([segue](#)) Eccomi qua ad aspettare: non ci sono giorni ON o giorni OFF quando sei in aerotaxi, e specie in una piccola compagnia è consolidata la pratica dell'abracadabra, ovvero la trasformazione retroattiva della giornata da OFF a ON (o viceversa) a seconda che il commerciale riesca o meno ad organizzare un volo.

Il tutto, sotto lo sguardo "vigile" e complice delle autorità. Sei *on duty* 24/7: "o così o pomì" diceva la pubblicità... Praticamente bloccato non dico a casa ma quasi: nel caso di un volo devi essere disponibile al decollo in tre ore e quindi trolley pronto e telefono acceso. Ma sempre? giorno e notte? ...mhhh... domanda delicata: direi di sì (o quasi).

Solo quando è programmata qualche revisione all'aereo è baldoria, e magari ci scappa una birra senza far scattare il cronometro!!! Ma nel frattempo non è che manchi il da fare: dal classico aggiornamento del libretto di volo all'inserimento dei dati per il controllo dell'attività nei sistemi aziendali; e le note spese, spesso e volentieri con la complicazione dei mille foglietti volanti, delle valute straniere e dei caratteri indecifrabili, ma il clou è la novella dello stento dell'aggiornamento dei Jeppesen (manuali di navigazione, NdR): come ne finisci uno, c'è già quello successivo, e poi pensate un po', a seconda del

range

del vostro aereo e della vostra base ci sono gli aggiornamenti dei volumi che comprendono gli aeroporti di Europa e Mediterraneo, quelli dell'Europa dell'Est, quelli dell'Africa e magari anche quelli di Medio e Estremo Oriente: enormi buste bianche ed ore ed ore concettualmente "sfibranti".

Quando alla fine arriva una telefonata si tratta spesso di un indovinello: "Possiamo accettare un volo da qui a XXX?" E vogliono una risposta urgente! Ma benedetti ragazzi, è mai possibile che ancora non lo abbiate capito? quanti passeggeri, uomini donne bambini? quando o a che ora... almeno questo... Se invece la destinazione è usuale arriverà una mail di preavviso "POSSIBLE flight... da... a... data, ora e numero di passeggeri": tenersi pronti!"

Il lavoro in effetti comincia qui: subito su internet, che se Dio vuole ha programmi che ti permettono di fare una prima valutazione della situazione abbastanza accurata. Intanto la destinazione, che spesso è conosciuta ma altrettanto spesso è un rebus o un anagramma (ORBU, HLBB, UBBB, URSS...). Una volta individuata ed accertato che l'aeroporto sia adatto tecnicamente, senza limitazioni burocratiche, e che vi sia un alternato altrettanto idoneo, c'è da verificare la distanza, i tempi di volo, e tabelle alla mano (ma i più "scafati" si sono fatti un bel foglio di Excel per i calcoli) determinare se e con quanti passeggeri può essere effettuato questo benedetto volo, e naturalmente un'occhiata al meteo, tanto per capire cosa ci aspetta.

Uno dei problemi che frequentemente ci si trova a fronteggiare sta nel fatto che il volo privato viene spesso richiesto per raggiungere aeroporti male o addirittura non serviti dall'aviazione di linea, aeroporti dei quali va verificata la capacità di accogliere il nostro volo a volte proveniente

dall'estero, gli orari (se ne esistono), l'esistenza o meno di particolari pratiche burocratiche, come la richiesta di permessi di atterraggio o parcheggio, la possibilità di assistere passeggeri ed equipaggio e di rifornire il velivolo, o hangarlo per la notte, o durante la cattiva stagione, per esempio, di garantire il deicing: insomma un bel lavoro di preparazione.

Ma eccoci alla fase due, calcoli alla mano si richiama il commerciale fornendogli il responso: "Sì il volo si può fare, ma con non più di X passeggeri". E voglia il cielo che la richiesta non sia per X+Y passeggeri perché se no si entra in un'appendice di distinguo veramente esilarante del tipo: "Ma due sono veramente magri, e non portano nemmeno il cappotto", o altre facezie del genere. E' invece una costante che di bagagli non si parli mai, e vi assicuro che a volte quando arrivano sottobordo ti viene voglia di metterti a piangere. Il periodo peggiore in tema di bagagli è l'estate quando le famiglie benestanti, completate dalle "tate" vanno o tornano dalle vacanze... non aggiungo altro e lascio alla vostra immaginazione o (tolti i termini "benestante" e "tate") alle vostre esperienze personali in materia.

Bene, ora tutti i dati sono nel "frullatore": non resta che aspettare una conferma, e se questa arriverà la macchina si metterà in moto. E magari i compiti si divideranno: le realtà più organizzate provvederanno autonomamente ad organizzare il volo, o lo affideranno per quanto riguarda permessi, assistenza a terra, catering, alberghi, trasporto equipaggi, ecc. a società esterne che di questo si occupano. Molte altre volte invece sarà l'equipaggio stesso che dovrà pensare ad organizzarsi... e vi assicuro che per qualche voce tipo pianificazione del volo, catering, hotel vale il detto "chi fa da sé fa per tre".

Ora non resta che aspettare la conferma per metterci in moto.... alla prossima. ([continua](#))

(16 dicembre 2013)