义表示出来，起到应有的作用。

在規則中沒有將船隊中的机动船和被吊拖船舶使用汽笛作为联络信号之規定列入进去，因为在以往当拖輪在使用汽笛发出信号和被吊拖船舶联系的时候，由于原长江輪船拖帶規則中，机动船与被吊拖船的汽笛联络信号，和长江避碰規則中的汽笛信号，其間有混淆。这样往往会使附近行駛的其他船舶造成誤解，以为是在和它們联系，曾因此发生过事故。所以，在长江避碰規則公布后，原长江輪船拖帶規則也同时作废，而且在規則中已規定汽笛声号只允許一船和另外一船相互联系时使用，不

可以在一个船队中拖船和被吊拖驳船之间使用汽笛作为联系信号，在船队中有事可用电话，或者旗号来联系。这样可以避免引起其他船舶的误解而致发生事故。

关于航速方面，规定了机动船舶减速范围（俗称慢车），过去叫“慢车信号”。为什么这次规则中叫“减速”而不叫“慢车”呢？因为从长江现有船舶实际情况来看，统称慢车是不完善的。在长江有不少大轮船，也有不少小型船舶。当马力大的快速船舶，就是开了慢车后，实际上它的航速和车叶所掀起的浪势，比有些马力小而又拖了不少驳船的慢速船队的快车前进时的航速和浪势还要大，所以有些小马力的机动船拖了驳船后，它本身已感前进太慢，再叫它慢车，如果它的前进力量比流速还要小，那末就不但不前进，还会随着流水后退，使本身失去控制力，反而会造成不安全，另外对于一些马力大的船舶在它开慢车行驶的时候，浪花仍然是比较大，所以这次在规则中就不硬性规定一律都要慢车，而改用“减速”。这就可以从各船的航速和当时所遇到需要减速的实际情况来考虑，以不发生浪损事故为目的，由各船自行掌握减速。浪大的船车速就多减些；浪小的船，则可少减些。遇到重载船舶车速就多减些；遇到轻载而距离又较远的船舶，同时应考虑本船浪势又不大；车速也可以少减些。这样，各船根据实际情况，不一定一律都开慢车，有时可以减到中速，但有时也要减到比一般慢车还要慢一些。因此减速程度由各船自己掌握；是符合长江实际情况的。机动船在航行中遇到船舶，或者岸上挂有要求减速信号的时候，我们应当秉着爱护国家财产的精神和高度政治责任感，按照规定认真的及早减低速度行驶，避免浪损事故的发生。每个船员首先应当认识到浪损事故所造成的损失，不管属于那个单位的，都是国家财富的损失，是非常可惜的。同时，我们在操作上，还应当了解到驾驶员在驾驶台通过车钟铃，向机舱部发出慢车信号的时候，不等于已经慢车了，因为机舱值班同志还要转动控制车速的阀，虽然车速是减低了，但船外由于车叶所掀起的浪势，仍是不可能马上平息下来的。所以，在见到对方挂有要求减速的信号后，就须早些减速，等到船舶驶经该处的时候，浪势也就减弱了，这样可以防止浪损事故的发生。但是在过去我们有些船舶在这方面认识不足，在航行中对于遇到必须减

速的時候，往往只管自己要快，也不早些減速，甚至有時到了臨近，才慢車，使慢車成為形式主義。因此經常發生由於船舶不按规定慢車，或者慢車不及時，慢車時間很短，以致浪勢很大，造成其他船舶或者岸邊建築物受到巨大損失，更不應該的在以往還發現有些船員，為了應付上級檢查，實際上沒有減速，結果他們在航行日志上，記上慢車三分鐘的假帳，這種不負責任的行為，對新中國的海員來說，是一種恥辱，也是玩忽職守的表現，我們應當共同監督來嚴格的批判，並應立即糾正。

