

Yacht & Cruise SECURITY



La sicurezza della navigazione e la pirateria marittima

APPLICATION CASE

La "mission impossible"
di Mario Invernizzi

FOCUS PRODUCT

Nav-Tracker sorveglia la
vostra imbarcazione

EVENTI

SEATEC 2012
la sicurezza sale a bordo



sommario



La sicurezza della navigazione e la pirateria marittima di Gennaro Scala

pagina 6



La "mission impossibile" di Mario Invernizzi

pagina 10



Nav-Tracker sorveglia la vostra imbarcazione

pagina 14



HD-SDI anche sulle navi da crociera

pagina 17



"Costruire" un sistema di protezione

pagina 22



SEATEC 2012 la sicurezza sale a bordo

pagina 26

Il “varo” di Yacht & Cruise Security

editoriale



L'edizione 2012 di Seatec – evento internazionale dedicato alle tecnologie, al design e alla subfornitura per imbarcazioni, yacht e navi – è stata importante non solo per i numeri registrati, ma anche per aver fatto da trampolino di lancio a *Yacht & Cruise Security*. Nella prestigiosa cornice dell'appuntamento organizzato da CarraraFiere, il magazine digitale che state sfogliando è stato tenuto ufficialmente a battesimo da Ethos Media Group nell'ambito dello *Yacht & Cruise Security Forum*.

Il magazine vuole offrire al mondo della sicurezza navale l'opportunità – senza precedenti – di mettere in contatto e far dialogare le aziende produttrici

con i progettisti, i costruttori e i mediatori navali. Diciamolo chiaramente: oggi il settore è ancora poco sensibile al tema. Obblighi di legge a parte, per progettisti e costruttori gli aspetti della sicurezza restano in secondo piano e sono spesso considerati “a valle” del progetto invece che “a monte”. E in certi casi non sono considerati per nulla.

Questa scarsa sensibilità, e la disinformazione che l’accompagna, generano inevitabilmente diversi problemi. Da un lato, le aziende che propongono soluzioni e prodotti ad hoc faticano a raggiungere i potenziali acquirenti per la mancanza di canali adeguati. Dall’altro, gli standard di sicurezza sono spesso insoddisfacenti. E anche quei problemi e rischi che potrebbero essere risolti o eliminati con semplici accorgimenti (e a costo zero) permangono.

Yacht & Cruise Security – il primo magazine al mondo in questo ambito – ha l’ambizione di superare questi problemi, adottando un approccio trasversale a tutti i segmenti della security navale: su queste pagine troveranno infatti spazio le soluzioni e le tecnologie per la sicurezza che interessano non solo gli yacht e le navi da crociera, ma anche (solo per fare un esempio) le imbarcazioni mercantili. Nonostante le difficoltà che il mercato deve oggi affrontare, gli strumenti per fare grandi passi avanti ci sono. Ma è necessario che tutti coloro che possono trarne un vantaggio ne siano a conoscenza. E possano comunicare efficacemente tra di loro.

The launch of Yatch & Cruise Security

Yatch & Cruise Security – the first digital magazine in the world to focus on this particular kind of security – was officially launched during the 2012 edition of Seatec, held in Carrara, Italy, last February.

The magazine relies on a cross-party approach to focus on solutions and technologies dedicated not only to boats and ships, but also to merchant vessels. Indeed, it aims to connect the security operators with the project managers, the constructors and the mediators of the nautical sector. The lack of communication between these two worlds has led to several problems: if producers and distributors struggle to reach potential buyers, the levels of safety and security on ships and boats are too often unsatisfying.

Even if the economic situation is gloomy, technology keeps on evolving: that’s why those who invest in this sector must know what are the new solutions they are offered and the advantages they could gain. Thanks to Yacht & Cruise, naval security&safety will receive the attention it really deserves.

Una gamma completa di **allarmi acustici e luminosi**



Sala macchine
PA 10 / PA 20
P 400 RTH



Allarme antigas
Sirena + flash
SON 4

Cabine passeggeri
Allarme antincendio
Sirena + flash
PA 1 + PY X-S-05



Porte e corridoi
Flash WBLR



Allarme
antincendio
Sirena DS 10



Segnalatori
carico e movimento
per gru
Sirena DS 5
Flash Quadro F12



Luci di ingombro
per gru ed edifici
POL 10



Semafori
serie Spectra
Led P 450 TLA



Sequestrata al largo delle coste dell'Oman il 27 gennaio 2011, la motonave "Enrico levoli" è stata liberata soltanto lo scorso aprile.

La sicurezza della navigazione e la pirateria marittima

La preoccupante crescita degli attacchi dei "pirati" che si sono registrati negli ultimi anni ha richiamato l'attenzione sulla centralità della security marittima. E ha portato all'adozione di nuove leggi ad hoc.

di Gennaro Scala

Le vicende che hanno visto coinvolte le motonavi "Enrico levoli" – sequestrata al largo delle coste dell'Oman il 27 gennaio 2011, successivamente condotta in Somalia e liberata soltanto lo scorso aprile – e la "Enrica Lexie" non sono che le ultime di una lunga lista di episodi in cui sono rimaste implicate navi italiane nel corso degli ultimi tre anni. Fra l'aprile del 2009 e l'ottobre del 2011 si sono contati ben 16 attacchi di pirateria a danno di rimorchiatori, navi mercantili e da crociera, motonavi, navi cisterna e petroliere – tutte italiane o gestite da società italiane. In alcuni casi le manovre difensive hanno avuto successo e gli attacchi sono stati sventati, ma in altri gli equipaggi hanno dovuto subire furti o periodi di sequestro più o meno lunghi. Questi eventi si sono verificati soprattutto nell'Oceano Indiano e in parte dell'Oceano Atlantico, e nel caso specifico della "Enrica Lexie" hanno portato all'attenzione dell'opinione pubblica nazionale e internazionale alcuni aspetti sinora noti solo agli addetti ai lavori e agli specialisti di security marittima.

