**La VHF :** Manuel complet du CRR**:**

[**https://www.anfr.fr/fileadmin/user\_upload/manuel-crr-23.pdf**](https://www.anfr.fr/fileadmin/user_upload/manuel-crr-23.pdf)

**Principaux canaux**

***Appel sécurité urgence détresse ; 16 (156,800 MHz)-70 (156,2 MHz) en ASN(appel sélectif numérique= DSC digital sélective call)***

 75 76 canaux de garde voie 16 : **Interdits**

10 -11 marine nationale Proche du 70 ne pas utiliser

 ***Port de plaisance = 9 (156,45MHz)***

 **CP RRI = correspondance publique réseaux radioélectriques indépendants**= 1,2,18,24,25,26,27,28 ,60,61,62,65,66,78,81,84

**CP RRI+ autorité portuaire** ;23

**CROSS et autorités portuaire :** 13,63(BMR Toulon),64,79(BMS),80(BMS) ;87,88

**CROSS** :3,4,67,68,87,88

**Autorités portuaires :** 5,12,14,19,20 21,22,83

**Surveillances de plages** 15

**Marine Nationale** 7,17,69,71,73,74,82,85,86

***Navire -navire*** *6,8 72, 77*

**AIS 1et 2 simplex (N’appartiennent pas au GMDSS) 161,975 et 162,025 MHz**

**Canaux 6 ; de 8 à 17 ;67a 77 et 87 -88 sont en mode simplex : discussion avec le bouton PPT en discussion alternée. (Canal a une seule fréquence >>émission = reception) les autres sont à 2 fréquences une pour reception et une autre pour reception.**

**Pour les appels en VHF mentionner obligatoirement : Nom du bateau = YYYYYYY + Indicatif= Fyyyyy + MMSI=MID bbb ccc+ immatriculation**

**En VHF ASN le MMSI (maritime mobile service Identity) est programmée dans la VHF**

**MID (Maritimes identification digit) FRANÇAIS métropole : 226, 227 228 ; pour dom -tom, voir doc ANFR**

**Tel portable :**

**CROSS Français = 196 : NATIONAL**

**Urgence Européenne= 112 (tel mobile)**

**MMSI spéciaux ;**

 **Aeronef : 111MID XXX**

 **Phare 99 MID XXXX**

 **Station côtières 00 MID XXXX**

**A retenir :**

* **VHF (ondes Métriques maritime de 156 à 162 MHz)) : portée 20 à 30 Mn max (Zone A1 du GMDSS)**
* **Être toujours en veille sur 16 et 70 (automatique en ASN) recommande être en DW avec un canal pour connexion navire /navire**
* **Avant de commencer une communication autre que détresse, il faut s’assurer que le canal 16 soit libre d’appel plus prioritaire**
* **Capitainerie ; canal 9 ; si proximité appeler en puissance 1 W**
* **Communication Navire- Navire :6,8 72,77**
* **INTERDIT d’utiliser VHF portable à terre**
* **BMS ; canal 79-80**
* **BMR (bulletin Météo régulier) Toulon La garde :63 pour autre région voir pilote côtier ou bloc Marine**
* **Si un appel détresse et Urgence ont été faits par erreur =>>> toujours l’annuler ASN + 16**
* **En Radio téléphonique ; utiliser le langage : a Tous / all stations**

**En ASN on utilise : a tous / all ship**

* **Communication de routine 1mn max sur canal 16 puis bascule sur autre canal**

***Généralités SMDSM***

**Structures internationales**

OMI : Organisation Maritime Internationale

UIT : Union Internationale des Télécommunications

OMM : Organisation Météorologique Mondiale

OHI : Organisation Hydrographique Internationale

INMARSAT : INternational MARitime Satellite

COSPAS-SARSAT: Search and Rescue Satellite Aided Tracking

**Qualités du système** Mondial : vocation universelle du SMDSM Permanent : veille et propagation Coordonnée : compétence des M.R.C.C. Automatisé : matériel adapté

 **Connaître les neuf fonctions du SMDSM.**

A/**Emettre** et recevoir les alertes :

1-Emettre des alertes de détresse navire–terreparaumoins2 moyens distincts et indépendants, utilisant chacun un service de radio communication différent.

