LA SINDROME DEL PADRONE

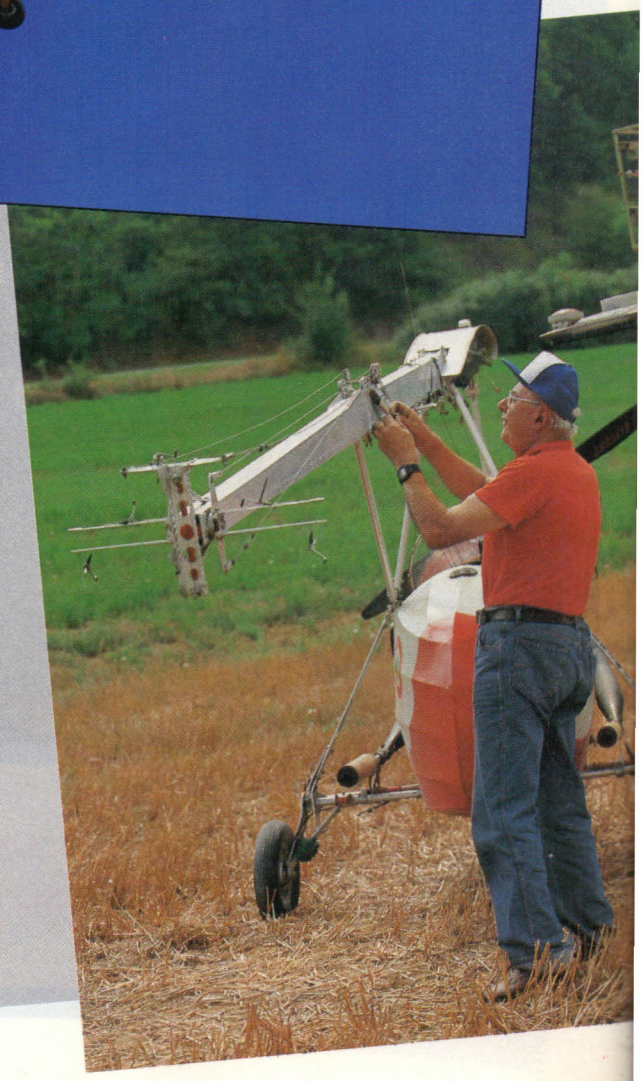
Testo di Eugenio Vecchione/foto di Andrea Pelloni

