

# UTILISATION DE LA V. H. F.

## 1 - LE MATERIEL

Postes Classiques et postes **ASN (DSC)**

Voir photo Radiotéléphone classique SAILOR  
(Années 1970 - 1980)

Voir photos 2 Modèles ASN Classe D de ICOM : M 411 et M 603.

Un boîtier contenant l'émetteur et le récepteur, un micro avec sa pédale (PTT), une antenne.  
Antenne fouet qui transforme l'énergie électrique en énergie électromagnétique à l'émission, et vice-versa. Dans les postes ASN, un codeur/décodeur et un récepteur dédié canal 70 sont intégrés au boîtier.

Emetteur-Récepteur utilisant les ondes métriques (courtes longueurs d'onde, donc Très Hautes Fréquences (VHF).

Les fréquences : comprises entre 156 et 162 Mhz.

Les canaux ( ou voies ) : 55. (1 à 28 et 60 à 88)

Ces voies sont exploitées en DUPLEX, 1/2 DUPLEX ou SIMPLEX. A bord, on sera en général en SIMPLEX : ne pas parler en même temps que son interlocuteur.

Puissance : pour les postes fixes, toujours 2 puissances à l'émission : 25 w (High) et 1 w (Low).

Pour les portatifs, elles varient de 1 à 6 w.

Portée théorique : Dans cette gamme de fréquences, les ondes radioélectriques se propagent en ligne droite comme les rayons lumineux. Donc, portée VHF théorique = Portée optique

Formule :  $D \text{ milles} = 2,2 (\text{Racine carrée de } H1 + \text{Racine carrée de } H2)$  (hauteurs en mètres)

Portée réelle : 30 à 50 milles avec 25 w. On a donc intérêt à installer son antenne le plus haut possible.

**Squelch** : circuit évitant le bruit de souffle en absence de réception. Force le récepteur à être silencieux en l'absence de signal reçu, ou quand ce signal est inférieur à un certain seuil.

## 2 - LES FORMALITÉS

On parle de **Station de navire** quand un navire est équipé d'un émetteur-récepteur radio de quelque type que ce soit : VHF, BLU, NAVTEX, INMARSAT.

### 2-1 Licence de station de navire

Obligatoire pour tout navire équipé d'un émetteur/récepteur, donc navires de plaisance équipés de postes VHF, même portatifs.

Délivrée au propriétaire du navire, renouvelable chaque année par tacite reconduction, par l'Agence Nationale des Fréquences ANFR.

Mentionne entre autres : Nom du titulaire, Nom du navire, Indicatif d'appel du navire, le ou les appareils installés.

### 2-2 Indicatif d'appel

Délivré une fois pour toutes au navire. Ne change pas si le propriétaire change. (en France ).  
Combinaison de lettres et de chiffres.

Il est bon de connaître l'indicatif du bateau sur lequel on embarque (Mentionné sur la Licence)

### 2-3 MMSI

Pour les besoins du mode ASN (voir plus loin), on affecte à chaque station une Identification unique (numéro à 9 chiffres). C'est l'équivalent en ASN de l'Indicatif d'appel. (Mentionné sur la Licence). Plus loin, en ASN, on appellera ID l'identification d'un navire associant son MMSI et son Nom.

### 2-4 C.I.A.C.

Code d'identification de l'Autorité comptable qui gère les communications à caractère commercial de la Station. (Mentionné sur la Licence). (Voir Correspondance publique en 5-3-1).

### 2-5 Certificat d'Opérateur

La station est sous l'autorité et la responsabilité du Chef de bord. Tout utilisateur de la station doit être titulaire d'un Certificat d'opérateur. Pour la zone de couverture VHF, c'est le C.R.R., **Certificat restreint de radiotéléphoniste**, délivré sur examen par l'ANFR.

Un nouveau certificat est en préparation, le Certificat de Radiotéléphoniste Côtier, adapté aux nouvelles normes ASN, qui sera applicable aux plaisanciers.

### 3 - LES INTERLOCUTEURS

Avec qui entrer en contact ?

Pour quels types de communications ? ( voir plus loin chapitre 5 ).

#### 3-1 Les Stations côtières

Avec la réforme des Télécommunications en France, France Télécom a supprimé en 2000 les stations côtières liées aux principaux ports (Nom du Port + Radio) (ex : Marseille Radio, Boulogne Radio, Le Conquet Radio).

A noter qu'en Manche Est, on peut utiliser Ostende Radio, et en Méditerranée Monaco Radio.

Il reste donc :

3-1-1 Les CROSS (Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage) au nombre de 5 en Métropole. (Gris-Nez, Jobourg, Corsen, Corsica Etel, La Garde).

Veillent 24/24 sur canal 16 et en ASN sur canal 70 (automatique).

