

Serata di pioggia al Kennedy di New York: le luci delle vie di rullaggio si confondono in un caleidoscopio scintillante mentre rulliamo lentamente verso la pista di decollo. I fari degli aerei in atterraggio sbucano a intervalli regolari dalla nuvolaglia resa giallastra dal riflesso delle luci dell'aeroporto.

Li osservo cercando di stimare con precisione l'altezza della base delle nubi: secondo il bollettino sono a 600 piedi (200 metri), ma secondo me si stanno abbassando. Lo dico al mio collega, e lui di rimando mi risponde di prestare piuttosto attenzione alla prossima *intersection*.

Ha ragione, perché l'incrocio al quale ci stiamo avvicinando è posto proprio in corrispondenza di una curva quasi ad angolo retto, e in realtà, più che un semplice crocevia, è una specie di intricato labirinto dove le due vie di rullaggio principali (quella che stiamo percorrendo noi e quella che, parallela, scorre in senso inverso) tagliano in rapida successione ben tre varchi di accesso ai piazzali di parcheggio.

Sono alla nostra sinistra, i piazzali, mentre a destra, poco oltre l'altra via di rullaggio, c'è la pista dove stanno atterrando gli aerei che proprio fino a pochi secondi fa stavo osservando... e anche la pista, ovviamente, ha le sue brave vie di accesso.

Tutto questo dedalo di *taxiway* (così le chiamiamo noi) è naturalmente segnalato da strisce gialle dipinte sull'asfalto, e ognuna di queste strisce è contrassegnata da una lettera (anch'essa dipinta sul terreno). Le cartine che abbiamo sotto gli occhi ne riproducono con esattezza il disegno, ma il riflesso dei fari sulle pozze d'acqua rende stasera difficoltoso il loro avvistamento.

“Stai attento -mi ripete- è *hot...*”. E' caldo, e quel suo *hot* non si riferisce a un filmato vietato ai minori o agli hot dog che abbiamo divorato poco prima di lasciare l'albergo per venire in aeroporto: questo è quello che viene definito un

*hot point*

, vale a dire un punto in cui la complessità dell'incrocio e la prossimità della pista rende probabile una

*runway incursion*

... l'invasione involontaria della pista, con le conseguenze che si possono facilmente immaginare se su quella pista c'è qualcuno che sta decollando o, come stasera, atterrando.

E' il mio collega che ha in mano i comandi dell'aereo, ed è mio compito, un occhio alle cartine e l'altro alla via di rullaggio, guidarlo. E nonostante la segnaletica orizzontale sia completata da una serie di cartelli luminosi non è una cosa semplice. Tanto è vero che il Boeing 747 che sta rullando sulla *taxiway* parallela, in senso opposto al nostro, dopo un breve attimo di incertezza, anziché fare correttamente la curva, va dritto... proprio verso la pista.

La voce del controllore *ground* (quello che guida il traffico a terra) esplode nelle cuffie in uno slang strano che, come spesso succede sugli aeroporti americani, assomiglia più all'abbaiare di

## Punto caldo

Scritto da Pietro Pallini

---

un cane che a un messaggio radio. Ma almeno due parole sono chiaramente comprensibili: il numero di un volo e un perentorio “ *stop immediately*”.

E infatti il Jumbo frena bruscamente e si ferma sobbalzando, mentre le luci dell'aereo che era appena sbucato dalle nubi per atterrare tornano a puntare verso l'alto e spariscono quasi subito, accompagnate dall'urlo dei reattori spinti al massimo: ha [riattaccato](#) . Forse di propria iniziativa, vedendo l'altro aereo avvicinarsi pericolosamente alla pista, o forse istruito dal controllore di torre, messo in allerta da un sistema automatico di allarme costituito da sensori annegati nell'asfalto.

Ci fermiamo anche noi, per dare modo al controllore di intervenire con calma e riportare la situazione alla normalità e mentre stiamo lì fermi, nella penombra del cockpit, ci guardiamo in faccia.

Nel suo sguardo leggo un muto: “Ecco, che ti avevo detto? E' *hot...*”. OK, ho capito, la prossima volta toccherà a me pagare gli hot dog...

*(12 maggio 2011)*