

Formation ACRH

Sécurité et VHF en yole de mer



1) La sécurité en yole de mer : cadre légal

- Division 240
- Prévention des abordages en mer
- Règles de priorité

2) La sécurité appliquée à l'ACRH

- Matériels
- Règles pratiques

3) La VHF

- Un peu de technique
- Quand est elle obligatoire ?
- Quel permis ?
- Procédures VHF
- Mise en œuvre et réglages



Travaux pratiques

Annexes

- Annexe 1 : L'accusé Réception
- Annexe 2 : le Mayday Relay
- Annexe 3 : la VHF avec ASN
- Annexe 4 : le CRR / RIPAM
- Annexe 5 : Division 240 art. 2.10 (matériels Sécurité) : les textes

1) La sécurité en yole de mer : cadre légal



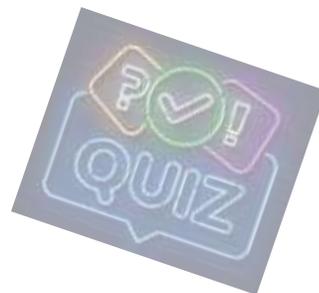
- Division 240
- Prévention des abordages en mer
- Règles de priorité

2) La sécurité appliquée à l'ACRH

- Matériels
- Règles pratiques

3) La VHF

- Un peu de technique
- Quand est elle obligatoire ?
- Quel permis ?
- Procédures VHF
- Mise en œuvre et réglages



Travaux pratiques

Annexes

- Annexe 1 : L'accusé Réception
- Annexe 2 : le Mayday Relay
- Annexe 3 : la VHF avec ASN
- Annexe 4 : le CRR
- Annexe 5 : Division 240 art. 2.10 (matériels Sécurité) : les textes

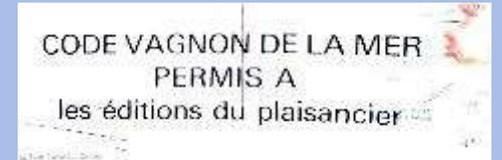
1) La sécurité en yole de mer :

cadre légal

La sécurité en yole de mer : cadre légal



Arrêté du 1er octobre
2023 :
La Division 240



La division 240

Division 240

Règles de sécurité applicables à la navigation de plaisance en mer sur des embarcations de longueur inférieure ou égale à 24 mètres

Article 1.02 et 1.03 :
Le chef de bord

Article 2.10 :
Matériels de sécurité pour les « engins propulsés par l'énergie humaine »

La division 240 – art. 1.02 et 1.03 : **le chef de bord**

Article 240-1.02 : Définitions

(Modifié par arrêtés du 04/12/09, 06/05/19, 01/10/2023)

Chef de bord : Membre d'équipage responsable de la conduite du navire, de la tenue du journal de bord lorsqu'il est exigé, du respect des règlements et de la sécurité des personnes embarquées.

Article 240-1.03 : Exigences concernant la fonction de chef de bord

(Modifié par Arrêté du 06/05/19)

Le chef de bord s'assure, notamment :

- De l'adéquation de sa navigation avec les caractéristiques de son navire ;
- De la présence à bord, du bon état et de la validité de tous les équipements et matériels de sécurité embarqués ainsi que de leur adaptation aux personnes embarquées ;
- De la mise en œuvre desdits matériels lorsque les circonstances l'exigent.

matériel de sécurité à bord d'un « engin propulsé par l'énergie humaine »

	< 2 MN d'un abris	< 6 MN d'un abris
<input type="checkbox"/> EIF (Gilet) > 50 Newton	X	X
<input type="checkbox"/> Moyen de repérage lumineux et étanche autonomie > 6h (1)	X	X
<input type="checkbox"/> Ecope (en l'absence système autovideur	X	X
<input type="checkbox"/> 3 feux à main		X
<input type="checkbox"/> Yoles navigant en groupe : 1 VHF étanche pour 2 yoles		X
<input type="checkbox"/> Compas magnétique étanche (*)		X
<input type="checkbox"/> Carte ou extrait de carte marine (*)		X
<input type="checkbox"/> RIPAM ou résumé de RIPAM (*)		X
<input type="checkbox"/> Document décrivant système de balisage de la zone fréquentée (*)		X

(*) également accepté sous format électronique et si matériel étanche

La prévention des risques d'abordage



RIPAM
COLREG

*REGLEMENT INTERNATIONAL POUR PREVENIR LES
ABORDAGES EN MER*

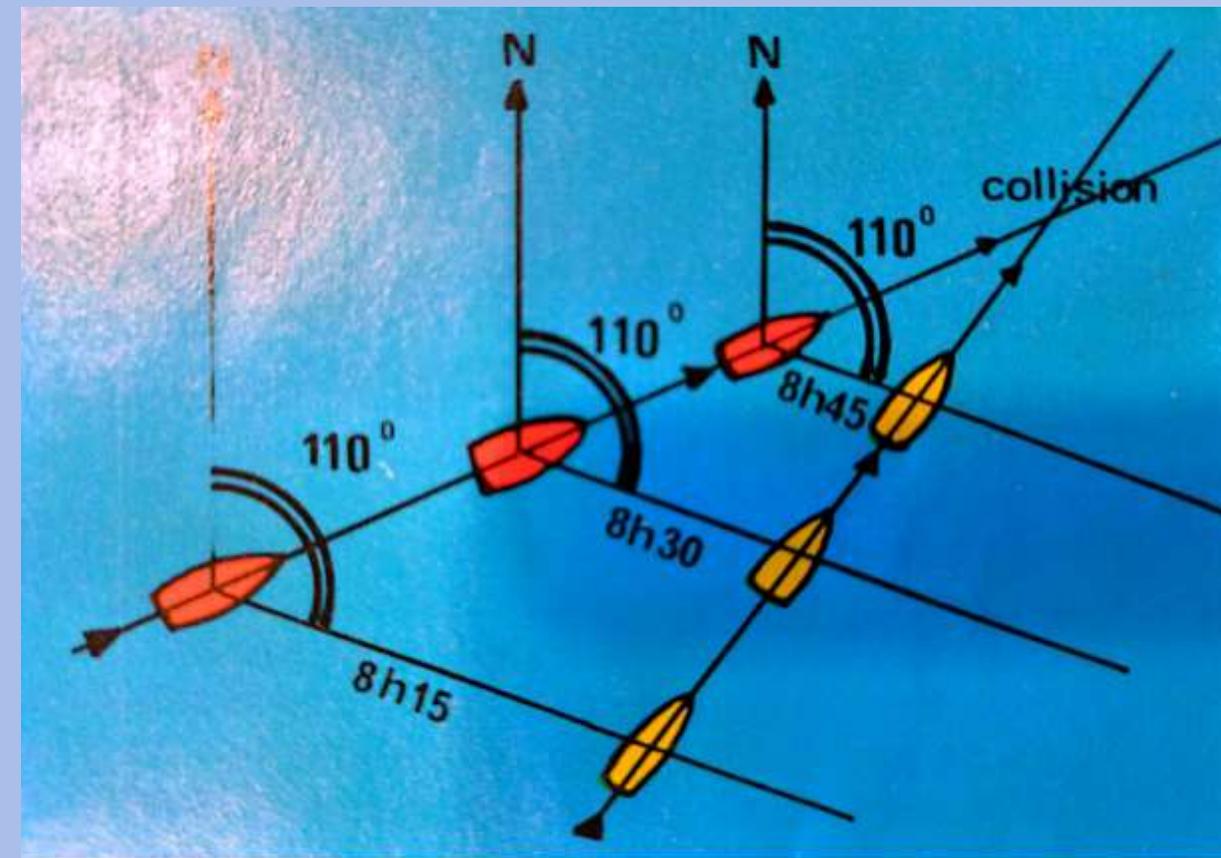
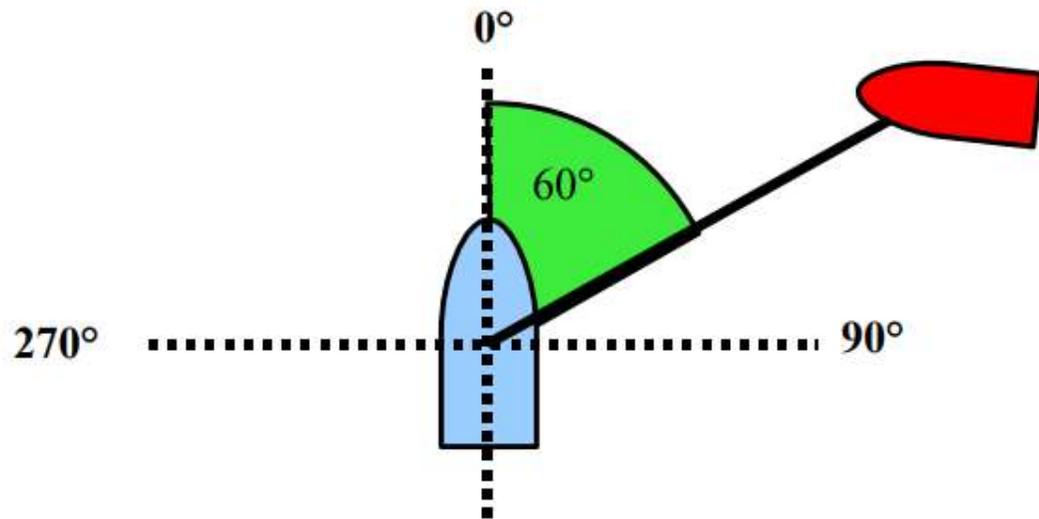
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1972