## 航行避讓規則

在規則的最後一部份，對於船舶駕駛和航行中避讓方面，已作了些原則的規定，雖然在規定中對於船舶在一般正常情況下，如何來行駛，以及在什麼情況下應當誰為讓路船，都是比較明確的。但是這些經驗積累起來的規定，能不能貫徹和遵守，我們認為關鍵在於每個船員的思想上是不是已經人人政治掛帥，是不是樹立了對國家財產高度的政治責任感，否則你規章再好，還是不能發揮它的作用。我們知道，水上運輸工作是一個不可分割的整體，由於我們工作中的任何疏忽，或者不負責任行為而發生了事故，則給國家人民財產會造成不可彌補的損失，影響到社會主義建設。因此，船舶在長江行駛的時候，相互之間必須發揮大協作的精神，抱著以“保證共同航行安全”為原則。當兩船相遇的時候，如果在當時條件許可，都應當主動的，積極的及早採取一切防止事故發生的有效措施，在避讓上應當有“將困難留給自己，將方便讓給別人”的共產主義風格，而且我們應當提倡和發揚這種高尚的共產主義風格。如果我們長江海員每個人都牢固樹立了這種思想。則我們可以說“長江事故的消滅是一定可以做到的”。

上面所講的共產主義大協作精神，表現在兩船在航行中相遇的時候，在避讓上能否認真遵守航行規章的規定，從目前來看，有一些同志仍缺乏這種“我為人人，人人為我”，以及“把困難留給自己，把方便讓給別人”的共產主義風格。也有一些船舶缺乏整體觀念和大協作的精神，因此表現在避讓上還存在着“我不讓你，你會讓我”的思想，在長江所謂

走“霸王船”。另外有的船舶只考慮到自己快，自己方便，不考慮因此會給其他船舶在行駛中帶來困難，甚至往往由於自己操作上之過失，而給對方或者其他船舶造成不應有的巨大損失。這種行為也可以說是一種“只顧自己，不顧別人”的資產階級“利己主義”的殘餘思想在作怪。因此，為了保證長江船舶航行安全和維護良好的航行秩序，要求長江每一位海員都應當樹立牢固的生產安全統一思想。必須發揮“大協作”和“我為人人”的共產主義風格。當船舶相遇時，在避讓上都應作到主動、積極，採取一切有利於他船安全航行和防止事故發生的有效措施。同時我們在規則中有特別明文規定出被避讓船在遇到有碰撞危險時，也有責任採取避讓措施，這就充分體現了大協作的精神。

## 規則適用範圍

長江避碰規則適用的範圍，在原“長江航行暫行章程”中規定“凡行駛長江及其可通航支流的船舶，都應當遵守本規則”。而在“長江避碰規則”中的規定，僅限於一切船舶和竹、木排在長江通航干綫上（宜賓到寶山，包括松滋河在內）都應當遵守本規則，就是說規則僅適用於長江干綫的範圍。這一點變更，主要考慮到規則中第三章，也就是“航行避讓規則”中有部份的條文規定，是否適用於連接長江一切支流的實際情況，尚未深入的和有關各方面詳細研究。所以目前就暫不硬性規定船舶在各支流行駛的時候，也都應當遵守本規則，待規則正式公布，在長江干綫施行過程中，各省連接長江各支流也可以參照運用，並請提出支流試行意見後，再研究修訂。但為什麼施行範圍又要包括松滋河呢？松滋河是屬於湖南省水系，也可以說是長江的支流部份，由於一方面考慮到“松滋河”雖然河道狹窄，但與長江干綫中游航道情況基本相似。同時每年洪水時期有很長一段時間可行駛長江的大型船舶，成為長江干綫運輸的經濟航道。在這段通航的時間里，每天日夜不間斷的有各種船舶從長江干綫進出松滋河。因此，為考慮保證航行安全起見，松滋河的航行規章首先能夠同長江干綫統一起來，經過我們與湖南省航運局共同洽商研究後，得蒙大力支持，同意將松滋河先列入“適用長江避碰規則范

围之内”。这样，我们就正式放在規則中了。

长江避碰規則的公布，仅适用于长江干綫上，但在規則公布施行后，原“长江航行暫行章程”就同时宣布废除。因此，有些支流以往都是采用原“长江航行暫行章程”的，这次废除后，新的长江避碰規則是否适用于各支流实际情况，就需要請各省同志們研究决定了。如果能将长江干支流航行規章統一起来，那是我們大家最理想的事情。如果沿江各省認為支流某些情况与长江干流确有不同特点，各省在拟訂支流航行規則时，当然可以另訂一些专用規定，不一定硬要与长江干流的航行規則相同，只要能符合其具体情况，但一般的航行規則与信号方面，我們还是希望尽可能与长江避碰規則的規定統一起来，以便于船員同志們記憶和使用上取得一致，借以保証达到安全航行的目的。

