

Krzysztof Grubecki

***VHF RADIO* W SKRÓCIE: CO WARTO O NIM WIEDZIEĆ**

VHF (Very High Frequency) Radio (w terminologii polskiej: radio UKF, od „ultra krótkie fale”) jest uniwersalnym urządzeniem służącym do komunikacji na morzu. W USA każdy jacht musi mieć *VHF Radio* w swoim wyposażeniu, gdyż jest to też podstawowy sprzęt bezpieczeństwa: dostarczy wezwanie o pomoc do wszystkich okolicznych jachtów i statków, a także do morskich służb ratowniczych.

Sklepy żeglarskie oferują całą gamę tych urządzeń. Najbardziej rozbudowane, po naciśnięciu guzika *Distress* wysyłają samodzielnie sygnał „Pomocy!”, podając jednocześnie swoją pozycję. Mogą mieć wbudowane automatyczne sygnały dźwiękowe: gdy połączyć je z zewnętrznym głośnikiem, uwalniają prowadzącego jednostkę od ręcznego nadawania sygnału np. mgłowego. Nowsze modele mają przycisk WX, który włącza automatyczną prognozę pogody; starsze – odbierają pogodę na kanale 1, 2 lub 3.



Nie ma jednak co ukrywać, że zazwyczaj podstawowym czynnikiem warunkującym zakup sprzętu jest cena. Zwykle *VHF Radio* można kupić już za ok. 100 dolarów. Za te wielofunkcyjne trzeba zapłacić 450-500 dolarów i więcej. Do tego dochodzi antena, która może kosztować i 100 dolarów. Różnica jest więc zasadnicza, zwłaszcza że żeglarz musi zakupić nie tylko sprzęt radiowy. Wszystko jednak zależy od rodzaju i częstotliwości pływania oraz od akwenu, są to więc preferencje i wymogi indywidualne.

Nadajnika UKF można używać tylko na morzu. Używanie go na lądzie wymaga zezwolenia FCC (*Federal Communications Commission*), bo jest wtedy traktowany jako lądowa stacja nadawcza (*Coastal Station*).

Niektórzy żeglarze używają „ukaefki” jak telefonu i rozmawiają ze znajomymi o prywatnych sprawach. I teraz, uwaga szczęśliwi nowi posiadacze urządzeń VHF! Zanim w podobny sposób



zaczniecie wykorzystywać swój nowonabyty sprzęt, miejcie na uwadze, że rozmowy za jego pośrednictwem nie są prywatne i każdy w zasięgu waszego radia może ich słuchać. Poza tym przepisy stanowią, że transmisje radiowe mają być krótkie i konkretne. Wymiany uwag pogodowych, ostrzeżenia przed jakąś przeszkodą itp. są mile widziane. Ale rozmowy o sporcie, filmach, spotkaniach i cały ten zgiełk – już nie. Na ogół nikt z zewnątrz nie wtrąca się w taki *chitchat*, ale gdy ktoś w końcu nie wytrzyma i zwróci uwagę – ma rację: radiowe konwersacje blokują kanał w promieniu 25 Mm i gdy akurat ty go zajmujesz opowiadając o filmie, nikt inny nie może go użyć. A trzeba

pamiętać, że do użytku żeglarzy (*boat to boat*) przeznaczony jest tylko 5 kanałów, więc w eterze obowiązuje zachowanie profesjonalne.

Gdy włączymy na jachcie *VHF Radio*, dobrym zwyczajem jest ustawić je na kanale 16. Kanał ten zarezerwowany jest jako *Distress* i wywoławczy, a monitoruje go *US Coast Guard*.

Wiele osób próbuje wywoływać *Coast Guard*, by sprawdzić, czy radio działa. Ostrzegamy: jest to niezgodne z prawem. *USCG* nie odpowie, gdy poprosimy o sprawdzenie łączności. Ktoś może wpaść na pomysł, by zmusić *Coast Guard* do nawiązania łączności przez wypowiedzenie słowa „*MAYDAY*” (tacy są i byli!) lub w jakikolwiek inny sposób zasugerować, że potrzebna jest pomoc. Nadający taką wiadomość popełnia tym samym wykroczenie klasyfikowane



jako *Class D felony under Title 14, Section 85 of the U.S. Code*, za co karą jest \$5000 plus koszty

akcji *USCG*, jeżeli taka zostanie podjęta. Pamiętajmy, że *USCG* w kooperacji z *FCC* posiada sprzęt, który lokalizuje każdego nadającego przez *VHF* radio.

Używając kanału 16 jako wywoławczego, róbmy to szybko, krótko i sprawnie. Dzisiaj można to zrobić z łatwością, bo razem z koniecznością licencji na *VHF Radio* wyeliminowana została konieczność wielokrotnego podawania w rozmowie znaku wywoławczego (*Call Sign*).