La normativa vigente →

La materia è oggi disciplinata dalla normativa internazionale emessa nel dicembre 2002 dall'IMO (*International Maritime Organization*), che ha introdotto un nuovo Codice di Security (denominato *ISPS Code - International Ship & Port Facility Security Code*) per le navi e i porti. Il Parlamento Europeo ha quindi emesso il Regolamento n. 725/2004, con cui ha disciplinato il settore della navigazione nell'ambito dell'Unione Europea. Infine, con la Direttiva 2009/17/CE, sono state introdotte novità significative circa il trasporto di merci pericolose via mare. Il concetto di security introdotto si basa sul presupposto che, per garantire elevati standard di sicurezza, le navi e i porti devono essere adeguatamente organizzati, protetti e collegati tra loro da flussi circolari di comunicazioni e informazioni. La normativa si applica: 1) alle navi passeggeri e al naviglio ad alta velocità (*high-speed craft*) che impegnano rotte internazionali; 2) alle navi passeggeri di classe A che effettuano viaggi nazionali su rotte oltre le 20 miglia nautiche di distanza dalle coste; 3) alle navi cargo (incluso il naviglio *high-speed*) di stazza pari o superiore a 500 t; 4) alle piattaforme mobili di perforazione a propulsione meccanica; 5) agli impianti portuali che operano e prestano servizio a favore di detto naviglio.



Una nave militare inglese
impiegata nella lotta alla
pirateria (fonte:
www.manp.nato.int)

Gli adempimenti richiesti →

In sintesi, per essere dichiarate conformi alla legge, le compagnie di navigazione e le imprese che gestiscono gli impianti portuali devono:

- 1) istituire e formare la figura del Responsabile Societario di Security;
- 2) istituire e formare la figura del Responsabile della Sicurezza per ogni nave e impianto portuale;
- 3) realizzare e mettere in atto un Piano di Sicurezza riservato (per ciascuna nave e impianto) che deve essere custodito e aggiornato dai rispettivi Responsabili della Sicurezza;
- 4) assicurare la realizzazione di tutte quelle misure protettive e procedurali indicate in ciascun piano per definire il controllo del perimetro, la

videosorveglianza, la disciplina degli accessi nelle aree comuni e nelle aree critiche, l'ispezione delle merci e dei bagagli e il pronto intervento per gestire al meglio le eventuali emergenze. Una volta messe in opera, queste misure devono essere impiegate in funzione del livello di emergenza dichiarato dalle autorità di governo. Tre sono i livelli previsti: il Livello 1 (condizioni operative normali), che richiede le misure di security minime adeguate; il Livello 2, che esige il temporaneo aumento delle misure addizionali in conseguenza di un incremento del rischio; il Livello 3 (condizioni eccezionali), che comporta l'aumento delle misure addizionali per un periodo brevissimo durante il quale il problema è incombente.



La Legge n. 130/2011 contempla la possibilità di imbarcare sulle navi che solcano acque a rischio di pirateria team di militari (fonte: salutedentale.wordpress.com)

Personale armato a bordo →

La costante evoluzione delle strategie messe in atto dal terrorismo internazionale e dai cosiddetti “pirati” ha costretto il settore del trasporto marittimo ad adeguarsi alle nuove esigenze di security. In Italia, alla normativa sopra indicata si è affiancata la Legge n. 130/2011, che contempla la possibilità di imbarcare sulle navi che battono esclusivamente bandiera nazionale e solcano acque a rischio di pirateria team di militari o personale di compagnie private di sicurezza. Il personale militare (il cui costo è a carico dell'armatore) deve però operare secondo le direttive e le regole d'ingaggio fissate dal Ministero della Difesa, mentre il comandante del nucleo ha la responsabilità delle operazioni. Per quanto concerne l'uso delle armi, esso può aver luogo solo “entro i limiti territoriali delle acque internazionali” per legittima difesa, individuale e collettiva. La Legge 130 consente altresì di imbarcare guardie in alternativa ai team militari quando questi non siano disponibili. Le aree in cui può operare il personale privato (sottoposto all'autorità del comandante della nave) sono quelle individuate con decreto

del Ministro della Difesa – sempre e solo quando sussistano alcune condizioni. Tra queste, la nave deve aver predisposto almeno uno dei dispositivi consigliati dall'IMO e definiti nelle *best management practices* elaborate da tale organizzazione (barriere di filo spinato, idranti, videosorveglianza, etc.); le guardie giurate devono essere autorizzate e avere sia la licenza del Ministro dell'Interno per il possesso delle armi sia l'autorizzazione del Prefetto per svolgere il servizio; il personale deve aver superato i corsi teorico-pratici previsti.

L'importante è saper reagire ➔

La normativa esistente non è certo priva di difetti. Convenzioni e normative appaiono talora disgiunte le une dalle altre, cosicché al cargo in rada e alla logistica di terra si richiede l'adozione di ogni possibile misura di security quando, in navigazione, quegli stessi apprestamenti valgono poco o nulla. E' comunque vero che il "fattore sorpresa" scema grandemente in alto mare, perché è difficile non accorgersi, grazie anche agli apparati di bordo e alla tecnologia, di avvistamenti e avvicinamenti. Il problema risiede quindi nell'effettiva capacità di reazione, e nei mezzi che determinano la possibilità di contrastare efficacemente la minaccia.

www.imo.org

Gennaro Scala è Security Senior Advisor di TSECNET

Naval Security and Maritime Piracy

Piracy, of which we hear more and more frequently, affects specific geographic areas – mainly the Indian Ocean and part of the Atlantic Ocean. Over the last three years, there were 16 attacks against Italian ships or foreign ships managed by Italian societies. The rules nowadays in force were adopted by IMO (International Maritime Organization) in 2002 with the new ISPS Code (International Ship & Port Facility Security Code), followed by the Regulations n. 725/2004 promulgated by the European Parliament. The concept of security introduced by this law emphasizes the fact that, in order to guarantee excellent standards of security, ships and ports must be well organized, protected and connected.

Anyway, the huge crime rise of the last three years has forced the sector of maritime transport to adopt new measures of prevention and protection to answer to this menace in a fast and effective way. In Italy, the Law n. 130/2011 authorizes ships crossing dangerous seas to embark teams of soldiers or armed members of private security companies.

APPLICATION CASE



La consolle di comando del visore notturno Night Hawk

La “mission impossible” di Mario Invernizzi

L'imprenditore lecchese ha segnato un nuovo record di percorrenza al “Giro d'Italia” in barca grazie anche al visore notturno Night Hawk di Starlight, che gli ha permesso una navigazione veloce e sicura anche di notte.