## 号灯的显示

关于夜間的各种灯号規定，应当在什么时候显示出来，什么时候可以将灯号熄灭？在規則条文內規定的是“从日落到日出都应当遵守之”。虽然在长江两岸都有建筑物，或者高山挡住，根本看不到太阳是否已落下地平綫，或者太阳是否已从地平綫升起，这是实际情况，但我們在研究时，也找不到更好的詞意来表达，因此，希望船員同志們遵守这条規定的时候，可以按这样的精神掌握，就是在天快要黑了的时候早些把規定的号灯（航行灯、抛錨灯、信号灯……等等）打开，或者挂置起来，一直到早晨天亮以后，才可以把灯号关闭，并且还应当看当时的天气情况，尽可能早些开灯，晚些关灯，在这一点上，大可不必考虑节约它，而应当考虑的是附近或者前方有来船，若不能及早发现，会发生碰撞事故。

关于在“视界恶劣”的昏暗天气情况下是否要挂置号灯，虽在規則中不作硬性規定，但是所謂视界恶劣的昏暗天气主要是指船舶在白天行駛，有时遇到暴风雨，滿布烏云，天气特別昏暗，或者有时下雪，有雾等視綫特別恶劣的情况下，虽在白天，为了使对方来船或者附近行駛中的船舶能够及早发现，作好避讓措施，所以看当时具体情况还是可以考

慮將規定的號燈顯示出來。

在規則中規定：在顯示號燈的時間內，凡是可能和規定號燈相混淆的燈光，或者減弱號燈照射距離和影響號燈性能，或者影響號燈正常了望的所有其他燈光一概不可以顯示出來。這部份規定的精神，主要是考慮到其他燈光顯示出來就容易和規定的號燈混淆，這樣會使附近行駛的船舶，或者前方來船看不清楚你船正確顯示的號燈，就很容易發生誤會，造成不安全現象，影響到安全航行。這點是很重要的，所以，要求船舶在夜間航行中，與號燈無關的一切其他燈光，都不應向外顯示出來，如：房間、走廊內的燈光，尤其是接近號燈掛置處的附近其他燈光。如果有必須要用的，也一定要用黑布罩子，或鐵皮罩子遮住燈光透露船外，同時應教育每個船員和旅客們在使用手電筒時，尤其是有色的燈光，不可向船外照射，以免引起其他行駛船舶誤解，當作向他船發放信號因而發生事故。

## 常用詞句說明

(1) “非自航船” 這是個新名詞，凡是在長江行駛只要本身沒有任何動力，及沒有動力設備的一切船舶，都叫“非自航船”。但是象“人力船”它能夠依靠人力通過搖櫓或槳來推動的，“帆船”是用帆依靠風力來推動的，這些船舶都不能叫“非自航船”。另外，非自航船雖然本身沒有任何動力，當由機動船拖帶的時候，它通過機動船的動力來幫助行動，這樣它就應當按照船隊中被拖船舶來掛置號燈和號型，而不能按照規則中有关“非自航船”的條款來顯示號燈和號型。

(2) “拖船” 這是指機動船，當它從事拖帶其他任何船舶，或者竹、木排的時候，都叫做拖船，並不是單指一般建造中專門為擔任拖帶運輸任務的“拖輪”。因此，在規則中有关條文規定：拖船應當掛置的各種號燈，是指船隊中的“拖船”應當顯示的不同號燈，任何機動船不拖帶船舶，或者竹、木排，在單獨航行的時候，應當掛置有关機動船所應當掛置的號燈，而不可以掛置船隊中“拖船”的任何一種號燈。

(3) “航道” 在規則中所指的航道是指“航標標示的，或者按照

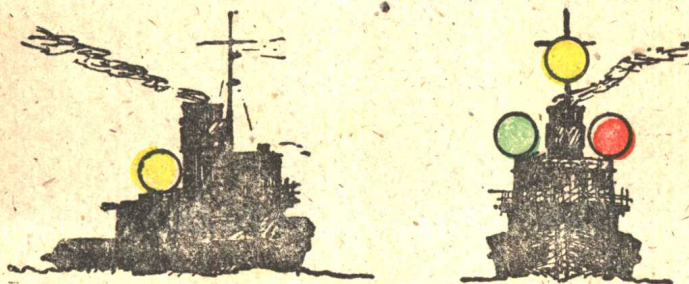
設標水深為機動船正常通航的水域”。這裡指的是適合於機動船行駛的航道，因為在長江干綫上有不少灣內，或者沱內雖然水很深，甚至超過設標水深。但機動船根本不走向那兒去，所以在規則中就不將這些水域包括在航道的範圍內了。