49 pages...



Notion de risque d'abordage...

Le Risque d'abordage: Il y a risque d'abordage si l'angle entre notre navire et un autre, qui s'approche, ne change pas de manière appréciable (Gisement ou relèvement constant).



Dans la pratique, pour une yole :

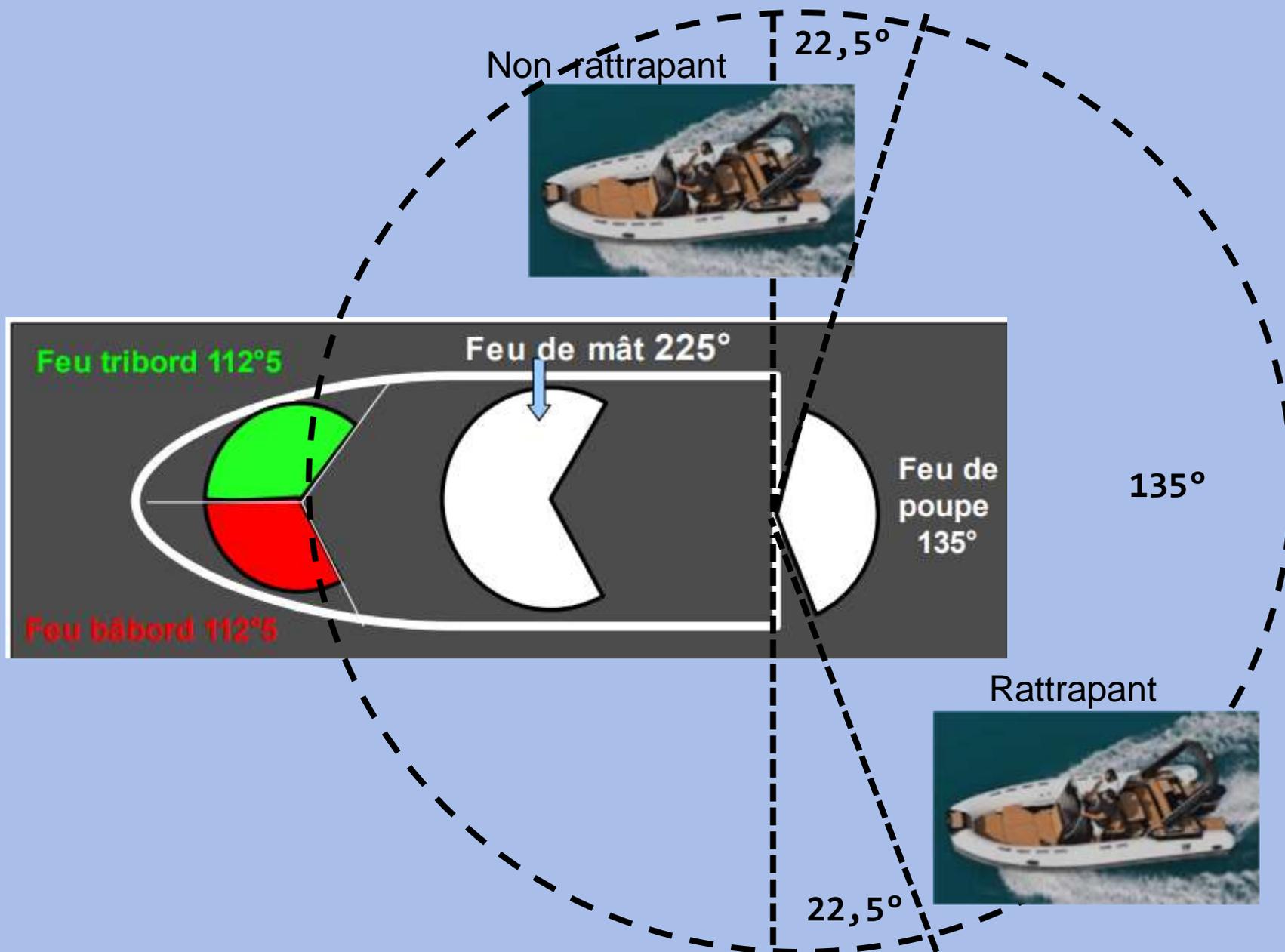
- 1) On estime le risque d'abordage « au jugé »
- 2) On modifie son cap de façon visible pour l'autre bateau

La Manœuvre pour éviter un abordage doit être exécutée franchement, de bonne heure pour passer derrière le bateau prioritaire.

Notion de navire rattrapant...

1) Un navire est considéré comme rattrapant s'il se rapproche de l'arrière d'un autre navire dans un secteur de 135°

2) Le navire rattrapant n'est jamais privilégié
=> Le navire rattrapé garde son cap



Règles de priorité



La Yole de mer ne bénéficie d'aucune position privilégiée.

Certains autres navires bénéficient du statut de « privilégié » dans le code de la mer.

