

GÉNÉRALITÉS

PRÉSENTATION DE LA VHF

La VHF est le moyen de communication le plus développé en navigation maritime côtière. C'est le moyen le plus sûr et le plus fiable pour alerter en cas de détresse ou d'urgence, ou bien pour signaler un danger pour la navigation. La VHF permet en outre de disposer d'une communication de service pratique et utile pour le navigateur (information météo, contact avec les capitaineries...). Enfin, la VHF permet de communiquer entre navires sur des canaux dédiés.

Depuis 2011, l'utilisation de la VHF est autorisée dans les eaux françaises pour tous les plaisanciers titulaires du permis côtier.

Il est donc important de bien connaître les règles d'utilisation de ce moyen de communication.

La VHF est un des moyens de communication en mer parmi de nombreux autres : téléphones satellitaires, MF, Inmarsat, etc. Tous ont comme point commun d'être un élément essentiel de la sauvegarde de la vie en mer organisé au sein du SMDSM (Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer) qui a été mis en place pour assurer une couverture mondiale d'un système d'alerte et d'organisation des secours.

La communication en mer a pour but essentiel la sauvegarde de la vie humaine, par conséquent les conversations privées doivent se faire sur des canaux spécifiques et dédiés.

En navigation de plaisance, on utilise principalement les VHF (Very High Frequency) qui transmettent sur des fréquences préétablies, appelés canaux ou voies, dans la gamme des 156 MHz. Il existe essentiellement 2 types de VHF : les portables et les fixes.

CATÉGORIES DE VHF EN NAVIGATION DE PLAISANCE

Les VHF fixes sont celles installées à demeure sur les bateaux, en général avec une antenne fouet qui leur permet d'avoir **une portée entre 25 et 30 milles**. Toutes les VHF fixes commercialisées aujourd'hui sont ASN, c'est-à-dire qu'elles ont, en plus du vocal, la capacité d'envoyer des messages numériques, en particulier des messages de détresse.



La VHF portable est une petite VHF disposant d'une alimentation autonome (batterie) capables d'émettre et de recevoir des appels VHF sur tous les canaux, mais avec **une portée en général limitée à 5 milles**. La plupart des VHF portables ne sont pas ASN.



CONNAISSANCE DU SERVICE MOBILE MARITIME

L'AGENCE NATIONALE DES FRÉQUENCES

L'Agence nationale des fréquences radio (ANFR) est l'administration qui a succédé à France Télécom. Les installations radio embarquées à bord des navires immatriculés en France dépendent de

cette administration. Toute nouvelle installation radio à bord d'un navire de plaisance ainsi que les mutations de propriété des bateaux équipés d'une radio VHF doivent être déclarées auprès de l'ANFR. Dans les deux cas, un inspecteur du Secteur maritime de contrôle pourra vérifier la conformité du matériel et de son installation. Depuis 2016, ces formalités peuvent se faire en ligne sur le site anfr.fr.

LES RESPONSABILITÉS DU CHEF DE BORD

La station radiotéléphonique de bord est placée sous l'autorité du commandant, patron ou chef de bord. Celui-ci est responsable du respect des règles d'exploitation en vigueur. En navigation de plaisance dans les eaux françaises, le chef de bord doit être titulaire du certificat restreint de radiotéléphoniste (CRR). Toutefois, un droit d'utilisation de la VHF est accordé aux titulaires du permis mer option Côtière ou d'un permis équivalent antérieur, mais uniquement dans les eaux françaises, qui sont celles bordant les côtes françaises jusqu'à 12 milles. Par contre, pour naviguer dans les eaux internationales, la détention du CRR reste obligatoire.

LA LICENCE D'EXPLOITATION

Tout propriétaire ou utilisateur d'un navire équipé d'une station radio doit être en possession d'une **licence délivrée par l'ANFR** autorisant l'installation et l'utilisation de cette station de bord. À cette licence est lié **un indicatif d'appel** qui est unique au monde et attribué au navire. Cette licence, qui doit être à bord, peut être demandée à tout contrôle (Affaires maritimes, douanes, gendarmerie). Les informations portées sur la licence comportent :

- l'indicatif d'appel de la station ;
- le nom du bateau ;
- l'immatriculation du bateau ;
- le MMSI ;
- les coordonnées du titulaire ;
- une description succincte des équipements radioélectriques.

