III - Un pilota temporaneamente appiedato che voglia mantenere valide le proprie abilitazioni professionali deve provvedere in proprio a organizzare (e a pagare) il periodico "check al simulatore". Compito non semplice, ma le difficoltà sono appena cominciate.

Già, perché una volta fatta la visita medica, messo assieme l'equipaggio, trovato il simulatore e saccheggiate le finanze familiari per noleggiarlo, poi questo benedetto esame bisogna anche superarlo, e la cosa è tutt'altro che scontata.

Le competenze specifiche di un pilota di linea, infatti, si basano su solidi presupposti teorici, ma vengono esercitate in un contesto in cui l'accumulo di esperienza e il continuo allenamento giocano un ruolo preponderante. E del resto, un automobilista che ha lasciato la sua macchina in garage per diversi mesi non sarà certo a proprio agio, se lo scaraventate di botto sul Raccordo Anulare di Roma all'ora di punta e sotto a un temporale. Se poi gli fate anche scoppiare una gomma mentre viaggia a 100 all'ora, con tutta probabilità gli verrà un infarto. Eppure, durante un check al simulatore le avarie, il maltempo e i contrattempi più svariati fanno obbligatoriamente parte del menù.

Normalmente questo menù, il programma di addestramento e controllo, viene messo a punto dalle compagnie e approvato dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) sulla base di linee guida fissate dall'EASA (European Aviation Safety Agency), un organismo della Comunità Europea.

Per i piloti che una compagnia non ce l'hanno più, ENAC ha dunque provveduto a stabilire un programma minimo di manovre che consentano di giudicare adeguatamente se il pilota di linea è ancora in grado di esercitare in sicurezza i compiti connessi alla sua professione. In considerazione dei problemi fin qui esposti, ENAC ha anche stabilito l'obbligatorietà di un allenamento suppletivo di 2 ore per chi è in cassa integrazione da più di un anno.

Comunque sia, grazie anche a un lavoro personale di continuo aggiornamento, ripasso e studio, le percentuali di successo dei disoccupati non hanno niente da invidiare a quelle dei loro colleghi che l'aereo, quello vero, lo pilotano tutto l'anno. A detta di alcuni esaminatori, nella maggior parte dei casi la differenza tra un equipaggio cassintegrato e uno regolarmente in attività è appena percettibile. E questo è particolarmente vero per il pilota di lungo raggio, che nonostante il prolungato periodo di inattività attinge evidentemente al bagaglio di esperienza che decine di migliaia di ore di volo gli hanno permesso di accumulare.

In definitiva, si può in tutta tranquillità parlare di professionisti ancora in grado di far volare un aereo in perfetta sicurezza, e pertanto teoricamente in grado di tornare senza troppe difficoltà a portare a spasso per i cieli le molte tonnellate di metallo, cavi elettrici e, *last but not least*, vite umane a loro affidate.

Ma quali sono le reali possibilità che questo "rientro" si avveri? Quante probabilità di

“ridecollare” ha un pilota rimasto a terra a seguito di una crisi come quella di Alitalia?

Ebbene, nonostante l'alto livello di professionalità che a proprie spese continuano a mantenere, i piloti rimasti disoccupati dopo il 9 dicembre 2008 hanno serie difficoltà a trovare un reimpiego paragonabile a quello che hanno perso.

III - ([continua](#))

(10 giugno 2011)

Leggi le puntate precedenti: [1](#) [2](#)