Stato di fatto e sfida tecnologica ➔

Sono 1.141 le miglia nautiche che separano Montecarlo da Venezia. Il record di percorrenza di questa distanza apparteneva, sino allo scorso settembre, a Fabio Buzzi (23h 55' a una velocità media di 43 nodi), ma dopo l'ultimo “Giro d'Italia” in barca lo scettro è passato all'imprenditore lecchese Mario Invernizzi. Partito da Montecarlo la mattina del 25 settembre scorso, Invernizzi è arrivato a Venezia in 22h 13' 17”, con una media di 51,346 nodi (pari a 92,2 km/h). Oltre che alle indiscutibili abilità del pilota, il merito di questo eccellente risultato è ascrivibile anche al visore *Night Hawk* di *Starlight Italia*, che ha permesso una navigazione veloce e sicura nelle ore notturne.

Per stabilire un nuovo record, Invernizzi aveva bisogno di affidarsi a un sistema di amplificazione della luce tale da poter contare su una visione pressoché perfetta anche in una notte senza luna. Night Hawk ha rappresentato la risposta perfetta a questa esigenza.

La tecnologia messa in campo →

La tecnologia della visione notturna si divide in due categorie principali: termoisimmagine e intensificazione (o amplificazione) di luce. Mentre quest'ultima è stata espressamente sviluppata per la visione notturna, la termoisimmagine rappresenta soltanto una delle numerose applicazioni di una tecnologia messa a punto per soddisfare anche molte altre esigenze. Mario Invernizzi si è affidato all'intensificazione, che agisce amplificando milioni di volte la luce ambientale per creare un'immagine che sembra ripresa nelle ore diurne: un risultato reso possibile dall'impiego di un fotocatodo, un sottile cristallo che emette elettroni quando colpito dalla luce notturna. Rispetto alle telecamere termiche, i sistemi a intensificazione di luce offrono il vantaggio non indifferente di poter identificare anche oggetti freddi (che non emettono radiazioni termiche) come tronchi, bombole di gas, o altri corpi immersi da più di 24 ore. Più in generale, questa tecnologia consente di vedere con grande chiarezza tutti gli oggetti anche nella più completa oscurità.

Nata da un team di ingegneri con una notevole esperienza nel settore della navigazione, l'azienda produttrice di Night Hawk, Starlight Italia, è una società hi-tech specializzata nella realizzazione di sistemi di visione notturna per imbarcazioni professionali e da diporto. Il prodotto di punta è rappresentato dall'*ND 1200 Predator*, certificato dal Registro Italiano Navale e conforme alle normative IMO per l'utilizzo su high speed craft. Nella serie destinata alle barche da diporto si distingue invece il modello *Supreme*, che è dotato di uno zoom ottico X10 ed elabora immagini in alta definizione.



I sistemi di visione notturna di Starlight Italia sono totalmente assemblati a mano e vengono testati uno ad uno

I vantaggi a breve e medio termine →

I sistemi di visione notturna di *Starlight Italia* sono totalmente assemblati a mano e vengono testati uno ad uno. Prima di essere consegnati al cliente, sono sottoposti a severi test di laboratorio e a numerose ore di collaudo: basti pensare che, per garantire i più elevati standard qualitativi, vengono effettuati test anche su imbarcazioni militari, soggette ad accelerazioni e sollecitazioni molto forti. Questi test rendono Night Hawk e gli altri sistemi di amplificazione di Starlight perfettamente adatti anche per l'utilizzo su barche plananti ad alte prestazioni.

L'assemblaggio è eseguito interamente in Italia, e assicura sia la pronta reperibilità dei pezzi di ricambio sia un'assistenza 24 ore su 24. Sono in fase di ultimazione numerose funzioni aggiuntive che saranno disponibili il prossimo anno. Tra queste si ricordano, in particolare:

- la registrazione delle immagini su memoria USB;
- la possibilità di scattare foto su supporto USB;
- l'invio del segnale tramite lan a postazioni remote.

I clienti Starlight Italia sono contattati con regolarità e vengono costantemente informati sull'evoluzione della produzione. Per i più esigenti è previsto un programma di assistenza personalizzato, che permette di aggiornare tempestivamente le soluzioni tecnologiche adottate.

Occorre infine sottolineare che i sistemi descritti sono *maintenance free*, ovvero richiedono un basso livello di manutenzione grazie ad accorgimenti quali il vetro autopulente "bio clean".

Mario Invernizzi's "Mission Impossible"

Night Hawk, a viewer by Starlight Italy, was one of the main factors that contributed to the new amazing record reached by Mario Invernizzi during the 2011 edition of the "Giro d'Italia" on boat.

To navigate from Montecarlo to Venice, Invernizzi travelled during the night as well as during the day thanks to the system of lighting amplification by Starlight Italy, that allowed him a perfect vision on screen.

Unlike thermal technology, lighting amplification is specifically intended for night vision: it amplifies the environment's light millions of times and creates an image that seems to be taken in daylight.

The advantage of using systems of light intensification instead of thermal cameras lies in the possibility of identifying cold objects that do not emit thermal radiations – like logs, gas containers and other bodies immersed in the sea for more than 24 hours. In general, this technology offers the great advantage to see objects even in total darkness.

**Location:**

“Giro d’Italia” in barca: Monte Carlo-Venezia.

Tipologia di installazione:

Visore notturno *Night Hawk*.

Funzionalità principali:

Sistema di ausilio alla sicurezza della navigazione notturna ad alta velocità, in grado di assicurare al conduttore una nitida e profonda visione dell’ambiente antistante l’imbarcazione con un ottimo rapporto segnale/rumore.

Tratti salienti del prodotto:

- Sensore ottico a intensificazione di luce di ultima generazione, contenuto in un involucro in acciaio inox “AISI 316”;
- Elevata impermeabilità e resistenza alle sollecitazioni meccaniche;
- Campo visivo molto ampio (40°x40°), che non necessita di un sistema di giro di stabilizzazione ma di un semplice settaggio iniziale in funzione dell’angolo di planata dell’imbarcazione;
- Monitor dedicato LCD da 12 pollici ad alta risoluzione con grado di protezione IP65 (resistenza a spruzzi d’acqua e pioggia). La doppia tecnologia led denominata *liquid bonding e sunlight bright* permette una perfetta visione anche in condizioni di luce intensa senza l’ausilio di schermi oscuranti. Mentre la presenza di una protezione dello schermo con vetro temperato antigraffio garantisce solidità e robustezza.

Brand dei componenti:

Starlight Italia (www.starlightitalia.com).