2-Recevoir des alertes de détresse terre–navire.

3-Emettre et recevoir des alertes de détresse navire–navire

.

B/**Aider** aux opérations de recherche et de sauvetage :

4-Emettre et recevoir des communications ayant trait à la coordination des Opérations de recherche et sauvetage.

5-Emettre et recevoir des communications sur site.

6-Emettre et recevoir des signaux destinés au repérage.

C/**Communiquer** :

7-Emettre et recevoir des renseignements sur la sécurité maritime (RSM).

8-Emettre et recevoir des communications d’ordre général.

9-Emettre et recevoir des communications navire–navire.

**Conventions internationales**

Convention SOLAS: Safety of Life at Sea

Équipements nécessaires

Amendement 1988 SMDSM

Convention SAR (Hambourg 1979):

Search And Rescue recherche et sauvetage 13 Zones

Convention STCW:

Standard Training Certification for Watchkeeping

Qualification des opérateurs à bord

**Connaître les différentes zones de couverture du SMDSM**.

**-ZONE A1 :** zone de couverture **d’au moins 1 station côtière VHF** dans laquelle la fonction **ASN** est **disponible en permanence**. (*Portée de 20 à 30 MN*)

-**ZONE A2 :** zone de couverture **d’au moins une station côtière MF** dans laquelle la fonction **ASN** est **disponible en permanence**. (*Portée de 150 à 300 MN*)

-**ZONE A3 :** zone de couverture d’un **satellite INMARSAT** (entre // 70°N et 70°S). **Hors zones A1 et A2**.

**-ZONE A4 : Couverture arctique et antarctique** hors zones A1, A2 et A3 mais satellites Cospas Sarsat

**Rappel : f =C/l f= fréquence /C=vitesse de propagation (300 000km/s) /l=longueur d’onde**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  **Ondes hectométriques** | Moyenne fréquence | MF (300KHZ> 3MHz1,6 à 3 Mhz | **BLU 2182 KHz en RT et 2187,5 KHz en ASN)****NAVTEX (518 KHz A)****NAVTEX (490 KHz F) Zone A2** |
| **Ondes décamétriques** | Haute fréquence | HF(3>30MHz)3,8 à 27,5 Mhz | RadiotéléphonieBLU en HF |
| **Ondes métriques** | Très haute fréquence | VHF (30> 300MHz)156 à 174 Mhz :57 voies utilisées en mer # fluviale | ASN 70 (156,525 MHz) zone A1VHF 16 (156,800MHz)AIS (Hors SMDSM) 161,975 Mhz et 162,025MHz>Balise AIS SART : autonomie 96H |
| **Ondes décimétriques** | Ultra haute fréquence | UHF (300MHz>3GHz)406 Mhz à 1,6 Ghz | Liaisons satellites INMARSAT (Zone A3) et COSPAT SARSAT RLS (Zone A4) (EPIRB et PLB étanche et flotte couplée à un GPS))406 MHz et 121,5 MHz Dure 48H a 4m de profondeur max |
| **Ondes centimétriques** | Super haute fréquence | SHF(3>30GHz)9,3 GHz | Transpondeur radar SART 9,2 et 9,5 GHz (écho de 12 lignes sur radar) Portée 5 à 10nM |

SRT: Search and rescue radar transponder

AIS= automatic Identification system

Epirb: emergency positioning radio beacon= RLS = radio balise de localisation des sinistres transmission au L.U.( local user terminal ( a terre))

NAVTEXT=Narrow Band direct printing telegraphic system appartient au RSM ( renseignement securite maritime)(Avurnav. BMS et recherche)