LES CANAUX VHF

La bande VHF est comprise **entre 30 et 300 MHz**. Dans cette plage, la bande VHF marine se situe entre 156 et 162 MHz. Elle est divisée en **55 canaux** (ou voies) à une ou deux fréquences espacées de 22 kHz. Certains des 55 canaux de la bande VHF sont composés de deux fréquences espacées de 22 kHz, ce sont les canaux duplex.

- **En exploitation simplex:** l'émission et la réception se font sur une même fréquence. Les opérateurs transmettent et reçoivent l'un après l'autre. En navigation de plaisance, seul le mode simplex est disponible.
- **En exploitation duplex:** deux fréquences sont utilisées, l'une pour l'émission et l'autre pour la réception, ce qui permet de dialoguer comme avec un téléphone.

Les principaux canaux (ou voies) utilisés en navigation de plaisance sont les suivants :

Canal 16	<i>Veille et sauvegarde de la vie humaine en mer</i>
Canaux 6, 8, 72 et 77	<i>Trafic entre navires</i>
Canal 9	<i>Ports de plaisance</i>
Canal 10	<i>Marine nationale, sémaphores, phares et balises</i>
Canal 12	<i>Capitaineries des ports de commerce</i>
Canal 13	<i>Marine nationale, sémaphores, phares et balises</i>
Canal 67, 68	<i>Cross et SNSM</i>
Canaux 63, 64	<i>Météorologie en continu (disponible dans certaines zones)</i>
Canaux 79, 80	<i>Diffusion des bulletins météorologiques</i>
Canaux 70	<i>ASN / SMDSM</i>

L'ALPHABET PHONÉTIQUE INTERNATIONAL

Dans certaines situations, il peut être nécessaire d'épeler certains mots ou abréviations (le nom du bateau par exemple) pour se faire comprendre parfaitement quelle que soit sa langue et sa nationalité. On utilise pour cela un alphabet phonétique international normalisé :

Tableau d'épellation de l'alphabet phonétique international

Lettre à transmettre	Mot de Code	Lettre à transmettre	Mot de Code
A	Alpha	N	November
B	Bravo	O	Oscar
C	Charlie	P	Papa
D	Delta	Q	Québec
E	Echo	R	Romeo
F	Foxtrot	S	Sierra
G	Golf	T	Tango
H	Hotel	U	Uniform
I	India	V	Victor
J	Julieta	W	Whiskey
K	Kilo	X	X-ray
L	Lima	Y	Yankee
M	Mike	Z	Zulu

Voici quelques exemples de prononciation à la VHF utilisant l'alphabet international :

- le nom du bateau *Nicolene* s'épelle « November India Charlie Oscar Lima Echo November Echo » ;
- le nom du bateau *Gradlon* s'épelle « Golf Romeo Alpha Delta Lima Oscar November » ;
- le mot *Piracy* s'épelle « Papa India Romeo Alpha Charlie Yankee » ;
- l'indicatif *FX5124* s'épelle « Fox X-Ray Cinq Unité Deux Quatre ».

Pour bien connaître cet alphabet international, entraînez-vous à épeler des mots de la vie courante (pain, voiture, votre nom de famille, votre ville...).

CONNAISSANCES SUR LE SMDSM ET LA CONVENTION SAR

QU'EST-CE QUE LE SMDSM ?

- **Le SMDSM est un système de radiocommunications de couverture mondiale initié** en 1988 par l'OMI (Organisation maritime internationale). Son but est d'assurer, en les automatisant, les communications indispensables à la sécurité des navires quelle que soit leur position sur la planète.
- **Pour la technique**, il repose sur système de transmissions numérisées (VHF, MF, HF) et sur les réseaux de satellites Cospas, Sarsat et Inmarsat.
- **Pour l'organisation**, la convention SAR (Search and Rescue) permet la coordination de toutes les opérations dans les différents pays. Ce système international, devenu opérationnel en 1992, est obligatoire pour tous les navires relevant de la convention Solas (Safety of Life at Sea).

