



IL MARITTIMO MODERNO



Gli ufficiali delle moderne navi, secondo i nuovi piani di studi, prevedono due anni di base (tipo liceo) e quindi tre anni di specializzazione. Il fatto, come tutti i marittimi naviganti di tanti anni orsono, si accedeva alle scuole statali superiori con un'ottima preparazione di base data dalle scuole medie di allora. Scuole medie dove regnava incontrastata per tre anni lo studio della lingua latina. Se potessimo fare una comparazione, un attuale ufficiale di coperta, dovrebbe minimo fare, dopo il diploma quinquennale, altri tre anni, per riuscire a padroneggiare su tutte le nuove normative esistenti e sistemi elettronici che costituiscono il ponte di comando di una nave o davanti alla consolle di comando della sala macchina, incluse tutte le apparecchiature elettromeccaniche che compongono la nave.

Tale e' il mio ricordo di quando studente per il diploma di qualifica professionale di RT, ho poi dovuto proseguire gli studi con l'indirizzo di perito in telecomunicazioni per riuscire finalmente ad essere padrone della materia, non dal solo lato pratico, ma soprattutto teorico, necessario a capire l'applicazione dei nuovi sistemi. Su una nota rivista marittima italiana, ho letto un articolo scritto da un'eminenza grigia del settore in cui affermava che l'automazione dei sistemi navali e' diventata cosi' radicata e diramata a tentacoli di piovra, che nella sua complicazione puo' governarla anche una persona con un minimo di conoscenza. Come dire che una superpetroliera puo' essere condotta anche da uno che ha la patente nautica per motoscafi entro le 12 miglia dalla costa. Oggi parlando con amici e colleghi del mio stesso corso ci domandiamo come, passati i nostri cinquant'anni, siamo riusciti a cavarcela con apparati che non si erano studiati a scuola, con sigle stranissime sui componenti attivi e passivi, tali da non riuscire a capire se era una resistenza o un condensatore o altro, con schede a doppia faccia.



Poi subito dopo la tecnica SMD. Ritrovarsi con una scheda in anomalia e non sapere come eseguire il test di riparazione, risultando poi a forza di giorni con la scheda davanti a ricavare, qualche volta malamente, altre volte con estrema precisione il circuito elettrico, ma soprattutto, trovare che la scheda era in avaria perche' si era bruciato il fusibile SMD. Scoprire cosi che era piu' facile avere un transistor come fusibile che un vero e proprio fusibile come noi comunemente lo conosciamo. E, sempre per noi RT, alla fine degli

anni settanta la Telemar introdusse i trasmettitori della DANCOM danese e la sintonia avveniva per mezzo di "prigionieri", viti fisse sul tamburo rotante, che facevano contatto sulle lamelle, a secondo della banda selezionata e ricercare la max potenza di uscita, per la corretta sintonia d'aereo, con un variometro.

In foto: Uno dei 4 controllers di una piccola nave riguardanti il settore delle valvole e sistemi vari.

Capire la meccanica di tali "prigionieri" nel funzionamento del classico Tank LC a RF del finale d'aereo e saperlo adattarlo. Perche' il problema era che all'atto dell'installazione del TX, avveniva la procedura di calibrazione, da parte del tecnico della Telemar e poi,

raggiunto il suo scopo, fatte le prove di rito, lui scendeva a terra e noi si partiva per il viaggio. Al primo temporale le caratteristiche dell'antenna filare (la classica L invertita) erano già cambiate. Così che la sintonia era tutta da rifare perché era intervenuta la protezione di riduzione di potenza tale che un 1200 PEP diventava il classico 250 Watt out, di cui da tanti anni si andava per mare. Così è stato per le prime navi automatizzate dove, quando non si riusciva a gestire il sistema, si passavano ai comandi in manuale e macchinisti e coppertoni governavano la nave alla vecchia maniera.

Ho lavorato in fase di commissioning su una moderna nave da crociera e come già scrissi, ho visto ufficiali disorientati non perché avevano fatto la notte brava, ma dalla responsabilità di far girare un mostro da trecento metri di lunghezza con tremilacinquecento passeggeri a bordo con decine di allarmi che si attivavano. Se ben ricordo il capo-elettrico di bordo aveva gli occhi stravolti, non per difetto fisico, ma perché insieme alla sua squadra di elettronici ed elettricisti era in continuo movimento per la nave, quasi senza sosta, per riuscire a tenere sotto controllo le anomalie del sistema che il signore articolista

della nota rivista di mare, ha descritto come governabile anche da un patentato nautico per barche da diporto!. Non voglio essere polemico, ma chi ha veramente navigato e non scansato il lavoro, ben conosce la vita di mare e forse deve dire grazie a quel suo insegnante di scuola che durante un intervallo della lezione ha raccontato qualche aneddoto di quando lui navigava ancora su navi alternative. Racconti che poi si sono rivelati non solo veri, ma anche dritte per far funzionare quello che era in avaria.

di Adolfo Brochetelli - IK1DQW