Traitent tout ce qui touche à la Sécurité en mer et diffusent pour Météo France les Bulletins météo.

3-1-2 Les Capitaineries de tous les ports de plaisance : veillent sur 9 aux heures ouvrables.

3-2 Les autres Stations de navires : On peut converser avec tout navire, à toute heure, gratuitement, et sur n'importe quel sujet sur 6, 8, 72 ou 77.

## 4 - LA MISE EN ŒUVRE

### 4-1 Les contrôles

Étant admis qu'un contrôle mécanique a été effectué avant l'appareillage (antenne, câbles et connecteurs, étanchéité des passe-pont...), procéder au contrôle électrique : la tension d'alimentation doit être comprise entre 11 et 13,8 V.

### 4-2 Mise en marche

- Power ON
- Sélectionner la puissance d'émission (HIGH 25 W ou LOW 1 W)
- Sélectionner un canal
- Monter le volume
- Régler le SQUELCH :
  - Tourner le bouton Squelch à droite jusqu'à entendre un bruit de souffle important
  - Revenir à gauche pour faire disparaître ce bruit
  - Revenir légèrement à droite
  - Quand on entend un "CLOC" de temps en temps, le réglage est au point.
- Faire un TEST :
  - On peut appeler un autre navire après en avoir convenu avec lui, sur 6, 8, 72 ou 77, sur puissance 25 ou 1 W selon son éloignement
  - On peut appeler la Capitainerie sur 9 en basse puissance
  - On peut appeler un CROSS ou une Capitainerie sur 16 avec les précautions suivantes :
    - en dehors des zones de silence (voir 5.3.3)
    - en s'assurant qu'il n'y a pas de trafic de sauvegarde en cours
    - en étant aussi bref que possible
  - Pour EMETTRE, décrocher le micro, appuyer sur la pédale et parler devant le micro
  - Pour RECEVOIR, lâcher la pédale. C'est le H.P. de l'appareil qui diffuse le message.
  - Ce test doit être simple et de courte durée :
    - Capitainerie, Capitainerie, Capitainerie de XXX pour essais VHF, me recevez-vous ? Après réponse de la Capitainerie, clore le test par :
    - Capitainerie de XXX, Bien reçu, Merci, Terminé,.

Après le Test, sélectionner le canal 16 ou un autre en DUAL et laisser l'appareil en veille, puissance 25W.

En ASN, utiliser de préférence la fonction Test interne.

## 5 - LA PROCÉDURE

### 5-1 L'Affectation des Fréquences :

On ne peut pas trafiquer sur n'importe quelle fréquence pour n'importe quel motif  
(Voir Bloc Marine chapitre Aides à la Navigation - VHF, page 349)

Canaux à connaître de mémoire : 16 pour l'appel, 16 et 70 pour la Détresse, l'Urgence et la Sécurité, 9 pour les Ports de plaisance, 6, 8, 72 et 77 pour le trafic entre bateaux.

### 5-2 Le Trafic lié à la Sauvegarde en Mer (Règles Générales, Procédure classique et ASN)

5-2-1 Si vous devez émettre un appel ou message relatif à la sauvegarde :  
3 degrés de priorité :

- |  |                        |
|--|------------------------|
| - DETRESSE, signalé par <u>MAYDAY</u> en R/T classique   | <u>DISTRESS</u> en ASN |
| - URGENCE, signalé par <u>PAN</u> en R/T classique       | <u>URGENCY</u> en ASN  |
| - SÉCURITÉ, signalé par <u>SÉCURITÉ</u> en R/T classique | <u>SAFETY</u> en ASN.  |

(Par la suite, on appellera Trafic de Sauvegarde tout trafic relatif à ces 3 types de messages).

Pour ces appels, on utilise le canal 16 en Classique et 70 en ASN.

- Exemples de cas classés par ordre de priorité :
- DETRESSE : Exige une assistance immédiate (navire en feu, voie d'eau non contrôlable, échouement, homme à la mer, abandon prévu ou en cours...)
- URGENCE : Demande d'aide en 2<sup>ème</sup> priorité (avarie à bord, demande de remorquage, problème de santé d'un équipier)
- SÉCURITÉ : Concerne la Sécurité de la navigation (pour signaler épave à la dérive, marque de balisage manquante ou en défaut...)

Ces messages seront reçus par un CROSS et/ou par les navires voisins qui veillent sur 16 ou automatiquement sur 70 si transmis en ASN.

Sans accusé de réception d'un CROSS ou d'un autre navire, répéter votre message autant que nécessaire et pendant les Périodes de Silence (voir 5-2-3) (R/T classique). Répétition automatique des messages de DETRESSE en ASN.