FOCUS PRODUCT



*Nav-Tracker 2.0
genera una
"recinzione"
wireless con un
campo d'azione
di 500
metri(fonte:
captken.wordpress.com)*

Nav-Tracker sorveglia la vostra imbarcazione

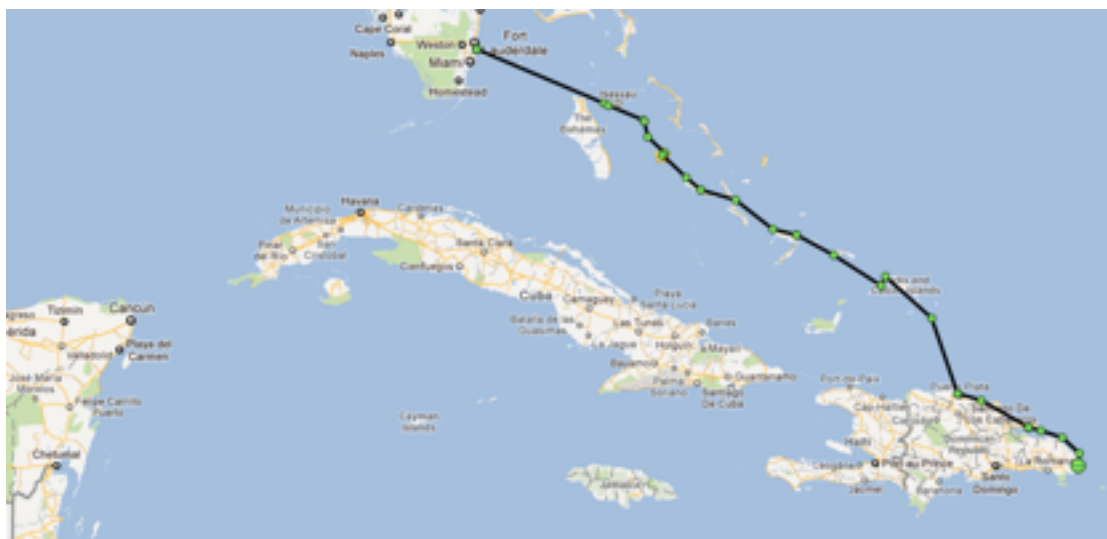
Gost propone sul mercato uno strumento che si avvale delle più avanzate tecnologie per rintracciare la vostra barca qualora subiate un furto

Secondo l'Associazione Internazionale degli Investigatori Nautici le imbarcazioni rubate ogni anno sono circa 27mila, mentre le possibilità di ritrovamento sono solo una su dieci. Per ovviare almeno in parte a questo problema, alcune compagnie di assicurazione offrono oggi sconti speciali a chi adotta dispositivi di localizzazione GPS, e ciò avviene in particolare per alcuni modelli di barche (fra questi, le imbarcazioni ad alte prestazioni e i fuoribordo con un elevato numero di cavalli).

Dal momento che allarmi e altri deterrenti non sempre bastano a scongiurare il pericolo di furto, l'installazione a bordo di uno strumento come *Nav-Tracker* è un'efficace forma di "assicurazione aggiuntiva", perché offre alte probabilità di ritrovamento della barca nella malaugurata ipotesi in cui essa venisse rubata. Nav-Tracker è proposto da *GOST (Global Ocean Security Technologies)*, azienda statunitense specializzata in tecnologie wireless per la sicurezza a bordo.

“Recinzione” wireless →

Quando il trasmettitore Nav-Tracker 2.0 viene montato su una barca e attivato, genera una “recinzione” wireless con un campo d’azione di 500 metri. Se una barca si muove al di fuori di quest’area, il Nav-Tracker 2.0 si avvale della tecnologia GPS dei satelliti Inmarsat per sorvegliarne la posizione e avvisare ogni quindici minuti fino a quattro persone (via e-mail e/o sms), riportando latitudine, longitudine, velocità e direzione. Per garantire un servizio realmente efficace, l’apparecchio si avvale della collaborazione con Satamatics (www.satamatics.com), un’azienda telematica che fornisce soluzioni personalizzate di localizzazione e monitoraggio in qualsiasi parte del mondo. GOST è stata insignita di una medaglia da parte della Guardia Costiera degli Stati Uniti per i tempestivi servizi di assistenza prestati a numerose imbarcazioni utilizzando proprio questa tecnologia. I vantaggi offerti dal sistema risiedono anche nei numerosi accessori a disposizione – come i tanti sensori pensati per soddisfare le più diverse esigenze. Il più popolare è il sensore a raggi infrarossi, che quando viene attivato genera un raggio invisibile fra due “occhi di pesce”. Nel momento stesso in cui qualcosa o qualcuno attraversa il raggio, il sistema di sicurezza notifica tramite messaggi di testo ed e-mail lo stato di allarme, comunicando immediatamente la posizione dell’imbarcazione e altre informazioni essenziali.



Nav-Tracker 2.0 si avvale della tecnologia GPS dei satelliti Inmarsat per sorvegliare la posizione della barca riportandone latitudine, longitudine, velocità e direzione

L’evoluzione di Nav-Tracker: NT Evolution →

L’evoluzione di Nav-Tracker 2.0 si chiama *NT Evolution*, ed è frutto dell’unione fra la tecnologia GOST Nav-Tracker e quella Marine Magellan, che lo rende il sistema più sofisticato e completo a oggi disponibile. NT Evolution utilizza un sito web di localizzazione di terza generazione, che si avvale di un’interfaccia avanzata di Google Earth e utilizza la rete di satelliti Inmarsat per garantire la massima affidabilità. È la soluzione ideale per le imbarcazioni che, pur avendo poco spazio abitabile a disposizione, desiderano che il sistema non sia visibile e possa essere controllato a distanza impiegando un semplice telecomando. Grazie a una guaina IP rated che protegge la tecnologia senza fili GOST, NT Evolution è in grado di utilizzare una vasta gamma di sensori wireless per la sicurezza e il monitoraggio in ambiente nautico, unitamente alla linea completa di prodotti GOST Nav-Tracker per la localizzazione.

Altre caratteristiche del sistema →

Il sistema può avere fino a 32 sensori wireless, una zona connessa a cavi per l'input, 16 punti per il comando a distanza e fino a 8 trasmettitori wireless, che possono controllare le funzioni di corrente alternata e continua a bordo dell'imbarcazione. I trasmettitori wireless possono inoltre essere utilizzati per far accendere le luci o per far suonare una sirena/allarme, e si controllano grazie a telecomandi a distanza. I clienti che tengono la loro imbarcazione ormeggiata nei pressi della loro abitazione possono poi contare su una funzionalità aggiuntiva: collegando un trasmettitore wireless al sistema di sorveglianza della casa, si può infatti fare in modo che esso si attivi nel caso in cui la barca venga manomessa. Il pacchetto GOST NT Evolution include l'unità di controllo GOST NT (che monta la tecnologia Marine Magellan), due telecomandi a distanza, l'antenna, un cavo per l'antenna di circa 9 metri, un cavo elettrico di circa due metri e un supporto a scomparsa per l'antenna stessa.



