

PPL(A), LAPL(A) o VDS?

Come orientarsi nella scelta del percorso da seguire per avvicinarsi al mondo del volo?

Non esiste un modo migliore di volare (AG o VDS) ma esistono situazioni individuali che vanno analizzate, con riferimento anche (ma non solo!) all'aspetto economico, soprattutto in periodi di "crisi" e di contenimento dei costi!

AEROCLUB BRESCIA espone alcuni interessanti spunti di riflessione. Per ogni ulteriore informazione, non esitate a contattare la Segreteria!

Cerchiamo, quindi, di riepilogare gli aspetti salienti ed i privilegi che le licenze EASA PPL(A) e LAPL(A) e l'attestato VDS offrono.

Descrizione	PPL	LAPL	VDS	VDS/A
Licenza EASA (valida e riconosciuta in tutto il mondo)	✓	✓	✗	✗
Possibilità di trasportare passeggeri	✓	✓	✗ 1	✓ ²
Possibilità di trasportare più di un passeggero	✓	✓ ³	✗	✗
Esame di fonìa integrato	✓	✓	✗	✗
Possibilità di volare in spazi aerei controllati	✓	✓	✗	✓
Possibilità di volare a quote maggiori di 1000 ft/ground	✓	✓	✗	✓
Possibilità di atterrare in aeroporti	✓	✓	✗	✓
Possibilità di atterrare in avio superfici	✓	✓	✓	✓
Possibilità di atterrare in campi volo	✗	✗	✓	✓

¹ Per poter trasportare un passeggero, il titolare dell'attestato deve aver effettuato almeno 30 ore di volo da solista, seguire un corso ulteriore e sostenere un esame finale;

² per poter sostenere il corso e l'esame di abilitazione al VDS "avanzato", il candidato deve aver conseguito da almeno un anno l'abilitazione al trasporto del passeggero;

³ Per poter trasportare passeggeri, il titolare di licenza LAPL(A) deve prima effettuare 10 ore di volo quale PIC. Con la licenza LAPL è possibile trasportare massimo 3 passeggeri (oltre al pilota) su velivoli dal peso massimo al decollo (MTOW) sino a kg. 2000 (N.B. un Piper PA34 "Seneca", bimotore leggero con 6 posti, pesa kg. 2000!);

Possibilità di effettuare voli all'estero	✓	✓	✓ 4	✓ 5
Possibilità di ottenere ratings (ME ⁶ , IR ⁷)	✓	✗	✗	✗
Possibilità di ottenere l'attestato VDS/A a semplice domanda ad AEC	✓	✓	--	--
Possibilità di ottenere la licenza EASA da VDS	--	--	✗	✗
Possibilità di ottenere licenze commerciali (CPL, ATPL)	✓	✗	✗	✗
Possibilità di ottenere l'abilitazione al volo VFR notturno	✓	✓	✗	✗

⁴ il sorvolo di territorio estero da parte di un velivolo ultraleggero italiano è sottoposto a disciplina particolare basata su convenzioni bilaterali, spesso differenti tra Paese e Paese (alcuni Stati sottopongono il sorvolo al rilascio di un permesso, anche a pagamento);

⁵ *Idem*;

⁶ *Multi Engine Rating*, per pilotare aeromobili dotati di due o più motori;

⁷ *Instrumental Rating*, per pilotare aeromobili secondo le regole del volo strumentale;

Differenze sostanziali riguardano anche le modalità di ottenimento della licenza e/o dell'attestato, sia sotto il profilo dell'approfondimento delle materie didattiche, sia nel numero di ore necessarie per accedere all'esame, sia, infine, nella tempistica.

Descrizione	PPL	LAPL	VDS	VDS/A
Ore di didattica in aula	100	100	30	8
Ore di volo comprese nel corso	45	30	16	5
Fonia e Fonia inglese integrate nel corso	Si	Si	No	No
Tempo medio da iscrizione ad esame (mesi)	8/10	6/8	4/6	16/18

Last but not least, i costi! La vera sorpresa è proprio quella relative agli oneri per ottenere il titolo aeronautico frequentando i corsi presso l'Aeroclub di BRESCIA (che non eroga, tuttavia, corsi VdS, i prezzi dei quali sono stati ottenuti tramite indagine internet relativa alle scuole vicine).

