

# Airp

---

Non solo le compagnie aeree ma anche gli aerei militari usano pneumatici ricostruiti

## **Aerei: sei atterraggi su sette avvengono con pneumatici ricostruiti**

In sei casi su sette un aereo tocca il suolo con pneumatici ricostruiti. Si tratta di un dato poco noto ai non addetti ai lavori, ma perfettamente coerente con il fatto che i pneumatici ricostruiti sono assolutamente sicuri, tanto che, nonostante le rigidissime norme di sicurezza sul trasporto aereo, un pneumatico per aereo viene ricostruito mediamente 6 volte, come testimoniano i dati forniti dal Trib (Tire Retread & Repair Information Bureau). Tra l'altro, precisa in una nota l'Airp (Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici), anche gli aerei militari e gli aerei utilizzati dalle scuole di volo, oltre a quelli appartenenti a compagnie aeree commerciali usano pneumatici ricostruiti.

Un pneumatico per aereo deve possedere qualità particolari ed è caratterizzato da un processo di produzione piuttosto complesso, data la particolare funzione a cui è destinato. Il suo peso può arrivare ad essere 17 volte superiore rispetto a quello di un normale pneumatico per auto e la quantità di lavoro che la sua produzione comporta può essere di ben 45 volte maggiore. I pneumatici per aereo, poi, devono essere comunque leggeri, a dispetto delle loro dimensioni, e sufficientemente forti da resistere a grandi sollecitazioni, soprattutto nella fase di atterraggio. Il modo peculiare in cui sono utilizzati porta ad un veloce consumo del battistrada, ma la struttura portante resta integra anche quando l'usura ha portato la profondità del battistrada vicino al margine di sicurezza. E così, grazie alla ricostruzione, è possibile dotare le strutture portanti usate di un nuovo battistrada, naturalmente dopo aver eseguito rigorosi controlli per verificare che siano ancora perfettamente integre le loro caratteristiche di sicurezza e la loro funzionalità.

L'uso dei ricostruiti, poi, consente alle compagnie aeree anche notevoli risparmi, se si considera che, secondo Skytreads (azienda americana specializzata nei pneumatici per aerei) il costo dei pneumatici è per importanza la terza voce di spesa (dopo il personale e il carburante) per le compagnie aeree. Grazie all'uso dei ricostruiti, poi, possono essere ottenuti ulteriori risparmi nell'ottimizzazione dei consumi di materie prime (esigenza divenuta prioritaria con l'affacciarsi sulla scena mondiale di nuovi formidabili utilizzatori come Cina, India, Brasile, Russia ed altri Paesi emergenti). Sempre secondo la stessa fonte, infatti, per costruire un pneumatico nuovo per aereo sono necessari 22 galloni di petrolio, mentre per ricostruire il battistrada dello stesso pneumatico, ne occorrono solo sette.

Oltre a consentire risparmi in piena sicurezza alle compagnie aeree – sottolinea l'Airp - la ricostruzione ha una notevole importanza sul piano ambientale. Anche nel trasporto aereo, infatti, come in tutti i settori del trasporto su gomma, pneumatici che avrebbero raggiunto la fine del loro ciclo di vita, grazie al processo di ricostruzione, possono essere riutilizzati diverse volte prima di essere smaltiti. In questo modo il loro processo di trasformazione da prodotti a rifiuti può essere notevolmente rallentato, con grande beneficio per l'ambiente.

Bologna, 7 ottobre 2009