**SVH (Sauvegarde de la vie Humaine) : Types et hiérarchie des appels**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Type  | Priorité  | Situation  |
| **DETRESSE** "MAYDAY" | 1 (Absolue)  | **Lorsqu'un navire ou une personne est sous la menace d'un danger grave et imminent** et a besoin qu'on lui vienne immédiatement en aide (voie d'eau importante, incendie, échouement, homme à la mer, ..).  |
| **URGENCE** "PAN PAN" | 2   | **Signaler une urgence concernant la sécurité du navire** (demande de remorquage suite à une avarie,) **ou d'une personne** (blessé ou malade à bord, consultation médicale…).  |
| **SECURITE** "SECURITE" | 3  | **Signaler tout danger lié à la sécurité de la navigation** (objets dangereux, épaves à la dérive, phares éteints…) ou à la **météorologie** (coup de vent, tempête, rencontre de vents de force supérieure à 7 Beaufort non signalés dans les bulletins réguliers…).Ce type de message précède toute émission de Bulletins Météorologiques Spéciaux (BMS) et tout AVis URgent aux NAVigateurs (AVURNAV).  |
| **ROUTINE**  | 4  | Autres appels qui ne concernent pas la SVH  |

***Exemple de communications***

**ROUTINE : Correspondance publique**

|  |
| --- |
| **Demande de liaison**   |
|  JERSEY RADIO, JERSEY RADIO, JERSEY RADIO   |
| ICI  | *THIS IS*  |
|  VIKING, VIKING, VIKING   |
|  Me recevez-vous ?  | *Do you read me ?*  |

La station côtière répond sur la voie 16 en précisant la voie de dégagement.

Une fois votre appareil positionné sur cette voie, il vous suffit de passer en émission sans parler en appuyant sur la pédale de votre combiné. Dès que votre appel aura été enregistré, une sonnerie de retour d’appel se fera entendre et un opérateur vous demandera votre CIAC et le numéro de votre correspondant, puis il vous connectera avec celui-ci.

###### Communication de routine : de Navire a Navire

Il faut d'abord utiliser la voie 16 (Vérifier qu’elle est libre) puis basculer sur une autre voie navire-navire (**6 - 8 - 72 ou 77**).

Exemple : Le navire JULES veut rentrer en contact avec le navire MARIE

- Appel sur voie 16 : MARIE, MARIE – ICI JULES JULES – Me recevez-vous ? – A vous. - Réponse sur voie 16 : JULES – ICI MARIE – Bonjour – Dégagez voie 72 – A vous...

**Communication Sécurité**

Les communications de sécurité sont généralement adressées à toutes les stations. Elles s’effectuent sur la voie 16 si le message est court sinon sur une autre voie de dégagement indiquée lors de l'appel de sécurité sur la voie 16.

**Texte du message de sécurité.**

Le message sera répété jusqu’à ce que le navire ait obtenu l'accusé de réception d’une station côtière. Celle-ci se chargera de retransmettre l'information aux services diffusant les AVURNAV (AVis URgent aux NAVigateurs).

|  |
| --- |
| **Message de sécurité**  |
| **En français**  | **En anglais**  |
| SECURITE, SECURITE, SECURITE A TOUS, A TOUS, A TOUS ICI DANIEL, DANIEL, DANIEL FG8810  | SECURITE, SECURITE, SECURITE ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS THIS IS DANIEL, DANIEL, DANIEL FG8810  |
| Container à la dérive à un mille au nord du Cap Corse  | Container adrift one nautical mile north of Cap Corse  |

**Appel d’urgence : PAN-PAN (prononcer "panne, panne").**

Les communications d’urgence peuvent être adressées à toutes les stations ou à une station particulière. Elles s’effectuent sur la voie 16 ou exceptionnellement sur une autre voie si le **message est trop long,** la voie de dégagement sera indiquée lors de l'appel d'urgence sur la voie 16

##### Consultation radio médicale

Lorsque la santé d’une personne se trouvant à bord du navire se révèle préoccupante, il est possible de demander une consultation radio médicale par le biais d’un message d’urgence. Dans ce cas, le navire sera mis en liaison, par une station côtière ou un MRCC, avec le Centre de Consultation Médicale Maritime de Toulouse. Le médecin conseillera le bord sur la conduite à tenir selon la description des symptômes qui lui aura été communiquée. Une évacuation sanitaire pourra être nécessaire.

|  |
| --- |
| **Message d’urgence**  |
| **En français**  | **En anglais**  |
| PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN A TOUS, A TOUS, A TOUS  | PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS |
| ICI NEPTUNE, NEPTUNE, NEPTUNE FAD2000  | THIS IS NEPTUNE, NEPTUNE, NEPTUNE FAD2000 |
| Position 20 milles Nord-Ouest de Cherbourg  | 20 miles North West of Cherbourg |
| Gouvernail cassé, partons à la dérive  | Broken rudder, drifting |
| Demandons remorquage  | Require tow |
| Voilier coque blanche, 3 personnes à bord  | White hull yacht, 3 persons on board |
| A vous  | Over  |