[UWAGA: nie dotyczy to jachtów, które wybierają się na zagraniczne wody]



Gdy po trzech razach wywołana osoba się nie odezwie, znaczy – nie słyszy wołania. Trzeba więc dać odpocząć monitorującym kanał 16.

USCG określa wyraźnie: nie wolno wywoływać tego samego jachtu/łodzi (*station*) dłużej niż 30 sekund. Gdy łączność nie zostanie w tym czasie nawiązana, trzeba poczekać 2 minuty nim zacznie się wołać ponownie. Po trzech nieudanych próbach trzeba odczekać 15 minut.

Gdy nawiążemy łączność, musimy natychmiast przełączyć się na jeden z pięciu kanałów *Non Commercial Working*. Są to kanały: 68, 69, 71, 72 i 78A. Kiedyś w tej grupie był także kanał 9, ale obecnie jest on używany tylko jako wywoławczy *Coast Guard*: nie wzywajmy więc na nim pomocy, ani nie wywołujmy nawzajem, gdyż do tego służy kanał 16.

Wiadomość nadaną przez *VHF Radio*, nawet jeśli jest to tylko jeden wyraz (pamiętamy o skracaniu komunikatów do niezbędnego minimum!), kończymy zawsze słowem *Over*. Daje to jasność odbiorcy, że już może odpowiedzieć i pozwala na uniknięcie niedopowiedzeń. Gdy kończymy nadawanie, możemy dodać, jaki kanał zostawiamy na nasłuchu i zamykamy rozmowę słowem *Out*. Przykładowo: *I am in Mt. Sinai Bay, standing by chanel 16, out*. Wiele osób na zakończenie konwersacji mówi: *Over and out*, ale tylko *Out* jest poprawne.

Gdy wywołamy kogoś na kanale 16, zapowiemy przejście np. na kanał 68, a okaże się, że jest on zajęty, można:

- włączyć się w trwającą tam rozmowę,
- krótko podać jakiś wyraz znany odbiorcy (np. nazwę swojej łodzi lub swoje imię) i numer innego kanału, np. 69 (*six niner*),
- poczekać aż odbiorca potwierdzi
- i przełączyć się na 69.



Dlaczego liczbę 9 lepiej wymawiać *niner* a nie *nine*? W eterze „dziewiątka” (*nine*) często myli się z „piątką” (*five*). Dlatego zawodowcy zawsze mówią *niner*.



Radia VHF, które montuje się na stałe, mają moc od jednego do 25 watów. Radia ręczne mają maksymalną moc do 5 W i to jest jedna z zasadniczych różnic między tymi dwoma typami urządzeń nadawczych. Następną różnicą jest „widzialność anten” przez jedną lub dwie stacje odbiorcze. Bardziej „widzialne” są z reguły anteny nadajników montowanych na stałe, ponieważ na jachtach najczęściej umieszcza się je na topie masztów, a na jednostkach motorowych – w ich najwyższym punkcie.

Rodzaj radia nie ma natomiast znaczenia, gdy porozumiewamy się z kimś w pobliżu. Wręcz wskazane jest wtedy, by ustawić moc nadajnika na niską (*low*), czyli 1 wat, a więc zredukować zasięg sygnału. Nie ma bowiem potrzeby, aby słuchał tej konwersacji ktoś oddalony o 20 mil.

W rozmowie nie należy używać słów powszechnie uznanych za wulgarne, nawet jeśli dla mówiącego takimi nie są. Nie trzeba psuć nastroju innym, nie mówiąc już o tym, że w zasięgu głośników na okolicznych łodziach i jachtach bardzo często jest sporo dzieci i wrażliwych dam.

Wzywanie pomocy musi odbywać się na kanale 16. Profesjonalistów obowiązują w tym przypadku specjalne instrukcje i formuły. Żeglarze, jeżeli chcą zachować profesjonalne standardy, powinni zastosować procedurę następującą:

- Ustawić VHF Radio na kanale 16.
- Powiedzieć:
 1. **MAYDAY – MAYDAY – MAYDAY** (trzy razy)
 2. **This is** (jeden raz)
 3. **Nazwa – nazwa – nazwa** jachtu/łodzi (trzy razy)
 4. **Call sign** lub **numer rejestracyjny** jachtu/łodzi (jeden raz – dane te powinny znajdować się w nawigacyjnej w widocznym miejscu)
 5. **MAYDAY + nazwa** jachtu/łodzi (jeden raz)
 6. Podać pozycję – **latitude & longitude** lub rzeczywisty **kąt magnetyczny i dystans** do znanego powszechnie punktu (np. latarnia morska w rejonie ...)
 7. **Kurs, prędkość i port docelowy**
 8. **Rodzaj zagrożenia** (pożar, toniemy, itd.)
 9. **Jaka pomoc** jest potrzebna (medyczna, opuszczenie jednostki)
 10. **Liczba osób** na pokładzie
 11. **Ile osób potrzebuje pomocy** i jakiej (np. medycznej – złamanie kości)
 12. **Długość jachtu, tonaż, kolor kadłuba, znaki szczególne** (np. biały kadłub, czerwona nadbudówka)
 13. Zakończyć nadawanie słowem **Over**.