(4) 短聲及長聲汽笛 在條文中規定“短聲”系指歷時約一秒鐘的声响；“長聲”是指歷時約六秒鐘的声响。這樣規定的目的，是使船舶在使用汽笛的時候，能夠清楚地分清長、短聲號的區別。

另外也考慮到我們船員同志在使用汽笛的時候，不可能每個人對長聲六秒鐘声响，和短聲一秒鐘声响，在時間上都掌握得有這樣的正確，所以在响聲的時間，就規定了“約”一秒鐘，或者“約”六秒鐘。但這裡必須指出的，我們船員在使用汽笛時，必須要長、短分清楚。有些船舶的船員在鳴放汽笛時，短聲和長聲拉得不長不短，區別不出來，或者在拉長聲汽笛時，拉得過長，甚至拉上10多秒至20秒鐘，還不停止。這樣一方面浪費蒸汽和煤炭消耗，另一方面也失去了汽笛信號之嚴肅性。

## 在航機動船號燈

關於長江避碰規則第二條規定的“機動船在航”時是指那些不拖帶任何船舶，竹、木排的機動船在航的時候。在夜間應當掛置白光桅燈一盞，左舷掛置紅光邊燈一盞，右舷掛置綠光邊燈一盞，在船尾中間掛置白光尾燈一盞。（見圖1）上面這四盞燈是代表機動船（單船）在航時



后方見尾燈

正面見桅燈及紅綠邊燈

圖 1



应当挂置的規定号灯。

在規則中，将灯的构造、装置位置，以及灯的性能，都不列在条文內，而列入在条文的附注內。所有有关条文附注內的各项規定，对行駛长江船舶的每个船員來說，是必須知道的，也是应当熟悉的技术业务知识，因为各种号灯装置、构造及性能，虽在船舶出厂时，就已經規定好。例如，規定中的白光桅灯应当安装在船舶首尾綫的正上方，并且高出其他灯光，又其照射角度是要在225度的水平弧度內显示不被遮断的灯光，灯的装置要使灯光在船舶两舷各显示112度30分，也就是說，从船舶正前方到左右各舷正横后22度30分，（見图2）灯的能見距离至少6公里等等。象这些灯的构造、装置位置、規格及性能的各种規定，如果我們熟悉后，就可以經常检查一下号灯是不是合乎标准，如有不合規定的可以及时糾正，目的是使其他船舶可从号灯上了解到你的正确位置及动向，便于及早作好避讓准备，防止事故的发生。

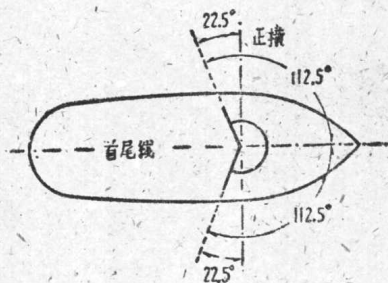


图 2

規則各条文中所規定的各种号灯，在規定显示范围内，应当不被任何其他有碍的建筑物所遮蔽，以免来船看不到。否則号灯如被本船其他有碍的建筑物遮住了，就失去了規定挂置号灯的应有作用，很易产生不安全的現象。

桅灯的能見距离到底几公里比較恰当？这在拟訂規則时，曾进行了反复討論。因为小型机动船舶由于设备受限制，号灯的能見距离希望越小些就越好。但是对于二船相遇，从船舶避讓上要求相互能够早些看到，以便能够及早作好避讓准备，当然，希望号灯越明亮越好，也就是說，能見距离当然是越远越好。于是既考虑了对保証船舶安全航行，在二船相遇的时候，能有足够的時間来采取避讓动作，同时也考虑到內河一些小型船舶，目前由于条件不够的实际困难，就选用桅灯能見距离至少6公里。这是最低的要求，而对一些大型的各方面设备条件比較好的