

STARFLEET ITALY

Ufficio Ricerca & Sviluppo e Politiche della Flotta Stellare



MANUALE DEGLI UFFICIALI DI COMANDO IN SERVIZIO PRESSO LE STAZIONI SPAZIALI E LE NAVI STELLARI DELLA FLOTTA STELLARE

Sommario

CO – UFFICIALE DI COMANDO.....	3
XO – UFFICIALE ESECUTIVO.....	3
OPS – UFFICIALE CAPO OPERAZIONI.....	4
SEC – UFFICIALE CAPO SICUREZZA.....	6
TAC – UFFICIALE TATTICO CAPO.....	6
CEO – INGEGNERE CAPO.....	6
CMO – UFFICIALE MEDICO CAPO.....	7
CNS – CONSIGLIERE.....	9
CSO – UFFICIALE SCIENTIFICO CAPO.....	9
CONN – TIMONIERE.....	10

CO – UFFICIALE DI COMANDO

L'ufficiale di Comando (solitamente il Capitano, per una nave stellare o il Comandante, per una stazione spaziale, o, in loro vece, l'Ufficiale Esecutivo) detiene il comando operativo delle navi stellari, degli avamposti e dei comandi terrestri.

Egli ha il dovere di dare al suo equipaggio ordini chiari e univoci.

Durante le missioni nello spazio profondo, il CO (Commanding Officer) è a tutti gli effetti l'autorità suprema e può disporre, in modo temporaneo, su ogni cosa, secondo la propria discrezione e nel pieno rispetto delle regole della Flotta Stellare.

Il CO ha piena libertà discrezionale riguardo alle iniziative diplomatiche o alle azioni ostili da intraprendere

Egli è responsabile per l'esecuzione degli ordini e delle linee di condotta della Flotta Stellare, e anche delle direttive legislative e diplomatiche della Federazione.

L'Ufficiale di Comando è responsabile per la vita del suo equipaggio e dei suoi passeggeri.

Egli è a capo della sezione investigativa.

Il CO ha piena libertà discrezionale riguardo al mantenimento della disciplina.

Egli deve provvedere a dirimere quelle controversie che non potrebbero risolversi altrimenti, a tal fine egli può ricorrere ad elogi ed a punizioni.

Il CO può altresì elargire "promozioni sul campo", ovvero un aumento temporaneo di grado, che per divenire effettive devono essere ratificate dal Comando di Flotta (CdF).

Egli è chiamato a rispondere per il suo operato e per quello del suo equipaggio.

XO – UFFICIALE ESECUTIVO

L'Ufficiale Esecutivo, anche detto Primo Ufficiale, è il secondo in comando.

Se il CO non è in grado di adempiere alle sue funzioni, allora il Primo Ufficiale prende il comando.

Egli coordina l'equipaggio e monitora giornalmente tutte le attività della nave. Tutte le sezioni fanno rapporto a lui. Determina i turni dell'equipaggio di Plancia.

Ha il compito di supervisionare i trasferimenti da e per la nave, di trasferire al nuovo Ufficiale di Comando il disbrigo delle pratiche più importanti, dare il benvenuto a bordo ai nuovi arrivati, fornendogli le informazioni più importanti.

Ha il compito di fornire informazioni generali al computer e ad ogni singola sezione su qualsiasi cambiamento che possa incidere sulle loro normali operazioni.

Deve informare l'equipaggio su ogni cambiamento e aggiornarlo quanto prima.

L'Ufficiale Esecutivo ha mansioni di consigliere del CO, rendendosi disponibile alla consultazione qualora la situazione lo richieda.

Egli ha il dovere di dirimere ogni disputa interna all'equipaggio se il caso non richiede l'attenzione diretta del CO.

L'Ufficiale Esecutivo è chiamato a guidare le squadre di sbarco in vece del Capitano nelle situazioni ad alto rischio.

L'XO (Executive Officer) deve proteggere la vita del CO, qualora la situazione lo preveda.

Egli deve verificare e vigilare sulla capacità dell'Ufficiale di Comando di svolgere il suo compito.

L'XO, sentito il parere unanime degli ufficiali anziani, può sollevare il CO dal comando per inabilità al comando.