Ratownicy *USCG* są przygotowani do odbioru informacji według powyższego schematu. W praktyce jednak, wystarczy pamiętać, żeby na kanale 16, z mocą ustawioną na maksimum (*high*), zawołać:

- **MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY** (trzy razy)
- **This is** (tu: **nazwa** jednostki),
- **Our position is** (tu: pozycja geograficzna wzięta z GPS-u),
- a następnie podać **przyczynę** zagrożenia np. toniemy (*We are sinking*).

Należy zrobić wszystko, by – mimo emocji – mówić wyraźnie i wolno. Ważne jest, aby jedna łączność wystarczyła, a wzywający wrócił do obowiązków, jakie ma w związku z niebezpieczeństwem. Jeżeli czas pozwala, należy dodać, ile osób jest na jednostce i w jakim są stanie, a także jak najwięcej danych charakterystycznych jednostki, co pozwoli szybciej ją odnaleźć.



Jeżeli wołanie o pomoc na kanale 16 pozostaje bez natychmiastowej odpowiedzi, należy przełączyć się na kanał 22A. Jeżeli to też nie jest skuteczne, trzeba przełączyć się na dowolny kanał, na którym słyszymy jakąkolwiek rozmowę i tam poprosić o pomoc i przekazanie wiadomości do *Coast Guardu*.

Czasem sytuacja awaryjna, która wymaga pomocy z zewnątrz, nie stwarza bezpośredniego zagrożenia życia (np. powolny przeciek wody do środka jachtu), ale istnieje obawa, że jednostka nie może samodzielnie – lub nie zdąży – dotrzeć do portu. Wtedy na kanale 16 należy zawołać: ***Pan-Pan, Pan-Pan, Pan-Pan***, a potem podać dane, podobnie jak po słowach *Mayday*.

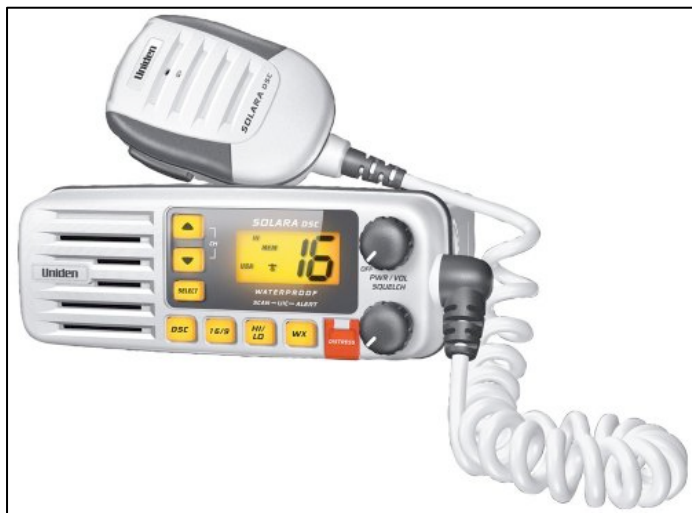


Na zakończenie kilka informacji o trzech innych radiowych kanałach.

Kanał 13 jest zarezerwowany dla jednostek komercyjnych, które powiadamiają się o swoich intencjach i manewrach, gdy są blisko siebie. Jest to także „kanał mostów i śluz”: na nim prosi się o podniesienie zwodzonego mostu lub otwarcie śluzy. Moc nadawania na kanale 13 jest ściśle określona i ograniczona do 1 W, a służby mostowe bardzo tego przestrzegają. Dlatego używając „trzynastki”



trzeba zawsze mieć pewność, że nadajnik jest przełączony na *low*.



Kanał 6 jest zarezerwowany jako komunikacyjny kanał bezpieczeństwa. Główne zastosowanie będzie miał podczas poszukiwania zaginionych ludzi i łodzi, jako kanał komunikacyjny uczestniczących w akcji jednostek.

Kanał 22A jest zarezerwowany do komunikacji z *US Coast Guard*. Gdy na kanale 16 wywołamy *USCG* (lub odwrotnie), chwilę później zostaniemy poproszeni o przełączenie się na kanał 22A, aby kontynuować rozmowę i zwolnić kanał 16.



I wreszcie przypomnienie, kto wie, czy nie najważniejsze: pamiętajmy o tym, że nie jesteśmy na wodzie sami.

Krzysztof Grubecki

2 czerwca 2010

www.ZeglujmyRazem.com

Artykuł ten nie wyczerpuje wiedzy o komunikacji morskiej, ani też do tego nie pretenduje. Jest to jedynie garść skrótowych i podstawowych informacji.