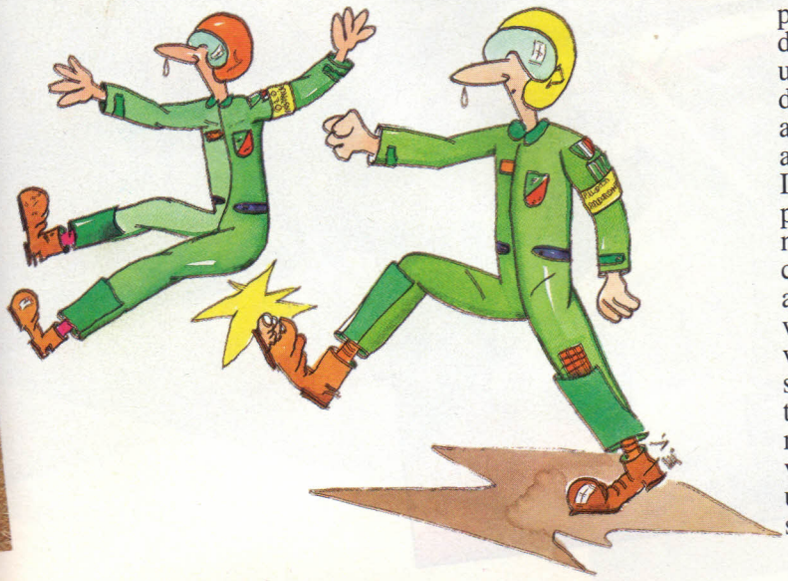
I brutti vizi si prendono facilmente

Non molto tempo fa, su una nota rivista del settore, lessi un simpatico articolo nel quale l'autore raccontava del mai dimenticato suo primo istruttore.
Quello scritto mi colpì, anzi mi commosse in quanto anch'io provavo ed anzi provo tutt'ora la stessa sensazione.
Di istruttori ne ho avuti più d'uno, ma anche io il primo maestro di volo non l'ho mai dimenticato, e tutt' ora ne conservo gelosamente gli insegnamenti, i consigli ed i lodevoli rimproveri.
Pensavo che questa sensazione fosse comune nel nostro microcosmo e che tutti i piloti, di ogni specialità e livello, conservassero nella mente e nel cuore gli insegnamenti dei loro maestri; ma ....ahimè....non è così... e purtoppo l'ho riscontrato personalmente..., sulla mia pelle.
Nella seppur modesta esperienza che ho di istruttore di volo ultraleggero, posso ormai contare a decine gli allievi passati tra le mie maldestre mani e in alcuni di questi allievi ho dovuto riscontrare i sintomi di un nuovo morbo aeronautico, tanto contagioso quanto, a mio avviso, pericoloso; trattasi di un'affezione che mi sono permesso di battezzare "sindrome del padrone".

