



Spesso la "colpa" è di qualche airshow visto in tenera età o di un rumoroso volo su qualche aeroplanino di aero club. Così, di solito, nasce la passione per le macchine volanti. Un fuoco sacro che il più delle volte anima la vita e la carriera di tutti quelli che, da grandi, volano per guadagnarsi da vivere. Spesso è di solito, ma non sempre è così. C'è chi, figlio di un sottufficiale dell'Aeronautica, aveva dato per scontato di fare il pilota e che oggi, invece, è ben felice di stare con i piedi per terra, ma alla luce tecnologica di un centro di controllo del traffico aereo, con le orecchie e gli occhi attenti a seguire le comunicazioni e le procedure degli aerei in volo. C'è addirittura la ballerina della Scala che tutto avrebbe pensato nella vita, tranne che fare il pilota.

Quest'ultima in sintesi è la storia di Eliana Di Gennaro, istruttore di volo presso la scuola Professione Volare di Forlì. Fino a 21 anni la carriera dello spettacolo era una rotta che mai avrebbe immaginato di abbandonare. «Poi - racconta - ci si è messo in mezzo un banale infortunio. Tutto sommato era un incidente recuperabile ai fini della danza che, però, mi ha dato l'occasione di immaginare una nuova vita. Avevo un'attrazione per il mondo aeronautico, soprattutto per il senso di disciplina che mi trasmetteva, e nulla più. Ma questo è bastato per lanciare a me stessa una sfida ed iniziare da zero nel 2004 un corso integrato per l'ATPL».

Una sfida, non certo l'unica accettata dalle migliaia di persone che lavorano nel settore aeronautico. Giuseppe Papaluca ha 42 anni, d'indole si sente un meccanico di automobili, e questo è stato il suo primo mestiere. «Mi ha sempre af-

Gente dell'aria

Una serie di testimonianze dirette ci rivela come tanti giovani trovano lavoro nel settore aeronautico che, nonostante la crisi, rimane uno dei più ambiti.

MAURIZIO LANDI



A sinistra: se il sogno di molti giovani è quello di fare il pilota, molti si orientano anche sulla carriera del controllore di volo; nella foto: la torre di controllo dell'aeroporto di Palermo. **In apertura:** Edoardo Locati, 23 anni, è pilota di Boeing 737 per Ryanair ed è basato ad Alghero.

fascinato l'idea di saper mettere le mani sotto il cofano. - racconta - Mi piaceva avere sott'occhio l'auto nella sua complessità e in qualche modo conoscerne tutto il funzionamento». Poi, senza tradire l'amore per le automobili, una prima svolta: l'ingresso nel 1989 in Alitalia come manutentore e la successiva destinazione alle operazioni lungo raggio, prima in officina, poi negli scali. «Per 12 anni ho girato il mondo. Dalle automobili sono passato agli MD-11, ai 767 e agli A 321. - continua - Alla fine c'è stata la crisi dell'azienda. Con le mie qualifiche e l'esperienza maturata non ho avuto problemi a passare in CAI». Sembra già una carriera movimentata ma, vedremo, i liner non sono stati la sua ultima destinazione.

Con i liner, invece, lavora dal 1996 Massimo Borgondo, assistente di volo. Anche in questo caso gli aeroplani non erano un primo amore. «Fino all'età di 24 anni ho vissuto in California. - racconta - Tornato in Italia avevo solo due certezze: la lingua inglese ed il fatto che mi piaceva viaggiare. Mia sorella, più grande, già faceva l'assistente di volo e ho pensato di seguirla. Così ho avuto un colloquio con la Livingston che all'epoca cercava assistenti». Un mese di corso teorico e quattro mesi come aggregato al-

l'equipaggio e, alla fine, gli esami di qualifica. Mentre racconta la sua storia è a Malpensa. Un'ondata di gelo sta mettendo in ginocchio i voli di mezza Europa. «Vedi? questo mestiere non è mai uguale a se stesso. - commenta - Cambiano i posti, cambiano i passeggeri, cambiano le situazioni. Nel bene e nel male non ti annoi mai».

