

IN ARRIVO IL VDR. (VOYAGE DATA RECORDER)

Da un articolo della Rivista "LOG NAVIGATOR" del mese di Giugno 2001

La sigla VDR deriva dalle iniziali delle parole inglesi "Voyage Data Recorder" cioè, in italiano "Registratore dei Dati del Viaggio" che vorrebbe in pratica dotare anche le navi di quella che in gergo è la famosa Black Box (scatola nera) in uso sugli aerei che serve a ricostruire la dinamica degli incidenti.

Il VDR nasce da un emendamento alla SOLAS 74 adottato dal Maritime Safety Committee (MSC) dell'IMO nella sua 73^a sessione tenutasi dal 27 Novembre al 6 Dicembre 2000, che viene riferito al rinnovato Capitolo V° - espressamente dedicato alla Sicurezza.



La fotografia a lato mostra il Ponte di Comando Integrato (Integrated Bridge) di una modernissima nave a tecnologia avanzata.

Ma non tutte le navi sono dotate di queste sofisticate apparecchiature e si prevede di assistere al consueto balletto di richieste di "esenzioni" da parte di molti Armatori che tenteranno, fino allo scadere del tempo concesso, di procrastinare al massimo l'adeguarsi alla normativa.

Se ciò dovesse verificarsi effettivamente, assisteremmo sempre più al raggiungimento dei Ponti di Comando di queste navi a qualcosa di molto vicino alla carlinga degli aerei più moderni.

Vediamo innanzi tutto cosa prevede il citato emendamento: tutte le navi Passeggeri e le altre di 3.000 GT. o più, costruite il o dopo la data del 1° Luglio 2002, devono essere dotate di un apparato VDR.

Attualmente le navi non sono obbligate ad avere a bordo il VDR, trattandosi solo di una raccomandazione.

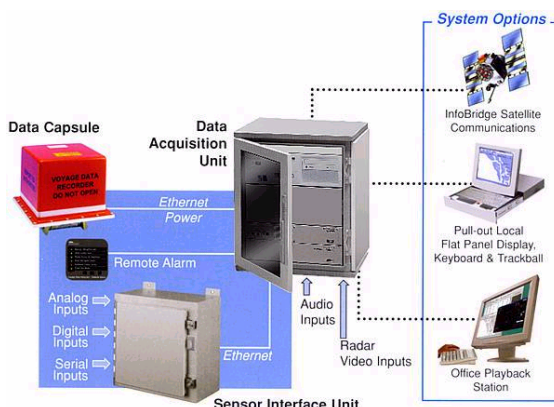
Sempre collegato al Capitolo V° della Solas, è reso obbligatorio – per certi tipi di navi – la dotazione del “ AIS ” - Automatic Identification System (Sistema Automatico di Identificazione)

Tuttavia dal 2007, tutte le navi impiegate in viaggi internazionali, indipendentemente dalla data di costruzione, dovranno dotarsi dell’AIS, e dal 2008 anche le navi impegnate in viaggi costieri da 500 GT.



La scatola nera

La foto riproduce la capsula del VDR di produzione della Litton Industries denominato “VOYAGE MASTER” e di cui è stata dotata la nave da crociera “ RADIANT OF THE SEAS” della ROYAL CARIBBEAN INTERNATIONAL rispondente alle norme IMO e di cui è in corso il riconoscimento da parte della DNV (Det Norske Veritas) l’Istituto di Classifica Norvegese. Come si può notare, la capsula è di colore rosso per essere più facilmente visibile e recuperabile. E’ dotata di ganci automatici di rilascio per consentirne un rapido recupero, è stagna e resistente alla pressione corrispondente di 6.000 metri.



La dotazione delle due apparecchiature dovrebbe permettere la ricostruzione degli incidenti navali fino ad un istante prima del loro verificarsi. Tra i diversi dati registrati, sono previste tutte le

comunicazioni intercorse via radio e gli ordini verbali impartiti durante le varie manovre, la rotta e velocità seguite, la riproduzione fotografica delle immagini radar (che vengono "catturate" ogni quindici secondi, compresse e trasferite nella memoria della capsula) gli stress dello scafo, la situazione delle sentine, delle porte stagne, lo status delle macchine e delle varie casse e depositi. Questa massa di dati viene poi, attraverso una connessione satellitare, trasmessa ogni dodici ore agli Uffici dell'Armatore. ()*

Quindi, oltre all'evidente scopo di ricostruire il maggiormente possibile le cause di un incidente, consente, con l'intelligente uso dei dati raccolti, di ottimizzare il management del viaggio delle navi, discutere ed evidenziare eventuali errori di conduzione, facilitando inoltre l'addestramento ai fini di evitare l'insorgere di quelle che vengono definite nel Safety Management Code i "near missing incidents" cioè gli incidenti "evitati" per poco.

Assisteremo perciò, verso lo scadere dei tempi concessi, ad un frenetico aggiornamento dei naviganti, delle Autorità preposte ai controlli e delle Società Armatrici e, come avviene spesso quando vengono introdotte delle novità nei Regolamenti, ad errori e falsi allarmi. E' l'inevitabile scotto da pagare per queste innovazioni straordinarie e rivoluzionarie, comunque necessarie se a trarne vantaggio sarà la sicurezza della navigazione.

() I dati che devono essere registrati - resi obbligatori dall'IMO - (Solas - Cap.V°), sono:*

- *data ed ora*
- *posizione della nave*
- *velocità della nave*
- *rotta indicata dalle bussole della nave*
- *conversazioni sul Ponte e le comunicazioni tra la nave e qualsiasi altra stazione radio*
- *dati del radar*
- *scandaglio sonoro*
- *allarmi principali*
- *ordine al timone e risposta*
- *ordine alla macchine e risposta*
- *situazione aperture a scafo*
- *situazione porte stagne e porte tagliafuoco*
- *accelerazioni e stress dello scafo*
- *velocità e direzione del vento*