

# Una notte in aeroporto con i manutentori

Solitamente, verso le ore 22 di un giorno normale, il traffico aereo in aeroporto inizia a ridursi, i saloni dell'aerostazione si svuotano progressivamente di passeggeri ed operatori aeroportuali, e si accorcia la fila degli aerei in coda in attesa di decollare. Inizia quindi il periodo in cui gli impianti e le infrastrutture aeroportuali possono essere temporaneamente fermati per i lavori di manutenzione, senza penalizzare l'operatività dello scalo. In particolare, è possibile chiudere una delle due piste per tutta la notte, lasciandone una operativa per il traffico residuo.

Quando è necessario intervenire sulla pista di volo per riparare parte della pavimentazione, occorre coordinare l'intervento di risorse interne ed esterne con mezzi e materiali, in modo che al mattino successivo, alle ore 6, la pista torni ad essere libera ed agibile per il traffico aereo. Un eventuale ritardo metterebbe in forte crisi l'operatività dello scalo in un orario di punta caratterizzato da una intensa frequenza di arrivi e partenze. All'ora stabilita i manutentori chiedono alla torre di controllo l'autorizzazione ad entrare in pista per i lavori di manutenzione:

"Torre da Mike 1"

"Mike 1 da Torre Avanti"

"Torre Mike 1 chiede autorizzazione ad impegnare la pista 35 R con uomini e mezzi per i lavori di manutenzione come da relativo Notam"

"Mike 1 da Torre, vostra attuale posizione interrogativo"

"In prossimità del Raccordo Charlie-Alfa in zona di sicurezza"

"Torre Mike 1 autorizzati ad impegnare la pista 35 R dal Raccordo Charlie Alfa con uomini e mezzi per i lavori di manutenzione."

"Mike 1 ricevuto, autorizzati ingresso in pista 35 R, manteniamo contatto radio."

Inizia così, con l'autorizzazione della torre di controllo, la notte di lavoro per i nostri ma-



nutentori in pista. Le procedure di ingresso in pista possono sembrare piuttosto macchinose ma devono essere scrupolosamente rispettate per ovvi motivi di sicurezza. Si tratta di entrare in un'area critica dell'aeroporto, quella definita come "Area di Manovra", quella cioè destinata al decollo, all'atterraggio ed al rullaggio degli aeromobili. In questa area possono entrare solo i veicoli autorizzati, dotati di radio con frequenza di torre e di prescritta segnaletica aeroportuale. Inoltre, devono avere un nominativo di riferimento per identificarsi e colloquiare con la Torre di Controllo.

Al Servizio Manutenzione aeroportuale sono stati assegnati due nominativi, Mike per il Reparto preposto alla manutenzione delle opere civili delle infrastrutture di volo, ed Echo per il Reparto preposto alla manutenzione degli impianti luminosi di pista, vie di rullaggio e piazzali di sosta aeromobili.

Le comunicazioni con la torre devono avvenire con il gergo aeronautico utilizzando il codice fonetico ICAO. Ad esempio Alfa per A, Bravo per B, Echo per E, Mike per M, ecc.. Il Notam (Notice To Airmen) è una comunicazione diretta a tutto il personale navigante per segnalare la mancata temporanea agibilità di impianti e/o di infrastrutture di uno specifico aeroporto. Nel corso della notte, oltre ai lavori in pista, devono essere effettuate

continue verifiche e ispezioni degli impianti e delle infrastrutture aeroportuali. I mezzi individuati dal nominativo Mike impegnano progressivamente varie sezioni delle aree di manovra per verificare lo stato delle pavimentazioni e la visibilità della segnaletica orizzontale. I mezzi individuati dal nominativo Echo impegnano le stesse aree per verificare gli impianti elettrici delle luci di pista ed eventualmente sostituire le lampade guaste. Tutti gli interventi descritti devono avvenire in continuo contatto radio con la torre di controllo, occorre di volta in volta attendere l'autorizzazione ad impegnare le aree interessate e, ad intervento compiuto, comunicare di avere liberato l'area in questione.

La mattina successiva, alle ore 6, tutte le aree impegnate devono essere libere ed agibili. Gli aerei iniziano ad atterrare e decollare sempre con maggiore frequenza, i saloni dell'aerostazione iniziano a riempirsi di passeggeri ed operatori aeroportuali, Mike 1 chiama la torre: pista libera ed agibile.

I manutentori tornano nelle loro officine, sentono il rombo degli aerei che passano sopra i loro tetti, tutto bene l'aeroporto è aperto, un'altra notte di lavoro è andata a buon fine!

*Ing. Felice Cottino  
Presidente Osservatorio*