Non si annoia neanche Ruggero Lanotte, 25 anni, anche lui al lavoro nell'area di Milano. A sentirlo parlare sembra proprio un predestinato al mestiere di pilota. Fin da bambino appassionato di aerei, dopo le scuole medie si iscrive all'Istituto Tecnico Aeronautico «De Pine-

do» di Roma. A 17 anni ha in tasca la sua licenza di pilota privato alla quale segue il diploma di perito del trasporto aereo. E Ruggero, a 19 anni, il pilota inizia a farlo per mestiere, ma non ha un aereo vero ai suoi comandi. «A giugno - inizia a raccontare - mi sono diplomato ed a dicembre l'ENAV cercava ragazzi usciti dal «De Pinedo» per un lavoro da pseudo-piloti. Si trattava di pilotare gli aeroplani del simulatore del controllo del traffico. Cercavano diplomati con un voto superiore a 80 ed io avevo 96».

Questa esperienza gli ha aperto un nuovo mondo: quello del controllo del traffico aereo. Dopo aver

superato la selezione, ha iniziato nel 2007 il corso presso l'Accademia dell'ENAV a Forlì. «Sono stati 14 mesi di corso molto duro, - continua - ma anche molto formativo, nei quali mi sono tornate utili le basi avute al «De Pinedo». Volevo fare il pilota, ma questa esperienza mi ha fatto innamorare del controllo del traffico. Pilotare un aeroplano è bello, ma a gestire il traffico ti senti come un direttore d'orchestra. È un aspetto diverso di una stessa passione e sono contento di avere iniziato questa carriera».

Ovviamente, in questa casuale raccolta di storie di lavoratori aeronautici non può mancare il cliché al quale facevamo riferimento in apertura. Edoardo Locati a Malpensa, o perlomeno nei pressi dell'aeroporto, c'è cresciuto. Avrà avuto due o tre anni quando ha visto per la prima volta un aeroplano e ora che ne ha 23 pilota i Boeing 737 di Ryanair. Ha coronato il suo sogno e da primo ufficiale è basato ad Alghero, con un contratto a termine di cinque anni con la low cost irlandese. Ogni giorno dalla Sardegna opera i collegamenti con un paio di destinazioni europee e

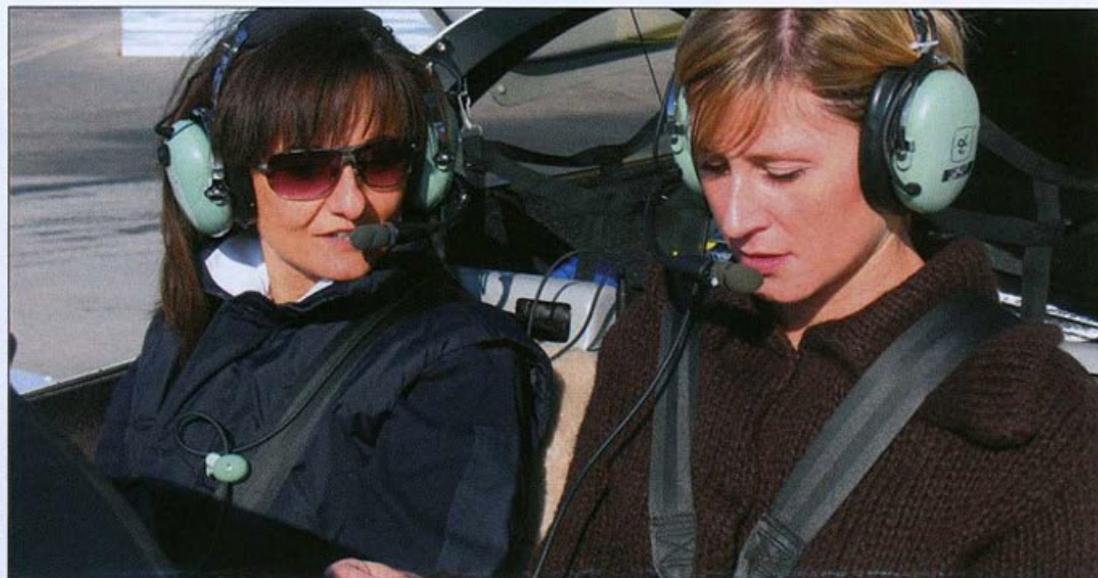


Giuseppe Papaluca, 42 anni, da meccanico di automobili è passato, nel 1989, al mondo dell'aviazione e adesso lavora come tecnico presso la SAN del Gruppo Aeroservices.

la prima cosa che confida è che è felice come un ragazzino.

