



DALLA RADIOTELEFONIA E VARIE DI BORDO SUI MERCANTILI..... A LAVORARE A TERRA.....



Dopo l'epopea d'oro della radiotelegrafia denominata "Golden Era", nel 1980 quasi tutte le navi di nuova costruzione erano dotate di telex ad onde corte e telex e telefonia piu' dati via satellite. Vi erano ancora un grandissimo numero di navi vecchia maniera, ma ormai avevano un upgrade al telex di bordo. Così che nel 1986 si puo' dire che proprio tutte le navi di gran cabottaggio, erano dotate degli ultimi ritrovati in fatto di tlc, ad esclusione di quelle navi che facevano traffico nazionale e costiero, dove un solo apparato VHF era piu' che sufficiente.

Nel 1990 l'ingresso delle stazioni GMDSS rendeva di fatto la fine della Golden Era dei radiotelegrafisti di bordo, iniziata nel 1900 con le prime applicazioni navali della telegrafia senza fili, principalmente su navi delle varie marine militari europee per poi propagarsi velocemente a quelle mercantili, visto l'utilita' commerciale e poi della sicurezza della telegrafia, purtroppo sui mercantili la sicurezza veniva sempre dopo lo scopo commerciale, a cui in effetti la nave come mezzo di guadagno era destinata.

Giusto nel fine settimana del 24-25 Gennaio di quest'anno, e' ricorso il centenario del segnale CQD. Quando ho sentito la chiamata di II1CQD, ho risposto e chiesto info, come un disinformato in materia ho riappreso che in effetti il CQD e' stato il primo

segnale ufficiale ammesso per chiamata generale di soccorso, poi successivamente sostituito dal famoso SOS, di cui ho parlato in altro mio articolo sul WEB. Bisogna pertanto dare atto alla frequenza in cui l'INORC e la sezione ARI di La Spezia promuovono, in combinazione con tutte le altre associazioni mondiali, queste ricorrenze.

Rimane l'annosa questione della fine della 500 KHz che si vorrebbe lasciare come frequenza di ricordo della telegrafia. Chissà che un domani non possa essere ancora utile. Mi ricordo che quando ero imbarcato su un noto mercantile italiano e presi di mira da azioni di guerra da parte di un paese dell'area del petrolio, per avere notizie su cosa dicevano di noi nei vari telegiornali, un radioamatore di Pistoia, se ben ricordo, sulla 14 Mhz fonia mi mise in aria il telegiornale serale di RAI uno, che smistai sul PBAX di bordo in modo che tutto l'equipaggio potesse ascoltarlo.

Era il 1987. La telegrafia aveva perso di valore, solo il servizio pubblico commerciale teneva in piedi la telegrafia, mentre i militari l'avevano già declassata nel 1985. Nel 1990 dopo gli ultimi tre anni passati più da radiotelefonista di bordo e telexaro, come mi definivo, sbarcai definitivamente dalle navi. Era finito non solo l'importanza del mio lavoro, ma vi era stato un deterioramento della professionalità degli equipaggi e pertanto della stessa sicurezza delle navi. Non ultimo se ricordate l'anno scorso dell'imbardata che ha fatto una nostra nave in un porto del nord Europa.

Segno che la nave era stata caricata male e pertanto aveva perso la sua stabilità causata dall'innalzamento del G o punto di gravità tale che la nave e' stabile in qualsiasi condizioni di mare e o dal sapere che mentre erano con il pesante

portellone a terra c'erano quasi quattro metri di marea e quindi la non corretta manovra di bilanciamento con le casse compenso di zavorra, o ancora un errore umano legato magari ad un guasto a un sistema importante della nave. A oggi non e' ancora ben chiaro la dinamica dell'imbardata sulla banchina di caricamento della nave.



Nel 1990 iniziò l'avventura di lavoratore nullafacente presso una ditta di elettrotecnica-elettronica nel settore navale. Devo dire che metodologia di lavoro, sicurezza e professionalità mi facevano rimpiangere le navi. La strada era ormai intrapresa, quindi grazie alla buona volontà e all'esperienza acquisita sulle navi, riuscì a stare a galla e piano piano a rialzarmi in piedi fino ad approdare alla grande AEG.