5-2-2 Si vous entendez un message de Détresse  
et qu'aucune station n'a accusé réception, vous devez servir de Relais et émettre un message de relais en précisant : Nom de votre navire, Nom du navire en Détresse, sa position, nature du problème, type d'assistance requise, mesures prises à bord, tous autres détails utiles. (Pas de message Relais programmés en ASN classe D).  
Et répéter ce message relais jusqu'à Accusé de réception d'un Cross.

### 5-2-3 Périodes de Silence

Les montres de bord présentent 2 secteurs bleus, de 00h00 à 00h03 et de 00h30 à 00h33.

Ces périodes de 2 fois 3 minutes sont réservées aux appels de Détresse, Urgence et Sécurité.

Durant ces intervalles, il est interdit d'appeler sur 2186 Khz en MF et recommandé de ne pas le faire sur canal 16 en VHF pour autre chose que du trafic de détresse. Dans la pratique, en VHF, on s'abstient de trafiquer sur 16 pendant ces intervalles.

### 5-3 - Le trafic de Routine

Tout ce qui ne touche pas au Trafic de Sauvegarde est appelé Trafic de routine.

En ce qui concerne le plaisancier, il s'agit essentiellement de :

#### 5-3-1 Les Communications de Bateau à Bateau :

Exclusivement sur canaux 6, 8, 72, 77 (en France)

#### 5-3-2 de ou vers un Port :

Sur canal 9 pour contacter les Capitaineries des Ports de Plaisance.

#### 5-3-2 La Correspondance Publique (Pour Rappel)

Il s'agit d'entrer en contact avec un correspondant à terre par son numéro de téléphone.

C'est maintenant un cas exceptionnel pour un plaisancier car :

- les Stations côtières françaises n'existent plus
  - les téléphones mobiles font mieux l'affaire (en zone couverte).
- Pour l'exemple : on est en Manche Est, notre mobile est indisponible.  
On passera par Ostende-Radio pour joindre notre correspondant.

Pour ces 3 types d'appels, on peut établir le premier contact sur 16, puis fixer une fréquence de dégagement, ou initier l'appel en ASN puis passer sur le canal de dégagement.

## 6 - LES NOUVELLES NORMES : L' A.S.N.

### 6-1 Préambule

- La Plaisance n'y est pas astreinte, mais dans la pratique, le nouveau matériel installé sur les bateaux de plaisance y répond. Et à terme, il est prévu qu'elles seront seules en vigueur.
- **Le PROGRÈS exige de toujours remettre en question ce qui fonctionnait bien. L'heure est à la NUMÉRISATION.**

### 6-2 Le système SMDSM (Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer)

Dans le cadre de la Convention SOLAS, le SMDSM est un système de radiocommunications utilisant des procédures automatiques basées sur les nouvelles technologies. Donc nouveaux modes opératoires. Il définit 4 zones :

- A1 : couverture VHF/ASN (portée 20 à 30 milles) donc la Plaisance côtière est dans cette zone.
- A2 : couverture MF/ASN (portée 150 à 300 milles)
- A3 : couverture satellite hors A1 et A2
- A4 : couverture HF uniquement

### 6-3 L'A.S.N. (Appel Sélectif Numérique) (D.S.C. en anglais)

Dans le cadre du SMDSM, le système ASN est un mode de communication automatisé, avec une transmission binaire de messages pré-définis.

Il est utilisable en MF, HF et VHF.

**Il est sensé rendre plus sûr et plus rapide le trafic de Sauvegarde.**

### 6-4 La VHF en A.S.N

- 6-4-1 Le Matériel (Voir chapitre 1 - Rappel)

Ce sont des appareils E/R VHF classiques avec toutes les fonctions de base vues plus haut, plus un récepteur dédié canal 70 et un codeur-décodeur pour l'ASN.

En plaisance, les appareils sont en ASN classe D, avec une antenne unique (pas d'antenne dédiée canal 70 comme en classe A)

On y trouve toujours un **bouton rouge DISTRESS** pour l'émission automatique d'un signal de détresse. Il est protégé par un capuchon plastique transparent pour éviter tout envoi involontaire.

Également un écran LCD pour l'affichage des messages.

Sur les postes plus sophistiqués, un clavier alpha-numérique pour l'accès aux différentes fonctions, ou clavier sur le microphone.

TESTS : En ASN, utiliser de préférence la fonction Test interne en entrant dans le MENU.

On peut aussi faire un appel de Routine, format Individuel vers un Cross ou un autre navire.

- 6-4-2 Procédures

A chaque station est affecté un numéro d'identification de 9 chiffres appelé MMSI, que l'on doit rentrer une fois pour toutes en mémoire dans le logiciel de l'appareil.

Pour les navires, les 3 1ers chiffres (MID) indiquent la nationalité. Pour la France, 226, 227, 228. Pour les stations côtières, toujours 2 zéros avant les 3 chiffres de nationalité.

