

L'italia ultraleggera

Siete stanchi dei treni in ritardo, delle code ai caselli dell'autostrada e degli aeroporti chiusi per nebbia o per sciopero? Un modo diverso per spostarsi ci sarebbe: noleggiare o acquistare un ultraleggero e volare a proprio piacimento, o quasi. Una soluzione molto più a portata di mano di quel che si potrebbe pensare, visti i prezzi non così proibitivi e la crescente diffusione di aeroclub e di campi di volo.

La pista di decollo“Oggi gli aerei sono tutti fuori – dice Alessandro Pizzi direttore dell'associazione sportiva Volere e Volare di Nettuno (Roma) mentre con il naso all'insù indica alcuni apparecchi che si allontanano sulla linea dell'orizzonte – La maggior parte dei soci che frequentano la nostra scuola preferisce “alzarsi” di sabato e di domenica, anche perché durante il weekend è possibile raggiungere i 300 metri di altezza dal suolo, rispetto ai 150 degli altri giorni. Volare in quota trasmette un'emozione particolare”. Intanto uno degli aerei ritorna alla base: compiendo un ultimo largo giro inizia la manovra di rullaggio per poi posarsi al centro dell'ampio campo di atterraggio delimitato da una lunga fila di maniche a vento e cinesini. “È uno degli apparecchi che usiamo per la scuola guida – continua il responsabile dell'associazione – Ne abbiamo cinque in tutto compreso un idrovolante per il sorvolo degli specchi d'acqua e l'ammarraggio”. Se gli ultraleggeri che solcano l'azzurro del cielo sembrano tanti graziosi modellini da collezione, è necessario osservarli da vicino quando sono fermi ai bordi delle piste per rendersi conto della reale struttura di questi aerei che, al decollo (benzina, strumenti e paracadute compresi), non pesano più di 300-450 chilogrammi, a seconda che siano a uno o due posti. A colpire la fantasia sono soprattutto gli aerei più spartani ed economici (ma per questo non meno affidabili), quelli che in gergo vengono chiamati

...

Consultazione dell'intero articolo riservata agli abbonati

01/10/2004