
AVIS À L'INDUSTRIE

Date de publication : 01 octobre 2025

Numéro de l'avis : 04/2025

Objet : Essais de transit nocturne en direction est pour le Second Narrows

Région géographique : Port de Vancouver (TCZ2)

Application : Ces directives s'appliquent aux navires pilotés en transit vers l'est à travers le Second Narrows.

Détails :

1. Les nouveaux feux d'alignement et feux de secteur à Berry Point sont maintenant opérationnels. Le transit/la route en direction est (vers l'intérieur) passant par le Second Narrows sur ces nouveaux feux d'alignement est de 087°(V).
2. Le transit en direction ouest (vers l'extérieur) passant par les ponts du Second Narrows demeure à 266°(V).
3. Les profondeurs utiles pour les transits en direction est du Second Narrows ont été mises à jour en fonction de la réorientation du transit vers l'intérieur de 086°(V) à 087°(V). Les nouvelles profondeurs utiles en direction est pour le Second Narrows, pour les feux d'alignement à 087°(V), sont fournies à la fin du présent avis.
4. L'APP prévoit que le calculateur de marée en ligne pour le Second Narrows et le système de planification centralisé (SPC) de l'APVF seront mis à jour avec les nouvelles profondeurs utiles d'ici le 3 octobre 2025.
5. L'APP prévoit que le SHC mettra à jour les CEN pertinentes pour les nouveaux feux d'alignement et feux de secteur d'ici la semaine prochaine.
6. Les essais en conditions réelles pour le Second Narrows sont divisés en deux phases dont vous trouverez les détails ci-dessous :
 - i. Phase 1 - Essais nocturnes des nouveaux feux d'alignement et feux de secteur : Cette phase a déjà commencé avec les pilotes utilisant des navires déjà autorisés à transiter par le Second Narrows durant les heures d'obscurité, c'est-à-dire les navires dont la

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

1130, rue Pender Ouest, bureau 1000
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6E 4A4



$L_{HT} < 230$ mètres. Cette phase durera quelques semaines jusqu'à ce que quinze (15) transits nocturnes en direction est soient complétés. Dans le cas où la fenêtre de transit pourrait potentiellement permettre à plusieurs navires de transiter en séquence, il y aura une séparation de 1,5 mille nautique entre les navires en direction est afin de permettre au navire situé derrière d'avoir une vue dégagée sur les feux d'alignement.

- ii. Phase 2 - Transits nocturnes en direction est (vers l'intérieur) de navires de plus grandes tailles : Après la phase 1, si aucun problème de sécurité de la navigation n'est constaté, les pilotes commenceront les essais en conditions réelles pour les transits en direction est (vers l'intérieur) de navires de plus grandes tailles, y compris les pétroliers de taille Aframax à vide, c'est-à-dire les navires dont la L_{HT} se situe entre 230 et 250 mètres. Cette phase comprendra dix (10) transits de navires de plus grandes tailles, y compris des pétroliers de taille Aframax à vide. Les mêmes configurations de remorqueurs et restrictions relatives aux courants de marée décrites dans le guide d'information portuaire s'appliqueront pour ces transits. Les fenêtres de transit nocturne en direction est (vers l'intérieur) qui se produisent pendant des cycles de marée ayant des vitesses de courant supérieures à 3,5 nœuds ne seront pas utilisées pour les essais de la phase 2.

Veillez communiquer avec l'APP à mo-om@ppa-app.gc.ca pour toute question ou clarification concernant ces directives.

Profondeurs de contrôle pour diverses largeurs de navire basées sur le facteur de largeur TCZ-2

Coefficient de largeur :

2,85

Les largeurs de chenal sont arrondies au décimètre près, ce qui est jugé approprié lorsque l'analyse est basée sur une grille de surface de 1,0 m.