- 6-4-3 Catégories d'appel :

Tout comme en VHF classique, on utilise l'ASN canal 70 pour :

- les appels de DÉTRESSE (équivalent MAYDAY)
- le RELAIS DE DÉTRESSE (équivalent MAYDAY RELAY) (Sauf en Classe D)
- les appels d'URGENCE (équivalent PAN)
- les appels de SÉCURITÉ (équivalent SÉCURITÉ)
- les appels de ROUTINE (bateau/bateau, bateau/port, correspondance publique...)

Dans les appels de bateau à bateau, on a inclus des messages qui sont évidents et simples en R/T classique :

- demander la Position d'un autre navire (POSITION REQUEST)
- donner sa Position à un autre navire (POSITION REPORT)
- demander à un autre navire s'il est à portée radio (POLLING REQUEST)
- demander à un autre navire dans quelle zone géographique il se trouve (GEOGRAPHIC AREA REQUEST)
- et les réponses à ces messages.



## - 7 - MODES OPÉRATOIRES

Il faut avoir un minimum de connaissances d'anglais pour l'ASN.

### EN R/T CLASSIQUE

#### 1 - EMISSION D'UN APPEL DE DETRESSE SIMPLE

Pas d'équivalent en R/T CLASSIQUE.

### EN A.S.N.

Variantes selon marques et modèles d'appareils. Voir Modes d'emplois spécifiques. L'émetteur d'un message est toujours identifié automatiquement par son MMSI.

#### 1 - EMISSION D'UN APPEL DE DETRESSE SIMPLE

Appuyer sur le bouton rouge **DISTRESS** pendant au moins 4 secondes.  
Le canal 70 est activé.  
Emission automatique d'un message minimal qui s'affiche à l'écran :

DISTRESS CALL  
UNDESIGNATED (la nature du problème n'est pas spécifiée )  
POSITION (en Lat. et Long. si interfacé au GPS)  
TIME (Heure d'émission si interfacé au GPS)

**Par sa rapidité, c'est à mon avis le seul vrai progrès sur le système classique, encore faut-il que le GPS soit connecté.**

Puis attente d'un accusé de réception et canal 16 sélectionné en DUAL avec 70.  
L'écran affiche en clignotant :

DISTRESS CALL  
TX COMPLETE  
NOW WAITING FOR ACK

Puis :

WAITING FOR ACK

**16**

Pour interrompre l'émission d'un appel (quel qu'il soit), appuyer sur CLEAR ou CANCEL selon marques et modèles d'appareils.

## 2 - EMISSION D'UN APPEL DE DETRESSE DETAILLE

Sélectionner canal 16

Emettre en annonçant oralement :

MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY  
ICI Nom + Indicatif d'Appel de votre Navire  
POSITION  
NATURE du Problème  
TYPE d'ASSISTANCE demandée  
NOMBRE de Personnes à Bord  
MESURES Prises ou Envisagées  
Tout autre Renseignement utile (type de  
bateau, couleur...)

Répéter l'appel jusqu'à Accusé de Réception  
d'un CROSS ou autre navire et surtout pendant  
les périodes de silence qui suivent.

Avantages : Procédure identique quelques  
soient la marque et le modèle de radio-  
téléphone.  
Possibilité de donner plus de renseignements.

## 2 - EMISSION D'UN APPEL DE DETRESSE DETAILLE

- Appuyer sur le bouton MENU
- Sélectionner successivement :
- CALL (APPEL)
- DISTRESS
- NATURE (11 cas pré-programmés :  
Undesignated, Fire/Explosion, Flooding,  
Collision, Grounding, Listing/In danger of  
Capsizing, Sinking, Disable and Adrift,  
Abandoning Ship, Man overboard,  
Piracy/Armed Robbery Attack)

L'écran affiche :

DISTRESS CALL  
FLOODING (par exemple)  
POSITION (GPS ou manuellement : LAT Edit,  
LONG Edit)  
TIME (Idem)

- Appuyer sur SEND ou bouton rouge  
**DISTRESS**

Le message est émis sur canal 70, puis attente  
d'un Accusé de réception et canal 16 sélectionné en DUAL avec 70.

L'écran affiche en clignotant :

DISTRESS CALL  
TX COMPLETE  
NOW WAITING FOR ACK

Puis :

WAITING FOR ACK

**16**

Inconvénients : Manipulations variant selon  
marque et modèle d'appareil.

Renseignements limités.

Lenteur : on n'a pas progressé par rapport à un  
appel MAYDAY classique sur 16.

