

LETTERA ANONIMA DAL MECCANICO DI UNA COMPAGNIA AEREA

Per ragioni che capirete leggendo questa lettera, non posso divulgare la mia identità. Sono un meccanico aeronautico che lavora per una grande aerolinea. Lavoro presso una delle basi di manutenzione situate in un grande aeroporto. Ho scoperto alcune informazioni che penso troverete importanti.

Per ragioni che capirete leggendo questa lettera, non posso divulgare la mia identità.

Sono un meccanico aeronautico che lavora per una grande aerolinea. Lavoro presso una delle basi di manutenzione situate in un grande aeroporto. Ho scoperto alcune informazioni che penso troverete importanti.

Primo, dovrei dirvi qualcosa a proposito dell'ordine gerarchico tra meccanici. E' importante per la mia storia e per la causa alla quale vi state dedicando.

I meccanici vogliono lavorare su tre cose: l'avionica, i motori, o i sistemi di controllo del volo. I meccanici che lavorano su questi sistemi sono considerati al top della gerarchia dei meccanici.

Il gradino successivo inferiore è quello dei meccanici che lavorano sui sistemi idraulici e di condizionamento. Poi viene il livello di manutentori che lavorano nella "cambusa" e su altri sistemi non essenziali. Ma al fondo di questa scala gerarchica stanno i meccanici che lavorano nei sistemi di eliminazione dei rifiuti.

Nessun meccanico vuole lavorare sulle pompe, serbatoi, e tubi che sono usati per immagazzinare gli scoli dei gabinetti. Ma in ogni aeroporto dove ho lavorato ci sono almeno 2 o 3 meccanici che si offrono volontari al lavoro sui sistemi dei gabinetti.

Gli altri meccanici sono felici di lasciare tale lavoro a questi ultimi. A causa di ciò tu avrai sempre solo 2 o 3 meccanici che lavorano su questi sistemi in ogni aeroporto. Nessuno pone attenzione a questi ragazzi e nessun meccanico socializza con altri meccanici che lavorano solamente ai sistemi dei rifiuti.

Il fatto è che non ho mai badato molto a questa situazione fino al mese scorso. Come molte compagnie aeree noi abbiamo accordi reciproci con altre compagnie che toccano i medesimi aeroporti. Se esse hanno un problema con un aereo, uno dei nostri meccanici ne avrà cura di risolverlo.

Uguualmente, se uno dei nostri aerei ha un problema in un aeroporto dove altre linee aeree hanno una base di manutenzione, queste ultime ci penseranno a risolvere il nostro problema.

Un giorno dell'ultimo mese io fui chiamato da una base per lavorare su un aereo di un'altra compagnia. Quando ricevetti la chiamata il coordinatore non sapeva quale fosse il problema. Quando arrivai all'aereo trovai che il problema stava nel sistema di eliminazione dei rifiuti. Non c'era niente per me da fare che strisciare dentro e risolvere il problema.

Quando entrai nel vano mi accorsi che qualcosa non andava per il verso giusto. C'erano più serbatoi, pompe, e tubi di quanti avrebbero dovuto esserci là. Sulle prime assunsi l'idea che il sistema di eliminazione dei rifiuti doveva essere stato modificato. Ho lavorato per dieci anni su questo particolare modello di aereo.

Come tentai di trovare il problema subito mi accorsi che i tubi ed i serbatoi in più non erano connessi con il sistema usuale di eliminazione dei rifiuti. E fu quando appena scoprii tutto ciò che un altro meccanico della mia compagnia arrivò. Era uno dei meccanici che usualmente lavorano su questo tipo particolare di velivolo ed io felicemente gli lasciai il lavoro.

Come me ne stavo andando gli chiesi a proposito dell'equipaggiamento extra. Mi rispose di "pensare alla mia sezione dell'aereo e di lasciare che lui pensasse alla sua parte di aereo!"

Il giorno successivo mi trovavo al computer della compagnia per rintracciare uno schema di cablaggio. Mentre mi trovavo li decisi di cercare l'equipaggiamento extra scoperto. Con mia meraviglia i manuali non mostrarono nessuno degli equipaggiamenti extra che vidi con i miei occhi il giorno prima. Andai perfino negli archivi dei produttori ed ancora non trovai nulla. Adesso ero realmente determinato a trovare le finalità e lo scopo di quel equipaggiamento.

