Volare pone il pilota di fronte a molti rischi, alcuni ovvi, altri sconosciuti. Tra i meno noti c'è quello di non riuscire più a trovare più un altro lavoro quando lo si perde, come è successo a tanti piloti italiani negli ultimi anni con la crisi di Alitalia e di tante altre compagnie minori.

Non che per le altre categorie di professionisti sia facile, ma in aviazione ci sono delle peculiarità che si trasformano in una trappola per il lavoratore e in una ghiotta opportunità, per le compagnie aeree, di abbassare il costo del lavoro.

Il pilota che non vola è come un barattolo di marmellata: dopo qualche mese scade. La licenza di volo, a differenza della patente per l'auto, deve essere infatti mantenuta attiva svolgendo regolarmente attività di volo ed effettuando periodici check al simulatore.

Non conta niente l'esperienza pregressa. Si può aver volato una vita intera, ma se si resta fermi per più di tre mesi o non si è fatto un check al simulatore negli ultimi sei, diventa poco probabile essere chiamati per un colloquio.

Il ricatto ormai nasce sin dall'inizio della carriera. Una volta le compagnie grandi come Alitalia avevano una propria scuola dove investivano enormi capitali nella selezione dei giovani più promettenti e nell'addestramento dei migliori candidati, fino all'inserimento dei cadetti nei propri organici.

Ma perché fare gratuitamente una cosa quando può essere a pagamento e permettere di guadagnare un mucchio di soldi? Oggi un giovane che vuole avvicinarsi a questo lavoro o deve essere ricco di famiglia oppure è costretto a rivolgersi ad una banca e aprire un mutuo, ancora prima di cominciare a lavorare. Ecco la prima trappola: la banca non aspetta, si deve accettare il primo contratto che capita, qualsiasi condizione preveda.

Non parlo solo delle condizioni economiche, ma anche di come è strutturato l'impiego. Per esempio in alcune compagnie va di moda detrarre dallo stipendio i giorni passati in malattia. Il risultato è che i naviganti evitano di restare a letto e vanno a lavoro anche se non in perfette condizioni di salute, abitudine piuttosto pericolosa per un lavoro di così alta responsabilità.

Dunque non c'è motivo di assumere un esperto pilota quarantenne quando si hanno schiere di ragazzini pronti a mettere mano al portafogli per realizzare il sogno della vita.

Bisogna anche aver volato sull'aereo giusto. Quando io persi il lavoro in Alitalia, nonostante le mie 5000 ore di volo svolte sull'MD-80, più un altro migliaio fatto da militare, le agenzie di collocamento tenevano in sospeso il mio curriculum per dare precedenza a piloti già abilitati su aerei più moderni come l'A-320 e il B-737 anche se con molta meno esperienza di me: così facendo si evita l'addestramento e le compagnie risparmiano.

Alla ricerca del lavoro perduto

Scritto da Ivan Anzellotti

E chi non ha mai volato su questi aerei come fa adesso a trovare lavoro? Presto detto. Ci si rivolge a delle società che offrono il cosiddetto *pay to fly*. In pratica il pilota deve comprare un pacchetto di qualche centinaio di ore di volo da svolgere presso piccole compagnie aeree. Un colpo di genio, il lavoratore che paga per lavorare e se poi viene licenziato ricomincia daccapo, come vi ho detto, ad accettare qualsiasi contratto prima dei fatali tre mesi di inattività.

Tempi duri per i piloti del vecchio continente. Dopo la fuga dei cervelli ora assistiamo alla fuga della professionalità. Destinazione? Medio o estremo oriente, dove le condizioni di lavoro sono ancora dignitose anche se è bene non essere allergici alla sabbia del deserto o a culture molto diverse dalla nostra.

Quotidianamente nei nostri cieli migliaia di passeggeri volano inconsapevoli che dietro quella porta sempre chiusa due professionisti stanno lavorando duramente per risolvere problemi tecnici o per affrontare difficili situazioni meteorologiche.

La gente scopre l'importanza del pilota solo quando l'incidente è spettacolare, come il recente atterraggio del comandante [Rabitti Martini](#) a Fiumicino, senza una gamba del carrello, o il famoso ammaraggio nel fiume Hudson del comandante [Sullenberger](#)

Per ottenere questi risultati ci vuole passione, sacrificio e tanta esperienza, proprio la qualità meno considerata dalle compagnie aeree quando un pilota cerca lavoro.

(1° luglio 2013)