D'autant plus qu'on va y revenir à ce bon vieux  
canal 16 (Voir ci-après)

### 3 - RECEPTION DE L'ACCUSE DE RECEPTION

Toujours sur canal 16  
Un CROSS ou un autre Navire répondent à votre appel de Détresse :

MAYDAY NOM de votre Navire  
ICI CROSS X ou NAVIRE Y  
REÇU VOTRE MAYDAY  
ME RECEVEZ-VOUS ?

Etablir alors le contact avec ce CROSS ou ce Navire et convenir des dispositions à prendre et des détails sur l'opération de sauvetage.

Puis énoncer :

TERMINÉ  
JE RESTE EN VEILLE SUR 16.

### 3 - RECEPTION DE L'ACCUSE DE RECEPTION

Alarme sonore  
L'écran affiche :

RECEIVED  
DISTRESS ACK

**16**

La re-émission automatique du message est stoppée.

Stopper l'alarme sonore

L'écran affiche :

ALL SHIPS  
MMSI du CROSS ayant reçu l'appel  
DISTRESS  
ACK  
MMSI de votre navire en Détresse  
FLOODING (par exemple)  
POSITION  
TIME

Se mettre alors en contact avec le CROSS sur 16 pré-sélectionné et répéter le message de Détresse selon la procédure classique.

Où est le progrès ?

#### 4 - RECEPTION D'UN MESSAGE DE DETRESSE ET RELAIS DE DETRESSE

On entend un MAYDAY émis par un autre navire.

Rester sur 16 et noter l'heure et la teneur du message.

#### 4-1 - Si pas d'Accusé de réception d'un CROSS

Accuser réception de ce message :

MAYDAY NOM DU NAVIRE EN  
DETRESSE  
ICI NOM DE VOTRE NAVIRE  
REÇU VOTRE MAYDAY  
MA POSITION EST .....  
JE ME DEROUTE VERS VOUS  
OU JE NE PEUX PAS ME DEROUTER  
VERS VOUS ET  
J'EMETS UN MAYDAY RELAY.

Message MAYDAY RELAY.

MAYDAY RELAY (3 FOIS)  
ICI NOM DE VOTRE NAVIRE  
MAYDAY NOM DU NAVIRE EN  
DETRESSE  
POSITION DU NAVIRE EN DETRESSE  
NATURE DU PROBLEME  
TOUS DETAILS UTILES  
A VOUS.

#### 4-2 - Un CROSS accuse réception

Rester à l'écoute sur 16 et suivre le trafic de  
Détresse pour éventuellement participer aux  
secours.

#### 4 - RECEPTION D'UN MESSAGE DE DETRESSE ET RELAIS DE DETRESSE

Alarme sonore  
L'écran affiche :

RECEIVED DISTRESS MMSI DU NAVIRE EN DETRESSE	<b>16</b>
--	-----------

Le canal 16 est sélectionné en DUAL avec 70.  
Stopper l'alarme  
L'écran affiche les détails du message de  
Détresse, dont MMSI et position du bateau en  
difficulté et nature du problème.

4-1 - Si pas d'Accusé de réception d'un  
CROSS, les détails du message sont reçus une  
2<sup>ème</sup> fois.

Comme les ASN classe D n'ont pas de  
fonctionnalité "Accusé de réception" (ACK) en  
canal 70, vous devez alors :

- accuser réception par le canal 16
- ou entrer en contact directement avec le  
sinistré pour dispositions à prendre si vous  
pouvez le secourir
- ou émettre un MAYDAY RELAY sur 16.

#### 4-2 - Un CROSS accuse réception

On est dans le même cas de figure qu'en 3.

#### 4-3 - Le CROSS relaye le message de Détresse

Tous les navires des environs recevront :

- Alarme sonore
- Affichage écran :

ALL SHIPS MMSI DU CROSS EMETTEUR DISTRESS RELAY MMSI DU NAVIRE EN DETRESSE FIRE (PAR EXEMPLE) POSITION TIME
---

Tous ces navires devront alors se mettre sur  
écoute sur 16 et suivre le trafic de Détresse  
pour éventuellement participer aux secours.

**ENCORE NOTRE BON CANAL 16.**

## 5 - EMISSION D'UN APPEL D'URGENCE

Sélectionner le canal 16

Emettre oralement :

PAN PAN PAN (Prononcer PANNE)  
 APPEL A TOUS  
 ICI Nom et Indicatif de votre Navire  
 (MMSI si suite à un message en ASN)  
 POSITION  
 NATURE du Problème  
 NATURE de l'Aide demandée  
 TERMINÉ, JE RESTE À L'ÉCOUTE.

## 6 - RECEPTION D'UN APPEL D'URGENCE

On reçoit sur 16 un message PAN PAN PAN.  
 Noter l'heure et la teneur du message.

Selon le problème signalé :

Contacter le demandeur si on peut être utile  
 Rester en veille sur 16 si non.

