

Bene, la [decisione](#) è presa. Voglio imparare a volare, mi iscrivo alla scuola di volo. Ecco, non è così semplice. Nell'immaginario collettivo il volo si associa immediatamente all'aereo, ma l'appassionato sa già che esistono diverse possibilità di affacciarsi a questo mondo. Quale scegliere?

E' una faccenda molto personale e per una scelta azzeccata è meglio farsi qualche domanda e trovare le giuste informazioni. Questo è il mio breve compendio.

Mi iscrivo ad una scuola per ottenere la Licenza di Pilota Privato (PPL, Private Pilot License) : si tratta di una licenza riconosciuta ovunque, che permette di pilotare aeromobili di aviazione generale non a fini commerciali, utilizzare gli aeroporti e i servizi di informazione aerea. Il massimo insomma. Ma ci sono anche i contro, a partire dal costo che ormai sfiora i 10.000 euro, le ore di volo obbligatorie (e care: siamo intorno ai 200 euro/ora) per il mantenimento della licenza, le tasse aeroportuali, insomma non proprio una passeggiata se l'intento non è legato ad una eventuale futura professione. Molto affascinante. Scartata.

Aliante: opzione che mi ha intrigato moltissimo. L'idea di volare in silenzio è assolutamente straordinaria. Il costo del corso per la licenza GPL (*Glider Pilot License*) si aggira intorno ai 4000 euro e successivamente è possibile fare il passaggio al motoaliante. Anche in questo caso occorre un'attività minima obbligatoria per il mantenimento della licenza e i costi di noleggio (e traino) si fanno sentire. Poi, soprattutto, occorre abitare in una zona adatta a questo tipo di volo, altrimenti le scuole sono lontane e l'attività risulterebbe limitata. Pazienza, scartata.

VDS: il volo da diporto o sportivo è nato ufficialmente con la legge 106 del 25 marzo 1985 che ha sanato una situazione di anarchia del volo che si svolgeva già da anni al di fuori degli aeroporti. Oggi il volo ultraleggero è una bella realtà che ha messo letteralmente le ali a moltissime persone e ha permesso all'industria dell'aeronautica leggera italiana di primeggiare sulla scena internazionale. Il costo per ottenere l'attestato di volo si aggira intorno ai 3000 euro e, nella condizione di base, permette di volare VFR in spazi aerei non controllati (spazio G) entro determinate quote (150 metri, 300 nei prefestivi e festivi). Insomma, quote risicate a parte, che comunque vanno considerate a partire dall'ostacolo più alto posto nel raggio di cinque km, non è male per un passatempo. Il problema nasce una volta ottenuto l'attestato di volo; il noleggio dell'ultraleggero è ancora una pratica molto poco diffusa e quasi tutti i piloti preferiscono la proprietà. Ora, siccome il VDS comprende specialità che vanno dal deltaplano per volo libero all'ala rotante, l'impegno economico per l'acquisto di un mezzo può estendersi da poche centinaia di euro per un'ala da volo libero usata a 150.000 euro per un velivolo velocissimo di ultima generazione. Nel mezzo ci sono parapendii, paramotori, paracarrelli, librai, motolibrai, pendolari (deltamotori), tre assi basici, tre assi evoluti, tre assi "avanzati" autogiri e elicotteri. Considerando che un velivolo può essere condiviso anche fra diversi proprietari, che la manutenzione, i costi orari e quelli di revisione sono molto inferiori rispetto agli aeromobili di aviazione generale, direi che ce n'è un po' per tutte le tasche, ed è facile

intuire che, a meno di poter contare su un sostanzioso conto in banca, la scelta di molti ha riguardato proprio questo settore. Anche la mia.

A questo punto occorre considerare i gusti personali. Preferisco veleggiare librandomi o smotorare indipendentemente dai pendii? Mi vedo all'interno di un bel velivolo tre assi in fibra di carbonio che parte da A e arriva velocissimo a B o preferisco svolazzare al tramonto con l'aria in faccia? Premesso che, da quello che ho provato fino ad oggi, mi piace qualsiasi forma di volo avendo ciascuna le sue caratteristiche peculiari, si tratta di scendere a qualche compromesso. Occorre quindi un punto fermo. Il mio è stato il seguente: voglio volare quanto più possibile, in sicurezza, quando mi pare (meteo permettendo) e solo per divertimento personale. Attività di volo a motore quindi e, prima di tutto, quanto più economica possibile: il **deltamotore**.

Quello dei deltamotore, è un settore un po' a sé stante nel panorama del volo, così diversi nella forma e nei comandi dagli aerei tradizionali. Ma ad una osservazione più attenta svelano anche molti punti di forza. Intanto, data la notevole diffusione, un usato onorevole lo si trova a 5000 euro, revisione completa compresa. Si può decollare e atterrare da campi di volo cortissimi, le emergenze si gestiscono piuttosto facilmente e il costo di gestione è il più basso fra i motorizzati. A mio avviso possiedono anche un'altra caratteristica importante: il pilotaggio molto istintivo che permette, con un buon istruttore, un approccio estremamente immediato. E, come vedremo più avanti, spesso non servono neanche hangar e aviosuperfici.

Stasera volo, motore, barra e aria. In faccia.

(18 giugno 2012)