«È come me lo immaginavo questo lavoro. Ogni giorno un volo diverso con un equipaggio diverso, una novità continua. - dice - È anche faticoso, ma la passione mi sostiene e le soddisfazioni sono tante. A 20 anni ho conseguito l'ATPL e nel 2007 sono stato selezionato da Ryanair che mi ha subito messo in addestramento ed abilitato al 737. Il primo volo da secondo ufficiale l'ho fatto il 25 aprile 2008. La sensazione che provavo era strana, non mi sembrava vero. Poi una volta atterrato mi sono detto "È andata". Nel cockpit, in quel volo, oltre al comandante c'era anche il safety pilot. Dopo un po' di voli l'angelo custode mi ha lasciato e siamo rimasti in due in cabina: lì ho sentito anche tutto il peso del mio ruolo».

Locati il suo ATPL lo ha conseguito subito dopo la maturità classica. Circa 200 ore di volo presso Professione Volare con commerciale, abilitazione IFR e plurimotore ottenuti in un anno e mezzo di corso. Capo istruttore della scuola è Eleonora Brandone, un'altra che non è cresciuta col sogno di diventare pilota. A vent'anni frequentava la facoltà di giurisprudenza, senza alcuna idea precisa su cosa fare da grande. Poi una borsa di studio Alitalia ed il corso ad Alghero tra il 1989 ed il 1990. Successivamente il corso istruttori a Venegono e lì la consapevolezza che le piaceva insegnare a volare. «Ho iniziato al-



l'Aero Club di Cuneo ed ho capito che quella strada non l'avrei più abbandonata. - racconta - Non solo vedi crescere i tuoi allievi, ma in un certo senso cresci anche tu con loro. Alcuni pensano che insegnare sia monotono e che si facciano sempre le stesse cose, per giunta nel ristretto circondario degli aeroporti dove fai scuola. In realtà non c'è un allievo come un altro ed ogni volta è un'esperienza nuova, anche dal punto di vista psicologico. Qualcuno può pensare che l'istruttore sia una carriera di ripiego. Un pilota professionista uno lo immagina a fare la linea o gli executive. Invece insegnare è tutt'altro che un ripiego. È una bella carriera. Dal VFR sono passata all'IFR, qui a Forlì sono diventata capo

istruttore e sono anche esaminatore per conto dell'ENAC».

Della stessa opinione la sua collega Di Gennaro. «Se pure dovessi proseguire la mia carriera con la linea non mollerei mai l'esperienza da istruttore. Magari alla domenica in aero club». E, mentre parla, ribadisce di essere contenta di aver accettato la sfida con se stessa. «Dopo 17 anni di danza non era facile mettersi a studiare materie tecniche e abbracciare un nuovo mondo, ma l'ho fatto senza mezze misure. Non mi piacciono, preferisco le scelte determinate».

Determinazione anche per Papaluca. Ricordate il manutentore passato da Alitalia a CAI? «Poco dopo l'assunzione nella nuova compagnia - racconta - ho deciso di da-

Eleonora Brandone (a sinistra), ha frequentato la facoltà di giurisprudenza, ma successivamente è passata all'aviazione e adesso è capo istruttore presso la scuola Professione Volare di Forlì.

re una svolta e ho pensato all'aviazione generale e da una decina di mesi sono passata alla SAN. Dopo tanti anni c'era bisogno di cambiare e sono contenta della scelta. Ho a che fare con macchine più piccole, con le quali c'è un rapporto diretto e questo mi stimola. Mi sembra un po' di essere tornato a fare il meccanico di automobili. Anzi, le auto si sono complicate, invece con gli aerei di aviazione generale mi pare di ritrovare quel ruolo di meccanico a tutto tondo che mi piaceva quando ho iniziato a lavorare».

Una scelta, quella di Papaluca, non certo prevedibile in un settore che comunque sente il fiato sul collo della crisi. Eppure il suo racconto non è isolato. «Anche altri due colleghi, Marco e Carlo, hanno fatto la stessa scelta. - racconta - Certo, non è un momento d'oro, ma quando hai esperienza e le qualifiche tecniche, le opportunità si trovano. Il nostro è comunque un mestiere pregiato. Personalmente nelle nuove condizioni di lavoro mi sento stimolato. In aviazione generale l'organizzazione è meno complessa e quindi il ruolo del singolo aumenta, con più stimoli e responsabilità».

Ruggero Lanotte, 25 anni, sognava di diventare pilota, ma poi ha scoperto per caso l'Academy dell'ENAV di Forlì e adesso fa il controllore di volo a Milano.