Largeur du navire	Largeur du chenal Requise	Entrant (87°) Profondeurs de contrôle	Sortant (266°) Profondeurs de contrôle	Largeur du navire	Largeur du chenal Requise	Entrant (87°) Profondeurs de contrôle	Sortant (266°) Profondeurs de contrôle	Largeur du navire	Largeur du chenal Requise	Entrant (87°) Profondeurs de contrôle	Sortant (266°) Profondeurs de contrôle
20,0	57,0	<u>15,3</u>	<u>14,4</u>	30,0	85,5	<u>12,3</u>	<u>12,8</u>	40,0	114,0	<u>10,4</u>	<u>11,2</u>
20,1	57,3	<u>15,3</u>	<u>14,4</u>	30,1	85,8	<u>12,3</u>	<u>12,8</u>	40,1	114,3	<u>10,2</u>	<u>11,2</u>
20,2	57,6	<u>15,2</u>	<u>14,4</u>	30,2	86,1	<u>12,3</u>	<u>12,8</u>	40,2	114,6	<u>10,2</u>	<u>11,2</u>
20,3	57,9	<u>15,2</u>	<u>14,4</u>	30,3	86,4	<u>12,3</u>	<u>12,8</u>	40,3	114,9	<u>10,2</u>	<u>11,2</u>
20,4	58,1	<u>15,2</u>	<u>14,4</u>	30,4	86,6	<u>12,3</u>	<u>12,4</u>	40,4	115,1	<u>10,2</u>	<u>11,1</u>
20,5	58,4	<u>15,2</u>	<u>14,4</u>	30,5	86,9	<u>12,3</u>	<u>12,4</u>	40,5	115,4	<u>10,2</u>	<u>11,1</u>
20,6	58,7	<u>15,2</u>	<u>14,4</u>	30,6	87,2	<u>12,3</u>	<u>12,4</u>	40,6	115,7	<u>10,2</u>	<u>11,1</u>
20,7	59,0	<u>15,2</u>	<u>14,4</u>	30,7	87,5	<u>12,2</u>	<u>12,4</u>	40,7	116,0	<u>9,8</u>	<u>11,1</u>
20,8	59,3	<u>15,1</u>	<u>14,4</u>	30,8	87,8	<u>12,2</u>	<u>12,4</u>	40,8	116,3	<u>9,8</u>	<u>11,1</u>
20,9	59,6	<u>15,1</u>	<u>14,4</u>	30,9	88,1	<u>12,2</u>	<u>12,4</u>	40,9	116,6	<u>9,8</u>	<u>11,1</u>
21,0	59,9	<u>15,1</u>	<u>14,4</u>	31,0	88,4	<u>12,2</u>	<u>12,4</u>	41,0	116,9	<u>9,8</u>	<u>11,1</u>
21,1	60,1	<u>15,1</u>	<u>14,4</u>	31,1	88,6	<u>12,2</u>	<u>12,4</u>	41,1	117,1	<u>9,8</u>	<u>11,0</u>
21,2	60,4	<u>15,1</u>	<u>14,4</u>	31,2	88,9	<u>12,2</u>	<u>12,4</u>	41,2	117,4	<u>9,8</u>	<u>11,0</u>
21,3	60,7	<u>15,1</u>	<u>14,3</u>	31,3	89,2	<u>12,2</u>	<u>12,4</u>	41,3	117,7	<u>9,7</u>	<u>11,0</u>
21,4	61,0	<u>15,1</u>	<u>14,3</u>	31,4	89,5	<u>12,2</u>	<u>12,4</u>	41,4	118,0	<u>9,6</u>	<u>11,0</u>
21,5	61,3	<u>15,1</u>	<u>14,3</u>	31,5	89,8	<u>12,2</u>	<u>12,4</u>	41,5	118,3	<u>9,6</u>	<u>11,0</u>
21,6	61,6	<u>15,1</u>	<u>14,3</u>	31,6	90,1	<u>12,2</u>	<u>12,4</u>	41,6	118,6	<u>9,6</u>	<u>11,0</u>
21,7	61,8	<u>15,1</u>	<u>14,3</u>	31,7	90,3	<u>12,2</u>	<u>12,4</u>	41,7	118,8	<u>9,6</u>	<u>11,0</u>
21,8	62,1	<u>15,1</u>	<u>14,3</u>	31,8	90,6	<u>12,2</u>	<u>12,4</u>	41,8	119,1	<u>9,6</u>	<u>10,9</u>
21,9	62,4	<u>15,1</u>	<u>14,3</u>	31,9	90,9	<u>12,2</u>	<u>12,4</u>	41,9	119,4	<u>9,6</u>	<u>10,9</u>
22,0	62,7	<u>15,1</u>	<u>14,3</u>	32,0	91,2	<u>12,2</u>	<u>12,4</u>	42,0	119,7	<u>9,3</u>	<u>10,9</u>
22,1	63,0	<u>14,9</u>	<u>14,3</u>	32,1	91,5	<u>12,2</u>	<u>12,4</u>	42,1	120,0	<u>9,3</u>	<u>10,9</u>
22,2	63,3	<u>14,9</u>	<u>14,3</u>	32,2	91,8	<u>12,1</u>	<u>12,4</u>	42,2	120,3	<u>9,2</u>	<u>10,9</u>
22,3	63,6	<u>14,7</u>	<u>14,3</u>	32,3	92,1	<u>12,0</u>	<u>12,4</u>	42,3	120,6	<u>9,2</u>	<u>10,7</u>
22,4	63,8	<u>14,7</u>	<u>14,3</u>	32,4	92,3	<u>12,0</u>	<u>12,4</u>	42,4	120,8	<u>9,2</u>	<u>10,7</u>
22,5	64,1	<u>14,7</u>	<u>14,3</u>	32,5	92,6	<u>12,0</u>	<u>12,4</u>	42,5	121,1	<u>9,2</u>	<u>10,7</u>
22,6	64,4	<u>14,7</u>	<u>14,3</u>	32,6	92,9	<u>12,0</u>	<u>12,4</u>	42,6	121,4	<u>9,0</u>	<u>10,7</u>