## 7 - APPEL ET RÉCEPTION D'UN MESSAGE DE SÉCURITÉ

Sélectionner le canal 16

Emettre oralement :

SÉCURITÉ SÉCURITÉ SÉCURITÉ  
 APPEL A TOUS  
 ICI Nom de votre Navire  
 POSITION  
 NATURE du problème à signaler  
 TERMINÉ.

On reçoit sur 16 un message SÉCURITÉ.  
 Noter l'heure et la teneur du message.

Tenir compte du problème signalé si on est concerné.

## 5 - EMISSION D'UN APPEL D'URGENCE

Dans le MENU, sélectionner successivement :  
 ALL SHIPS CALL  
 URGENCY  
 SEND

L'écran affiche :

<p>ALL SHIPS CALL READY          URGENCY          MMSI de votre navire          SEND</p>
--

Appuyer sur SEND ou ENTER. L'appel est transmis sur canal 70 et le 16 est sélectionné en DUAL avec 70.

L'écran affiche :

<p>ALL SHIPS CALL          TX COMPLETE</p>	<b>16</b>
--	-----------

En ASN, pas de messages d'urgence pré-programmés.

Emettre alors le contenu du Message d'Urgence par le 16 présélectionné.

**A quoi a alors servi toute la manœuvre précédente ?**

## 6 - RECEPTION D'UN APPEL D'URGENCE

Alarme sonore

L'écran affiche :

<p>RECEIVED          ALL SHIPS          URGENCY          MMSI du navire émetteur</p>	<b>16</b>
--	-----------

Stopper l'alarme sonore

Passer sur 16 pour écouter le contenu du Message d'Urgence.

Contacter éventuellement le demandeur pour apporter son aide.

## 7 - APPEL ET RÉCEPTION D'UN MESSAGE DE SÉCURITÉ

Même procédure qu'en 5 et 6. (On sélectionnera SAFETY au lieu de URGENCY)

8 - COMMUNICATIONS DE ROUTINE8-1 - Appeler un autre navire et Recevoir son  
Accusé de Réception

Sélectionner canal 16.  
En dehors d'une zone de silence, émettre  
oralement :

NAVIRE X de NAVIRE Y  
ME RECEVEZ-VOUS ?

Quand X répond, énoncer :

X de Y, ON DÉGAGE SUR 6, 8, 72 OU 77.

X répond et confirme le canal.  
Sélectionner ce canal et énoncer :  
NAVIRE X de NAVIRE Y SUR 72 (par ex.)  
ME RECEVEZ-VOUS ?

Quand X confirme la bonne réception, parler.

A la fin, énoncer :

NAVIRE X de NAVIRE Y  
TERMINÉ  
FIN D'APPEL.

8 - COMMUNICATIONS DE ROUTINE

En ASN, on peut entrer en mémoire les MMSI de divers navires et Stations côtières, comme dans un téléphone.

Pour nous, fonctionnalité intéressante quand on navigue à 2 ou plusieurs bateaux.

8-1 - Appeler un autre navire et Recevoir son  
Accusé de Réception

Dans MENU, sélectionner successivement :

INDIVIDUAL CALL  
MMSI du navire à appeler (en mémoire ou manuellement par MANUAL INPUT)

Canal de dégagement proposé (6, 8, 72, ou 77)

L'écran affiche :

INDIVIDUAL CALL READY SEND
-------------------------------

Appuyer sur SEND ou ENTER. L'appel est transmis sur canal 70. L'écran affiche :

INDIVIDUAL CALL TX COMPLETE WAITING FOR ACK
---

**72**

Après la réception de l'accusé de réception (Voir en 8-2 Réception d'un Appel Individuel)

Signal sonore  
L'écran affiche :

RECEIVED INDIVIDUAL ACK MMSI ou ID du navire appelé
---

**72**

Arrêter l'alarme sonore  
Passer sur 72 pour converser.

**Ici double avantage de l'ASN sur R/T Classique**

- On n'encombre pas le canal 16 pour l'appel
- Les autres ne savent pas qui appelle qui.  
Cette confidentialité n'existe pas en R/T Classique.

8 -2 - Réception d'un Appel Individuel et Emission de l'Accusé de Réception

Y reçoit sur 16 l'appel de X.

Répondre oralement :

X DE Y, X DE Y, X DE Y  
JE VOUS REÇOIS  
A VOUS.

Puis X propose un canal de dégagement.

Répondre :

X DE Y  
OK ON DÉGAGE SUR 6, 8, 72 OU 77

Sélectionner le canal convenu.  
Enoncer :

X DE Y SUR 77 (par exemple)  
ME RECEVEZ-VOUS ?  
A VOUS.

Après confirmation de X, la communication peut s'établir entre les 2 navires.