##### **Communications de détresse**

***À la réception d’un message de détresse, tout navire doit :***

* **Cesser toute transmission et écouter ;**
* **Noter soigneusement le contenu du message en restant à l'écoute sur la voie 16 ;**
* **Attendre un certain temps pour permettre à une station côtière de répondre ;**
* **Si aucune station n’a répondu dans un délai de cinq minutes, indiquer au navire en détresse qu’il a été entendu et qu'il peut lui porter secours ;**
* **Essayer, lorsque cela est possible, d’alerter une station côtière.**
* **Les canaux de dégagement sont donnés par le CROSS lors de l’accuse réception**
* **Attention un homme a la mer : = MAY DAY**
* **Un bateau à la dérive = MAY DAY**
* **Message toujours émis sous l’autorité du chef de bord**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **En français**  |  **En anglais**  |
| Appel de détresse | MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY ICI CORMORAN, CORMORAN, CORMORAN FXFA (Foxtrot, X-Ray, Foxtrot, Alfa)  | MAYDAY, MAYDAY, MAYDAYTHIS IS CORMORAN, CORMORAN, CORMORAN FXFA (Foxtrot, X-Ray, Foxtrot, Alfa)  |
| Message de détresse | MAYDAY CORMORAN FXFA Deux milles Ouest Quiberon Feu à bord Demandons assistance immédiate 5 personnes à bord  | MAYDAY CORMORAN FXFATwo miles West of QuiberonVessel on fireRequire immediate assistance5 persons on board |
|  | Quittons le navire  | Leaving the vessel |
|   | A vous  | Over |

**Accuse reception d’un message de détresse**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **En français**  | **En anglais**  |
| Accusé de reception | MAYDAY CORMORAN FXFA ICI DAUPHIN FFGO RECU MAYDAY  | MAYDAY CORMORAN FXFA THIS IS DAUPHIN FFGO RECEIVED MAYDAY |
| Infos utile | Suis à environ un mille au nord de votre position Serai sur zone dans 15 minutes environ  | We are one mile away from youWe should arrive within 15 minutes |
|  | A vous  | Over |

**Relais de message de detresse**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **En français**  | **En anglais**  |
| Relais de détresse | MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY A TOUS, A TOUS, A TOUS ICI DAUPHIN, DAUPHIN, DAUPHIN FFGO MAYDAY CORMORAN FXFA  | MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONSTHIS IS DAUPHIN, DAUPHIN, DAUPHIN FFGO MAYDAY CORMORAN FXFA |
| Infos utiles | Deux milles Ouest Quiberon | Two miles West of Quiberon |
| Feu à bord | Vessel on fire |
| Equipage 5 personnes quitte le navire | Five persons on board leaving the vessel |
| A vous | Over |

##### Contrôle du trafic de détresse

La station qui coordonne les opérations de sauvetage (MRCC, station côtière ou unité de sauvetage) peut imposer le silence sur la voie 16 aux stations qui pourraient perturber les opérations en transmettant à celles-ci le signal " **SILENCE MAYDAY** ".

Lorsque les opérations de sauvetage sont terminées, la station qui a coordonné celles-ci transmet à toutes les stations, sur la voie 16, un message de fin de détresse se terminant par les mots " **SILENCE FINI** ".

**Quelques mots clefs en Anglais**

|  |  |
| --- | --- |
| **En français**  | **En anglais**   |
| Nature de la détresse non précisée ............... Incendie, explosion ........................................ Voie d'eau ...................................................... Abordage ....................................................... Echouement .................................................. Gîte, danger de chavirement .......................... Navire coule ................................................... Navire désemparé et à la dérive .................... Abandon de navire .........................................Homme à la mer ............................................ Piraterie/agression et vol à main armée ......... |  UNDESIGNATED  FIRE, EXPLOSION  FLOODING  COLLISION  GROUNDING  LISTING, IN DANGER OF CAPSIZING  SINKING  DISABLE AND ADRIFT  ABANDONING SHIP  MAN OVER BOARD  PIRACY/ARMED ROBBERY ATTACK  |