NAV-TRACKER by GOST

Fort Lauderdale, Florida

1.200 NE 7th Ave

Tel. +1.954.565.9898

Fax +1.954.565.9890

www.gostglobal.com

Nav-Tracker keeps its eyes on your ship

Since alarms and other deterrents are not always sufficient to reduce the probability of a theft, it is important to look for alternative solutions. Nav-Tracker by GOST guarantees excellent chances of retrieving your ship in the unlucky case it is stolen. When the Nav-Tracker 2.0 transmitter is activated, it creates a wireless "fence" with an action field of 500 metres. If a ship moves outside of this area, Nav-Tracker uses the GPS technology of the Inmarsat satellites to check its position and communicate to the owner its latitude, longitude, speed and direction every 15 minutes. Nav-Tracker can also be used to send an alarm or to switch on lights at a distance. For those who keep their boat docked next to their homes, there is the opportunity to connect a wireless transmitter to the surveillance system of the house.

FOCUS PRODUCT

La sicurezza sulle navi da crociera è un aspetto di grande importanza che deve essere gestito con l'impiego delle tecnologie più avanzate



HD-SDI anche sulle navi da crociera

La nuova tecnologia High-Definition Serial Digital Interface permette di videosorvegliare le navi da crociera in modo semplice e affidabile. A questi vantaggi, Mesa aggiunge una grande versatilità di utilizzo e applicazione

La sicurezza sulle navi da crociera è un aspetto di grande importanza che deve essere gestito con la massima attenzione e con l'impiego delle tecnologie più avanzate. Solo in questo modo è infatti possibile rispondere con prontezza a tutte le emergenze.

Nel panorama delle soluzioni CCTV oggi disponibili, la nuova tecnologia HD-SDI (*High-Definition Serial Digital Interface*) rappresenta ormai una caratteristica irrinunciabile per tutti quegli impianti di videosorveglianza che vogliono combinare al meglio la massima affidabilità con la semplicità e la rapidità d'installazione. Un primo punto di forza di questa tecnologia risiede nella possibilità di disporre di tutta la qualità del segnale digitale senza rinunciare alla semplicità di utilizzo propria della trasmissione analogica. La tecnologia HD-SDI si basa infatti sulla trasmissione di un segnale video digitale non compresso (720p o 1080p) su cavo coassiale (invece che su rete TCP/IP), si avvale dello standard SMPTE e funziona in modo simile alla tecnologia analogica, senza ritardi di trasmissione. Tutto ciò garantisce un'altissima qualità di elaborazione dei dati e una semplicità d'installazione senza paragoni.

I punti di forza dell'HD-SDI →

Le principali caratteristiche della tecnologia HD-SDI sono le seguenti:

Trasmissione digitale del segnale full HDTV HD: un sistema di videosorveglianza HDcctv è basato su un segnale ad alta definizione video (HDTV) trasmesso in digitale su mezzi CCTV convenzionali e senza ritardo di compressione;

Lunghezza dei cavi convenzionali per CCTV di oltre 100 m: è ottimale per installazioni su navi da crociera, laddove sia necessario garantire una videosorveglianza estesa. I cavi RG59 e RG6 coprono rispettivamente fino a 140 e 200 m – distanze ulteriormente espandibili tramite ripetitori;

Nessuna perdita dati o ritardi di trasmissione: l'HDcctv garantisce una costante affidabilità di trasmissione dei dati;

Alta qualità dell'immagine: è essenziale per tutte le telecamere CCTV. A differenza dei sistemi analogici standard, la tecnologia HD-SDI garantisce la possibilità di identificare soggetti in movimento con dettagli dall'eccellente risoluzione. Mentre la Definizione Standard (SD) utilizza infatti una scansione "interlacciata" e i dettagli risultano mossi, la scansione "progressiva" dell'alta definizione garantisce dettagli nitidi e contorni precisi.



L'ampia disponibilità di accessori permette l'utilizzo dell'HDcctv in ambito navale anche laddove siano già presenti sia il CCTV analogico sia quello IP

Gestire il passaggio dall'analogico all'HD ↘

Il passaggio da un impianto CCTV analogico a un sistema HDcctv può essere gestito in maniera facile e veloce, semplicemente aggiornando il DVR e le telecamere interessate. Il video, non compresso, non subisce perdite o ritardi di trasmissione, e anche i comandi verso le telecamere motorizzate non sono soggetti a rallentamenti, come accade invece per il video over IP.

PRESTAZIONI	HDcctv	CCTV	Video IP
Funzionamento con cavi coassiali esistenti	Sì	Sì	No
Latenza quasi zero	Sì	Sì	No
Presenza di uno standard globale accettato	Sì	Sì	No
Plug & Play garantito al 100%	Sì	Sì	No
Digitalizzazione al 100%	Non compressa	No	Compressa
Trasmissione video a 720p o 1080p	Non compressa	No	Compressa
Trasmissione HDTV Full Frame	Non compressa	No	No
Costo finale per canale video	Medio	Basso	Alto



La tecnologia HD-SDI abbina alla qualità del segnale digitale la semplicità di utilizzo della trasmissione analogica

L'ampia disponibilità di accessori quali ripetitori e convertitori di segnale, encoder e decoder consente la realizzazione di impianti di elevata complessità ed eterogeneità, permettendo l'utilizzo dell'HDcctv in ambito navale anche laddove siano già presenti sia il CCTV analogico sia quello IP.

I vantaggi in un sistema complesso DVR/Dome →

In un sistema complesso composto da DVR e telecamere Dome i vantaggi rappresentati dalla tecnologia HD-SDI si possono così riassumere:

Aggiornamenti Plug-and-Play: per passare dal CCTV all'HDcctv è sufficiente aggiornare il DVR e collegare le telecamere corrispondenti;

Interfaccia semplice e funzionale: l'unica differenza per l'installatore e l'utente consiste nelle schermate di configurazione del DVR, che indicano i valori 1280x720 e/o 1920x1080;

HDTV Live View: il segnale HDcctv non è compresso in pacchetti prima della trasmissione. In questo modo, vengono evitati difetti o ritardi dovuti alla compressione;

Gestione telecamere Dome in tempo reale: l'assenza di compressione del segnale consente di gestire le telecamere Dome senza alcun ritardo fra il comando da joystick e la risposta della dome (pan/tilt/zoom);

Compatibilità con terze parti: assoluta compatibilità con telecamere e DVR di terze parti.