La settimana dopo avemmo tre dei nostri aerei nel nostro hangar principale per la ispezione periodica. C'erano meccanici che strisciavano per tutto l'aereo durante queste ispezioni. Io finii il mio turno e decisi di dare un occhio al sistema di eliminazione dei rifiuti di uno dei nostri velivoli. Con tutti i meccanici attorno mi immaginai che nessuno avrebbe notato qualcuno in più sull'aereo.

Sicuro, l'aereo che scelsi aveva l'equipaggiamento extra! Cominciai a indagare il sistema di tubi, pompe e serbatoi. Trovai ciò che sembrava essere una unità di controllo per il sistema. Era una scatola di controllo avionico dall'apparenza standard ma non aveva iscrizioni di nessun genere.

Potevo identificare i cavi di controllo dalla scatola alle pompe ed alle valvole ma non c'erano circuiti di controllo entranti nella unità. Gli unici cavi entranti erano una connessione di alimentazione collegata al bus principale di potenza del velivolo.

Il sistema aveva 1 serbatoio largo e 2 serbatoi piccoli. Era difficile strisciare nell'angusto scompartimento, ma sembrò che il serbatoio più largo avesse potuto contenere circa 50 galloni (UK – 1 imperial gallon = 4,54 litri. USA – 1 U.S. gallon = 3,78 litri. N.d.T.). I serbatoi erano connessi con una valvola di riempimento e svuotamento che passava attraverso la fusoliera proprio dietro la valvola di scarico del sistema di eliminazione dei rifiuti.

Quando ebbi l'occasione di indagare su queste connessioni sotto l'aereo, le trovai astutamente nascoste dietro ad un pannello sua volta sotto il pannello usato per accedere alla conduttura di scolo dei rifiuti.

Iniziai a seguire le tubature dalle pompe. Questi tubi portavano ad una rete di piccoli tubi che finivano ai bordi d'uscita delle ali e degli stabilizzatori orizzontali.

Se guardi da vicino le ali di un grosso velivolo vedrai un insieme di cavi, delle dimensioni circa del tuo dito, che si estendono all'infuori del bordo di uscita alare e dalle superfici alari. Sono spezzoni scarico per l'elettricità statica. Essi sono usati per dissipare la carica elettrica statica che si forma sul velivolo in volo.

Scoprii che i tubi di questo sistema misterioso conducevano ad ogni terzo stoppino di scarico dell'elettricità statica. Questi spezzoni di cavo sono stati "svuotati internamente" per permettere a qualunque fluido di essere scaricato attraverso di loro.

Fu mentro mi trovavo sull'ala che uno dei managers mi individuò. Mi ordinò di uscire dall'hangar dicendomi che il mio turno era finito e che non ero autorizzato a nessun sforamento dell'orario di lavoro.

I seguenti due giorni di lavoro furono molto intensi ed io non ebbi il tempo di continuare le mie investigazioni. Più tardi al pomeriggio, due giorni dopo la mia scoperta, fui chiamato per sostituire un sensore di temperatura per motori su un aereo che avrebbe dovuto decollare entro un paio di ore. Finii il lavoro e compilai i documenti di lavoro.

Circa 30 minuti più tardi fui chiamato (all'altoparlante) dal General Magnager. Quando andai nel suo ufficio trovai il nostro rappresentante sindacale e due altre persone che non conoscevo che mi stavano aspettando. Il G. M. mi disse che era stato scoperto un problema serio. Egli disse che avevo avuto una menzione (negativa, immagino, n.d.t.) e che ero stato sospeso per aver compilato falsi documenti di lavoro.

Mi intentò un procedimento disciplinare dalla constatazione del fatto che avrei falsificato un documento di lavoro inerente un sensore di temperatura dei motori installato da me alcune ore prima. Rimasi sconcertato e cominciai a protestare. Dissi a loro che ciò era ridicolo e che feci il lavoro.