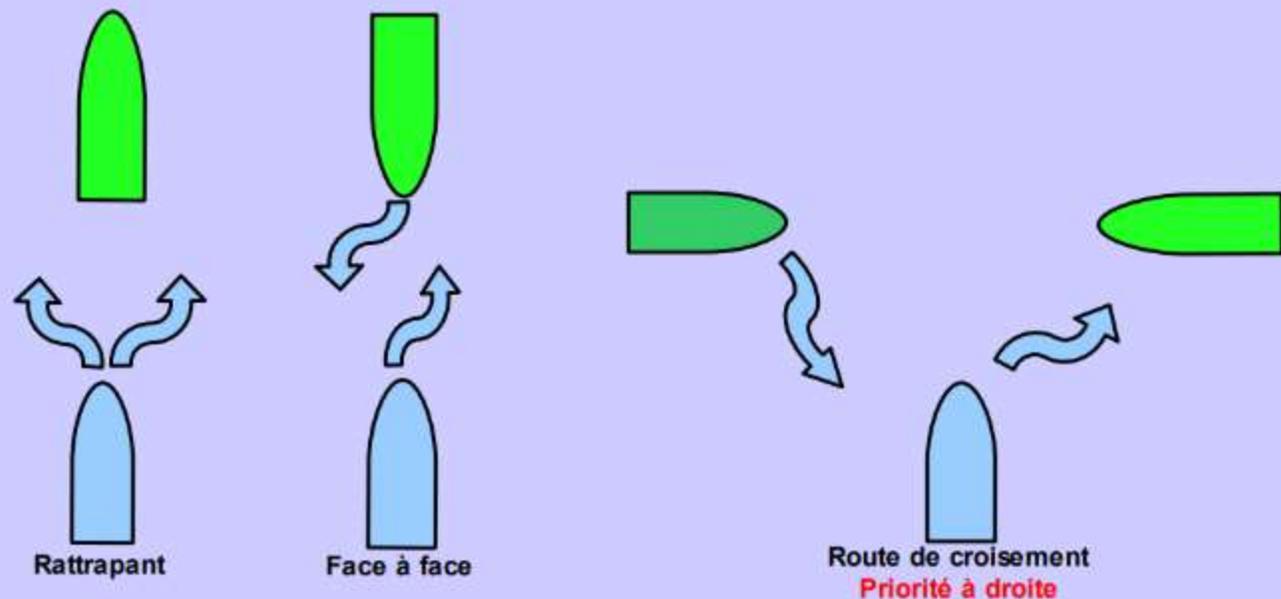
Il s'agit des :

- Voiliers
- Planches à voile
- Navire en train de pêcher (autre que plaisancier)
- Navires non maître de leur manœuvre
- Navires à capacité de manœuvre restreinte.

Règles de priorité

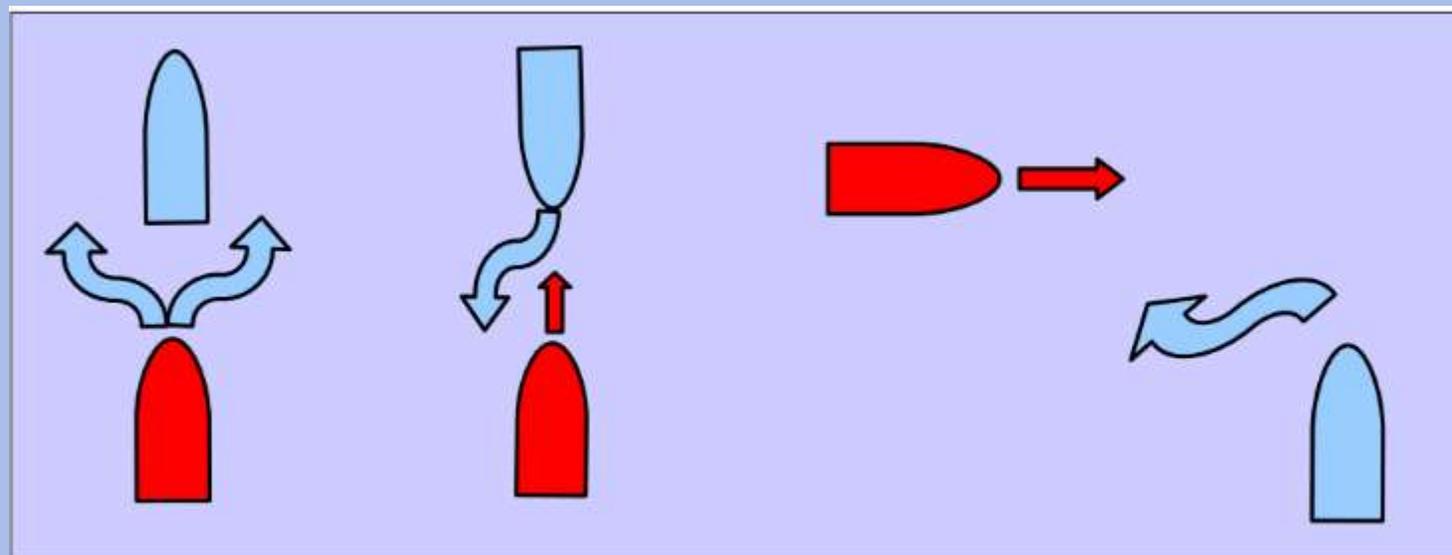


En l'absence de navire privilégié



Si l'un des navires est **privilegié** :

Voilier, planche à voile, navire en train de pêcher (autre que plaisancier), non maître de sa manœuvre, capacité de manœuvre restreinte)



La sécurité appliquée à l'ACRH



Matériels à emporter obligatoirement



Règles pratiques

Matériels à emporter obligatoirement



Sorties hebdo.



Obligatoire (réglementaire) :

- ✓ Gilets de sauvetage
- ✓ 1 VHF pour chaque yole (*)
- ✓ **Dispositif de remorquage (FFA)**
- ✓ 1 écope si pas de système autovideur
- ✓ (Dispositif lumineux)

Raid Hoëdic



Obligatoire (réglementaire) :

- ✓ Gilets de sauvetage
- ✓ 1 VHF pour chaque yole (*)
- ✓ **Dispositif de remorquage (FFA)**
- ✓ 1 écope si pas de système autovideur
- ✓ Dispositif lumineux
- ✓ Feux rouges à main
- ✓ Compas
- ✓ Carte marine
- ✓ RIPAM

(*) Sur décision de l'ACRH

Règles pratiques

Sorties hebdomadaires

- ✓ Trajet précédé d'un brief sécurité (5')
- ✓ Canal VHF déterminé avant le départ
- ✓ Sorties par groupes de yoles (2 yoles mini par groupe)
- ✓ Distance entre chaque yole d'un groupe : 200m maxi

Raid Hoëdic

- ✓ **Nomination d'un Dir. Sécurité Raid**
- ✓ Canal VHF déterminé avant le départ
- ✓ Trajet précédé d'un **brief sécurité (30')**
- ✓ **Bateaux accompagnateurs :**
 - Bateaux transport bagages
 - 1 semi rigide par groupe de 3 yoles (mini)
- ✓ Distance yoles ↔ bateaux
d'accompagnement : 200m maxi

1) La sécurité en yole de mer : cadre légal

- Division 240
- Prévention des abordages en mer
- Règles de priorité

2) La sécurité appliquée à l'ACRH

- Matériels
- Règles pratiques

3) La VHF

- Un peu de technique
- Quand est elle obligatoire ?
- Quel permis ?
- Procédures VHF
- Mise en œuvre et réglages



Travaux pratiques

Annexes

- Annexe 1 : L'accusé Réception
- Annexe 2 : le Mayday Relay
- Annexe 3 : la VHF avec ASN
- Annexe 4 : le CRR/RIPAM
- Annexe 5 : Division 240 art. 2.10 (matériels Sécurité) : les textes

3) La VHF



3.1 - Un peu de technique...