Egli deve destituire l'Ufficiale di Comando e trarlo in arresto in caso di ammutinamento alla Flotta Stellare.

OPS – UFFICIALE CAPO OPERAZIONI

L'OPS (Operation Officer) è a capo delle operazioni di monitoraggio dello stato della nave.

E' a capo delle operazioni di allocazione e distribuzione delle risorse alle varie sezioni secondo le necessità; queste vengono normalmente svolte dal computer ma il costante controllo dell'ufficiale preposto ne assicura il corretto andamento, specialmente nelle istanze di allerta.

Deve provvedere a fornire al computer informazioni sullo stato generale e deve informare ogni sezione su ogni cambiamento che potrebbe avere effetto sulle relative operazioni.

Durante le condizioni di allerta, l'OPS è responsabile per l'allocazione dell'energia dei reattori warp della nave dei generatori di fusione per permettere al vascello di rispondere ad ogni richiesta.

Da lui dipendono i teletrasporti, i sistemi olografici, sistemi deflettori e sensori, sistemi di evacuazione d'emergenza, shuttles, strutture mediche d'emergenza.

Nel caso in cui si presenti la necessità di inviare una squadra di sbarco, il Capo Ops ha le seguenti responsabilità:

- Notifica dell'assegnazione al personale della squadra di ricognizione e trasmissione al suddetto personale di informazioni sulla missione.
- Coordinazione con l'addetto alla Postazione Operazioni di Missione per l'assegnazione delle frequenze di comunicazione, e per le preparazioni relative al monitoraggio della telemetria dei tricorder dei membri della squadra di sbarco.
- Assegnazione della Sala teletrasporto per la gestione delle operazioni di sbarco e assegnazione del Capo del teletrasporto alla missione. Il Capo Ops fornirà anche le coordinate di teletrasporto al capo del teletrasporto.
- Notifica alla sezione Ingegneria di prepararsi per l'allocazione di una parte dell'energia per garantire le operazioni di sbarco.

Diagnostica dei sistemi

Tutti i sistemi e i sottosistemi a bordo della Wayfarer sono dotati di un certo numero di procedure di diagnostica preprogrammate da utilizzare in caso di potenziali o veri e propri malfunzionamenti. Questi vari protocolli di diagnostica vengono generalmente classificati in cinque diversi livelli, per ognuno dei quali ci sono test automatici di verifica di diverso grado. Il tipo di test diagnostico usato in una determinata situazione dipende generalmente dalla gravità di tale situazione e dal tempo disponibile per le procedure di verifica.

• Diagnostica di Livello 1 (L'incubo del Capo OPS!!!)

E' il tipo di diagnostica di sistema più completo che viene normalmente portato a termine su tutti i sistemi della nave. Vengono eseguiti complessi sottoprogrammi automatizzati di diagnostica, ma per la diagnostica di livello 1 è anche necessario che un gruppo di membri dell'equipaggio verifichi fisicamente la funzionalità dei meccanismi e le letture di sistema, piuttosto che dipendere interamente dai programmi automatizzati, evitando in tal modo errori dovuti a possibili malfunzionamenti degli apparati e del software dotati di autodiagnostica. La diagnostica di Livello 1 può richiedere diverse ore, e in molti casi il sistema sottoposto a verifica deve essere disconnesso dalla rete per l'esecuzione di tutti i test.

• Diagnostica di Livello 2

E' un tipo di protocollo di diagnostica molto completo, che, come il primo livello, implica l'utilizzo di sottoprogrammi automatizzati, ma richiede la verifica da parte dell'equipaggio di un minor numero di elementi operativi rispetto al primo. Questo livello dà un'analisi del sistema leggermente

meno affidabile, ma è una procedura che può essere eseguita in meno della metà del tempo necessario per i test più complessi.

- Diagnostica di livello 3

Simile ai due precedenti livelli, esso richiede la verifica dell'equipaggio solo di alcuni meccanismi e letture di importanza critica. Il tempo necessario all'esecuzione di questo tipo di diagnostica richiede all'incirca dieci minuti.