PEOPLE OF THE AIR

Eliana Di Gennaro is now flight instructor at the Professione Volare flying school in Forlì, but she used to be a ballet dancer at the Scala theater before a minor accident brought a radical change in her life. Giuseppe Papaluca was at first a car mechanic, then he moved to Alitalia, passing from cars to MD-11s, 767s and A321s. For 12 years he has been travelling around the world, and he was retained in the new Alitalia CAI. But then he decided for a new career, moving to SAN and maintaining executives, a trade that recalls his original job as an automobile maintainer.

Massimo Borgondo used to live in California, and he returned to Italy with a perfect knowledge of English and a love for travel. As his sister was a flight assistant, he followed her trail and went to work for Livingston, in a job that is always interesting. For Ruggero Lanotte, 25, aviation was the chosen path from the start, and he attended the "De Pinedo" Aeronautical Technical Institute in Rome, graduating with a private pilot licence. He moved to ENAV as a pilot of aircraft in the air traffic control simulator, after a 14-months course at the ENAV Academy of Forlì.

He was then hired by ENAV and is now an ACC controller at Milan. Piloting a real plane would be fine, but being a flight controller is a different passion, something like the job of an orchestra director. And then, he can still enjoy some piloting at Bresso Aero Club, like a director who plays the piano at home for fun. Edoardo Locati lived close to Malpensa airport and now, at 23, he is a Boeing 737 pilot for Ryanair. Based at Alghero, he has a five-years contract with the Irish company, he got his ATPL in 2007, training at Professione Volare, and flew his first commercial flight in April 2008.

Eleonora Brandone was attending Law school when she was awarded an Alitalia scholarship and followed the instructor course. She understood that she liked teaching, first at the Cuneo Aero club and then as a permanent profession. She considers it a most satisfying profession, and she moved from IFR to VFR, and now is chief instructor with Professione Volare and also an examiner for ENAC. Di Gennaro shares her opinion, and even if she were to become a line pilot, she would not stop being an instructor. The whole aviation sector is suffering the current crisis, but for people who share motivation, commitment and qualification, there are still plenty of opportunities.



L'Air Columbia di Pescara offre corsi formativi per piloti, assistenti di volo, tecnici manutentori e quadri direttivi di compagnie aeree e strutture aeroportuali.

ne, che ogni anno vede a Forlì transitare un centinaio di allievi. «Sono appassionati e determinati, qualità che servono in ogni mestiere. E li vedi felici di salire i gradini di questa professione. E, devo dire, anche per noi istruttori è una soddisfazione vedere crescere i gradi sulle loro divise quando ci vengono a trovare». «Ho la fortuna di lavorare per una compagnia solida. - racconta Locati - In Ryanair stiamo lavorando tutti senza contraccolpi. Certo altrove qualche collega ha qualche difficoltà, ma il bel tempo prima o poi arriva».

A seguire gli aerei in volo Ruggero Lanotte non ha alcun rimpianto per una carriera aviatoria con i piedi per terra. Dopo l'Accademy, la qualifica da controllore e la propria formazione aeronautica gli hanno aperto la strada ed è stato assunto dalla stessa ENAV. Ora, al lavoro presso l'ACC di Milano, si sente di avere di fronte una carriera ricca di stimoli. «E poi con la licenza privata qualche volettto a Bresso posso permettermelo. Un po' come un direttore d'orchestra che di tanto in tanto suona il pianoforte nel soggiorno di casa».

L'idea di un settore che non nasconde le difficoltà, ma che è comunque forte di una specializzazione e di professionalità che non si improvvisano, è presente in molte voci. L'assistente alle prese col maltempo a Malpensa è un dipendente a tempo determinato di ItAli Airlines. «Adesso, - racconta - senti forte la pressione di tutte le persone rimaste fuori da Alitalia. Anche l'accesso a questa professione è più semplice. C'è più concorrenza. Con lo sviluppo delle low cost e molte compagnie che fanno il medio e corto raggio il lavoro, in generale, è diventato un po' più faticoso. Ma è sempre un bel mestiere che ti porta sempre in giro, ben diverso da un lavoro d'ufficio».

«I ragazzi che si avvicinano al mondo dell'aviazione sono consapevoli che forse oggi non è come poteva essere trent'anni fa, ma vivono il loro tempo e non si fanno condizionare», commenta Brandone.



Eliana Di Gennaro, anch'essa istruttore di volo presso Professione Volare, ha intrapreso la carriera aeronautica dopo 17 anni di danza.