I vantaggi dell'HDcctv risultano ancora più evidenti se si fa un semplice confronto con le prestazioni di un sistema IP 2 Mpixel:

PRESTAZIONI		HD-SDI 1080p	IP 2 Mpixel	
Risoluzione (TV line)		Oltre 1.200	600	700
Bilanciamento del bianco		eccellente	basso	medio
Illumin. minima	Colore (lux)	0,2	1	2
	B/N (lux)	0,0005	0,1	0,1

Il sistema HD-SDI offerto da *Mesa* – azienda italiana con un'esperienza ventennale nel settore – si contraddistingue per la grande versatilità di utilizzo e applicazione. Composto da un'ampia gamma di videoregistratori HD-SDI H264 stand alone a 4/8/16 canali e da una serie di telecamere in versione bullet e dome, si dimostra ottimale per installazioni di ampie dimensioni sia sulla terraferma (impianti portuali, turistici e commerciali) sia sulle grandi navi da crociera.



La telecamera bullet IR Full
HD TIP-M300

MESA

Arezzo

Loc. Indicatore 60/G - 52100

Tel. +39.0575.96.80.11

Fax +39.0575.96.80.54

info@mesa-sic.com

www.mesa-sic.com

HD-SDI even on cruise ships

Security on cruise ships is an extremely important issue that must be faced with the utmost attention and the most advanced technologies in order to be able to react promptly to all emergency situations.

If we consider the different TVCC solutions now available, the new HD-SDI technology is a feature that can't be renounced if your aim is to get a video surveillance system simple, reliable and easy-to-install at the same time.

The HD-SDI system offered by Mesa – an Italian firm with a twenty-year experience in the sector – is very versatile. Composed by a wide range of HD-SDI H264 stand alone video recorders and by a series of bullet and dome cameras, this system is perfect for large installations both ashore and on big cruise ships.

FOCUS PRODUCT

Con Agility di Risco, l'attivazione e la disattivazione dell'impianto di sicurezza possono comodamente essere effettuate via sms



“Costruire” un sistema di protezione

Grazie a un sistema radio bidirezionale come Agility è possibile proteggere la propria imbarcazione con strumenti di diagnostica e comunicazioni di rete all'avanguardia

Per proteggere la propria imbarcazione da intrusioni, tentativi di furto e situazioni di pericolo imminente (quali fughe di gas, acqua in sentina o principio d'incendio) occorre scegliere un sistema flessibile, completo e preferibilmente semplice.

Il sistema radio bidirezionale *Agility* risponde proprio a queste esigenze: si avvale della tecnologia più avanzata assicurando, allo stesso tempo, la massima semplicità d'impiego. L'attivazione e la disattivazione dell'impianto possono essere effettuati via sms, via telefono attraverso la guida vocale o, ancora, per mezzo di un telecomando che permette anche di visualizzare lo stato del sistema tramite LED. In caso di necessità, la semplice pressione di un tasto può attivare chiamate telefoniche a centri di assistenza o ad altri numeri programmati, trasmettendo messaggi registrati, sms oppure permettendo il colloquio in viva voce. *Agility* unisce la tecnologia radio ad alta sicurezza alla libertà di un'installazione senza fili ideale per la protezione delle imbarcazioni. I sistemi radio non necessitano infatti di alcun cablaggio,

e danno la possibilità di nascondere la centrale. All'occorrenza, l'intero sistema può inoltre essere facilmente trasferito su una nuova imbarcazione. Agility è proposto da *Risco Group*, che da più di trent'anni progetta, sviluppa e commercializza una vasta gamma di soluzioni integrate per la sicurezza. Il gruppo propone sistemi integrati, rivelatori e sistemi radio studiati per adattarsi ad applicazioni commerciali, industriali, istituzionali e residenziali, ed è in grado di proporre soluzioni su misura per qualsiasi tipo di imbarcazione.



Come funziona il sistema →

Agility invia i segnali di allarme direttamente al proprietario dell'imbarcazione, che può verificare la natura del problema visualizzando le relative immagini in tempo reale o a richiesta. Il proprietario può quindi inviare l'allarme in modo automatico alla società di vigilanza o alle autorità portuali, consentendo loro di agire tempestivamente. Quando il natante è sotto copertura GPRS, in porto o anche in rada, l'utente è in grado di ricevere allarmi, gestire il sistema e avere il controllo completo della sua imbarcazione. Agility offre strumenti di diagnostica e comunicazioni di rete all'avanguardia e, come tutti i prodotti Risco, combina affidabilità e semplicità ed è conforme agli standard internazionali per i sistemi di sicurezza. Tutte le periferiche wireless del sistema antintrusione sono dotate di batterie al litio che hanno una durata media garantita di tre anni. Tra le caratteristiche principali si ricordano le 32 zone radio con 3 partizioni, le tastiere radio bidirezionali con display LCD (fino a 3), i telecomandi bidirezionali con codice PIN e LED per la visualizzazione dello stato del sistema (fino a 8), i 32 codici utente e la possibilità di memorizzare fino a 250 eventi.

I rilevatori da esterno →

Il sistema Agility è integrabile con un'ampia gamma di efficaci e affidabili rilevatori radio, che sono stati progettati per gli ambienti esterni allo scopo di realizzare una protezione perimetrale in grado di intercettare l'intruso ancor prima che raggiunga l'obiettivo. I rivelatori perimetrali e volumetrici costituiscono una valida protezione antintrusione perché segnalano all'interno i tentativi di avvicinamento indesiderati. Il sensore da esterno WatchOUT, ad esempio, è in grado di distinguere i movimenti di un intruso senza generare falsi allarmi – e può farlo anche nelle più severe condizioni climatiche: basti considerare la sua capacità di funzionare correttamente in presenza di temperature comprese fra -20 e +60 gradi centigradi. I rilevatori segnalano via radio anche le fughe di fumo, gas, monossido di carbonio ed eventuali problemi di allagamento. Il rivelatore di fumo, ad esempio, attiva una sirena e trasmette un messaggio di allarme all'utente non appena viene rilevata una quantità sufficiente di fumo. Mentre il sensore anti-allagamento fa scattare l'allarme in caso di superamento del livello della sonda del sensore. Nel caso specifico dell'ambiente nautico, tuttavia, è indispensabile che tutti questi strumenti siano dotati della protezione IP65 per evitare di essere danneggiati dall'umidità marina.