- Diagnostica di Livello 4

Questa procedura automatizzata è stata creata per essere utilizzata quando si sospetta un problema in un determinato sistema. Questo protocollo è simile al protocollo di livello 5, ma comprende test automatizzati più sofisticati. Per la maggior parte dei sistemi, la Diagnostica di Livello 4 può essere eseguita in meno di trenta secondi.

- Diagnostica di Livello 5

Questa procedura automatizzata viene utilizzata per le verifiche di routine delle prestazioni dei sistemi. I test di diagnostica di Livello 5, che di solito richiedono meno di 2,5 secondi, vengono eseguiti sulla maggior parte dei sistemi almeno su base giornaliera, e vengono anche eseguiti durante le situazioni di crisi quando le risorse di tempo e di sistema devono essere gestite attentamente.

Allarme Blu: Invocato in preparazione di manovre pericolose quali l'attracco, la separazione della sezione a disco dalla sezione motori (es. navi stellari di classe Galaxy), l'atterraggio sulla superficie di un pianeta, e quindi il decollo (es. navi stellari di classe Intrepid), l'attivazione di strumentazione sperimentale (es. dispositivo di occultamento installato sulla USS Defiant), e in situazioni di pericolo ambientale legati al malfunzionamento dei sistemi ambientali.

Il Capo Ops deve assicurarsi che tutti i sistemi della nave siano pronti a rispondere efficacemente alle suddette situazioni e deve coordinarsi con la sezione Ingegneria per risolvere eventuali anomalie tecniche.

Allarme Giallo: Generalmente invocato in preparazione di una possibile situazione di crisi, riguarda tutta la nave e prepara l'equipaggio ad un possibile allarme rosso. Durante questo livello di stato di allerta, il Capo Ops deve attuare le diagnostiche di livello 4 e fare rapporto sulle anomalie riscontrate, chiudere tutte le attività ricreative, comprese quelle dedicate ai civili a meno che il CO non ordini un allarme giallo silenzioso. Il Capo Ops deve chiudere tutti i programmi olografici attivi e deve assicurarsi che tutti i sistemi della nave siano pronti a rispondere a qualsiasi situazione.

L'ufficiale addetto alle Operazioni di Missione (MOPS) prenderà il suo posto in Plancia avviando una nuova diagnostica di livello 4 su ogni sistema e una di livello 5 su le scialuppe di salvataggio e sul sistema ambientale.

Allarme Rosso: Viene invocato durante situazioni di emergenza quali pericolo per l'equipaggio e per la nave, emergenze incombenti, combattimento. Questo è il momento cruciale, ogni cosa viene controllata e ricontrollata, può accadere qualsiasi cosa e spesso succede!

Il Capo Operazioni può contare nell'aiuto della sezione ingegneria ogni qual volta riscontra un problema segnalato sulla sua console.

Durante l'allarme rosso il TAC ha priorità rispetto all'OPS all'accesso alle risorse della nave e l'OPS deve provvedere a fornirgli tutto ciò di cui ha bisogno.

SEC – UFFICIALE CAPO SICUREZZA

Il SEC è a capo del servizio di sicurezza della nave.

Da lui dipende la sicurezza dell'equipaggio e dei passeggeri.

E' responsabile per ogni investigazione a bordo e deve presentare rapporto sui relativi risultati.

1) Doveri del SEC in tempi di pace.

- Tutelare la sicurezza di tutto l'equipaggio e della nave
- Tenere la propria sezione sempre pronta all'azione
- Investigare su eventuali crimini che avvengano a bordo

2) Interrogatori e Investigazioni

- Chiudere la scena del delitto ed informare il CO delle trasgressioni
- Raccogliere gli indizi e registrarli prontamente per evitare contaminazioni
- Tenere al sicuro ogni sospettato dopo avergli letto i suoi diritti, ed informare il CO delle azioni intraprese
- Sotto il Capo della Sicurezza ci sono degli Assistente Capo che svolgono le funzioni di Capo della Sicurezza qualora l'ufficiale non sia presente, perché impegnato in una squadra da sbarco o perché impossibilitato a svolgere le sue funzioni.