LES NEUF FONCTIONS DU SMDSM

Les navires astreints au SMDSM (navires professionnels de plus de 24 mètres) doivent être équipés pour être en capacité d'assurer les fonctions suivantes :

- 1 émettre des alertes de détresse navire-terre par au moins deux moyens distincts et indépendants ;
- 2 recevoir les alertes de détresse terre-navire ;
- 3 émettre et recevoir les alertes de détresse de navire à navire ;
- 4 émettre et recevoir toute communication visant à coordonner les opérations de recherche et de sauvetage ;
- 5 émettre et recevoir des communications sur site ;
- 6 émettre et recevoir les signaux de repérage ;
- 7 émettre et recevoir les renseignements de sécurité en mer (RSM) ;
- 8 émettre et recevoir les communications générales ;
- 9 émettre et recevoir les communications de passerelle à passerelle.

Un navire de plaisance n'est tenu qu'à certaines de ces obligations en fonction de la réglementation nationale de son pavillon.

LA COUVERTURE MONDIALE DU SMDSN

Afin de mettre en œuvre les neuf fonctions du SMDSM, l'OMI a défini quatre zones océaniques couvertes par les moyens du SMDSM :

- **la zone A1** de 20 à 30 milles couverts par au moins une station côtière VHF munie de l'ASN ;
- **la zone A2** de 125 milles, une station côtière MF munie de l'ASN ;
- **la zone A3** couverte, entre les parallèles 70° N et 70° S, par les satellites géostationnaires Inmarsat ;
- **la zone A4** comprend toutes les zones en dehors de A1, A2 et A3, notamment au-delà des 70° N et 70° S.

L'ORGANISATION SAR

La convention SAR organise et gère internationalement la coordination des opérations de sauvetage en mer.

En zone A1 (zone côtière), tout navire en détresse doit contacter systématiquement un centre de coordination de recherche et de sauvetage maritime (**les Cross en France**), élément central de l'organisation SAR, directement ou indirectement *via* une station côtière (par exemple un sémaphore). Le message sera également envoyé aux navires susceptibles de se trouver au voisinage. Ces communications s'effectuent en phonie et en ASN. Les voies utilisées sont le canal 16 pour le trafic de détresse. Le Cross répercutera l'appel et dirigera les navires vers le lieu de la détresse directement ou *via* une station côtière. Il évaluera tous les renseignements qu'il a en sa possession de façon à déterminer la phase d'urgence ainsi que l'ampleur des opérations de recherches et de sauvetage nécessaires.

Il existe trois phases d'urgence :

- **la phase d'incertitude** lorsqu'un navire n'est pas arrivé à destination ou n'a pas signalé sa position comme prévu ;

- **la phase d'alerte** lorsque les tentatives de contact ont échoué ou que les informations laissent penser que le navire est en difficulté sans toutefois conduire à un cas de détresse ;
- **la phase de détresse** lorsque les renseignements reçus indiquent que le navire est en détresse ou lorsque les tentatives de contact sont restées sans résultat.

LA FONCTION ASN DE LA VHF

QU'EST-CE QUE L'ASN ?

L'ASN (**DSC Digital Selective Calling** en anglais) est un mode de communication rapide et automatique qui utilise **une technique de transmission** numérique. Le but de l'utilisation de l'ASN est de permettre l'émission, la réception et l'identification automatiques en cas d'avarie ou de détresse, afin de pouvoir organiser les secours le plus rapidement possible.

IDENTIFICATION DES STATIONS ASN

L'UIT, Union internationale des télécommunications, attribue à chaque nation **un ou plusieurs codes numériques de trois chiffres appelé MID (Maritime Identification Digit). Ce MID est intégré au MMSI.**

La France métropolitaine s'est vu attribuer trois MID: 226, 227 et 228. Les DOM et les COM (ex. TOM) se sont vu attribuer des MID spécifiques. Les numéros d'identification des stations de navires français commencent donc toujours par un de ces MID suivi d'un numéro spécifique au navire: c'est le MMSI.