Profondeurs de contrôle pour diverses largeurs de navire basées sur le facteur de largeur TCZ-2

Coefficient de largeur :

2,85

Les largeurs de chenal sont arrondies au décimètre près, ce qui est jugé approprié lorsque l'analyse est basée sur une grille de surface de 1,0 m.

Largeur du navire	Largeur du chenal Requise	Entrant (87°) Profondeurs de contrôle	Sortant (266°) Profondeurs de contrôle	Largeur du navire	Largeur du chenal Requise	Entrant (87°) Profondeurs de contrôle	Sortant (266°) Profondeurs de contrôle	Largeur du navire	Largeur du chenal Requise	Entrant (87°) Profondeurs de contrôle	Sortant (266°) Profondeurs de contrôle
22,7	64,7	<u>14,6</u>	<u>14,3</u>	32,7	93,2	<u>12,0</u>	<u>12,4</u>	42,7	121,7	<u>9,0</u>	<u>10,7</u>
22,8	65,0	<u>14,6</u>	<u>14,3</u>	32,8	93,5	<u>12,0</u>	<u>12,4</u>	42,8	122,0	<u>8,9</u>	<u>10,7</u>
22,9	65,3	<u>14,5</u>	<u>14,3</u>	32,9	93,8	<u>11,9</u>	<u>12,4</u>	42,9	122,3	<u>8,9</u>	<u>10,6</u>
23,0	65,6	<u>14,5</u>	<u>14,3</u>	33,0	94,1	<u>11,8</u>	<u>12,4</u>	43,0	122,6	<u>8,9</u>	<u>10,6</u>
23,1	65,8	<u>14,5</u>	<u>14,3</u>	33,1	94,3	<u>11,8</u>	<u>12,4</u>	43,1	122,8	<u>8,9</u>	<u>10,6</u>
23,2	66,1	<u>14,5</u>	<u>14,3</u>	33,2	94,6	<u>11,8</u>	<u>12,2</u>	43,2	123,1	<u>8,9</u>	<u>10,6</u>
23,3	66,4	<u>14,5</u>	<u>14,3</u>	33,3	94,9	<u>11,8</u>	<u>12,2</u>	43,3	123,4	<u>8,9</u>	<u>10,6</u>
23,4	66,7	<u>14,4</u>	<u>14,3</u>	33,4	95,2	<u>11,8</u>	<u>12,2</u>	43,4	123,7	<u>8,8</u>	<u>10,5</u>
23,5	67,0	<u>14,4</u>	<u>14,3</u>	33,5	95,5	<u>11,8</u>	<u>12,2</u>	43,5	124,0	<u>8,8</u>	<u>10,5</u>
23,6	67,3	<u>14,4</u>	<u>14,3</u>	33,6	95,8	<u>11,5</u>	<u>12,2</u>	43,6	124,3	<u>8,8</u>	<u>10,5</u>
23,7	67,5	<u>14,4</u>	<u>14,3</u>	33,7	96,0	<u>11,5</u>	<u>12,2</u>	43,7	124,5	<u>8,8</u>	<u>10,5</u>
23,8	67,8	<u>14,4</u>	<u>14,3</u>	33,8	96,3	<u>11,5</u>	<u>12,2</u>	43,8	124,8	<u>8,8</u>	<u>10,1</u>
