

*** 180/15 - PUBLICAÇÕES NÁUTICAS DO INSTITUTO HIDROGRÁFICO –
Lista de Radioajudas e Serviços, Vol. I – Correções**

Na Lista de Radioajudas e Serviços, Vol I, substituir a página 95/96 pela contida na Secção VII.

PN afetada – *Lista de Radioajudas e Serviços, Vol I, 2013*
Origem – Instituto Hidrográfico

A recomendação da IMO acerca dos padrões de desempenho de um SART aponta para um alcance de “no mínimo de 5 milhas náuticas” para um SART montado a 1 metro da superfície do mar. Esta recomendação assume a presença de um radar conforme com os requisitos da IMO, com a sua antena instalada 15 metros acima do nível do mar.

8.9.2. Otimização da operação do radar marítimo na deteção de um SART

Na sua 39ª reunião, o Subcomité de Segurança de Navegação da IMO preparou um conjunto de orientações para a operação dos radares marítimos quando da deteção dos Respondedores Radar de Busca e Salvamento (*Search and Rescue Radar Transponders – SART*).

Apresenta-se seguidamente o conjunto de orientações mencionado:

- a. **Seleção da escala:** Na procura de um SART, dever-se-á operar o radar numa escala entre 6 e 12 milhas náuticas. O espaçamento entre impulsos SART é cerca de 0,6 milhas náuticas e torna-se necessário visualizar um certo número de respostas de forma a distingui-las de outros ecos.
- b. **Erros de alcance do SART:** Na resposta do SART existe um retardo normal devido quer ao atraso no disparo do sinal, quer também ao facto do SART poder ter de varrer a banda completa de frequências radar antes de atingir a do radar. A uma distância de aproximadamente 6 milhas náuticas, o erro poderá variar entre 150 jardas e 0,6 milhas náuticas, para além da posição do SART. Na aproximação ao SART, o radar detetará normalmente o varrimento rápido inicial do SART e visualizará dois ecos. O erro na distância do primeiro eco não será superior a 150 m para além da posição do SART.
- c. **Largura de banda do radar:** A largura de banda está normalmente relacionada com o Comprimento de Impulso (*Pulse Length - PL*) e é em regra estabelecida pelo seletor de escala e PL associado. Em escalas grandes, com impulsos longos, utilizam-se bandas estreitas entre 3 e 5 MHz e, em escalas pequenas, com impulsos curtos, utilizam-se bandas mais largas entre 10 e 25 MHz. A utilização de larguras de banda inferiores a 5 MHz provocará uma pequena atenuação do sinal do SART, sendo por isso preferível usar uma largura de banda média para otimizar a deteção do SART. Para a seleção da largura de banda e dos parâmetros específicos do radar deve consultar-se o respetivo Manual de Operação.
- d. **Lóbulos laterais do radar:** Na aproximação ao SART, os lóbulos laterais da emissão da antena do radar poderão mostrar a resposta do SART na forma de séries de arcos concêntricos. Estas respostas poderão ser removidas usando o supressor de ecos de mar, embora possa ser operacionalmente útil observar os lóbulos laterais porque estes confirmarão que o SART se encontra perto do navio.
- e. **Dessintonia do radar:** Para melhorar a deteção do SART em condições adversas pode dessintonizar-se o radar, o que não afeta a deteção das respostas do SART e reduz os ecos interferentes. Os radares com controlo automático de frequência poderão não permitir esta operação. A utilização do radar dessintonizado deverá ser efetuada com cuidado visto poder retirar informação importante de anticollisão ou de navegação. A sintonia deverá ser recuperada, para operação normal, tão cedo quanto possível.
- f. **Ganho:** Para obter a deteção do SART a uma distância máxima deverá ser usado o comando de ganho no máximo.
- g. **Supressor de ecos de mar:** Para otimizar a distância de deteção do SART o supressor de ecos de mar deverá ser colocado no mínimo. Deve ter-se em atenção que, nestas condições, os alvos na zona de ecos de mar poderão não se distinguir.
- h. **Supressor de ecos de chuva (Diferenciador):** Este comando não deverá ser utilizado quando se procura um SART pois as suas respostas podem ser suprimidas. Nos equipamentos que tenham a possibilidade de este comando ser automático ou manual, o operador deverá colocá-lo em manual.

8.10. LISTA DAS ESTAÇÕES E SERVIÇOS NO ÂMBITO DO GMDSS

8.10.1 Estações costeiras VHF DSC para a área marítima A1

País	Nome	MMSI	Posição	Alcance (milhas náuticas)	Estado de implementação (RCC Associado)
Portugal	Arga	002630100	41°48'N 08°43'W	30	Operacional ¹⁰ (MRCC Lisboa)
	Freita		40°53'N 08°16'W		
	Candeeiros		39°33'N 08°52'W		
	Monte Funchal		38°55'N 09°16'W		
	Lisboa		38°41'N 09°19'W		
	Picoto		38°26'N 09°08'W		
	Fóia		37°19'N 08°36'W		
	Monte Figo		37°06'N 07°50'W		
	Funchal		32°38'N 16°54'W	50	Planeado (MRSC Funchal)
	Ponta Delgada		37°44'N 25°40'W	50	Planeado (MRCC Delgada)
Espanha	Bilbao (CCR)	002241021			Operacional
	Bilbao		43°16'N 03°02'W	35	(MRCC Bilbao)
	Navia		43°25'N 06°50'W	35	
	Cabo Peñas		43°26'N 05°35'W	35	
	Santander		43°25'N 03°36'W	35	
	Pasajes		43°17'N 01°55'W	35	
	Coruña (CCR)	002241022			
	Cabo Ortegal		43°35'N 07°47'W	35	(MRCC Finisterre)
	Coruña		43°10'N 08°17'W	35	(MRSC Coruña)
	Finisterre		42°55'N 09°17'W	35	(MRCC Finisterre)
	La Guardia		41°53'N 08°52'W	35	(MRCC Finisterre)
	Vigo	42°10'N 08°41'W	35	(MRSC Vigo)	
	Málaga (CCR)	002241023			Operacional
	Málaga		36°36'N 04°35'W	35	(MRCC Tarifa)
	Huelva		37°13'N 07°07'W	35	(MRSC Huelva)
	Huelva		37°20'N 06°56'W	35	(MRSC Huelva)
	Cádiz		36°21'N 06°17'W	35	(MRSC Cádiz)
	Tarifa		36°03'N 05°33'W	35	(MRCC Tarifa)
	Motril		36°52'N 02°48'W	35	(MRCC Almeria)
	Cabo Gata		36°45'N 02°10'W	35	
	Melilla	35°19'N 02°57'W	35		
Tenerife (CCR)	002241025			Operacional	
Arrecife		29°08'N 13°31'W	35	(MRCC Las Palmas)	
Fuerteventura		28°33'N 13°55'W	35	(MRCC Las Palmas)	
Gomera		28°06'N 17°06'W	35	(MRCC Las Palmas)	
Hierro		27°48'N 17°55'W	35	(MRCC Tenerife)	
La Palma		28°39'N 17°50'W	35	(MRCC Tenerife)	
Las Palmas		27°58'N 15°33'W	35	(MRCC Las Palmas)	
Tenerife	28°27'N 16°23'W	35	(MRCC Tenerife)		

¹⁰ Cobertura total da Área A1 ainda não atingida.