

DELTAMOTORE ITALIA, PUNTO A CAPO?

22 anni fa uno degli ultimi numeri di Hobby Volo si chiudeva con un amaro trafiletto, "Razza in via di estinzione", che ironizzava sul progressivo abbandono dei velivoli pendolari in favore dei tanti aeroplani leggeri che stavano letteralmente monopolizzando il mercato. E oggi?

Stefano Sartini

Hobby Volo giugno 1997. Pagine e pagine piene di ogni tipo di velivolo, molta sperimentazione, motori mono e pluricilindrici e perfino rotativi, strani prototipi, storie di piantate memorabili, nel pantano dello storico Meeting di Bassano si tentano improbabili record e si presentano novità a ritmi oggi impensabili. Volo libero, volo a motore, paramotor, tutto in un grande fermento. Eppure in mezzo a questo entusiasmo compare il titolo che non ti aspetti sopra un bellissimo Blade monoposto: "Razza in via di estinzione".

Hanno messo le ali a tanti, poi...

L'amaro "De profundis" pubblicato su Hobby Volo di giugno 1977

A partire dai primi anni '80, e per almeno 15 anni, il volo è diventato popolare soprattutto grazie ai pendolari, centinaia se non migliaia di piloti "in (e sull') erba" hanno staccato le ruote da terra con quello che passa-



RAZZA IN VIA DI ESTINZIONE

Abbiamo così compilato l'apposita scheda da inviare alla trasmissione televisiva "Chi l'ha visto", seriamente preoccupati per la progressiva scomparsa di un nostro caro amico.

Nome: deltaplano a motore
Data di nascita: 1978
Genitori: Delta da volo libero, Leonardino
Amici: qualche migliaio
Visto per l'ultima volta: su qualche campo di volo
Caratteristiche: coloratissimo, motore posteriore, cellula mono o biposto, carrello



semplicissimo, ala di dimensioni variabili
Pregi: sicuro, semplice, economico, facile da pilotare, divertente, versatile, prestazioni insuperabili in decollo ed in atterraggio, ideale per l'istruzione dei neofiti, facile da trasportare, splendido padre di famiglia
Difetti: non sembra un aereo

Allegata alla scheda una delle ultime foto del nostro amico: se non dovessimo trovarlo, almeno ricordiamolo così.

va il convento. E il convento passava prevalentemente deltaplani a motore, semplici, economici e, almeno nei primi anni, senza regolamenti e pasticci burocratici a frenare la voglia di volare. Oltretutto questo è il periodo in cui si diffonde rapidamente il parapendio e molti piloti di delta da volo libero cominciano a travasarsi in questo nuovo mondo più semplice da gestire, o trovano comodo decollare dal fondo valle in completa autonomia con un deltamotore, in questo caso senza dover imparare una nuova tecnica di pilotaggio ab initio. Evidentemente nel 1997 le cose erano già cambiate parecchio, nonostante il listino pubblicato dalla stessa rivista conti ben quattordici fra costruttori e distributori di deltamotore

e le pagine sono piene delle loro pubblicità. Sono passati 22 anni da quell'articolo, come è andata a finire? Dipende. Se guardiamo i campi volo, un certo numero di deltamotore svolazzanti ci sono sempre. Solo per fare un esempio, nel mio piccolo campo sono basati e volanti cinque delta biposto, sei aerei e tre nanotrike. Tutto bene quindi? Eh no, non direi proprio, perché mentre gli aerei sono recenti o quasi, come anche i nanotrike, i deltamotore sono gli stessi del 1997 (e spesso anche i loro piloti), i costruttori nostrani sono, di fatto, pari a zero e se qualcuno vuole imparare a volare con questi velivoli, si deve sorbire ore di auto per trovare una scuola. Che cosa non ha funzionato?