**LEXIQUE FRANÇAIS - ANGLAIS (EXTRAITS DU VOCABULAIRE NORMALISE DE L’OMI)**

 1. Détresse (Distress)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **En français**  |  | **En anglais**  |
| Demande assistance immédiate ......................Feu à bord ....................................................... | . . | I require immediate assistance Vessel on fire |
| Voie d’eau ......................................................... | . | Flooding  |
| Abordage .......................................................... | . | Collision |
| Avarie ............................................................... | . | Damage |
| Echouement...................................................... | . | Grounding |
| Gîte ................................................................... | . | Listing  |
| Navire en train de couler ................................... | . | Sinking  |
| A la dérive ........................................................ | . | Adrift |
| Désemparé ....................................................... | . | Disabled |
| Personne à la mer............................................. | . | Man overboard |
| Le navire est échoué ......................................... | . | The ship is aground |
| Je risque de chavirer ......................................... | . | I am in danger of capsizing |
| Ma position est .................................................. | . | My position is… |
| Je vais abandonner le navire ............................ | . | I will abandon vessel |
| J’ai transmis une alerte ASN ............................. | . | I transmitted a DSC alert |
| …personnes resteront à bord ........................... | . | …persons will stay on board |
| Récupérer les survivants................................... | . | Pick up survivors |
| Je viens vous porter assistance ........................ | . | I am coming to your assistance |
| Je compte vous atteindre à …heures ................ | . | I expect to reach you at…hours |
| Envoyez un radeau ! ......................................... | . | Send a raft ! |
| Tirer une fusée .................................................. | . | Fire a rocket |

#####  2. Urgence (Urgency)

|  |  |
| --- | --- |
| **En français**  | **En anglais**  |
| Je ne suis pas maître de ma manœuvre ............. |  I am not under command |
| J’ai des problèmes de machine/d’hélice ............. |  I have problems with engine/propeller |
| Appareil à gouverner .......................................... |  Steering gear |
| Remorqueur ....................................................... |  Tug |
| Assistance médicale ........................................... |  Medical assistance |
| Consultation radiomédicale ................................ |  Radio medical advice |

 3. Sécurité (Safety)

|  |  |
| --- | --- |
| **En français**  | **En anglais**  |
| Avis de coup de vent .......................................... |  Gale warning |
| Tempête ............................................................. |  Storm |
| Brume ................................................................. |  Mist |
| Bouée éteinte .................................................... |  Unlit buoy |
| Mine/conteneur à la dérive ................................. |  Mine/container adrift |
| Navire abandonné sans feu ................................ |  Derelict unlit vessel |
| Epave dangereuse ............................................. |  Dangerous wreck |
| Prévision météo .................................................. |  Weather forecast |

#####  4. Divers

|  |  |
| --- | --- |
| **En français**  | **En anglais**  |
| Je vous reçois ..................................................... | I read you  |
| Gardez l’écoute sur… .......................................... | Stand by on …  |
| Chenal ................................................................. | Fairway  |
| Laisser le passage .............................................. | Give way  |
| Amarrer, mouiller ................................................. | To moor  |
| Indicatif ................................................................ | Call sign  |
| Je bats pavillon… ................................................ | My flag state is…  |
| Nœud (vitesse) .................................................... | Knot  |
| Ma vitesse est de 12, un-deux, nœuds ................ | My speed is 12, one-two, knots  |
| Heure prévue d’arrivée ........................................ | ETA (Estimated Time of Arrival)  |
| Heure prévue de départ....................................... | ETD (Estimated Time of Departure)  |
| Tirant d’eau ......................................................... | Draft  |
| Franc-bord........................................................... | Freeboard  |
| Je fais route ......................................................... | I am underway  |
| Au mouillage ....................................................... | At anchor  |
| Je vous reçois mal/1sur 5 .................................... | I read you bad/one  |
| Je vous reçois très bien/5 sur 5 ........................... | I read you excellent/five  |
| Passez sur la voie… ............................................ | Change to channel…  |
| Je vais mouiller à … ............................................ | I will anchor at …  |
| Port d’escale ....................................................... | Port of call  |
| Votre poste d’amarrage est libre .......................... | Your berth is clear  |
| Je maintiens mon cap ......................................... | I am keeping course  |