8 -2 - Réception d'un Appel Individuel et Emission de l'Accusé de Réception

Signal sonore  
L'écran affiche :

RECEIVED INDIVIDUAL MMSI ou ID du navire appelant	<b>77</b>
---	-----------

Stopper l'alarme sonore.  
Dans MENU, sélectionner successivement :

INDIVIDUAL ACK  
MMSI ou ID de l'appelant  
ABLE TO COMPLY

L'écran affiche :

INDIVIDUAL ACK READY
----------------------

Appuyer sur SEND ou ENTER. L'accusé de réception est transmis sur canal 70.  
L'écran affiche :

INDIVIDUAL ACK TX COMPLETED	<b>77</b>
--------------------------------	-----------

Le canal proposé est sélectionné automatiquement et la communication orale avec l'appelant peut commencer.

On peut aussi répondre :

UNABLE TO COMPLY.

La communication s'arrête alors.

### 8-3 - Appeler un CROSS ou une Capitainerie

Sélectionner canal 16 pour un CROSS  
Ou canal 9 pour une Capitainerie.

Emettre oralement :

**CAPITAINE**RIE PORT X (3 fois)  
**ICI VOILIER** Y  
**ME RECEVEZ-VOUS ?**  
**A VOUS.**

Réponse de la Capitainerie :

**VOILIER** Y DE **CAPITAINE**RIE X  
**JE VOUS ÉCOUTE**  
**A VOUS**

Formuler alors votre message.

### 8-4 - Demander sa position à un navire

Cela revient à un Appel d'un autre Navire (8-1)  
Une fois le contact établi, demander sa Position  
à l'autre.

### 8-5 - Réception d'une demande de POS et Réponse

On reçoit sur 16 un appel du navire Y.

**X DE Y, X DE Y, X DE Y**  
**ME RECEVEZ-VOUS ?**  
**A VOUS.**

Contrôler qu'on est hors d'une zone de silence.  
On répond sur 16 et on convient d'un canal de  
dégage

Sélectionner ce canal et énoncer :

**Y DE X SUR 8 (par exemple)**  
**ME RECEVEZ-VOUS ?**  
**A VOUS.**

Après confirmation de Y, répondre à sa  
demande en lui communiquant (ou non) votre  
position.

**Y de X**  
**MA POSITION EST LAT....., LONG...**  
**A ...HEURE.....MINUTES**  
**TERMINÉ.**

### 8-3 - Appeler un CROSS ou une Capitainerie

Cela revient à émettre un Appel Individuel si  
on connaît le MMSI du CROSS ou de la  
Capitainerie.

Même procédure qu'en 8-1.

### 8-4 - Demander sa position à un navire

Pour nous, utile dans le cas d'une navigation à  
plusieurs.

Dans MENU, sélectionner successivement :

**POSITION REQUEST**

MMSI ou ID du navire appelé (en mémoire ou  
manuellement par **MANUAL INPUT**)

L'écran affiche :

POS REQUEST READY

Appuyer sur **SEND** ou **ENTER**. La demande  
est transmise sur 70.

L'écran affiche :

POSITION REQUEST  
TX COMPLETE  
WAITING FOR ACK

### 8-5 - Réception d'une demande de POS et Réponse

Alarme sonore

L'écran affiche :

RECEIVED POS. REQUEST  
MMSI ou ID du Navire demandeur

Stopper l'alarme sonore

Dans MENU, sélectionner successivement :

**POSITION REPLY**

MMSI ou ID du demandeur (en mémoire ou  
manuellement)

L'écran affiche :

POSITION REPLY READY

Si le GPS est connecté, appuyer sur **SEND** ou  
**ENTER**. La Position est transmise par le canal  
70.

Si non, rentrer sa position manuellement.

L'écran affiche :

POSITION REPLY  
TX COMPLETE



### 8-6 - Donner sa Position à un autre Navire

Cela revient à Appeler un autre Navire.

Une fois le contact établi, donner sa Position.

### 8-7 - Réception d'un message de Position et Réponse

Cela revient à Recevoir un Appel d'un autre navire.

Une fois le contact établi, il vous communique sa Position .

Cela revient à Appeler un autre Navire.

Une fois le contact établi, lui poser toutes les questions ou lui donner toutes les informations que l'on veut.

**EN R/T CLASSIQUE, ON N'EST PAS LIMITÉ DANS LE CONTENU DES MESSAGES, CONTRAIREMENT À L'ASN.**

### 8-6 - Donner sa Position à un autre Navire

Il s'agit de donner sa Position sans qu'on vous l'ait demandée.

Même procédure.

Dans MENU, sélectionner successivement :  
POSITION REPORT

MMSI ou ID du navire destinataire (en mémoire ou manuellement).

Envoyer et attendre l'accusé de réception.