Certo di corsi di aggiornamento ne ho fatti scontrandomi con la lingua tedesca e l'inglese tecnico più ampio possibile di tutti i macchinari imbarcati su una nave. Il

primo allestimento fu ad Hamburg/HH, in un inverno molto freddo per chi come noi abituati almeno ad un giorno di sole e semicaldo alla settimana.

La nave era completamente con apparati tedeschi dal ponte di comando fino alla wastepump della caldaia. Fino ad allora sulle navi in cui ero stato imbarcato, la caldaia veniva alimentata a gasolio, su questa la caldaia poteva funzionare anche con nafta/olio di recupero, l'importante e' che bruciasse tutto per poter far risparmiare dal marine diesel molto costoso. Le navi andavano più a bunker pesante (O.C.F.) riscaldato a 40 gradi e oltre che a nafta, tutto concepito per il risparmio. Mi ritrovai dal fare il marconista a quello del macchinista non patentato, carriera che proseguii fino ad essere investito della carica per perizia delle avarie dei sistemi dell'azienda.

Li non si giocava con il tasto, ma con le compagnie assicurative quello da esborsare per anomalie che avevano provocato danni ingenti a bordo. La maggior parte dei guasti in sala macchina era provocato nei sistemi di elettronica compatta e sofisticata dalle vibrazioni. Distacchi di fili dai circuiti stampati, saldature saltate, moduli di potenza sconquassati dalle vibrazioni. Malgrado queste anomalie fossero riportate su riviste specializzate e direttamente recapitate ai costruttori, non vi e' mai stata una compensazione dei difetti a causa di personale nei cantieri navali, provenienti direttamente dalle scuole che di navi non sapevano nemmeno l'esistenza se non per qualche foto di bella ragazza ritratta su qualche yacht di miliardari.

Tutto cio' era in contrasto con il nostro protocollo di lavoro, in quanto eravamo iso 9000 dalla progettazione alla costruzione e installazione dei macchinari. Inutile ricercare la più breve strada cavi per arrivare agli accentratori dati e poi da li partire

con le reti ethernet, ne lo era il fatto che richiedevamo al cantiere, in base alla ns. esperienza, di porre particolare attenzione nella sistemazione degli stessi. Più di una volta mi sono trovato in fase di messa in servizio di dover risbarcare interi quadri elettronici perchè danneggiati per imbarco non conforme, per errori vistosi di cablaggio e soprattutto di errate connessioni dei cavi di tensione, il cui personale di cantiere testava da solo.

Quando arrivavo, mi ritrovavo il quadro elettronico o spesso tutto il PLC bruciato perchè invece di arrivarci la 24 volt in corrente continua vi era stata connessa la 220 volt AC. Era quindi necessario fare dei sopralluoghi durante l'allestimento, per dare le opportune istruzioni al personale installatore e dirgli che se non capiva la procedura di cablaggio, di non connettere quei cavi dove vi fossero dubbi di collegamento. Con questa nuova pratica, le anomalie di computer, schede ed altro, si ridussero notevolmente. Quando passai alla progettazione impiantistica con Microstation Bentley, mi resi conto che tutti i gruppi lavoravano indipendentemente, così la mia strada cavi, veniva spostata dai tubisti o dai meccanici.

Loro avevano la precedenza in quanto era importante che i diesel generatori fossero avviati al più presto possibile per motivi di budget e trance di pagamenti, poi veniva la parte elettrica che doveva sempre correre, infatti quando si arrivava al sistema di automazione, se l'automatismo non era ancora collegato, il macchinario meccanico non poteva essere tele-controllato. Ma gli errori sulle vibrazioni indotte direttamente o indirettamente sui quadri di potenza elettronici sono sempre, come le dispersioni dei cavi o l'allagamento delle cassette di giunzione o l'indurimento e l'isolamento dei cavi nelle morsettiere di giunzione. Il marconista tutto fare e' diventato alla fine un elettromeccanico, ma sempre sa destreggiarsi per l'esperienza vissuta sulle proprie

spalle quando marittimo sulle navi doveva espletare il suo lavoro non solo come premi tasto, ma anche nel mantenere efficienti gli apparati della stazione radio.

di Adolfo Brochetelli - IK1DQW