L'offerta di Risco per la protezione perimetrale da esterno è completata dalle barriere radio, che rappresentano la soluzione ideale per la protezione di perimetri e portefinestre o per delimitare aree in esterni e interni. Grazie all'impiego di tecnologie innovative, queste barriere offrono alte prestazioni e affidabilità anche con luce solare diretta e in presenza di nebbia.



Agility unisce la tecnologia radio ad alta sicurezza alla libertà di un'installazione senza fili ideale per la protezione delle imbarcazioni



Il sensore da esterno WatchOUT è in grado di distinguere i movimenti di un intruso senza generare falsi allarmi, anche nelle più severe condizioni climatiche

AGILITY by RISCO GROUP

Cinisello Balsamo (MI)
 Via Robecco, 91 - 20092
 Tel. +39.02.66.59.00.54
 Fax. +39.02.66.59.00.55
info@riscogroup.it
www.riscogroup.it

Building a protection system

To protect one's ship from a wide range of different dangers such as robberies, gas leakages and flooding, it is very important to choose a flexible, complete and simple system.

The bidirectional radio system Agility by RISCO Group uses the most advanced technology and ensures an absolute simplicity of usage. The activation and deactivation of the system can be done via SMS, vocal guide on the phone or remote control. If one needs assistance, a simple pressure on the appropriate button can activate telephone calls to assistance centres or other programmed numbers, sending pre-written messages and SMS or allowing a viva voice discussion.

Agility combines radio technology and high security standards, offering the freedom of a cable-less installation ideal for ships: as a matter of fact, the entire system can be easily transferred to another ship.



MARINA DI CARRARA - La decima edizione di Seatec, che si è svolta a CarraraFiere lo scorso febbraio, ha ancora una volta puntato i riflettori sulle tecnologie, il design e la subfornitura per imbarcazioni, yacht e navi. La rassegna internazionale ha visto la partecipazione di ben 632 marchi, di cui 228 stranieri, e di oltre 7mila visitatori professionali. “Un risultato positivo nei numeri – ha commentato il direttore di CarraraFiere Paris Mazzanti – che, considerata la situazione difficile dell’intera economia italiana, dimostra l’importanza della rassegna per il settore”.



Seatec 2012 la sicurezza sale a bordo

Nuove opportunità per la sicurezza navale

Seatec 2012 ha rappresentato il trampolino di lancio di *Yatch & Cruise*, il magazine digitale per la sicurezza navale che Ethos Media Group ha tenuto a battesimo unitamente alla prima edizione dello *Yatch & Cruise Security Forum*. Attraverso filmati, convegni e dimostrazioni sono stati affrontati alcuni fra i temi più importanti legati alla sicurezza nel comparto – dalle tecnologie radio alla videosorveglianza senza fili, dai sistemi di allarme vocale alla convergenza (cfr. box). Allo stesso tempo, sono state mostrate le tante opportunità di comunicazione di una rivista basata sull’innovativa

piattaforma HTML 5 e disegnata appositamente per una lettura veloce e interattiva su tablet. La nascita del magazine e del forum offre al mondo della security e della safety l’opportunità senza precedenti di mettere in contatto e far dialogare le aziende produttrici con i progettisti, i costruttori e i mediatori navali.

Contenuti per tutte le esigenze

Oltre allo *Yatch & Cruise Security Forum*, Seatec 2012 (che si è tenuta in parallelo alla quarta edizione di Compotec, dedicata ai materiali compositi) ha ospitato numerosi convegni e

iniziative di altissimo profilo scientifico e culturale. Il ricco programma di incontri, convegni e workshop tecnici (organizzati sia dalle aziende sia da enti, istituti di formazione e associazioni di categoria) ha affrontato argomenti di grande attualità e valenza tecnica come il refitting in campo nautico, le problematiche legate alla sostenibilità ambientale, la formazione, l'analisi dei trend economici e le linee guida OCSE. Una delle iniziative più apprezzate dagli espositori è stata la creazione del marchio *Greentec*, una foglia verde che ha evidenziato le aziende attente alla sostenibilità ambientale, al recupero dei materiali e al loro riutilizzo. Grande successo ha avuto anche la sesta edizione del concorso "live" *Abitare la Barca*: dieci studenti italiani e stranieri, provenienti da varie Università, hanno realizzato i loro progetti in uno spazio riservato ma sotto gli occhi dei visitatori. CarraraFiere ha poi curato direttamente convegni tecnici come *Refitting*, *restoring*, *restyling in campo nautico*, che ha visto la partecipazione, fra gli altri, di Sergio Abrami, architetto e yacht designer specializzato in sicurezza. Nell'ambito dell'iniziativa *Abitare il mare* si sono inoltre svolti diversi convegni legati

ai temi del design, molti dei quali dedicati all'impatto ambientale. Ospite speciale Giorgetto Giugiaro, che ha condiviso con il pubblico la sua esperienza di car designer e la sua curiosità di ricercatore di nuove forme e nuove suggestioni.

Innovazione: la carta vincente del futuro

Come nelle edizioni precedenti, CarraraFiere ha ospitato numerosi delegati stranieri (provenienti quest'anno da Turchia, Malta, Croazia, Germania e Regno Unito) che hanno potuto incontrare gli espositori grazie all'organizzazione di ben 240 incontri business to business. "Le valutazioni positive degli operatori avute nel corso di tanti contatti diretti – ha concluso il direttore Mazzanti (*cfr. anche la videointervista al presidente Giorgio Bianchini*) – dimostrano la forte volontà del comparto di affrontare le sfide imposte dalla crisi internazionale con le armi di cui le aziende dispongono: capacità di innovazione tecnologica e di design, testimoniate dalla realizzazione di prodotti di grande qualità, che sono la carta vincente nei confronti della committenza".

www.sea-tec.it, www.ycsec.com



Yatch & Cruise Security Forum: il programma e i relatori

Tecnologie radio a supporto della protezione personale a bordo: antintrusione e video-sicurezza totalmente senza fili

Ermanno Lucci, Market Manager di Daitem

Sistema di allarmi vocali per applicazioni navali

Fabrizio Altomare, Product Audio Specialist di Bosch Security System

Sistema di spegnimento ad Aerosol, una tecnologia militare per impieghi civili

Antonio Martella, Responsabile Settore Navale di Etea Sicurezza

La convergenza dei sistemi di safety, security e comunicazione nell'industria navale. Esempio di applicazione reale in una nave da crociera e scalabilità delle soluzioni in conformità alle certificazioni vigenti