23,9	68,1	<u>14,4</u>	<u>14,3</u>	33,9	96,6	<u>11,5</u>	<u>12,1</u>	43,9	125,1	<u>8,8</u>	<u>10,1</u>
24,0	68,4	<u>14,4</u>	<u>14,3</u>	34,0	96,9	<u>11,5</u>	<u>12,1</u>	44,0	125,4	<u>8,8</u>	<u>10,1</u>
24,1	68,7	<u>14,3</u>	<u>14,2</u>	34,1	97,2	<u>11,5</u>	<u>12,1</u>	44,1	125,7	<u>8,8</u>	<u>10,1</u>
24,2	69,0	<u>14,2</u>	<u>14,2</u>	34,2	97,5	<u>11,5</u>	<u>12,1</u>	44,2	126,0	<u>8,8</u>	<u>10,1</u>
24,3	69,3	<u>14,2</u>	<u>14,2</u>	34,3	97,8	<u>11,5</u>	<u>12,1</u>	44,3	126,3	<u>8,8</u>	<u>10,1</u>
24,4	69,5	<u>14,2</u>	<u>14,2</u>	34,4	98,0	<u>11,4</u>	<u>12,1</u>	44,4	126,5	<u>8,8</u>	<u>10,1</u>
24,5	69,8	<u>14,2</u>	<u>14,2</u>	34,5	98,3	<u>11,4</u>	<u>12,1</u>	44,5	126,8	<u>8,8</u>	<u>10,1</u>
24,6	70,1	<u>14,2</u>	<u>13,8</u>	34,6	98,6	<u>11,4</u>	<u>12,1</u>	44,6	127,1	<u>8,8</u>	<u>10,1</u>
24,7	70,4	<u>14,2</u>	<u>13,8</u>	34,7	98,9	<u>11,4</u>	<u>12,1</u>	44,7	127,4	<u>8,7</u>	<u>9,8</u>
24,8	70,7	<u>14,2</u>	<u>13,8</u>	34,8	99,2	<u>11,4</u>	<u>12,1</u>	44,8	127,7	<u>8,7</u>	<u>9,8</u>
24,9	71,0	<u>14,1</u>	<u>13,8</u>	34,9	99,5	<u>11,4</u>	<u>12,1</u>	44,9	128,0	<u>8,6</u>	<u>9,8</u>
25,0	71,3	<u>14,1</u>	<u>13,8</u>	35,0	99,8	<u>11,2</u>	<u>12,1</u>	45,0	128,3	<u>8,4</u>	<u>9,8</u>
25,1	71,5	<u>14,1</u>	<u>13,8</u>	35,1	100,0	<u>11,2</u>	<u>12,1</u>	45,1	128,5	<u>8,4</u>	<u>9,8</u>
25,2	71,8	<u>14,1</u>	<u>13,8</u>	35,2	100,3	<u>11,2</u>	<u>12,1</u>	45,2	128,8	<u>8,3</u>	<u>9,6</u>
25,3	72,1	<u>14,1</u>	<u>13,6</u>	35,3	100,6	<u>11,2</u>	<u>12,1</u>	45,3	129,1	<u>8,1</u>	<u>9,6</u>

Profondeurs de contrôle pour diverses largeurs de navire basées sur le facteur de largeur TCZ-2

Coefficient de largeur :

2,85

Les largeurs de chenal sont arrondies au décimètre près, ce qui est jugé approprié lorsque l'analyse est basée sur une grille de surface de 1,0 m.

