

([segue](#)) "**Ovvìa**"... per un fiorentino è una esclamazione jolly che cambia di significato a seconda della pronuncia: "**ovvìa**" così secco lo si usa come sinonimo di "**finalmente**"
", se invece lo si dovesse pronunciare strascicando la a finale (**ovviaaa**) assumerebbe più il valore di "**insomma**"
"..."

...se infine si calca la pronuncia sulla i (**ovviia**) allora si vuol dire "**ma dai!**" Ma cosa c'entra tutto questo con l'argomento della nostra chiacchierata?

"**Ovvìa**" è sempre la mia prima esclamazione che accompagna la comunicazione di un volo da parte dell'ufficio commerciale: finalmente si parte... oppure insomma ma che razza di volo (lungo... bello... noioso... eccetera), o anche ma dai che problemi (con la destinazione, il carburante, il numero di passeggeri)... comunque, da quel momento la macchina si mette in moto.

Come già detto, molto dipende dalla consistenza dell'organizzazione alla quale si appartiene; comunque, sia che avvenga internamente, sia che sia affidata ad una struttura esterna, la prima preoccupazione preparando un nuovo volo, è quella di verificare la necessità di permessi, contattare la struttura che assisterà il volo a destinazione e concordare con il Comandante le necessità di carburante, oltre che preoccuparsi del catering che varia sia in funzione dell'orario e spesso dei desiderata dei diversi clienti.

Per quanto riguarda i piani di volo esistono molteplici opzioni ma quella più comune e diffusa è di avvalersi di uno dei tanti programmi in abbonamento che permettono, comodamente seduti davanti ad un PC, di effettuare un esame completo della situazione relativa al volo, mi riferisco a [NOTAM](#) , meteo, venti in quota, esame dell'aeroporto di destinazione e degli alternati, dopo di che compilare autonomamente il piano di volo ed attendere la conferma dell'avvenuta accettazione sempre attraverso la rete.

La valigia del pilota è generalmente sempre pronta, a maggior ragione quella di chi vola in aerotaxi: si tratta solo di adattarla al periodo di volo previsto ed alla destinazione (quante notti fuori casa, quale temperatura...)

La presentazione in aeroporto è generalmente fissata un'ora prima del volo mentre per il preavviso è prassi aspettarsi un paio d'ore, che sono assolutamente necessarie per prepararsi e raggiungere l'aeroporto stesso. Inutile dire che in questo tipo di attività uno dei problemi maggiori è proprio quello della disponibilità che è proporzionalmente inversa alla grandezza della società per la quale si presta il proprio impiego: più piccola è la struttura (quindi meno

equipaggi per aereo) maggiore sarà la richiesta di stand-by e la relativa durata dell'attesa nel corso della giornata.

Tutto questo rende impossibile o almeno molto difficile programmare la propria vita privata e ciò genera alla lunga buone dosi di stress che si aggiungono a quello di essere costretti a vivere attaccati al telefono, molto spesso sia di giorno che di notte..!

Naturalmente l'esperienza insegnerà quasi subito che se è scontato conoscere sempre il momento della partenza, raramente si sa quando si tornerà alla base, è infatti prassi comune che nascano col passare delle ore, nuove necessità operative a causa delle quali ci si debba spostare su altri aeroporti per nuovi voli che nel frattempo si sono concretizzati, anziché rientrare a "casa", ne consegue che anche per un'andata e ritorno in giornata sarà meglio avere sempre con sé il trolley con cambi per almeno tre o quattro giorni.

Peculiare del risparmio necessario alla sopravvivenza sul mercato è l'abitudine degli operatori di cercare di evitare i famosi "vuoti", ovvero i voli di trasferimento senza carico pagante, parcheggiando l'aereo nell'aeroporto dell'ultima tratta volata con i con passeggeri, e facendo rientrare l'equipaggio (e poi naturalmente mandandolo a recuperare) con altri mezzi di trasporto (auto, treno ecc).

Le operazioni in aeroporto sono quelle standard, dal [briefing](#) con il (o i colleghi, quando vi sia anche l'assistente di cabina), al controllo dei

flight log

e dei documenti necessari e obbligatori, alle verifiche prevolo della macchina, ci sono solo alcune piccole varianti aggiuntive relative al

customer care

, ovvero all'attenzione al passeggero come, per esempio, preoccuparsi che la cabina sia ordinata, che i giornali e le riviste siano a bordo e che siano quelli graditi (occhio, quando si porta un politico, a non sbagliare lato), che il caffè sia caldo, che il

catering

sia adeguato e, fuori sede, che le tasse e i diritti siano stati pagati.

Generalmente sarà il Comandante che accoglierà i passeggeri in aerostazione per accompagnarli a bordo così come li scorterà fino all'uscita all'arrivo a destinazione, mentre il collega con lui in contatto telefonico, farà sì che al loro arrivo a bordo ci sia già l'autorizzazione al rullaggio e la *clearance* (le istruzioni) da parte del controllo del traffico senza la minima perdita di tempo.

Un aspetto certamente positivo di questo tipo di attività, è dato dal contatto con i passeggeri, con i quali, quando diventano poi col tempo clienti abituali, s'instaura un rapporto di familiarità e da parte loro di fiducia nei confronti dell'equipaggio.

Non è infrequente che il servizio a bordo, in assenza dell'assistente di volo, venga fatto dai piloti, certamente per alcuni evenienza non gradita, mentre per altri è un simpatico diversivo e l'opportunità di scambiare quattro chiacchiere con personalità o personaggi altrimenti estranei al proprio quotidiano.

La parte più negativa del lavoro invece, è spesso rappresentata dalle infinite attese in aeroporto: è abbastanza scontato che l'utilizzatore dell'aereo privato lo faccia per massimizzare il proprio tempo, è quindi standard una partenza di prima mattina con un ritorno in serata il che crea molte volte ai piloti non pochi problemi per rispettare le limitazioni di legge relative ai tempi di servizio. Purtroppo non è infrequente che il passeggero non capisca questo tipo di problematica, o ancor peggio ritenga che, pagando molti denari per il volo, possa permettersi qualunque tipo di ritardo o non rispetto degli orari concordati.

Fortunatamente però questo tipo di atteggiamento è estraneo al passeggero abituale, mentre è purtroppo più comune per i *non frequent flyers* e per coloro che fanno dell'aereo privato un uso sporadico ed uno show personale. ([continua](#))

(11 febbraio 2014)