**Alphabet**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ***Lettre à transmettre***  | ***Mot de code***  | ***Prononciation du mot de code [[1]](#footnote-1)***  |
| **A**  | Alfa ........................................... | AL FAH  |
| **B**  | Bravo ........................................ | BRA VO  |
| **C**  | Charlie ..................................... | TCHAH LI ou CHAR LI  |
| **D**  | Delta ......................................... | DEL TAH  |
| **E**  | Echo ......................................... | ÈK O  |
| **F**  | Foxtrot ..................................... | FOX TROTT  |
| **G**  | Golf .......................................... | GOLF  |
| **H**  | Hotel ......................................... | HO TÈLL  |
| **I**  | India ........................................ | IN DI AH  |
| **J**  | Juliett ....................................... | DJOU LI ÈTT  |
| **K**  | Kilo .......................................... | KI LO  |
| **L**  | Lima ........................................ | LI MAH  |
| **M**  | Mike ......................................... | MA ÏK  |
| **N**  | November ................................ | NO VÈMM BER  |
| **O**  | Oscar ....................................... | OSS KAR  |
| **P**  | Papa ........................................ | PAH PAH  |
| **Q**  | Quebec .................................... | KÉ BEK  |
| **R**  | Romeo ..................................... | RO MI O  |
| **S**  | Sierra ....................................... | SI ER RAH  |
| **T**  | Tango ...................................... | TANG GO  |
| **U**  | Uniform .................................... | YOU NI FORM ou OU NI FORM  |
| **V**  | Victor ....................................... | VIK TAR  |
| **W**  | Whiskey ................................... | OUISS KI  |
| **X**  | X-ray ........................................ | EKSS RÉ  |
| **Y**  | Yankee .................................... | YANG KI  |
| **Z**  | Zulu ......................................... | ZOU LOU  |

**Traitement des alertes de détresse ASN**

**Danger Imminent: Navire en feu,**

**Le navire coule, homme à la mer**.

**Alerte de Détresse: methode 1**

**Soulevez le couvercle du bouton rouge**

**Appuyez 5 secondes sur bouton rouge DISTRESS**

 **Methode 2 Ou si vous avez le temps**

**Appuyez sur CALL( menu )>>> DISTRESS**

Faites défiler les différents types de détresse et sélectionnez celle qui vous convient puis :

**Appuyez sur send**

**Des Reception de confirmation >> Phonie Canal 16:**

* **Message de détresse sur voie 16**

*Règle* : Dès que vous avez reçu un accusé de réception faisant suite à votre envoi d'une alerte de détresse ASN, vous devez utiliser la voie 16 pour donner les précisions ci-dessous :

|  |  |
| --- | --- |
| **Etapes du message**  | **Exemple**  |
| Début du message en téléphonie  | MAY DAY (une seule fois)  |
| Identification du navire : nom, MMSI, indicatif et toute autre identification  | ICI voilier SIRIUS / 2 2 7 1 5 9 2 8 0 / FH2827  |
| Position  | Position à 11h00 locales 43 00 N 06 00 E  |
| Nature de la détresse et de l’assistance demandée  | Navire en feu demande assistance immédiate  |
| Toute autre information susceptible de faciliter le sauvetage  | Voilier coque bleue – 4 personnes à bord  |
| Fin du message  | A vous  |

##### **L’appel et le message d’urgence**

|  |
| --- |
| PAN PAN (3 fois) A TOUS / ALL STATIONS (3 fois) ICI / THIS IS Nom du navire (3 fois) Indicatif d’appel ou toute autre identification, MMSI (une fois) Texte du message d’urgence (voir partie radiotéléphonie)  |

Les navires et les stations côtières qui reçoivent, par ASN, une annonce d’urgence adressée à tous, n’accusent pas réception de l’annonce mais passent à l’écoute de la voie 16 pour recevoir l’appel et le message.

#### Communications de sécurité avec une VHF ASN

Les radiocommunications de sécurité ont priorité sur toutes les autres communications sauf celles de détresse et d’urgence. Elles se déroulent en deux étapes : l’annonce de sécurité émise par appel sélectif numérique puis l’appel et le message de sécurité émis en radiotéléphonie.