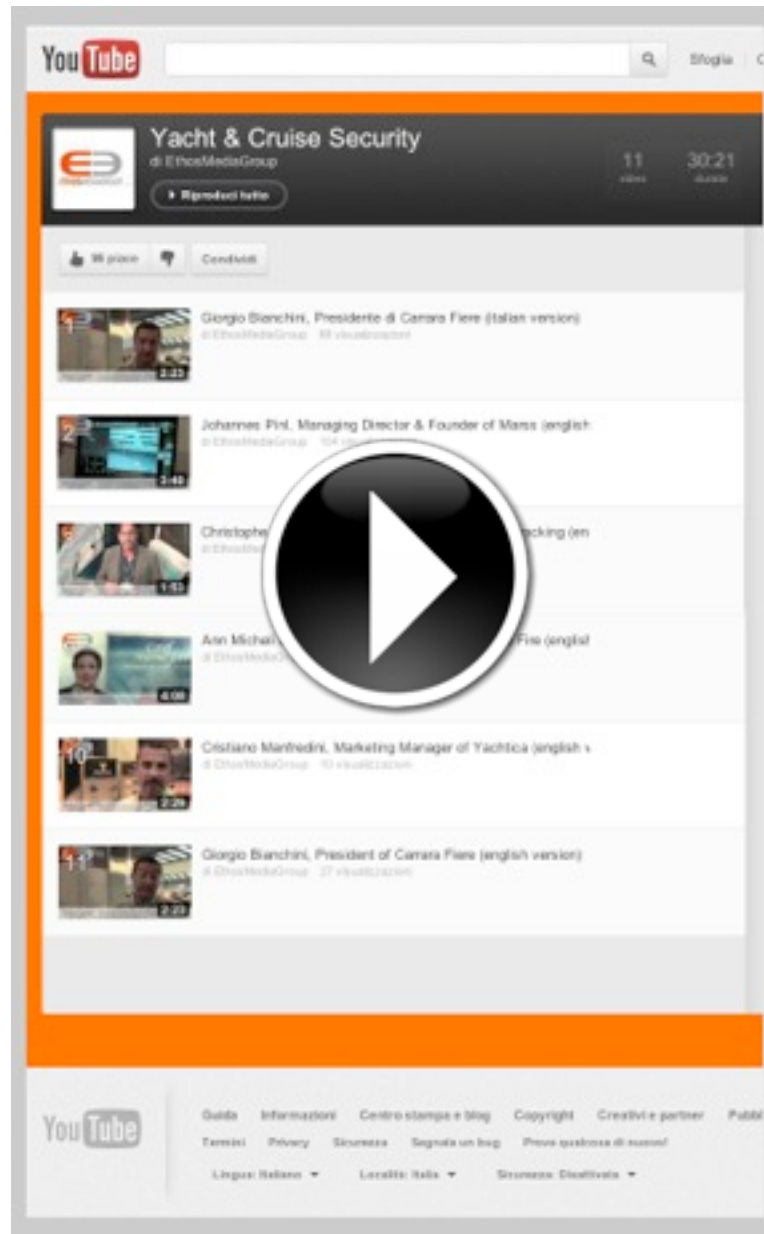
Renato Brugora Ricciardi, Amministratore Delegato di ADT Fire & Security Italia

Videosorveglianza sulle navi da crociera

Andrea Dondoni, Sales Manager Videosystem di Bosch Security System

Ispezione qualitativa dello scafo: individuazione di umidità e di interventi ricostruttivi

Mauro Baldo, PM Thermal Imaging Division di Testo



Seatec 2012, security is on board

Last February CarraraFiere hosted the tenth edition of Seatec Compotec, the international event dedicated to the technology, the design and the sub provision for the nautical sector. During this fair, Ethos Media Group launched the first edition of Yatch & Cruise Security Forum and Yatch & Cruise, the first digital magazine in the world to focus on this particular kind of security.

During the forum, many important firms took part to a discussion on relevant topics such as wireless video security and anti-intrusion systems, vocal alarms systems for naval applications, video surveillance on cruise ships and the convergence of different systems of safety, security and communication.

Besides the Yatch & Cruise Security Forum, Seatec 2012 hosted several high-profile meetings and conferences. Once again, technological innovation turned out to be one of the most important elements to face a challenging market and a difficult economic situation.

a&S | Tecnologie e soluzioni per la sicurezza professionale
ITALY

www.asitaly.com

secsolution
security online magazine

www.secsolution.com

IP Security
FORUM

www.eventi.it

Yacht&Cruise
SECURITY

www.ycsec.com

Yacht&Cruise SECURITY

ANNO 2 - Numero 2 - luglio 2012

Direttore responsabile

Andrea Sandrolini

Coordinamento editoriale

Andrea Muzzarelli

Direzione Commerciale

Roberto Motta

Ufficio Traffico

Carolina Pattuelli

pattuelli@ethosmedia.it

tel. +39 051 0475136

Ufficio Estero

International@ethosmedia.it

Pubblicità

Ethos Media Group srl

ethos@ethosmedia.it

Sede Legale

Via A. Manzoni 35 - 20900 Monza (IT)

Direzione, redazione, amministrazione

Ethos Media Group srl

Via Paolo Fabbri, 1/4 - 40138 Bologna (IT)

tel. +39 051 0475136 - fax + 39 039 3305841

www.ethosmedia.it

Registrazione

Tribunale di Bologna al n° 8217
del 28/12/2011

Iscrizione al ROC

Ethos Media Group srl

è iscritta al ROC

(Registro Operatori di Comunicazione)

al n. 19315 del 2 marzo 2010

Privacy (banche dati)

Le finalità del trattamento dei dati dei destinatari del Periodico consiste nell'assicurare informazioni tecniche e specializzate a soggetti che per la loro attività sono interessati ai temi trattati. Tali dati sono trattati nel rispetto del D.Lgs. 196/2003. Responsabile del trattamento dei dati raccolti in banche dati a uso redazionale è il responsabile a cui gli interessati potranno rivolgersi per esercitare i diritti previsti dall'art. 7 del D.Lgs. 196/2003.

Ethos Media Group srl è associata ad ANES

TUTTI I DIRITTI SONO RISERVATI



COLTIVIAMO E FACCIAMO CRESCERE IDEE!

www.ethosmedia.it