3.2 - Quand la VHF est elle obligatoire ?

3.3 - Quel permis pour utiliser la VHF ?

3.4 - Les canaux à utiliser

3.5 - Les procédures d'appel

- appels entre navires

- appels Mayday/Pan Pan

- appels Sécurité

3.6 - Mise en œuvre / réglages

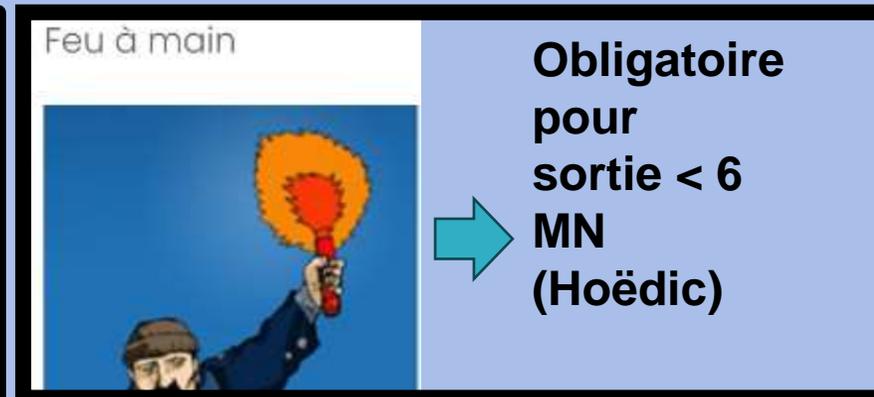
3.7 – Travaux pratiques

(Intro) Les différents moyens d'appel de détresse

Privilégier toujours la VHF car tous les navires l'entendent !



➔ 196 (Cross Etel)



SOS en morse (international)
- - - - -

3.1 - La VHF : un peu de technique.....

Quelques infos techniques sur la VHF...

- Ondes métriques : longueur de 1 à 10 mètres
- Fréquences (*) : 156,025 MHz à 162,025 MHz
- 57 canaux disponibles : 1 à 28 – 60 à 88, dont seulement 8 à usage effectif des plaisanciers (voir + loin)



VHF portables

Portées :

- VHF 2W : 2 à 5 MN
- VHF 5/6W : 5 à 10 MN



VHF fixes

Portée :

- VHF 25W : 20 à 25 MN

(*) Fréquence = vitesse de l'onde / longueur de l'onde

3.2 - La VHF : quand est elle obligatoire sur une yole ?

2. Navigation basique et côtière (*moins de 6 milles d'un abri*) :

2.1 Embarcations propulsées par l'énergie humaine.

De 2 à 6 milles d'un abri, les embarcations propulsées par l'énergie humaine autres que des engins de plages doivent naviguer de jour par groupe de deux au minimum. Toutefois, une telle navigation peut être réalisée à une seule embarcation si le pratiquant est adhérent à une association déclarée pour cette pratique, et s'il emporte un émetteur-récepteur VHF conforme. Chaque groupe de deux embarcations dispose d'un émetteur-récepteur VHF conforme aux exigences de l'article 240-2.20, étanche, qui ne coule pas lors d'une immersion, et est accessible en permanence par le pratiquant.

	Basique Jusqu'à 2 milles d'un abri	Côtière De 2 à 6 milles d'un abri
VHF portative étanche (avec ou sans ASN)	Non Obligatoire	Obligatoire



La VHF est obligatoire seulement pour les sorties au-delà de 2 MN (Raid Hoëdic)

3.3 - La VHF : quel permis ?

Domaine de navigation		Type de VHF	Qualité requise
Navigation maritime	eaux territoriales françaises	VHF portative sans ASN et 6 watts maximum	néant
		VHF Fixe ou portable avec ASN	CRR du service mobile maritime ou Permis plaisance maritime
	eaux internationales	tous types de VHF	CRR du service mobile maritime

➔ Pas de qualification requise pour nos VHF portables si et seulement si elles sont sans ASN.

3.4 - La VHF : les canaux à utiliser par les plaisanciers

- Canal Sécurité (appels de détresse, BMS...) : le 16 (Cross Etel)
- Entre navires de plaisance => canaux 6 – 8 – 72 – 77
- Port ou capitainerie (places au port, besoin d'aide...) = canal 9
- Canaux météo (*) : canal 80 (de la pointe de Penmarch à l'anse de l'Aiguillon) ou 79 (de l'Anse de l'aiguillon à la frontière espagnole)
- Pour mémoire : canal spécifique ASN : canal 70



(*) en mode réception uniquement

1) La sécurité en yole de mer : cadre légal

- Division 240
- Prévention des abordages en mer
- Règles de priorité

2) La sécurité appliquée à l'ACRH

- Matériels
- Règles pratiques

3) La VHF

- Un peu de technique
- Quand est elle obligatoire ?
- Quel permis ?
- **Procédures VHF**
- Mise en œuvre et réglages



Travaux pratiques

Annexes

- Annexe 1 : L'accusé Réception
- Annexe 2 : le Mayday Relay
- Annexe 3 : la VHF avec ASN
- Annexe 4 : le CRR/RIPAM
- Annexe 5 : Division 240 art. 2.10 (matériels Sécurité) : les textes

3.5 - Les procédures VHF

Comment faire ?

Quels mots utiliser ?

3.5.1 - Le canal 16

3.5.2. Le contrôle radio

3.5.2 - Appels entre navires

3.5.3 - Messages de détresse

3.5.5 - Message Sécurité

3.5.6 – L'alphabet radio international



3.5.1 - Le canal 16

- ❑ Le canal 16 est le canal de sécurité uniquement
=> ne doit pas être utilisé en conversation entre navires.

- ❑ En dehors des appels de détresse, le canal 16 peut être utilisé pour :
 - un contrôle radio (adressé au Cross)
 - un « appel initial » entre navires de plaisance => dès contact établi, on bascule sur 6, 8, 72, 77

- ❑ Si le canal – 16 ou autre - est occupé (conversation en cours), on attend la fin de la conversation pour émettre.

3.5.2 – Le contrôle radio

Appel d'un navire vers le Cross

« Cross Etel, Cross Etel, Cross Etel »

« Ici Ilur »

« pour contrôle radio »

Réponse du Cross

« ici Cross Etel »

« je vous reçois fort et clair; à vous »

Réponse du navire appellant

« ici Ilur »

« merci à vous, terminé »

3.5.3 - Appels entre navires (6-8-72-77)

Appel d'un navire vers un autre navire

- Nom du bateau appelé (3 fois)
- Nom du bateau appelant (1 fois)

Réponse au navire appelant

**Si l'appel de Cormoran a été fait sur canal 16...
=> Demande de dégagement canal par le navire appelant**

Messages / réponses du navire appelant

Messages / réponses du navire appelé

Fin de la discussion pour l'un des navires

Confirmation de fin de discussion de l'autre navire

« Cassiopée, Cassiopée, Cassiopée »
« ici Cormoran »

« ici Cassiopée »
« à vous »

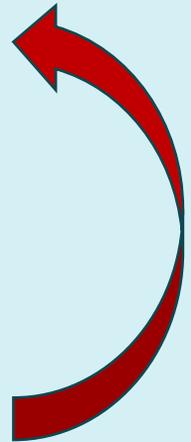
« ici Cormoran »
« on bascule sur canal 6/8/72/77 »...

