

Contrariamente a quanto succede con le automobili, un pilota di linea "guida" un solo tipo di aereo per volta. La possibilità di fare confusione tra le procedure (soprattutto quelle di emergenza) di due aerei diversi è infatti considerato un rischio troppo pesante da correre.

Ecco perché, ad ogni avanzamento di carriera o all'entrata in flotta di un nuovo modello, occorre fare un **passaggio macchina**. In genere si comincia con i più piccoli, per finire poi sui "bestioni" da 400 passeggeri.

Il corso di abilitazione (altro nome del **passaggio macchina**) si compone di una parte teorica, un periodo di ambientamento su un simulatore statico, una quarantina di ore su un simulatore che riproduce in tutto e per tutto il reale comportamento dell'aereo, e un ambientamento in operazioni di linea reali sotto la supervisione di un istruttore. Ognuna di queste fasi prevede il superamento di un esame.

Anche all'atto dell'assunzione bisogna avere il **passaggio macchina**: molte compagnie, soprattutto le più importanti, lo offrono gratuitamente ai nuovi assunti, ma da qualche anno, in periodo di vacche magre, è invalso l'uso di richiederne il pagamento (con trattenute sulle prime buste paga) o addirittura di pretendere che il neo assunto provveda per conto proprio all'addestramento sulla macchina che dovrà poi pilotare... e per un aereo di medio raggio, come l'Airbus A320, la spesa supera "tranquillamente" i 30.000 euro.

(3 novembre 2009)