3) Sezione Sicurezza in combattimento

- Il Capo della Sicurezza ha il comando delle forze militari.
- Tutti gli appartenenti alla sezione Sicurezza che non partecipano alla battaglia devono preparare delle squadre per delle eventuali missioni di sbarco a bordo dei vascelli o installazioni nemiche.

4) Equipaggiamento e armi concesse al personale della Sicurezza

- Armi: Phasers (Tipo I, II e III), Fucili Phaser, granate fotoniche.
- Equipaggiamento investigativo: Tricorders, Scanners
- Equipaggiamento medico di emergenza

TAC – UFFICIALE TATTICO CAPO

Il TAC è a capo dei sistemi di difesa e di offesa.

Egli realizza le strategie militari ed è responsabile per la gestione del potenziale bellico.

CEO – INGEGNERE CAPO

E' responsabile per l'efficienza di tutti i sistemi di bordo e per l'assegnazione dei veicoli spaziali.

Il CEO (Engineering Chief Officer) supervisiona la manutenzione, le riparazioni e i miglioramenti dell'equipaggiamento: per farlo ha a sua disposizione un ampio staff.

Assistente Ingegnere Capo (ACEO):

Assiste l'Ingegnere Capo nel lavoro giornaliero.

Collabora con le altre sezioni in riguardo a questioni meccaniche, amministrative e di coordinamento delle riparazioni.

Se richiesto, l'Assistente Ingegnere Capo deve rilevare il CEO.

Ingegneri Generici:

Sono Ingegneri non specializzati che vengono assegnati dal CEO a lavori generici di manutenzione e di riparazione o, in base alle circostanze, come assistenti agli ingegneri specializzati.

Ingegneri addetti alla Sezione Comunicazioni:

Le comunicazioni a bordo delle navi stellari avvengono attraverso due vie: voce e dati.

Entrambe vengono gestite dal sistema computerizzato di bordo e dalle apposite strumentazioni.

La vastità e la complessità di tale sistema richiede la manutenzione da parte di una squadra specializzata.

Il capo di tale squadra è designato dall'ACEO e dal CEO, egli riferisce all'Assistente CEO e all'Ingegnere Capo.

Ingegneri addetti alla Sezione Materia:

Si tratta d'un piccolo team impiegato nella manutenzione di aree quali teletrasporti, replicatori e sistemi olografici. Il capo di tale squadra è designato dall'ACEO e dal CEO.

Ingegneri addetti alla Sezione Motori:

La complessità del sistema warp e del sistema a propulsione richiede un'attenta manutenzione da parte di personale specializzato, visto che ogni nave ha delle configurazioni differenti da ogni altra.

A capo di tale squadra vi è un Ingegnere Warp. Il capo di tale squadra è designato dall'ACEO e dal CEO.

Ingegneri addetti alla Sezione Struttura & Sviluppo:

Si tratta di una piccola squadra che deve provvedere alla manutenzione della struttura portante della nave, delle paratie, dei turboascensori, dei campi di integrità strutturale, dei campi di smorzamento inerziale, e allo sviluppo dei sistemi.

Il capo di tale squadra è designato dall'ACEO e dal CEO.

Ingegneri addetti alla Sezione Sensori & Navigazione:

Tale squadra tecnica si occupa della manutenzione del deflettore di navigazione, del timone e di tutti i sensori di bordo.

Il capo di tale squadra è designato dall'ACEO e dal CEO.

CMO – UFFICIALE MEDICO CAPO

Il Primo Ufficiale Medico è a capo dell'infermeria della nave/stazione.

IL CMO (Medical Chief Officer) garantisce all'Ufficiale di Comando, alla nave/stazione e al suo equipaggio il mantenimento delle necessarie condizioni igieniche e sanitarie, prestando servizio come medico e assistendo il CO nel prendere decisioni che riguardino la propria sfera di competenze.

Egli deve fornire il suo soccorso a chiunque ed in qualsiasi circostanza.

Il CMO fa rapporto al CO e all'XO sulla situazione dell'infermeria.

Assicura il regolare funzionamento dell'infermeria ed è responsabile della condotta del suo personale.

Sovrintende alla perfetta efficienza dell'attrezzatura dell'infermeria, si assicura che in ogni momento essa sia in grado di affrontare una situazione di emergenza, segue le squadre da sbarco per garantirne la sicurezza e per provvedere a cure mediche di emergenza.