Il rappresentante sindacale a questo punto alzò la voce e raccomandò che andassimo a dare un'occhiata al velivolo per vedere di regolare la faccenda. Chiesi allora chi fossero gli altri due uomini. Il G. M. mi rispose che essi erano ispettori della sicurezza della compagnia ma non mi volle rilasciare le loro generalità.

Ci avviammo verso l'aereo che avrebbe dovuto essere in volo mentre era parcheggiato sulla rampa di manutenzione. Aprimmo gli sportelli di accesso al motore ed il rappresentate sindacale prelevò il sensore. Controllò il numero di serie e disse ad ognuno che quello era il vecchio strumento. Andammo poi nell'area parti di ricambio ed agli scaffali.

Il rappresentante sindacale controllò il mio rapporto e tirò fuori dallo scaffale una scatola sigillata. Aprì la scatola ed estrasse il sensore di temperatura del motore con il numero di serie di quello che installai. Allora mi fu detto di essere stato sospeso dal lavoro per una settimana senza paga e di andarmene immediatamente.

Me ne stavo a casa il primo giorno di sospensione meravigliandomi su cosa diavolo potesse essermi accaduto. Quella sera ricevetti una telefonata. La voce mi disse: "Adesso tu sai cosa succede ai meccanici che gironzolano attorno a cose che non dovrebbero interessarli. La prossima volta che inizi a lavorare su sistemi che non ti sono pertinenti perderai il lavoro! Ma io mi sento generoso, credo che ritornerai presto al lavoro". CLICK.

Di nuovo, dovetti raccogliermi dallo sconforto. Come la mia mente correva, fu in quel momento che feci la connessione con il fatto che ciò che mi accadde doveva essere collegato direttamente alle mie scoperte relative ai "misteriosi" tubi.

Il mattino successivo il G. M. mi chiamò. Mi disse che, dato il mio eccellente curriculum lavorativo del passato, la mia sospensione era stata ridotta a un giorno e che dovevo tornare immediatamente al lavoro. L'unica cosa a cui potevo pensare era "cosa stanno cercando di nascondere?" e "chi sono 'ESSI'?".

Quel giorno al lavoro andò come se nulla fosse successo. Nessuno degli altri meccanici menzionò la sospensione ed il mio rappresentante sindacale mi disse di non parlarne. Quella notte navigai in internet tentando di trovare alcune risposte.

Non ricordo adesso come arrivai qua, ma vi arrivai attraverso un sito che parlava a proposito di "scie di condensazione chimicamente corrette".

Ecco quando il tutto mi cominciò ad apparire chiaro. Ma la mattina seguente al lavoro trovai una nota all'interno del mio armadietto chiuso a chiave. Essa diceva, "La curiosità uccise il gatto. Non navigare in siti internet che non ti riguardano".

Bene, adesso so che "ESSI" mi stanno osservando.

Mentre non so cosa ESSI stanno spruzzando, io posso dirvi che essi lo stanno facendo. Io immagino che usino i camion dei liquami. Questi sono camion che svuotano i rifiuti contenuti nei serbatoi del liquame dei gabinetti.

Gli aeroporti usualmente appaltano questi lavori e nessuno si avvicina a questi camion. Chi vuole star vicino ad un camion pieno di m****? Mentre questi ragazzi stanno svuotando i serbatoi dei rifiuti, può essere che essi possano facilmente riempire i serbatoi del sistema a spray.

Essi conoscono i sentieri di volo così probabilmente programmano la unità di controllo (o forse questa riceve i segnali da un satellite? Dopo che a terra vedono otticamente la posizione dell'aereo? Magari quando dal satellite vedono quando il velivolo sta entrando in "certe" nuvole dalle forme strane? N.d.T.) per iniziare lo spray dopo un certo lasso di tempo quando l'aereo raggiunge una certa altitudine. Gli ugelli per lo spray negli stoppini manipolati per lo scarico dell'elettricità statica sono così piccoli che nessuno nell'aereo vedrà qualcosa.

Dio ci aiuti tutti quanti.

Un cittadino preoccupato

La lettera è stata tratta dal sito:

http://snoedel.punt.nl/index.php?id=227581&r=1&tbl_archief=&