« ici Cormoran »
« bla bla bla »
« à vous »

« ici Cassiopée »
« bla bla bla »
« à vous »

« Ici Cormoran »
« bla bla bla »
« terminé »

« Ici Cassiopée »
« bla bla bla »
« terminé »



3.5.4 - Messages de détresse



3.5.4 - Messages de détresse 1/2

Il existe 2 types de messages de détresse sur le canal 16 :

PRIORITÉ	TYPE	SITUATION
1	DETRESSE « MAYDAY »	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, blessé grave, homme à la mer, ..).
2	URGENCE « PAN PAN »	Signaler une urgence concernant la sécurité du navire (demande de remorquage suite à une avarie,...) ou d'une personne (blessé léger ou malade à bord, consultation médicale).

Les 3 premiers mots obligatoires d'un message de détresse

- Danger => prononcer à haute voix « pan pan - pan pan - pan pan »
- Détresse => prononcer à haute voix « mayday – mayday - mayday »
- Sécurité => prononcer à haute voix « sécurité – sécurité - sécurité »

3.5.4 - Messages de détresse 2/2

script identique Mayday et Pan Pan !

Appel du navire en détresse sur canal 16

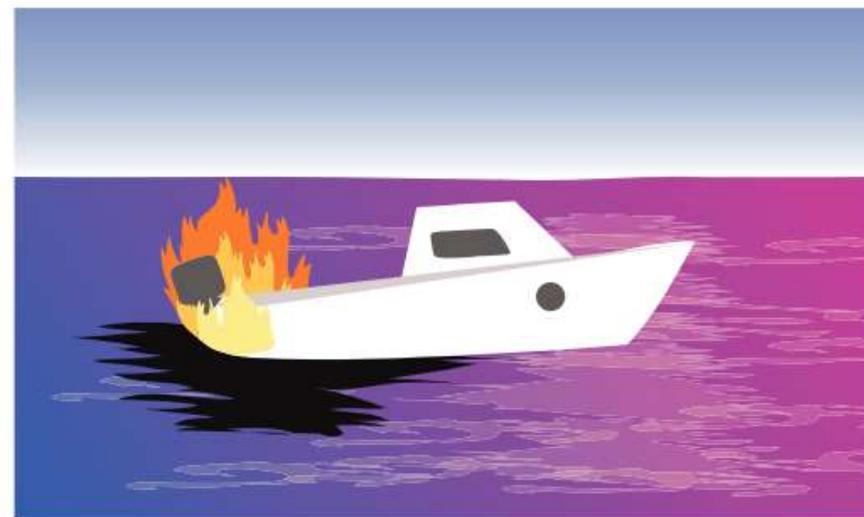
• Appel de détresse : MAYDAY (prononcer « m'aider »).

- « MAYDAY » (prononcé trois fois) ;
- « ICI », en anglais « THIS IS » ;
- le nom du navire (prononcé trois fois) ;
- l'indicatif d'appel du navire (épelé une fois) ;
ou tout autre identification.

Suivra ensuite, le message de détresse :

• Texte du message de détresse

- rappel une fois : MAYDAY nom du navire - Indicatif (ou tout autre identification), la position du navire : absolue (coordonnées géographiques) ou relative (par rapport à un point fixe bien connu) ;
- la nature de la détresse ;
- le type d'assistance requise ;
- le nombre de personnes à bord ;
- les intentions du responsable du navire ;
- tout renseignement destiné à faciliter les secours.



Po Na Ty No In Re

Le message sera répété, autant de fois qu'il sera possible, jusqu'à ce qu'une station côtière ou un navire ait répondu.

Quizz

1. La liste des matériels obligatoires est fixée par :	L'ANFR	la FFA	la division 240
2. Le dispositif de remorquage est obligatoire pour :	Les sorties de 0 à 300m des côtes	les sorties de 300m à 2MN des côtes	les sorties > 2MN des côtes
3. La division 240 précise : VHF est obligatoire pour chaque Yole	Oui	Non	Dépend de l'éloignement
4. Je suis sorti tout seul, en solo, me suis cassé le poignet; je passe un message	May day	Pan Pan	Sécurité
5. Parmi les canaux autorisés pour échanges entre plaisancier, il y a :	le canal 12	Le canal 61	le canal 9

3.5.5 - Message « Sécurité »

MESSAGE DE SÉCURITÉ sur canal 16	
EN FRANÇAIS	EN ANGLAIS
SECURITE, SECURITE, SECURITE À TOUS, À TOUS, À TOUS ICI DANIEL, DANIEL, DANIEL Indicatif Foxtrot, Golf, 8, 8, 1, 0	SECURITE, SECURITE, SECURITE ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS THIS IS DANIEL, DANIEL, DANIEL Call sign Foxtrot, Golf, 8, 8, 1, 0
Container à la dérive à un mille au nord du Cap Corse Terminé	Container adrift one nautical mile north of Cap Corse Out

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).

3.5.6 Le langage radio international

Epeler un mot ou un
nom nécessite
l'emploi du Langage
Radio International



A	ALFA	<u>AL</u> FAH
B	BRAVO	<u>BRA</u> VO
C	CHARLIE	<u>TCHAH</u> LI ou <u>CHAR</u> LI
D	DELTA	<u>DEL</u> TAH
E	ECHO	<u>ÈK</u> O
F	FOXTROT	<u>FOX</u> TROTT
G	GOLF	GOLF
H	HOTEL	HO <u>TÈLL</u>
I	INDIA	<u>IN</u> DIAH
J	JULIETT	<u>DJOU</u> LI <u>ÈTT</u>
K	KILO	<u>KI</u> LO
L	LIMA	<u>LI</u> MAH
M	MIKE	<u>MA</u> ÌK
N	NOVEMBER	NO <u>VÈMM</u> BER
O	OSCAR	<u>OSS</u> KAR
P	PAPA	PAH <u>PAH</u>
Q	QUEBEC	KÉ BEK
R	ROMEO	<u>RO</u> MI O
S	SIERRA	SI <u>ER</u> RAH
T	TANGO	<u>TANG</u> GO
U	UNIFORM	<u>YOU</u> NI FORM ou <u>OU</u> NI FORM
V	VICTOR	<u>VIK</u> TAR
W	WHISKEY	<u>OUISS</u> KI
X	X-RAY	<u>EKSS</u> RÉ
Y	YANKEE	<u>YANG</u> KI
Z	ZULU	<u>ZOU</u> LOU

3.6 - Mise en œuvre / réglages de la VHF

Trappe prise de recharge

Commande d'alternat (Push to talk)

Autres réglages (notamment fonction DW)

Low = émission courte portée
High = émission longue portée
Lock = blocage des touches



