

La compressione dell'elemento *airmanship*, tra i manuali da una parte e le ridondanze di bordo dall'altra, fa scivolare la nostra professione verso l'esecuzione più che verso il giudizio; così la professione diventa mestiere e l'artista diventa artigiano.

La professione implica una consapevolezza, e uno sviluppo, della teoria che soggiace alla pratica; il mestiere, per quanto perfezionato, è solo prassi.

L'artista immette in ogni creazione un elemento di originalità, l'artigiano ripete degli schemi acquisiti. Non è difficile immaginare lo sviluppo di questo scenario.

È necessaria, indispensabile, una riflessione sui fondamenti della nostra attività professionale, tra le poche che non si vede riconoscere, a fronte di una altissima competenza, nessun titolo ufficiale da enti pubblici di carattere universitario.

È determinante recuperare l'orgoglio di appartenenza ad una élite lavorativa che fino a poco tempo fa era il fiore all'occhiello, non solo dell'industria aeronautica. L'alta considerazione dei piloti italiani si avvertiva sia all'estero che all'interno dei confini nazionali. Le aviazioni dei paesi del Golfo persico venivano in Italia per essere addestrati. Molti paesi africani, in mancanza di scuole di volo nel loro territorio, preferivano il curriculum italiano per la formazione della loro élite aviatoria. I piloti italiani che si sono recati negli anni passati all'estero per collaborare con altre forze armate hanno ricevuto riconoscimenti unanimi sulla professionalità e la qualità dell'addestramento ricevuto.

La pattuglia acrobatica della Frecce Tricolori è giustamente rinomata nel mondo.

Nel settore civile, l'Alitalia, con sessant'anni di storia alle spalle ha accumulato un know how che poche altre compagnie nel mondo possono vantare, sia sul corto, medio e lungo raggio.

L'esperienza capitalizzata nei centri addestramento riguardanti piloti, tecnici, assistenti di volo si è sedimentata negli anni, portando i funzionari delle compagnie estere di riferimento che sono

giunti in Italia per effettuare degli audit, a riconoscere il livello di caratura internazionale della Compagnia.

Ma l'Alitalia non è l'unica realtà. Si sono aggiunte negli anni anche le esperienze di Meridiana e di Air One che possono vantare un record di sicurezza di tutto rispetto.

In funzione di quanto accennato finora dobbiamo avere chiara la consapevolezza che la nostra parcella professionale (non il salario) si basa sulla qualità della prestazione, piuttosto che sulla quantità rappresentata dalle ore volate.

Le qualità fondamentali di un pilota emergono soprattutto quando vi sono situazioni particolari, non nel lavoro di routine.

Lavorando dodici ore al giorno si guadagna tanto anche pulendo vetri ad un semaforo.

*(28 gennaio 2010)*