### 8-7 - Réception d'un message de Position et Réponse

Alarme sonore

L'écran affiche :

RECEIVED POS. REPORT  
MMSI ou ID de l'émetteur

Dans MENU, sélectionner successivement :  
POSITION REPORT REPLY

MMSI ou ID du destinataire.

SEND ou ENTER pour transmettre cet accusé de réception.

-----

Selon les mêmes procédures, on peut appeler un navire pour savoir :

- s'il est à portée VHF  
MENU / POLLING REQUEST
- s'il est dans un secteur géographique donné  
MENU / GEOGRAPHICAL AREA REQUEST

## 8-8 - Correspondance publique

Il s'agit d'appeler un correspondant à terre, sur son n° de téléphone fixe ou mobile.  
Voir restrictions chapitre 3-1 (Stations côtières non françaises assurant ce service).

Sélectionner canal 16

Appeler :

**OSTENDE RADIO ( 3 fois )**  
**ICI NOM DU NAVIRE, INDICATIF ( 3 fois )**  
**ME RECEVEZ-VOUS ?**  
**A VOUS**

Après accusé de réception d'Ostende Radio, qui indique un canal de dégagement, le sélectionner et énoncer :

**OSTENDE RADIO**  
**DE X**  
**POUR LIAISON RÉSEAU**  
**A VOUS**

Après rappel d'un opérateur, énoncer :

**MON CIAC EST FRY Y**  
**JE DEMANDE LE N° XX XX XX XX XX**  
**A ( Tel endroit )**  
**A VOUS**

L'Opérateur établit le contact téléphonique.  
La communication se termine quand le correspondant à terre a raccroché.

On peut demander à la Station côtière le montant de la communication.

## 8-8 - Correspondance publique

Il s'agit d'appeler un correspondant à terre, sur son n° de téléphone fixe ou mobile.  
Voir restrictions chapitre 3-1 (Stations côtières non françaises assurant ce service).

Dans MENU, sélectionner successivement :

**INDIVIDUAL**  
**ROUTINE**  
**MMSI de la STATION CÔTIÈRE (Auto ou Manual)**  
**TELECOM DUPLEX**  
**ACK**

L'écran affiche :

<b>DATE ET HEURE</b> <b>INDIVIDUAL</b> <b>ROUTINE</b> <b>MMSI STATION CÔTIÈRE</b> <b>DUPLEX</b> <b>ACK REQUEST</b>
---

Appuyer sur SEND ou ENTER. Le message est transmis sur canal 70.

La Station accuse réception. L'écran affiche :

<b>RECEIVED</b> <b>ROUTINE ACK</b>
---------------------------------------

**62**

Etablir le contact oral sur le canal demandé et opérer comme en R/T Classique pour la suite.

## CONCLUSION

Comme on l'a vu, pour nous qui naviguons en côtière ou en Zone A1, le vrai progrès de l'ASN sur la R/T Classique est l'envoi automatique et ultra-rapide d'un message de détresse simplifié, par le simple appui sur la touche **DISTRESS**.

L'ASN permet aussi des communications entre navires plus confidentielles, les autres stations n'entendant pas sur 16 qui appelle qui, et ignorant la fréquence de dégagement convenue.

Mais pour le reste, toutes les fonctions ou types de messages pré-définis exigent des manipulations longues, voire inutiles puisqu'en fin de procédure, on revient en R/T Classique en conversant sur 16 ou sur un autre canal.

Ces manipulations par touches de clavier ne sont pas faciles par gros temps et chaque erreur exige une annulation puis un recommencement de la procédure.

De plus, les messages types pré-définis sont limités dans leur contenu, ne permettant pas de fournir à ses interlocuteurs d'autres détails pouvant être utiles.

En VHF, on ne peut pas prétendre que la qualité de communication en hertzien soit moins bonne qu'en binaire. Bien que cela peut être vrai en MF et en HF.

Enfin, si le schéma général des procédures ASN est le même, le détail de leur exécution varie d'une marque et d'un modèle à l'autre. Pour plagier nos amis aviateurs, nous dirons que :

- pour trafiquer en R/T CLASSIQUE, il faut un Brevet de Pilote (le C.R.R)
- pour trafiquer en A.S.N., il faut un Brevet de Pilote et EN PLUS une Qualification par appareil.

---

## ALPHABET PHONÉTIQUE INTERNATIONAL

(Défini par le Règlement de Télécommunications de l'U.I.T.)

ALFA	NOVEMBER
BRAVO	OSCAR
CHARLIE	PAPA
DELTA	QUEBEC
ECHO	ROMEO
FOXTROT	SIERRA
GULF	TANGO
HOTEL	UNIFORM
INDIA	VICTOR
JULIETT	WHISKEY
KILO	X-RAY
LIMA	YANKEE
MIKE	ZOULOU