Touche de choix pour :
- mode réglage du volume
ou
- mode réglage du Squelch

Touche réglage direct sur canal d'urgence (16)

marche/arrêt

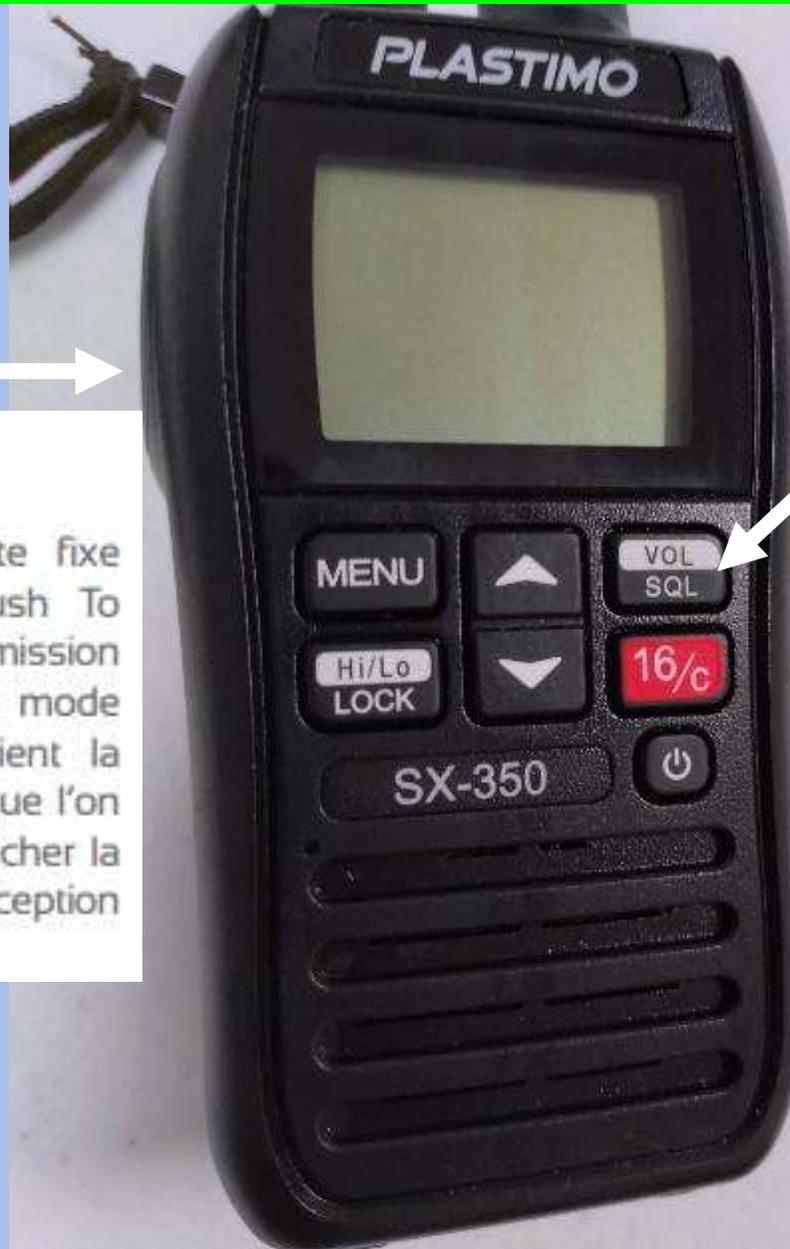
Touches de défilement pour :
- régler le volume
- monter ou descendre le N° de canal choisi
- régler le squelch

3.6 - Mise en œuvre / réglages de la VHF

Push to talk →

Commande d'alternat

Le combiné raccordé au poste fixe possède une touche PTT (Push To Talk) qui permet d'alterner émission et réception. On reste dans le mode émission tant que l'on maintient la pression sur cette touche. Lorsque l'on a terminé de parler, on doit relâcher la pression pour passer en mode réception et entendre son correspondant.



Touche de choix pour :
- mode réglage squelch
ou
- mode réglage volume

Commande du squelch

Le squelch est un dispositif de réglage de la sensibilité de la réception de la VHF. Il force le récepteur à être silencieux quand celui-ci ne reçoit aucun signal ou lorsque ce signal est inférieur à un certain seuil.

Comment effectuer le réglage :

- se placer sur la voie **16**
- régler le squelch au minimum : on entend un bruit de souffle important
- reprendre doucement le réglage en sens inverse jusqu'au silence complet
- revenir légèrement en arrière
- quand le haut-parleur n'émet qu'un « cloc » de temps à autre, le réglage est parfait.

Quizz

6. Je suis en yole et un navire privilégié me rattrape par l'arrière	je m'écarte pour le laisser passer	je maintien mon cap	Je lui fait un doigt d'honneur
7. En France, une VHF fixe sans ASN nécessite...	Le CRR ou le Permis côtier	Un permis au delà de 6MN d'un abris	aucun permis
8. En cas de détresse à bord, je privilégie	Le 196 (Tél)	Les fusées à main	La VHF
9. La Yole est privilégiée par rapport à un voilier	Oui	Non	Oui si son relevé au compas est constant
10. Je règle le squelch	sur le canal de sortie précisé lors du brief sécurité	Sur la canal 16	Sur n'importe quel canal

3.6 - Mise en œuvre / réglages de la VHF : règles pratiques

En début de sortie...

1. Je me renseigne sur – ou je précise aux autres chefs de bord - le canal convenu pour la sortie (6, 8, 72 ou 77).
2. Je referme la trappe de chargement élec de la VHF.
3. J'effectue le réglage squelch
4. Je me règle sur le canal convenu / position « low/high » selon circonstances.

En fin de sortie...

1. J'éteins la VHF.
2. Je la replace sur le panneau mural de rangement.
3. Je la branche pour le chargement.
4. Je signale à mon serviteur (Pierrick) toute difficulté d'usage ou technique.
5. Je passe un coup de chiffon pour nettoyer si elle a pris un peu d'eau de mer.



1) La sécurité en yole de mer : cadre légal

- Division 240
- Prévention des abordages en mer
- Règles de priorité

2) La sécurité appliquée à l'ACRH

- Matériels
- Règles pratiques

3) La VHF

- Un peu de technique
- Quand est elle obligatoire ?
- Quel permis ?
- Procédures VHF
- Mise en œuvre et réglages



Travaux pratiques

Annexes

- Annexe 1 : L'accusé Réception
- Annexe 2 : le Mayday Relay
- Annexe 3 : la VHF avec ASN
- Annexe 4 : le CRR/RIPAM
- Annexe 5 : Division 240 art. 2.10 (matériels Sécurité) : les textes

3.7 – Travaux pratiques

A	ALFA
B	BRAVO
C	CHARLIE
D	DELTA
E	ECHO
F	FOXTROT
G	GOLF
H	HOTEL
I	INDIA
J	JULIETT
K	KILO
L	LIMA
M	MIKE
N	NOVEMBER
O	OSCAR
P	PAPA
Q	QUEBEC
R	ROMEO
S	SIERRA
T	TANGO
U	UNIFORM
V	VICTOR
W	WHISKEY
X	X-RAY
Y	YANKEE
Z	ZULU

Exercice 1

Mise en œuvre de la VHF (10')

- Réglage du squelch
- Réglage du canal
- Commutation Hi/low
- Réglage fonction dual watch (DW)