Si avvale dell'assistenza del suo secondo e degli altri ufficiali medici.

Il CMO ha giurisdizione su qualsiasi situazione di pericolo medico o di necessità medica.

E' responsabilità del CMO monitorare l'abilità fisica al comando del Capitano.

Il CMO ha il potere di sollevare il Capitano dalle sue mansioni qualora risulti fisicamente inadatto al comando. In tal caso, egli diviene responsabile per eventuali danni arrecati alla sicurezza dell'equipaggio e della nave, derivanti dal sollevamento del CO dal proprio incarico.

Il CMO ha piena autonomia nella cura dei propri pazienti, può disporre periodi di quarantena, può annullare ordini del CO e degli altri ufficiali superiori qualora questi ordini siano pericolosi per il mantenimento dello stato igienico-sanitario della nave o del suo equipaggio, nel rispetto dei limiti previsti dalle norme e dai regolamenti della Federazione della Flotta Stellare.

Il CMO è responsabile per i protocolli di pericolo biologico a bordo della nave, e per il monitoraggio dei biofiltri del teletrasporto.

Personale infermieristico

Nello svolgimento dei suoi compiti, il CMO è coadiuvato da un Secondo Ufficiale Medico e da altri Ufficiali Medici, oltre che dal personale paramedico.

Il Secondo Ufficiale Medico fa rapporto al CMO. Assiste e consiglia il CMO, stabilisce i turni del personale medico e paramedico, sostituisce il CMO in sua assenza, può partecipare a squadre da sbarco, si accerta della piena efficienza ed operatività delle strutture mediche della nave, interviene nella cura dei pazienti e nelle emergenze.

Gli Ufficiali Medici intervengono nella cura dei pazienti, possono partecipare a squadre da sbarco, ricevono ordini dal CMO e dal Secondo Ufficiale Medico, in assenza del primo.

Sia il Secondo che gli altri Ufficiali Medici devono fornire soccorso a chiunque ed in qualsiasi circostanza, sempre che il loro intervento non costituisca pregiudizio per la vita propria o di terzi, nel qual caso si astengono dall'intervenire.

Il personale paramedico prende ordini dal personale medico, fa rapporto al Secondo Ufficiale Medico, non può prendere autonomamente decisioni riguardanti i pazienti ricoverati in infermeria, se non in condizioni di emergenza. Ordini ricevuti dal Medico Olografico d'Emergenza, l'EMH (Emergency Medical Hologram), sono vincolanti per il personale paramedico.

L'EMH, anche detto MOE (Medico Olografico d'Emergenza) è un supporto medico addizionale utilizzato in situazioni di alta criticità.

Il MOE è un medico olografico che utilizza il corrente database medico della Flotta Stellare per somministrare le proprie cure. Il suo utilizzo è possibile a parte del personale medico e paramedico. Il MOE può consigliare il personale medico.

Organizzazione della Sezione Medica

La sezione medica ha il suo centro vitale nell'infermeria. L'infermeria è composta da sale di pronto intervento, sale chirurgiche, attrezzature fisioterapiche, sala di terapia a gravità zero, sala dentistica, unità di contenimento di pericolo biologico.

Vicino all'infermeria si trovano solitamente gli uffici dello staff medico, un laboratorio e una nursery.

In situazioni di emergenza, le navette possono essere convertite in moduli medici che possono fungere da centri traumatologici. La sezione dedicata agli alloggi degli ospiti sui ponti superiori, possono essere adattate per contenere una vasta emergenza medica.

CNS – CONSIGLIERE

Il Consigliere ha mansioni psicologiche, diplomatiche e di consulenza.

E' responsabile per la salute psichica dell'equipaggio.

Come il CMO, il Consigliere è tenuto a condurre esami annuali sull'equipaggio, e dirige una squadra formata da psicologi.

Il Consigliere deve lavorare in stretta interazione con il CO e l'XO, fornendo loro consigli e la sua esperienza in culture aliene.

Unico potere del CNS è, come il CMO, quello di sollevare il Capitano dal suo incarico per problemi psichici. Nell'esercitare tale potere il Consigliere si deve confrontare con il CMO e con gli Ufficiali Superiori.

