

Tutte le novità dei primi mesi di lavoro contribuiscono ad isolare il giovane pilota, che non ha ancora familiari concetti come categoria, contratto, pensione, [passaggi macchina](#), tutto quello cioè che è argomento di conversazione routinaria tra i colleghi più anziani. Ma, d'altra parte, perché dovrebbe?

Tutti questi aspetti assumono rilevanza nel momento in cui ci si sente parte di una comunità. Per il momento ci si sente dei free-lance, casualmente inseriti in un processo produttivo di cui non si intuiscono ancora il fine e le dinamiche. I personaggi che si incontrano al lavoro sono tutti diversi tra di loro e soprattutto diversi dalle persone cui eravamo abituati a frequentare prima di diventare piloti. C'è bisogno di tempo per capire quale è il codice di comportamento adeguato per muoversi in questo ambiente. Sicuramente, ci si sveglia parecchio.

Con il tempo si comincia a prendere confidenza con l'ambiente, a conoscere le persone, ad avere dei punti di riferimento che consentono di facilitare la propria attività all'interno dell'azienda di appartenenza. Ci si organizza meglio anche gli impegni della vita privata, dal momento che per un navigante non esistono sabati e domeniche liberi, feste comandate, ferie d'agosto, e tutte le altre scansioni del tempo civile che le persone normali considerano intoccabili.

Si vive costantemente in contro-fase. Quando gli altri vanno in vacanza, abbronzati e rilassati, noi lavoriamo trafelati sui piazzali roventi, dentro aerei-sauna, mentre quando gli altri sono oberati di lavoro, pallidi e stressati, noi riposiamo, godendoci le meritate ferie.

Questo comporta che spesso la compagnia che ci scegliamo, dagli amici al partner, sia reclutata per gran parte in questo ambiente di lavoro, se non altro perché hanno dei ritmi di vita che sono compatibili con i nostri. A chi possiamo chiedere di venire in vacanza quindici giorni ad ottobre per una regata ai Caraibi? Chi possiamo seguire per un mese al mare in Puglia?

La vita diventa una specie di Sudoku, con molte esigenze da far combaciare.

Sul versante professionale, dopo un paio di anni di volo di linea, in cui ci si è impegnati per conoscere quante più cose possibili, il lavoro comincia a diventare routinario. Siamo atterrati in

La vita è un sudoku

Scritto da Antonio Chialastri

quasi tutti gli aeroporti della rete, abbiamo volato con una discreta quantità di comandanti per avere un tipo medio statistico come termine di paragone per valutare la persona con la quale dobbiamo interagire in cockpit. L'aereo cominciamo a conoscerlo sia perché abbiamo effettuato degli addestramenti annuali, come i recurrent training, sia perché qualcosa ci è capitato durante la normale attività di linea, in cui abbiamo scoperto delle particolarità che non sono riportate nei manuali. Abbiamo, insomma, "rubato il mestiere", vale a dire abbiamo metabolizzato un modo di agire che nelle normali operazioni di volo ci aiuta a muoverci con disinvoltura per ottenere una buona prestazione.

In questo momento il giovane pilota è nella fase della massima pericolosità...

(4 novembre 2009)