Non bastano i superdeltaplani

È chiaro che gli aerei hanno più appeal. Finché gli ULM erano solo deltaplani e semplici aerei tubi e tela, costi e prestazioni più o meno erano gli stessi e la diffusione pure. Ma con l'aumento delle prestazioni, i tre assi hanno fatto ovviamente breccia seguendo la voglia di evolvere dei piloti. Nel tentativo di inseguire le prestazioni, anche i costruttori di deltamotore si sono orientati verso macchine sempre più veloci e pesanti, in una sorta di competizione al rialzo pur di non perdere terreno. Ma per quella che è l'architettura dei pendolari, è stata una competizione persa in partenza di fronte all'appeal di un aereo. Purtroppo anche i costi di acquisto e gestio-

Air Creation

Tanarg, un super delta performante e molto costoso che non è riuscito a togliere mercato agli aeroplani, ha semmai ridotto il numero di piloti che potevano acquistarlo



Il Viper Eurofly, un trike essenziale e pratico che ancora oggi potrebbe essere un'ottima base per un velivolo di fascia intermedia e di costo di acquisto contenuto

ne sono aumentati di conseguenza, così chi se lo poteva permettere è passato all'aereo e le scuole si sono riempite di novelli "comandanti". Nel frattempo il potere di acquisto è diminuito sensibilmente e oggi un deltaplano biposto basico nuovo e completo costa almeno 20.000 euro. Ma con questa cifra si trovano buoni aerei usati, oppure basta fare un giro in rete per trovare annunci di delta biposto in ottimo stato a 5-6.000 euro. Chiaro che a queste condizioni il nuovo è fuori mercato e le aziende chiudono. Un altro capitolo della saga riguarda le scuole di volo. I costi di gestione di una scuola volo sono molto alti, è quindi naturale che spingano verso le attività più redditizie per questioni di sopravvivenza. Poiché il corso dell'attestato VDS per l'aereo costa mediamente 1000 euro in più, ecco che (dati Avioportolano 2019) su 234 scuole censite, solo 79 si occupano anche di pendolare. Purtroppo c'è di peggio: da un'analisi telefonica su un vasto campione è emerso che, in realtà, quasi il 40% di queste scuole non hanno più il corso per la classe Pendolare attivo, così che intere e vaste aree ne sono completamente sguarnite (per non parlare della difficoltà nel reperire informazioni adeguate e corrette attraverso siti o social, la comunicazione, che dovrebbe essere il principale strumento di attrazione, tranne pochi casi è lasciata più che altro al passaparola...). Risultato? I pochi allievi sono dirottati verso l'aereo, fanno corso ed esami e poi si scontrano con i costi reali di un aeromobile, benché ULM. La metà di loro volano qualche volta a noleggio e poi finiscono per lasciar perdere. A modo di vedere di chi scrive, il classico uovo oggi invece della gallina domani. Basta pensare, ad esempio, che un buon deltamotore potrebbe essere noleggiato ad un costo orario pari alla metà di un P92. Eppure non ho ancora trovato un Club che noleggi ufficialmente un deltamotore, considerando che potrebbe essere anche lo stesso utilizzato per la scuola, almeno finché i volumi di lavoro rimangono contenuti.

Scuole, istruttori e burocrazia

Continuando su questo fronte, occorre anche aggiungere che gli istruttori abilitati e attivi ormai sono molto pochi, AeCl è nelle condizioni che tutti sappiamo, l'ultimo corso istruttori è stato fatto in Toscana nel 2017 e non si vede all'orizzonte quando potrà esserne indetto uno nuovo. Oltretutto occorre anche tener conto che volendo partecipare, occorre preventivare almeno 4-5.000 euro di costi fra diretti e indiretti, anche a seconda di dove si tiene il corso che è nazionale. Ci sono alternative? In teoria, essendo noi in Europa, si potrebbe pensare di fare il corso istruttori in un altro paese e successivamente chiedere l'equiparazione d'ufficio. Ma non essendo questo un percorso codificato nelle norme che ci regolano, basta un niente a far inceppare il meccanismo. A mia conoscenza, in Italia operano solo due istruttori che si sono abilitati in Francia e in Spagna, essendo poi riusciti ad essere riconosciuti da AeCl. A queste condizioni, chi si avventura nel corso istruttori, in Italia (se e quando ci sarà) o in Europa, è quasi un masochista sognatore. Dunque recitiamo un requiem e ci mettiamo una croce sopra? È un futuro realistico visto che fra una decina di anni gli attuali mezzi in circolazione saranno decrepiti. Oppure si lavora verso possibili soluzioni che rendano appetibili i nostri amati pendoli, senza in alcun modo inseguire gli aerei, che rappresentano proprio un altro modo di intendere il volo. I nanotrike stanno facendo già la loro parte, diffondendosi in una fascia di età abbastanza giovane e spesso alla prima esperienza di volo. Occorrerebbe quindi la disponibilità di un mezzo leggero, di fascia appena superiore, che sposi la "filosofia" minimale (anche nei costi) ma che caratterizzi un nuovo modo smart di intendere il volo e quindi una nuova comunità di piloti. E fantasticando un po', non ci vorrebbe neanche tanto, principalmente due passaggi sono fondamentali: l'uscita dal monopolio Rotax e un'ala di nuova concezione. Sull'argomento scuole e istruttori, purtroppo possiamo solo auspicarci che AeCl si svegli in fretta.

