

Il volo inteso come attività sportiva e ricreazionale è un'attività da piccoli numeri e alti costi, non c'è niente da fare; e chi frequenta campi di volo e aviosuperfici, i luoghi dove si svolge il 90% dell'attività da diporto e sportiva nel nostro paese, lo nota subito.

Signori che hanno superato gli "anta" da un pezzo parcheggiano vicino agli hangar e salgono su velivoli che sono autentici gioielli. E d'altra parte, dopo un periodo di iniziale pionierismo durante il quale si volava con qualsiasi cosa fosse capace di acquisire [portanza](#), il mercato dei velivoli ultraleggeri, le macchine che a loro volta permettono il 90% dell'attività sportiva, si è orientato verso velivoli sempre più belli e performanti, al punto tale che oggi hanno superato, per soluzioni costruttive e performance, le classiche macchine di aviazione generale.

Niente di male, beninteso. Però questa evoluzione ha creato un sistema, di nicchia appunto, dal quale è stato automaticamente escluso il primo gradino. Proviamo a prendere come esempio il sistema di mobilità terrestre.

Il passaggio della locomozione da bipede a motorizzata, nella maggior parte dei casi avviene in giovane età grazie al ciclomotore da 50 cc. Si frequenta un semplice corso teorico-pratico adatto allo scopo, anzi, addirittura esagerato, dopo il quale è possibile muoversi con motorini e scooter per le distanze adeguate a questi semplici mezzi di trasporto, distanze adatte alle esigenze degli utilizzatori, d'altronde. Poca spesa, tanta resa, burocrazia limitata all'indispensabile.

Aumentano le esigenze? Gradualmente si può passare a mezzi più evoluti e performanti: 125 cc a 16 anni, auto e moto (entro una certa potenza) a 18 e così via, con gradualmente adeguamenti di formazione e di costi generali.

Nel volo no. Mettiamoci nei panni di un giovane che scopre (non si sa come, ma su questo ci torneremo un'altra volta) il mondo del volo. Me lo immagino a cercare tutte le informazioni possibili in rete scoprendo così le scuole di volo. Si reca in aeroporto, ufficio dell'Aero Club, dove gli spiegano che la Licenza da Pilota Privato gli costerà circa 10.000 euro, capisce che gli verranno i capelli bianchi come quelli dei presenti per seguire tutti gli obblighi che ne conseguono, e gli comunicano che per noleggiare un cassone costruito negli anni '70 dovrà scucire circa 220 euro per ogni ora di volo.

A quel punto, caparbio, si ricorda di aver letto anche della possibilità di volare con gli ultraleggeri, si informa meglio e va a chiedere informazioni in aviosuperficie, dove ha letto esserci una scuola VDS (volo da diporto o sportivo). Scopre così che, anche se con diverse limitazioni, è possibile volare a costi molto più contenuti. Ma contenuti quanto?

Vediamo: costo medio per conseguire l'attestato, circa 3.500 euro più tasse ("usiamo velivoli di ultima generazione, i costi di ammortamento e il costo della benzina salgono, mettiamo a

disposizione la club house...); poi l'esame per l'abilitazione biposto, poi la fonìa aeronautica, poi si può fare l'Avanzato, poi serve la visita medica ogni due anni, poi, poi...."se vuoi volare con i nostri stupendi e performanti velivoli devi diventare socio (altro esborso annuale) e pagare circa 100 euro per ogni ora di volo".

Se va bene, diciamo che prende la porta senza imprecare? Non lo si rivedrà mai più, farà pessima pubblicità e il Circolo Tennis avrà guadagnato un altro socio. Burocrazia e costi, costi per la scuola, costi per il noleggio e non parliamo neanche dei costi da affrontare nel caso di acquisto e mantenimento di un ultraleggero (hangar, manutenzione, benzina, ecc.). Ma è dappertutto così? Siamo sicuri che per fare i primi piacevoli voletti devo sedermi su un proiettile da 80-100 cavalli perché quello ha il Club per la scuola e il successivo noleggio? Non è come fare scuola guida su una supersportiva che poi potrà essere noleggiata a caro prezzo?

In realtà non è un problema di mezzi. Velivoli basici che hanno costi di esercizio minimi sono sempre esistiti. Sono solo passati di moda, così è difficile trovarli nei campi di volo e ancora di più che siano usati nelle scuole perché poco attrattivi. Eppure la maggior parte dei piloti che volano oggi si sono formati proprio con quelli e sono poi gradualmente passati a velivoli sempre più complessi e performanti. Così però si è persa la cultura del volo semplice, il gradino di ingresso a questo mondo.

Ritorniamo al nostro giovane che entra nell'ufficio della scuola e si sente raccontare invece che si, può cominciare quando vuole e nell'arco di sei mesi e otto ore di pratica a doppio comando, imparerà a pilotare in sicurezza un velivolo molto semplice e divertente, simile a quello della scuola ma monoposto, con un motore da 25 cavalli per niente assetato, che potrà noleggiare a 30 euro l'ora e anche meno se acquisterà dei pacchetti di ore; i 1000 euro del costo potrà distribuirli nell'arco del corso e non servirà altro, solo un tesserino rilasciato dalla scuola, niente esame, nessuna visita medica, niente burocrazia, solo andare al campo e volare.

E se in futuro vorrà passare ad un velivolo più performante e complesso? Nessun problema, potrà riprendere il corso e aggiungere altre otto ore di pratica su una macchina adatta, seguirà la teoria necessaria e otterrà l'attestato VDS (quello attuale) e così via, con impegno e costi progressivamente maggiori. Ma tutto questo mentre già vola!

Fantascienza? No, occorre volerlo: è esattamente ciò che succede negli USA dove esistono le FAR 103 ([Federal Aviation Regulations Part 103, Ultralight Vehicles](#)), delle regole che stabiliscono la libertà di volare con mezzi semplici, addirittura senza frequentare corsi e ottenere licenze. Il principio portante è che esistono velivoli talmente semplici da pilotare, che non serve alcun corso formativo, sono alla portata di tutti quelli che hanno la buona volontà di imparare da qualcun altro le regole di base. Monoposto, nessuna identificazione, nessuna visita medica, peso a vuoto entro i 115 chili, stallo entro 45 Km/h.

Così si fa cultura del volo nella nazione dove il volo a motore è nato e, da sempre, quella in cui è più evoluta.

Presto si terranno le elezioni presidenziali dell'Aero Club d'Italia. Utopia?

Il volo e il tennis

Scritto da Stefano Sartini

PS: 2. L'amico che si è iscritto al Circolo Tennis si chiama Massimo. Non ho inventato quasi nulla, purtroppo.

(17 aprile 2013)