Exemple de MMSI: 226 350 044 – 226 (France) 350 044 (code du navire). Dans le cas d'une station côtière, le code France sera toujours précédé de 00 suivi du MID + 4 chiffres. Exemple: 00 226 4801 (code de la station).

Le MMSI est attribué par l'ANFR en même temps que la licence d'exploitation de la radio si elle est utilisable en ASN. **L'opérateur doit obligatoirement saisir le numéro de MMSI dans la VHF ASN avant de commencer son exploitation**, et cela ne peut intégrer que les appareils installés sur seul navire.

MODALITÉS D'UTILISATION DE L'ASN

- **L'émission et la réception en ASN sont effectuées en VHF sur le canal 70.** Sur ce canal, peuvent être transmis :
 - les alertes de détresse et leurs accusés de réception ;
 - les relais de détresse et leurs accusés de réception ;
 - les appels d'urgence et de sécurité ;
 - les appels de communications de routine, commerciales ou de renseignements.
- **Un émetteur-récepteur VHF ASN est un ensemble composé d'une VHF classique et d'un codeur-décodeur numérique d'appel sélectif.** Hormis les fonctions propres à toute VHF, la fonction ASN se caractérise surtout par :
 - **une commande** automatique d'envoi d'appels de détresse ;
 - **un clavier** permettant l'accès aux différentes fonctions de l'appareil.
- Tout navire en détresse adresse un appel à tous. **L'alerte est transmise par ASN cinq fois de suite sur le canal 70.** L'alerte contient obligatoirement :
 - l'identité de la station mobile par le MMSI ;
 - la position du navire si la station est connectée à un GPS (ou dispose de son propre GPS intégré) ;
 - la nature de la détresse (code de détresse en anglais) ;
 - l'heure d'émission en UTC (heure de Greenwich).

CODE DE DÉTRESSE EN ASN

Lors de la programmation d'un message ASN, il est nécessaire de sélectionner un code prédéfini qui permet de donner une indication sur la nature de la détresse. Ces codes prédéfinis sont en langue anglaise (langue internationale des procédures) mais certaines marques de VHF les proposent en français.

Undesignated	Indéterminé
Fire, explosion	Incendie, explosion
Flooding	Voie d'eau
Collision	Abordage
Grounding	Échouement
Listing, in danger of capsizing	Gîte, danger de chavirement
Sinking	Navire coule
Disable and adrift	Navire désemparé et à la dérive
Abandoning ship	Abandon de navire
Man over board	Homme à la mer
Piracy / armed, robbery attack	Piraterie / agression et vol à main armée

METTRE EN ŒUVRE LA VHF

Pour mettre en œuvre, une VHF fixe ou portable, il faut :

- allumer la VHF et régler le volume ;
- régler le Squelch à la limite du bruit de fond (il ne faut pas pousser le bouton Squelch à fond car cela limite la portée en réception) ;
- régler ou vérifier que le canal est sur le 16 ;
- vérifier que la puissance d'émission est bien sur « High ».



DU BON USAGE DE LA VHF

LES MESSAGES CONCERNANT LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

Les différentes catégories de messages en phonie à la VHF sont :

- **les messages de détresse sont les messages de priorité absolue.** Ils commencent par le mot MAYDAY (prononcer « m'aider ») ;
- **les messages d'urgence sont les messages de priorité 2.** Ils commencent par le mot PAN PAN (prononcer « panne panne ») ;
- **les messages de sécurité sont les messages de priorité 3.** Ils commencent par le mot SÉCURITÉ ;
- enfin les messages de **routine** et de correspondance publique n'ont pas de priorité.

Le **canal 16** est le canal de veille qui permet :

- d'écouter les messages concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer ;
- d'écouter les messages concernant les alertes (BMS, sécurité) ;
- de passer des messages de détresse, d'urgence ou de sécurité ;
- de prendre contact avec un autre navire ;
- de prendre contact avec une station côtière (sémaphore, Cross...).

Quelle que soit la catégorie de communication, il est interdit de « converser » sur ce canal. On doit obligatoirement utiliser un canal de dégagement navire – navire (6/8/72/77) ou celui indiqué par le Cross.

