

SR500 AIS SART secondo GME

Dall'australiana GME, leader dei dispositivi per la sicurezza in mare, viene proposto il nuovo AIS SART SR500, volto a segnare un nuovo riferimento.

Quando dotare l'imbarcazione di un AIS SART?

Il **SART** è obbligatorio sulle navi navi oltre le 300 **tsl**, ma si sta ora diffondendo anche sulle imbarcazioni che non ne hanno obbligo, per il suo valore aggiunto in termini di sicurezza.

La svolta di questa tecnologia è avvenuta nel 2010 quando l'**IMO** ha riconosciuto l'**AIS SART** alla stessa stregua del **radar SART**, ovvero chi ha obbligo del **SART** può decidere liberamente tra i due modelli. Da quel momento il mercato, per ovvi motivi di sicurezza, si è orientato sul **AIS SART**. Infatti il **radar SART** può essere rilevato solo dai **radar** in banda X, mentre l'**AIS** è ben più diffuso e la guardia costiera dispone di sistemi di rilevamento dei **target AIS** ormai ben affinati. Inoltre il **radar SART** rileva solo una traccia dove dovrebbe essere presente il **target** in **distress**, mentre l'**AIS SART** integra un rilevante pacchetto di informazioni.

Per un'imbarcazione che naviga entro 50 miglia dalla costa e che quindi non è obbligata alla dotazione dell'**EPIRB**, la scelta di un **AIS SART** rappresenta un'alternativa. Sebbene dobbiamo ricordare che l'**EPIRB** rimane il dispositivo di sicurezza per eccellenza, alcuni non hanno volontà di seguire le piccole burocrazie necessarie per l'installazione, in questi casi l'**AIS SART** potrebbe essere la scelta conseguente. Nel caso invece fossimo dotati di un **EPIRB** senza **AIS** a quel punto l'**AIS SART** diventerebbe totalmente complementare ed in grado di incrementare notevolmente il livello complessivo di sicurezza.



SR500 AIS SART secondo GME

Un **AIS SART** occupa sull'imbarcazione un piccolo spazio e nel caso di bisogno si attiva con estrema semplicità. A quel punto saremo prontamente monitorati dalla guardia costiera o da altre imbarcazioni nei paraggi ed il soccorso si prospetterà agevole. Dobbiamo però doverosamente segnalare il limite nella portata, infatti l'**AIS** operando sulla frequenza **VHF** e con una potenza ridotta, difficilmente potrà essere rilevato oltre le 5 miglia.

GME AIS SART SR500

Da **GME** non potevamo che attenderci un **AIS SART** allo stato dell'arte della tecnologia e l'**SR500** non delude tale aspettativa.

L'**SR500** può cadere nell'acqua da un'altezza di 20 metri senza danneggiarsi, è impermeabile fino a 10 metri di profondità per almeno 5 minuti, galleggia con o senza asta telescopica, in fase di emergenza trasmette il segnale per 96 ore continuativamente e supporta fino a 100 cicli di self-test.

L'attivazione del **GME SR500** è talmente semplice da poter essere protratta anche da persona senza esperienza. Infatti, in caso di necessità, si attiva con due semplici azioni ("pull & press") e dei LED si occuperanno di indicare visualmente la correttezza dell'operazione eseguita.

Il profilo è tondeggiante per evitare lesioni all'equipaggio durante l'uso e la custodia in giallo ad alta visibilità permette una localizzazione immediata in caso di emergenza.

Integra un **GPS** a 48 canali per fornire la posizione all'**AIS**. In caso di emergenza la posizione viene trasmessa ogni minuto con la potenza di 1 Watt e dei LED ad alta luminosità scandiranno il SOS secondo l'alfabeto morse. La durata della batteria del **GME SR500** è di 6 anni e può essere sostituita alla scadenza.

Il set di dotazioni è particolarmente ricco e comprende la custodia, un'asta telescopica estendibile fino a 1 metro, 10 m di sagola ed il supporto per montaggio a paratia.

Il **GME SR500** è conforme allo standard IEC 61097-14 ed è approvato BSH e **MED (Wheelmark)**



SR500 AIS SART secondo GME

Voci correlate

- Prodotto: SR500
- Prodotti: GME