Il Consigliere deve adempiere ai seguenti compiti:

- Consigliare i membri dell'equipaggio su problematiche d'ogni genere.
- Eseguire delle valutazioni sui membri dell'equipaggio.

Il CO può tener conto di queste valutazioni in sede disciplinare (promozioni/punizioni)

- Attuare le procedure di Primo Contatto.

Nel caso in cui la nave stellare si imbatte in un Primo Contatto con un'altra specie, gli ufficiali devono mettere in atto le relative procedure: CO, XO, CNS, CMO devono ricevere gli alieni in alta uniforme, porgendo loro il saluto della Federazione. E' compito del Consigliere, dopo aver osservato le peculiarità comportamentali della razza aliena, consigliare il CO. Qualora tali procedure non possano essere messe in atto a causa di un attacco alieno, il CNS deve essere in Plancia ed aiutare il CO ad interpretare le azioni aliene, se possibile. XO, CNS e CO devono stilare un rapporto sulle peculiarità degli alieni incontrati e devono presentarlo al CO, sarà lui a fare rapporto alla Flotta Stellare.

- Partecipare alle missioni di sbarco.

In missioni di sbarco in territorio non ostile, il Consigliere è solitamente invitato a partecipare. Tra le motivazioni di tale partecipazione spiccano quelle di scambio culturale, interazione con le nuove culture e studio delle medesime. Il Consigliere deve fare rapporto sulle sue opinioni al comandante della squadra. La decisione di incontrare specie ostili o non ostili spetta unicamente al CO.

CSO – UFFICIALE SCIENTIFICO CAPO

L'Ufficiale Scientifico Capo è a capo della Sezione Scientifica, inclusa la Sezione Cartografia Stellare.

Egli è responsabile del coordinamento e della supervisione dei progetti scientifici che la nave sta conducendo.

Il CSO deve fare rapporto al CO sull'elaborazione dei dati raccolti dalle squadre di sbarco, dai sensori o dalle sonde.

Deve rispondere alle richieste di informazioni scientifiche necessarie alle decisioni di comando. L'assistente dell'Ufficiale Scientifico Capo (ACSO) deve fornire supporto al CSO nell'espletamento dei suoi doveri.

L'ACSO deve ricoprire la posizione di CSO qualora l'ufficiale in carica sia impossibilitato a svolgere le sue mansioni.

CONN – TIMONIERE

Il CONN (Flight Control Officer) riceve istruzioni direttamente dal CO.

Il Timoniere ha cinque principali aree di responsabilità:

- Riferimenti di navigazione / tracciamento della rotta
- Supervisione delle operazioni automatiche di volo
- Operazioni manuali di volo
- Verifica della posizione
- Ufficiale di collegamento tra la Plancia e la Sezione Ingegneria

Durante il volo a velocità impulso, il Timoniere è responsabile per il monitoraggio degli effetti della relatività e dello stato del sistema di smorzamento inerziale. Nel caso in cui la manovra richiesta superi i limiti di capacità del sistema di smorzamento inerziale, il computer richiederà al Timoniere di modificare il piano di volo per riportarlo entro i limiti di prestazione consentiti.

Durante lo stato di Allarme, il regolamento di volo consente al CONN di compiere manovre che possono essere potenzialmente pericolose per la nave e per l'equipaggio.

Il regolamento operativo del volo a velocità curvatura richiede che il Timoniere tenga sotto controllo la geometria del campo subspaziale in parallelo con la Sezione Ingegneria.

Durante il volo a velocità curvatura la consolle del timone aggiorna continuamente i dati dei sensori a lungo raggio e opera correzioni di rotta automatiche per adattare la rotta alle pur minime variazioni della densità del mezzo interstellare.

STARFLEET ITALY – MANUALE DEGLI UFFICIALI DI COMANDO IN SERVIZIO PRESSO LE STAZIONI
SPAZIALI E LE NAVI STELLARI DELLA FLOTTA STELLARE

VERSIONE 1, 17/09/02

SECLAR 6 (SEI)

Autore: VCINCAMB, V.Adm. Demetrios Kaloethes