LES MESSAGES DE DÉTRESSE

Le message de détresse doit prendre la forme suivante :

① l'appel : MAYDAY MAYDAY MAYDAY ICI
Nom du navire, Nom du navire, Nom du navire, Indicatif du navire



② Le message : MAYDAY *Nom du navire*

- Position du navire
- Nature de la détresse
- Nombre de personnes à bord
- Secours demandés, intentions du capitaine
- Autres informations pour les secours (couleur de la coque, blessés, etc.)
- À vous

Le message sera répété si possible jusqu'à réception d'un accusé de réception d'un autre navire ou d'une station côtière.

Exemple d'un message de détresse en français

- MAYDAY MAYDAY MAYDAY Ici SKUMENN SKUMENN SKUMENN
- Indicatif FAC1145 (Fox Alpha Charlie Unité Unité Quatre Cinq)
- Position 47°25,45 Nord et 02°42,74 West
- Importante voie d'eau et le navire coule
- Cinq personnes à bord
- Demande assistance immédiate. Abandonnons le navire sur le radeau de survie
- À vous

LES MESSAGES D'URGENCE



1 L'appel : PAN PAN PAN PAN PAN PAN

ICI *Nom du navire, Nom du navire, Nom du navire, Indicatif du navire*

2 Le message :

- Position du navire
- Nature de l'urgence
- Secours demandés, intentions du capitaine
- Autres informations pour les secours
- À vous

Exemple de message d'urgence en français

- PAN PAN PAN PAN PAN PAN Ici SKUMENN SKUMENN SKUMENN,
- indicatif FAC1145 (Fox Alpha Charlie Unité Unité Quatre Cinq)
- Position 47°25,45N et 02°42,74 W
- Bateau dématé et moteur en panne
- Demande remorquage
- Cinq personnes à bord
- À vous

LES MESSAGES DE SÉCURITÉ



1 L'appel : SÉCURITÉ SÉCURITÉ SÉCURITÉ

À TOUS À TOUS À TOUS ICI *Nom du navire, Nom du navire, Nom du navire, Indicatif du navire*

2 Le message :

- Texte du message
- Quoi
- Quand
- Où

Exemple de message de sécurité en français

- SÉCURITÉ SÉCURITÉ SÉCURITÉ À TOUS À TOUS À TOUS
- Ici SKUMENN SKUMENN SKUMENN, indicatif FAC1145 (Fox Alpha Charlie Unité Unité Quatre Cinq)
- Signalons conteneur à la dérive
- À la position 47°25,45N et 02°42,74 W

RELAYER UN MESSAGE DE DÉTRESSE

Il faut utiliser la procédure **MAYDAY RELAY**. Ce message est émis pour retransmettre un appel de détresse que vous pensez être seul à capter (si aucune station côtière n'a répondu, par exemple). C'est un message prioritaire.

- MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY ICI *Nom du navire, Nom du navire, Nom du navire (qui relaie) indicatif*
- MAYDAY *Nom du navire (en détresse)*
- Indicatif
- Position du navire
- Nature de la détresse
- Nombre de personnes à bord
- Secours demandés, intentions du capitaine
- Autres informations pour les secours
- À vous

Exemple de relais de message de détresse en français

- MAYDAY RELAY MAYDAY RELAY MAYDAY RELAY ICI NUDIBRANCHE NUDIBRANCHE NUDIBRANCHE FGB5687 (Fox Golf Bravo Cinq Six Huit Sept)
- MAYDAY SKUMENN FAC1145 (Fox Alpha Charlie Unité Unité Quatre Cinq)
- Position 47°25,45N et 02°42,74 W
- Importante voie d'eau et le navire coule
- Cinq personnes à bord
- Abandonnent le navire sur le radeau de survie
- À vous

Conduite à tenir en cas de réception d'un message de détresse ou d'urgence (en phonie ou via l'ASN):

- attendre environ 5 minutes qu'une station terrestre (Cross ou sémaphore réponde);
- si pas de réponse, accuser réception au bateau sinistré et entamer une procédure MAYDAY RELAY;
- commencer à se dérouter vers le navire en difficulté pour lui porter secours;
- prévenir le Cross de votre déroutement;
- arrivé sur place, secourir le bateau et tenir le Cross au courant de votre intervention.