##### **L’annonce de sécurité : SAFETY**

|  |
| --- |
| *Ex.:* Type : ALL SHIPS  From : 227049330  Category : SAFETY  Telecom : CH1  |

L’annonce de sécurité est effectuée au moyen de l’ASN sur la voie 70. Elle peut être adressée à tous, à une station particulière ou à tous les navires dans une zone déterminée.

##### L’appel et le message de sécurité

|  |
| --- |
| SECURITE (3 fois) A TOUS / ALL STATIONS (3 fois) ICI / THIS IS Nom du navire (3 fois) Indicatif d’appel ou toute autre identification, MMSI (une fois) Texte du message de sécurité (voir partie radiotéléphonie)  |

Les navires et les stations côtières qui reçoivent, par ASN, une annonce de sécurité adressée à tous, n’accusent pas réception de l’annonce mais passent à l’écoute de la voie associée (voie 1 dans l’exemple ci-dessus) afin de recevoir l’appel et le message.

####  Communications de routine avec une VHF ASN

Avec une VHF ASN, pour avertir un autre navire équipé d'ASN d'une demande de communication, on privilégie la fonction "routine" en ASN afin d’éviter l'utilisation de la voie 16.

La voie 70 est alors utilisée pour rentrer en contact avec le navire ou la station côtière dont on connait le MMSI.

**Communication de Routine**

* + - 1. Dans la rubrique "appels" du menu ASN sélectionnez : " **INDIVIDUAL**" puis" **ROUTINE CALL**"

|  |
| --- |
| **Time : 09.14.06 15 oct 16** **Type : Individual** **To : 227 150 010** **Cat : Routine** **Channel : 06** **SEND CANCEL**  |

1. Choisir un MMSI déjà enregistré ou entrer un nouvel MMSI Ex : **227 150 010**
2. indiquez la voie choisie pour la communication ultérieure

 Ex : Voie **6**

1. Validez votre choix : **SEND**
2. Attendre l'accusé de réception de la station appelée qui va être prévenue par une sonnerie de votre souhait de se retrouver sur la voie souhaitée.

**Communications navire – station côtière avec une VHF ASN**

La voie **70**, peut aussi être utilisée pour les appels de correspondance publique (communication téléphonique avec le réseau terrestre commuté par exemple).

Un appel de correspondance publique à destination d’une station côtière est émis de la façon suivante :

* Régler l’émetteur sur la voie **70**
* Sélectionner le menu appel
* Sélectionner le format "**INDIVIDUAL**"
* Composer le MMSI de la station appelée "**002050480**"
* Sélectionner la catégorie d’appel "**ROUTINE**"
* Sélectionner la télécommande 1 "**DUPLEX**"
* Sélectionner la télécommande 2 "**no info**"
* Éventuellement choisir une voie de trafic "**CH 25**"
* Éventuellement demander un accusé de réception "**Request**".

|  |
| --- |
| **Time : 09.14.06 15 oct 16** **Type : Individual** **To : 002050480** **Cat : Routine** **COMM : Duplex** **Tél 2 : No Info** **AD : CH 25** **ACKN : RQ** **SEND CANCEL**  |

* La VHF affiche :

* Émettre l’appel "**SEND**".

Le message est envoyé. La VHF passe en attente d’accusé de réception (cet appel peut être répété si aucun accusé de réception n’est reçu dans les 5 minutes).

La station côtière adresse au navire, par ASN, un accusé de réception lui précisant la voie de trafic à utiliser.

L’opérateur à bord du navire doit dans ce cas :

* Régler l’équipement VHF sur la voie indiquée
* Commencer la communication sur cette voie sous la forme suivante :

 MMSI ou identification de la station appelée

Ici MMSI ou indicatif d’appel ou identification du navire appelant.

####

Tout appel ASN reçu ou émis est enregistré dans la mémoire de l'équipement.

La lecture des messages reçus peut s'effectuer à partir du menu ou de la touche RECEIVE ou par tout autre moyen indiqué dans le manuel de votre VHF.

1. [↑](#footnote-ref-1)