Largeur du navire	Largeur du chenal Requise	Entrant (87°) Profondeurs de contrôle	Sortant (266°) Profondeurs de contrôle	Largeur du navire	Largeur du chenal Requise	Entrant (87°) Profondeurs de contrôle	Sortant (266°) Profondeurs de contrôle	Largeur du navire	Largeur du chenal Requise	Entrant (87°) Profondeurs de contrôle	Sortant (266°) Profondeurs de contrôle
25,4	72,4	<u>14,1</u>	<u>13,6</u>	35,4	100,9	<u>11,2</u>	<u>12,1</u>	45,4	129,4	<u>8,1</u>	<u>9,6</u>
25,5	72,7	<u>14,1</u>	<u>13,6</u>	35,5	101,2	<u>11,2</u>	<u>12,1</u>	45,5	129,7	<u>7,9</u>	<u>9,6</u>
25,6	73,0	<u>14,1</u>	<u>13,6</u>	35,6	101,5	<u>11,2</u>	<u>12,1</u>	45,6	130,0	<u>7,9</u>	<u>9,6</u>
25,7	73,2	<u>14,1</u>	<u>13,6</u>	35,7	101,7	<u>11,2</u>	<u>12,1</u>	45,7	130,2	<u>7,9</u>	<u>9,6</u>
25,8	73,5	<u>14,1</u>	<u>13,6</u>	35,8	102,0	<u>11,2</u>	<u>12,1</u>	45,8	130,5	<u>7,9</u>	<u>9,6</u>
25,9	73,8	<u>14,1</u>	<u>13,6</u>	35,9	102,3	<u>11,2</u>	<u>12,1</u>	45,9	130,8	<u>7,5</u>	<u>9,6</u>
26,0	74,1	<u>14,1</u>	<u>13,5</u>	36,0	102,6	<u>11,2</u>	<u>12,1</u>	46,0	131,1	<u>7,3</u>	<u>9,3</u>
26,1	74,4	<u>14,1</u>	<u>13,5</u>	36,1	102,9	<u>11,2</u>	<u>12,0</u>	46,1	131,4	<u>7,1</u>	<u>9,2</u>
26,2	74,7	<u>14,1</u>	<u>13,5</u>	36,2	103,2	<u>11,2</u>	<u>12,0</u>	46,2	131,7	<u>7,1</u>	<u>9,2</u>
26,3	75,0	<u>14,1</u>	<u>13,5</u>	36,3	103,5	<u>11,1</u>	<u>12,0</u>	46,3	132,0	<u>7,1</u>	<u>9,2</u>
26,4	75,2	<u>14,1</u>	<u>13,5</u>	36,4	103,7	<u>11,1</u>	<u>12,0</u>	46,4	132,2	<u>7,1</u>	<u>9,2</u>
26,5	75,5	<u>14,1</u>	<u>13,5</u>	36,5	104,0	<u>11,1</u>	<u>12,0</u>	46,5	132,5	<u>7,1</u>	<u>9,2</u>
26,6	75,8	<u>14,1</u>	<u>13,5</u>	36,6	104,3	<u>11,1</u>	<u>12,0</u>	46,6	132,8	<u>7,1</u>	<u>9,0</u>
26,7	76,1	<u>14,0</u>	<u>13,5</u>	36,7	104,6	<u>11,1</u>	<u>12,0</u>	46,7	133,1	<u>7,1</u>	<u>9,0</u>
26,8	76,4	<u>14,0</u>	<u>13,5</u>	36,8	104,9	<u>11,1</u>	<u>12,0</u>	46,8	133,4	<u>7,1</u>	<u>9,0</u>
26,9	76,7	<u>14,0</u>	<u>13,5</u>	36,9	105,2	<u>11,1</u>	<u>12,0</u>	46,9	133,7	<u>6,4</u>	<u>8,9</u>
27,0	77,0	<u>13,9</u>	<u>13,5</u>	37,0	105,5	<u>11,1</u>	<u>11,8</u>	47,0	134,0	<u>6,2</u>	<u>8,9</u>
27,1	77,2	<u>13,9</u>	<u>13,5</u>	37,1	105,7	<u>11,1</u>	<u>11,8</u>	47,1	134,2	<u>6,2</u>	<u>8,9</u>
27,2	77,5	<u>13,9</u>	<u>13,5</u>	37,2	106,0	<u>11,1</u>	<u>11,8</u>	47,2	134,5	<u>6,2</u>	<u>8,9</u>
27,3	77,8	<u>13,9</u>	<u>13,5</u>	37,3	106,3	<u>11,0</u>	<u>11,8</u>	47,3	134,8	<u>6,2</u>	<u>8,9</u>
27,4	78,1	<u>13,7</u>	<u>13,5</u>	37,4	106,6	<u>11,0</u>	<u>11,8</u>	47,4	135,1	<u>6,2</u>	<u>8,9</u>
27,5	78,4	<u>13,7</u>	<u>13,5</u>	37,5	106,9	<u>11,0</u>	<u>11,8</u>	47,5	135,4	<u>6,2</u>	<u>8,8</u>
27,6	78,7	<u>13,6</u>	<u>13,5</u>	37,6	107,2	<u>11,0</u>	<u>11,8</u>	47,6	135,7	<u>6,0</u>	<u>8,8</u>
27,7	78,9	<u>13,6</u>	<u>13,5</u>	37,7	107,4	<u>11,0</u>	<u>11,5</u>	47,7	135,9	<u>5,8</u>	<u>8,8</u>
27,8	79,2	<u>13,6</u>	<u>13,5</u>	37,8	107,7	<u>11,0</u>	<u>11,5</u>	47,8	136,2	<u>5,8</u>	<u>8,8</u>
27,9	79,5	<u>13,6</u>	<u>13,5</u>	37,9	108,0	<u>10,9</u>	<u>11,5</u>	47,9	136,5	<u>5,8</u>	<u>8,8</u>
28,0	79,8	<u>13,6</u>	<u>13,5</u>	38,0	108,3	<u>10,9</u>	<u>11,5</u>	48,0	136,8	<u>5,8</u>	<u>8,8</u>