Motore e ala: tutto italiano?

Sul fronte motore, stiamo seguendo con molta attenzione il nuovo bicilindrico boxer due tempi Stratos di Minari Engines, appena entrato in commercio. Ha tutti i numeri per sostituire la marea di vetusti 503 in circolazione: compatto, semplice, niente vibrazioni, avviamento elettrico e doppia accensione, 50 hp con 137 kg di spinta per 36 chili totali di peso, spese di manutenzione e consumi veramente contenuti. Inutile dire che sarà presto oggetto di una prova sul campo, ma le caratteristiche per il successo ci sono tutte, compresa l'enorme esperienza maturata dall'azienda emiliana nei motori da paramotore. Se riusciranno a contenere il costo a livelli competitivi e allestire un piccolo numero di centri assistenza sul territorio (so già che stanno lavorando su entrambi i fronti), il primo passaggio è praticamente risolto "made in Italy". L'ala rappresenta il passaggio più critico e il motivo è semplice: nei biposto costringe all'uso dell'hangar, la voce di spesa gestionale maggiore. Non è pensabile, infatti, che per un velivolo che costa molto meno di un qualsiasi aereo, o che addirittura è reperibile a poche migliaia di euro sul mercato dell'usato, si debba poi spendere la stessa elevata cifra annuale per il ricovero in hangar. Serve assolutamente un'ala di nuova generazione, provvista di un sistema di accorciamento e ripiegamento "on mast" semplice e veloce che, attualmente, neanche le ali senza torre possono garantire. Il deltamotore 2.0 deve poter stare in un semplice rimorchio per auto provvisto di copertura telonata. Anzi, il rimorchio-hangar dovrebbe essere incluso nel pacchetto di acquisto del velivolo, considerando che, listini alla mano, il costo corrisponde a circa tre anni di affitto medio del posto hangar.

Un velivolo con queste caratteristiche rappresenterebbe una rottura completa con il passato: permetterebbe di aumentare il numero di piloti sui campi a prescindere dalla disponibilità di posti hangar e con la metà dei costi

di gestione attuali, potrà essere trasportato facilmente durante le vacanze o ai raduni lontani dalla propria base e, non ultimo in ordine di importanza, potrà essere un ottimo mezzo scuola, utile anche a diminuire il costo del corso. Tutto questo è un sogno? Di sicuro è una proposta di lavoro concreta per un ambiente che oramai, se escludiamo la frizzante ventata portata dai nanotrike, è fermo agli anni '90 del secolo scorso, con l'unica alternativa di ridursi a una nicchia residua di mercato che si restringerà sempre di più. Vi ricordate cosa è successo nell'imbalsamato panorama ciclistico stradale quando hanno fatto irruzione le prime mountain bike? O più recentemente con il boom delle bici a pedalata assistita? Il nostro Direttore sostiene che l'unico difetto del deltamotore è quello di non somigliare a un aereo. Non sarà il caso di trasformare questo difetto in un vantaggio? 

Oggi i minimali trainano il mercato dei pendolari, grazie alla semplicità di montaggio e di uso, e al costo estremamente contenuto

Nel tentativo di far concorrenza agli aeroplani si è visto di tutto, persino qualche improbabile trike con i posti affiancati

