

## TECNICO

### PARKING: DOCKING SYSTEM AND MARSHALLING SIGNALS

Egregi Colleghi,

desideriamo proporvi questa breve informativa allo scopo di fornire un aggiornamento di carattere tecnico che sia utile ad una generale e pratica rivisitazione dell'argomento che, a volte, può essere percepito di secondaria importanza e sottovalutato in quanto legato alla fase finale del volo, a terra, dopo l'atterraggio. Al contrario, invece, ribadiamo come **le operazioni di rullaggio possano essere molto complesse** e, sempre, richiedano un'attenzione elevata, con particolare riferimento al Taxi In che si effettua, soprattutto nei voli di lungo raggio, con livelli di **"pilot fatigue"** oggettivamente molto alti che non devono essere trascurati.

Se a ciò dovesse aggiungersi l'eventuale inesperienza su velivoli Wide Body o la non familiarità con gli aeroporti di destinazione, riteniamo che il potenziale pericolo per le operazioni di volo sia oggettivamente elevato.

Da qui, a nostro avviso, l'utilità di rivedere alcune peculiarità dei sistemi cosiddetti "Docking System" in uso nel mondo dell'aviazione commerciale sin dagli anni '70, ma caratterizzati da molteplici tipologie e simbologie.

Prima di passare all'analisi di alcuni esempi pratici, ricordiamo che sulla **documentazione di compagnia** sarà possibile trovare la trattazione completa del tema in oggetto:

In generale non riteniamo superfluo ricordare che:

1. È **vietato** procedere al gate assegnato **"self parking"** se non chiaramente **specificato nelle informazioni dell'aeroporto o se trattasi di Loading Bridge (Finger)**

2. In tal caso è pertanto obbligatorio **attendere l'accensione** dell'eventuale Docking System e, ancora più importante, **verificare le indicazioni** da esso fornite (Tipo Aeromobile) prima di procedere all'ingresso finale al gate.
3. In caso di mancata accensione/funzionamento del Docking System si applica quanto riportato al punto 1 di cui sopra
4. In alternativa al docking system è possibile procedere alla manovra di parcheggio in caso vi sia la presenza di **marshall** che forniranno **indicazioni ICAO standard** (All 3 Marshalling Signs) fino al punto di arresto. Molto importanti, in particolare per i Wide Bodies, sono i **“Wingwalker/guide”** che si posizionano ai lati dell'aereo all'altezza delle tips alari, segnalando ai piloti/marshall/truck operator che il movimento dell'aereo è libero da ostacoli.

A tutto quanto sopra deve sicuramente coniugarsi una **velocità di rullaggio quanto più bassa possibile** nella fase di ingresso al gate e, fondamentale, la massima attenzione alla manovra di parcheggio da parte di tutti i membri dell'equipaggio presenti in cockpit.

[www.anpac.it](http://www.anpac.it)