LA COMMUNICATION DE ROUTINE

La procédure d'un message de routine est la suivante.

- 1 L'appel (canal 16), *Nom du navire (appelé) Ici Nom du navire (qui appelle) me recevez-vous ?*
- 2 La réception (canal 16) *Nom du navire (qui appelle) Ici Nom du navire (appelé). Je vous reçois 4 sur 5. À vous.*
- 3 Le changement de canal (canal 16) *Nom du navire (appelé) Ici Nom du navire (qui appelle) On passe canal XX (canal de dégagement).*
- 4 Sur le canal de dégagement (canal XX). *Nom du navire (appelé) Ici Nom du navire (qui appelle). Me recevez-vous ?*
- 5 Discussion (canal XX). *Nom du navire (qui appelle) Ici Nom du navire (appelé)*

Discussion...

PROTECTION DES FRÉQUENCES DE DÉTRESSE

BONNES PRATIQUES SUR L'UTILISATION DE LA VHF

- Éviter les interférences : l'équipement VHF ASN doit pouvoir assurer une veille efficace sur les voies 16 et 70.
- Émissions pendant en trafic de détresse : **toute station entendant une communication de détresse doit cesser immédiatement toute émission susceptible de troubler le trafic de détresse** et rester en veille sur la fréquence d'émission de cette détresse.
- Empêcher les émissions non autorisées : il faut absolument éviter les brouillages sur les fréquences de détresse et de sécurité. L'occupation abusive des fréquences de détresse et de sécurité constitue un brouillage préjudiciable assimilé à une perturbation des fréquences radioélectriques. Toute émission causant des brouillages préjudiciables aux communications de détresse d'urgence ou de sécurité sur le canal 70 et le canal 16 est interdite.
- Afin de faciliter la réception des appels de détresse, **toutes les émissions sur le canal 16 doivent être réduites au minimum et ne pas dépasser une minute**. La puissance maximale autorisée pour une VHF sur la bande maritime est de 25 watts.
- **Il est interdit d'utiliser la VHF à terre.**

COMMENT TESTER L'ÉQUIPEMENT VHF ?

- **En phonie**
 - Sur la voie 16.
 - Nombre et durée limités.
 - Avec la puissance minimum.
 - Sur des antennes artificielles.

- Vérifier auparavant que la fréquence est libre.
- Vérifier auparavant que la station réceptrice est prête à écouter.

■ En ASN

- Ne jamais faire d'essai sur le canal 70 en ASN.
- Utiliser la fonction « test » propre à l'équipement.
- Ou faire un essai de transmission ASN en format individuel avec une station côtière ou un autre navire.

QUE FAIRE POUR ÉVITER LES FAUSSES ALERTES DE DÉTRESSE ?

- Installer la station en faisant en sorte qu'il ne soit pas possible de déclencher une alerte de détresse accidentellement.
- Suivre les instructions : manuel utilisateur facilement consultable auprès de l'équipement.
- Former les utilisateurs : connaître le SMDSM et être titulaire des certificats ou formations adéquates.
- **Savoir annuler une fausse alerte sur l'équipement installé :** une fausse alerte de détresse doit être immédiatement annulée par ASN si l'équipement le permet et impérativement en phonie sur le Canal 16 : Toutes les stations (X3) Ici nom MMSI (indicatif). Position / annuler mon alerte de détresse de... date / heure UTC.

Des poursuites peuvent être engagées contre les chefs de bord des navires ayant émis une fausse alerte de détresse.

Je retiens !

LA VHF

SMDSM: Système Mondial de Détresse et de Secours en Mer.
La radio en mer a pour but essentiel la sauvegarde de la vie humaine.

Il est strictement interdit d'utiliser un poste VHF à terre!

LE POSTE VHF PORTATIF

La puissance d'émission ne doit pas dépasser 6 watts.