I sintomi

Gli effetti si riscontrano nell'allievo o nell'ex allievo subito dopo

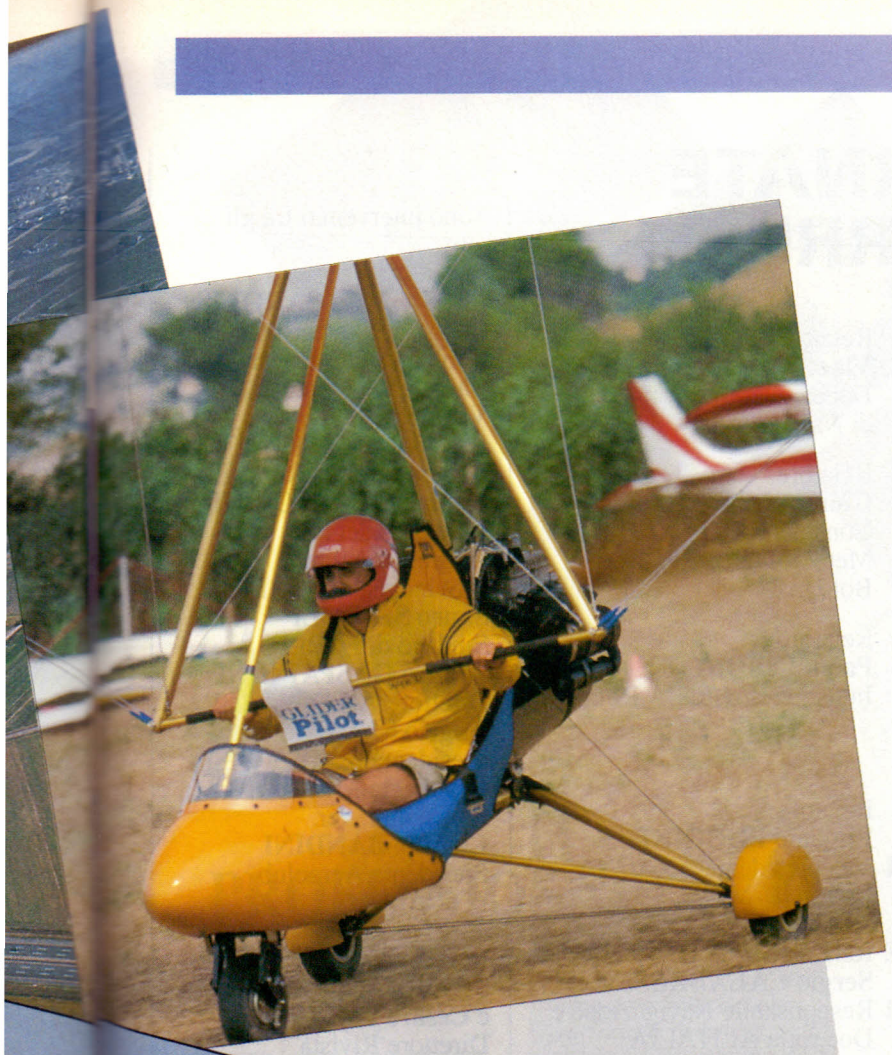




l'acquisto del primo velivolo personale, per aggravarsi severamente all'acquisto del secondo o del terzo mezzo.
I sintomi si manifestano dapprima con una eccessiva fiducia del paziente in se stesso, che dopo breve tempo assume una spiccata evidenzazione di "baronite rossa" che in alcuni casi può divenire acuta.
Il malcapitato comincerà poi a "dare i cosidetti numeri" nel momento in cui porterà in volo i propri amici e quel che è peggio il vecchio istruttore, al quale verranno rivolte frasi sconnesse del tipo - faccio tutto io, tu non toccare nulla perchè non conosci il velivolo, questo è un'ultraleggero evoluto sai..., (non considerando che il suo istruttore vola da venticinque anni ed ha all'attivo più di qualche passaggio su vari aeroplani ed ultraleggeri), poi in volo ti cederò un pò i comandi.

Consumata esperienza

All' osservazione - prima del decollo farei una prova motore ed un controllo della doppia accensione - con molta disinvoltura e quel che è peggio convinzione, risponderà - non serve, l'ho già fatto stamattina -.
In volo, nei casi più gravi malato, dopo aver livellato a cinquecento piedi togliendo prima potenza e poi modificando l' assetto ad una nuova osservazione del suo vecchio istruttore del tipo - non mi sembra



averti insegnato il livellamento in questo modo - risponderà convinto - livellando come mi hai insegnato tu, questa macchina acquista troppa velocità... e poi così mi ha consigliato "quello" che mi ha fatto il passaggio -.
Generalmente si scoprirà che "quello" che gli ha fatto il passaggio non è un istruttore ne è tantomeno titolare di attestato di idoneità al volo, però ha tante ore su quella macchina... addirittura due o tre.
Dopo che l'istruttore avrà assaggiato il mezzo in volo, riceverà una gratificante lode dal "pilota padrone", del tipo - però lo sai che fino ad ora sei quello che ha pilotato (si fa per dire) meglio il mio aeroplano ?
Il parossismo si avrà sistematicamente all' atterraggio, quando il soggetto esordirà con la frase - mi raccomando non intervenire perchè questo ultraleggero è biciclo (dimenticando che l'istruttore ha imparato a volare su tre scorbutici aeroplani bicicli che ripondono al nome di FL3, L5 e Piper Cub) e poi ha anche i flaps-.

Un avvicinamento "da manuale"

L' avvicinamento verrà eseguito a velocità di crociera, "perchè è meglio" ed in corto finale, sempre a velocità di crociera verranno estesi completamente e di colpo i flaps "per frenare la discesa" ...ed infilarsi per terra... se il vecchio istruttore rimasto fino ad allora con le unghie conficcate nelle proprie cosce non interverrà agendo prepotentemente sul motore.
Purtroppo di piloti di questo tipo la Carta -Blu, ovvero la scuola di volo presso la quale svolgo l'incarico di istruttore e addetto alla Sicurezza Volo, ne ha scoperti quattro o cinque, tre dei quali ormai abilitati ed altri due solennemente bocciati all'esame dell' ultimo corso recentemente concluso.
La lezione imparata dalla nostra associazione porta alla seguente conclusione:

Terapia e cura

È assolutamente sconsigliabile permettere l'acquisto di un velivolo da parte di un pilota allievo, in quanto quest' ultimo si riterrà autorizzato a volare a suo piacimento e senza il controllo dell'istruttore, specialmente se già solista e distante dalla data di esame (purtroppo nessuna legge proibisce l'acquisto di un mezzo senza la specifica abilitazione a condurlo);
- se i piloti abilitati possiedono un velivolo e fanno ancora parte del vostro club, o associazione, obbligateli ad un volo controllo con istruttore a bordo a cadenza almeno mensile;
- sulle macchine dell'ultima generazione si va diffondendo sempre più il non uso del casco, obbligate i piloti vostri soci ad indossarlo, altrimenti radiateli senza pietà, dando voi per primi il buon esempio... naturalmente.
In queste elucubrazioni sarò sembrato troppo fiscale e severo ma non mi stancherò mai di dire che con i velivoli non si scherza e che è finita l'era dei "temerari sulle macchine volanti" e che sono invece maturati i tempi dei piloti coscienti; insomma, ci si può divertire anche con serietà senza finire all'ospedale, o peggio agli alberi pizzuti.