Exercice 2

Alphabet international (10')

- Epeler mes nom et prénom
- Epeler le nom du bateau « L'Ornithorynque du Swaziland »

Exercice 3

Entraînement émission de messages (20')

- Plaisancier à plaisancier
- Mayday
- Sécurité

A	ALFA
B	BRAVO
C	CHARLIE
D	DELTA
E	ECHO
F	FOXTROT
G	GOLF
H	HOTEL
I	INDIA
J	JULIETT
K	KILO
L	LIMA
M	MIKE
N	NOVEMBER
O	OSCAR
P	PAPA
Q	QUEBEC
R	ROMEO
S	SIERRA
T	TANGO
U	UNIFORM
V	VICTOR
W	WHISKEY
X	X-RAY
Y	YANKEE
Z	ZULU



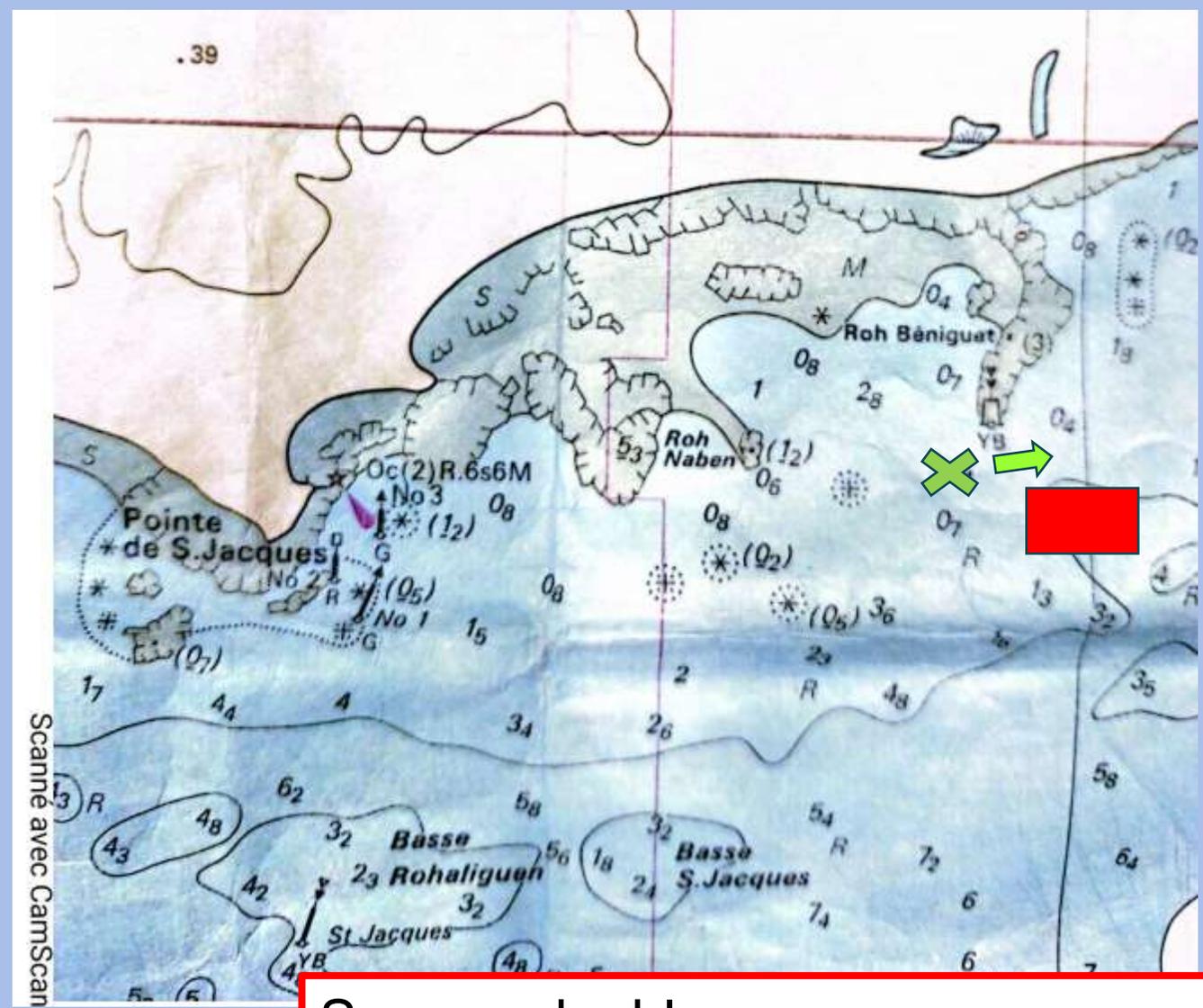
A	ALFA
B	BRAVO
C	CHARLIE
D	DELTA
E	ECHO
F	FOXTROT
G	GOLF
H	HOTEL
I	INDIA
J	JULIETT
K	KILO
L	LIMA
M	MIKE
N	NOVEMBER
O	OSCAR
P	PAPA
Q	QUEBEC
R	ROMEO
S	SIERRA
T	TANGO
U	UNIFORM
V	VICTOR
W	WHISKEY
X	X-RAY
Y	YANKEE
Z	ZULU



Sur une 4 barré...

- Je suis échoué au sud de l'Ile d'Arz.
- Voie d'eau.
- Pas de possibilité de repartir

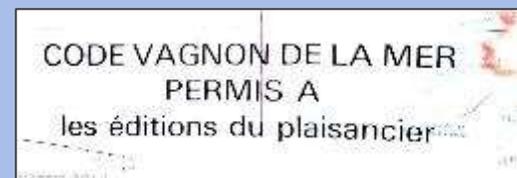
A	ALFA
B	BRAVO
C	CHARLIE
D	DELTA
E	ECHO
F	FOXTROT
G	GOLF
H	HOTEL
I	INDIA
J	JULIETT
K	KILO
L	LIMA
M	MIKE
N	NOVEMBER
O	OSCAR
P	PAPA
Q	QUEBEC
R	ROMEO
S	SIERRA
T	TANGO
U	UNIFORM
V	VICTOR
W	WHISKEY
X	X-RAY
Y	YANKEE
Z	ZULU



Sur une double...
 Je suis en direction de la plage de
 Suscinio.
 Container aperçu.

Quizz

11. J'ai le droit d'émettre sur le canal 16	à partir de 6 MN d'un abris	Pour demander un "contrôle radio"	Pour appeler un amis qui navigue peut être dans le coin
12. La fonction DW...	Me permet d'émettre rapidement sur le 16	Me permet de recevoir tout message urgent sur le 16	N'est autorisée que pour 2 navires qui échangent sur les canaux plaisanciers
13. Après chaque sortie en mer	je vérifie la Dragone	Je vérifie la batterie	Je me remet en position low
14. Je peux utiliser le canal 16...	Pour demander une assistance amarrage au port	Pour émettre un message Sécurité	Pour connaître les horaires de marées
15. Une VHF portable < 6W sans ASN utilisée en Croatie nécessite...	Le CRR	Le permis côtier s'il a été passé après 2011	aucun permis



merci



Annexes

- **Annexe 1 : L'accusé Réception**
- **Annexe 2 : le Mayday Relay**
- **Annexe 3 : la VHF avec ASN**
- **Annexe 4 : le CRR et le RIPAM**
- **Annexe 5 : Division 240 art. 2.10 (matériels Sécurité) :
les textes précis**

L'accusé réception et le Mayday relay

Action du navire recevant l'appel en détresse : 4 cas de figure

Le + fréquent

La station côtière (CROSS) répond et je ne suis en pas en mesure de porter assistance



- Pas d'action

cà peut m'arriver...