LE POSTE FIXE VHF-ASN

Il émet en 1 ou 25 watts. Le contrôleur ASN (Appel Sélectif Numérique) permet de transmettre et de recevoir automatiquement des appels de détresse, d'urgence ou de sécurité. Couplé à un GPS, le poste VHF-ASN peut transmettre les coordonnées géographiques d'une position. **À l'étranger, le plaisancier doit être titulaire du CRR.**

Information sur le récepteur VHF-ASN	Traduction
MOB (Man Overboard)	Homme à la mer
Adrift	À la dérive (bateau)
Flooding	Voie d'eau
Grounding	Échouement (involontaire)
Listing	Bateau gité pouvant chavirer
Sinking	Le bateau coule

ZONES COUVERTES PAR LE SMDSM

Zone A1 (celle de la VHF): zone de couverture, d'au moins une station côtière VHF, dans laquelle la fonction ASN (Appel Sélectif Numérique) est disponible en permanence (portée radio: 20 à 30 milles).

L'ANFR (AGENCE NATIONALE DES FRÉQUENCES RADIO)

Tout propriétaire ou utilisateur d'un navire doit être en possession d'une licence autorisant l'installation et l'exploitation de la station de bord. Tous les postes sont soumis à cette règle.

MMSI (MARITIME MOBILE SERVICE IDENTITY)

L'indicatif d'appel comprend la nationalité et l'identité du navire. Il n'est pas autorisé d'utiliser le même indicatif pour plusieurs installations. Il est composé de 9 chiffres. Les 3 premiers sont le MID. Les CROSS (Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage) ont un MID particulier.

UTILISATION PRATIQUE D'UN POSTE VHF

Le squelch est un dispositif de réglage de la sensibilité de la réception de la VHF. **Dans les zones portuaires, et pour des liaisons à courte distance, il est conseillé d'utiliser la puissance réduite.**

N° de Canal	Type de communication
16	Appel de détresse en phonie. C'est aussi le canal d'appel général (dégager rapidement sur un canal navire-navire). Appel d'une station côtière (si on ne connaît pas son canal de veille habituel).
09	Capitainerie de port de plaisance
06, 08, 72, 77	Liaisons entre navires
70	Canal de veille automatique des postes VHF-ASN. C'est un canal exclusivement numérique. Il n'est pas possible de l'utiliser en phonie.

La VHF fonctionne en mode simplex: on parle et on écoute alternativement.

APPELS EN PHONIE

Type	Priorité	Appel utilisé en phonie
Détresse	Absolue	MAYDAY
Urgence	2	PAN-PAN
Sécurité	3	SÉCURITÉ

À la réception, si aucune station n'a répondu dans un délai de cinq minutes, vous pouvez indiquer au bateau en détresse que vous l'avez entendu et que vous pouvez lui porter secours: faire un MAYDAY RELAY à la VHF.

Un appel simple vers un navire se fait sur le canal 16 dégager sur une fréquence « navire-navire » pour poursuivre la communication.

APPELS EN MODE ASN

Les appareils VHF-ASN permettent d'appeler, et de transmettre en mode numérique, sur le canal 70, des messages et des alertes. Ainsi 3 types de messages peuvent être envoyés :

- DÉTRESSE
- URGENCE et SÉCURITÉ
- ROUTINE

Le poste VHF-ASN couplé à un GPS transmet la position du bateau.

PROCÉDURE À SUIVRE EN CAS D'APPEL DE DÉTRESSE OU D'URGENCE ERRONÉ

Avertir sur le 16 et en ASN de l'erreur dès que possible.

TABLEAU D'ÉPELLATION DE L'ALPHABET PHONÉTIQUE INTERNATIONAL

Lettre à transmettre	Mot de Code	Lettre à transmettre	Mot de Code
A	Alpha	N	November
B	Bravo	O	Oscar
C	Charlie	P	Papa
D	Delta	Q	Québec
E	Echo	R	Romeo
F	Foxtrot	S	Sierra
G	Golf	T	Tango
H	Hotel	U	Uniform
I	India	V	Victor
J	Julieta	W	Whiskey
K	Kilo	X	X-ray
L	Lima	Y	Yankee
M	Mike	Z	Zulu