Profondeurs de contrôle pour diverses largeurs de navire basées sur le facteur de largeur TCZ-2

Coefficient de largeur :

2,85

Les largeurs de chenal sont arrondies au décimètre près, ce qui est jugé approprié lorsque l'analyse est basée sur une grille de surface de 1,0 m.

Largeur du navire	Largeur du chenal Requise	Entrant (87°) Profondeurs de contrôle	Sortant (266°) Profondeurs de contrôle	Largeur du navire	Largeur du chenal Requise	Entrant (87°) Profondeurs de contrôle	Sortant (266°) Profondeurs de contrôle	Largeur du navire	Largeur du chenal Requise	Entrant (87°) Profondeurs de contrôle	Sortant (266°) Profondeurs de contrôle
28,1	80,1	<u>13,5</u>	<u>13,5</u>	38,1	108,6	<u>10,9</u>	<u>11,5</u>	48,1	137,1	<u>5,8</u>	<u>8,8</u>
28,2	80,4	<u>13,5</u>	<u>13,5</u>	38,2	108,9	<u>10,9</u>	<u>11,5</u>				
28,3	80,7	<u>13,4</u>	<u>13,5</u>	38,3	109,2	<u>10,7</u>	<u>11,4</u>				
28,4	80,9	<u>13,4</u>	<u>13,5</u>	38,4	109,4	<u>10,7</u>	<u>11,4</u>				
28,5	81,2	<u>13,4</u>	<u>13,3</u>	38,5	109,7	<u>10,7</u>	<u>11,4</u>				
28,6	81,5	<u>13,2</u>	<u>13,3</u>	38,6	110,0	<u>10,7</u>	<u>11,4</u>				
28,7	81,8	<u>13,2</u>	<u>13,3</u>	38,7	110,3	<u>10,7</u>	<u>11,4</u>				
28,8	82,1	<u>13,2</u>	<u>13,3</u>	38,8	110,6	<u>10,7</u>	<u>11,4</u>				
28,9	82,4	<u>13,2</u>	<u>13,1</u>	38,9	110,9	<u>10,7</u>	<u>11,4</u>				
29,0	82,7	<u>13,2</u>	<u>13,1</u>	39,0	111,2	<u>10,6</u>	<u>11,4</u>				
29,1	82,9	<u>13,2</u>	<u>13,1</u>	39,1	111,4	<u>10,6</u>	<u>11,2</u>				
29,2	83,2	<u>13,2</u>	<u>13,1</u>	39,2	111,7	<u>10,6</u>	<u>11,2</u>				
29,3	83,5	<u>12,7</u>	<u>13,1</u>	39,3	112,0	<u>10,5</u>	<u>11,2</u>				
29,4	83,8	<u>12,6</u>	<u>13,1</u>	39,4	112,3	<u>10,5</u>	<u>11,2</u>				
29,5	84,1	<u>12,6</u>	<u>13,1</u>	39,5	112,6	<u>10,5</u>	<u>11,2</u>				
29,6	84,4	<u>12,6</u>	<u>12,9</u>	39,6	112,9	<u>10,5</u>	<u>11,2</u>				
29,7	84,6	<u>12,6</u>	<u>12,8</u>	39,7	113,1	<u>10,5</u>	<u>11,2</u>				
29,8	84,9	<u>12,6</u>	<u>12,8</u>	39,8	113,4	<u>10,5</u>	<u>11,2</u>				
29,9	85,2	<u>12,6</u>	<u>12,8</u>	39,9	113,7	<u>10,4</u>	<u>11,2</u>				