La station côtière (CROSS) répond et je suis en mesure de porter assistance



- Accusé réception

cà peut m'arriver

La station côtière (CROSS) ne répond pas et je suis en mesure de porter assistance



- Accusé réception et
- Mayday Relay

Rare

La station côtière (CROSS) ne répond pas et je ne suis pas en mesure de porter assistance



- Mayday Relay

L'accusé réception du message (canal 16)

• Accusé de réception d'un message 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 raisonnable, 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.

Cette réponse prendra la forme suivante :

- « MAYDAY » (une fois) ;
- le nom et l'indicatif du navire en détresse (une fois) ;
- « ICI », en anglais « THIS IS » ;
- le nom et l'indicatif du navire qui répond (une fois) ;
- « REÇU MAYDAY » (une fois), en anglais « RECEIVED MAYDAY » ;
- tous renseignements complémentaires.

Le Pan pan / Mayday Relay (canal 16)

Un navire doit retransmettre un message de détresse au profit d'un navire si l'appel n'a pas fait l'objet d'un accusé de réception d'une station côtière ou d'un autre navire dans un délai de cinq minutes ou si le navire n'arrive pas à joindre la station côtière (ex : portée trop faible, radio en panne). Le relais de détresse s'effectue sur la voie 16 et prendra la forme suivante :

- « MAYDAY RELAY » (trois fois);
- « À TOUS » (trois fois), en anglais « ALL STATION »;
- « ICI », en anglais « THIS IS » ;
- le nom de la station effectuant le relais (trois fois)
- l'indicatif de la station effectuant le relais (une fois)
- « MAYDAY » (une fois)
- le nom et l'indicatif d'appel du navire en détresse (une fois)
- répétition des renseignements contenus dans le message de détresse.

VHF avec ASN ou DCS (appel sélectif numérique / Digital Calling System)

L'ASN adresse en mode automatique un message de Détresse/Danger avec envoi automatique aux stations côtières de :

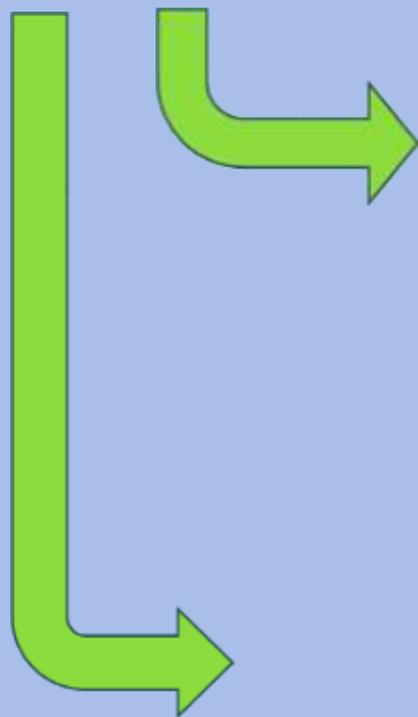
- ✓ identifiant de l'émetteur (code MMSI)
- ✓ nom du navire
- ✓ position GPS



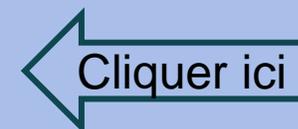
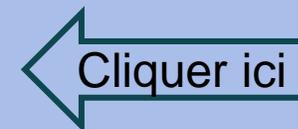
2 méthodes

- 1) Appel de détresse simple
=> appuyer au moins 5 secondes sur la touche Distress (après avoir retiré le clapet s'il y en a)
- 2) Appel détaillé Détresse ou Sécurité
=> appuyer sur la touche « call set » ou « DCS call » ou « DCS menu » ou « call menu »
=> préciser, à l'écran, les différentes infos demandées

Pour ceux qui veulent passer le CRR ou approfondir le RIPAM



manuel-crr-23.pdf



De 0 à 2 MN d'un abris

La navigation d'une embarcation ou d'un engin propulsé(e) exclusivement ou principalement par l'énergie humaine est autorisée jusqu'à 2 milles d'un abri si toutes les conditions suivantes sont respectées :

- Il (elle) ne présente pas les caractéristiques d'un engin de plage ;
- Le flotteur comporte un dispositif qui permet à un pratiquant, après un chavirement de rester au contact du flotteur, de remonter sur l'embarcation et de repartir, seul ou le cas échéant, avec l'assistance d'un accompagnant;
- Il est embarqué autant d'EIF présentant un niveau de performance d'au moins 50 N de flottabilité que de personnes à bord. Cet équipement peut être remplacé par une combinaison humide en néoprène ou sèche assurant au minimum une protection du torse et de l'abdomen, une flottabilité positive et une protection thermique si elle est portée en permanence ;
- Un moyen de repérage lumineux est embarqué. Il doit être étanche et avoir une autonomie d'au moins 6 heures. Il peut être de type lampe flash ou lampe torche. Il peut également être de type cyalume, à condition que ce dispositif soit assujéti à chaque EIF ou porte effectivement par chaque personne à bord.
- Les engins non auto-videurs ou ceux qui comportent au moins un espace habitable embarquent un dispositif d'assèchement manuel (écope, seau ou pompe à main) approprié au volume de l'engin. Ce dispositif peut être fixe ou mobile ;

A l'exception des planches à pagaie, les embarcations et engins propulsé(e)s exclusivement ou principalement par l'énergie humaine qui ne sont pas des engins de plage sont autorisées à naviguer jusqu'à 6 milles d'un abri si toutes les conditions suivantes sont respectées :

- Cette navigation s'effectue à deux embarcations de conserve minimum. Toutefois, une telle navigation peut être réalisée à une seule embarcation si le pratiquant est adhérent à une association déclarée pour cette pratique et emporte un émetteur-récepteur VHF conforme à l'alinéa suivant ;
- Chaque groupe de deux embarcations dispose d'un émetteur-récepteur VHF conforme aux exigences de l'article 240-2.20, étanche, qui ne coule pas lors d'une immersion, et est accessible en permanence par le pratiquant ;

Outre le matériel d'armement et de sécurité basique prévu au 2. du présent article, l'embarcation emporte :

- Trois feux rouges à main conformes aux dispositions de la division 311 du règlement ;
- Un compas magnétique étanche, conforme aux normes ISO pertinentes ou un système de positionnement satellitaire étanche faisant fonction de compas ;
- La ou les cartes marines, ou encore leurs extraits, officiels, élaborés à partir des informations d'un service hydrographique national. Elles couvrent les zones de navigation fréquentées, sont placées sur support papier ou sur support électronique et son appareil de lecture, et sont tenues à jour ;
- Le règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM), ou un résumé textuel et graphique, éventuellement sous forme de plaquettes autocollantes ou sur support électronique et son appareil de lecture ;
- Un document décrivant le système de balisage de la zone fréquentée, éventuellement sous forme de plaquettes autocollantes ou sur support électronique et son appareil de lecture.