PPL(A)	corso completo, iscrizione, materiale didattico, istruttore <i>ground</i> , 45 ore di volo con Cessna C150, Cessna C172, Piper PA28 incluso il costo dell'istruttore (esclusa visita medica ed esame)	€ 8.800,00
LAPL(A)	corso completo, iscrizione, materiale didattico, istruttore <i>ground</i> , 30 ore di volo con Cessna 150/172, incluso il costo dell'istruttore (esclusa visita medica ed esame)	€ 6.400,00
VDS	corso teorico-pratico, 30 ore teoria e 16 ore volo con velivolo ultraleggero (costo medio)	€ 3.500,00
	"riempimento" di 30h per poter effettuare il corso "passeggero"	€ 3.000,00
	Corso "pax" per poter portare un passeggero (5h + esame); prerequisite, aver effettuato le 30h di "riempimento"	€ 1.000,00
	Corso di fonia aeronautica – e relativo esame	€ 1.000,00
VDS/A	corso teorico-pratico, 8 ore teoria e 5 ore volo; prerequisite, aver conseguito l'abilitazione pax da almeno 12 mesi ed avere superato l'esame di fonia	€ 1.500,00
	Sommano, "from zero to Vds/A"	€ 10.00,00

In sostanza, confrontando i costi complessivi, se ne ricava che, grazie all'offerta dell'AERoclub BRESCIA, risulta maggiormente conveniente investire € 8.800,00 per ottenere un PPL(A) che non spendere più o meno la stessa cifra (o addirittura importi superiori!) per ottenere, con maggior dispiego di tempo e con 4 *steps* intermedi (basico, ore di riempimento, passeggero, avanzato, fonia) un attestato VDS/A!

Il raffronto è maggiormente eclatante ove si raffrontino l'attestato VDS/A e la licenza LAPL(A), che viene offerta ad € 6.400,00!

Ed il "mantenimento"?

Un tema caro alle scuole di volo Vds è quello dei costi di mantenimento della licenza EASA ("ostacolo" prospettato per dissuadere gli *applicants* dal preferire il corso PPL, paventando costi esorbitanti, tali da scoraggiare ogni persona dotata di buon senso!)

Ma è veramente così? No.

Premesso che anche il VdS/A prevede requisiti per il "mantenimento" ed un "check" biennale con Istruttore, la stessa cosa avviene per PPL/LAPL. Se un Pilota ha volato 12h negli ultimi 12 mesi (delle quali almeno 6 come PIC⁸) sarà sufficiente – per revalidare il *rating* SEP⁹ - un *check* con FI¹⁰ (praticamente come per il Vds/A!). La vera novità è che EASA (Decision 2020/005R) ha stabilito che – ai soli fini del mantenimento del "rating" SEP – possono essere conteggiate le ore volate con ultraleggeri! È caduta, così, l'ultima "barriera" emotiva e non ci sono più scuse: per volare – con qualsiasi monomotore a pistoni – si conseguiranno LAPL o

⁸ PIC = Pilot in Command;

⁹ SEP = Single Engine Pistons (abilitazione per classi di velivolo, monomotore a pistoni);

¹⁰ FI = Flight Instructor (da non confondere con FE = Flight Examiner);

PPL e si farà -semmai – la conversione in Vds/A! ENAC ha recepito la Decision di EASA con [NI-2020-031](#) (consultabile cliccando sull'ipertesto)

Come è possibile offrire i corsi a tariffe così favorevoli? L'AEROCLUB BRESCIA non persegue fini di lucro ed ha, tra i valori statutari, la condivisione e la diffusione della cultura aeronautica. Alimentare il numero dei Soci (e delle ore volate) garantisce la riduzione del costo/marginale di ogni ora di impiego degli aeromobili, consentendo l'ottimizzazione delle risorse.

Nella scelta del percorso da seguire è importante valutare anche aspetti meno "misurabili" ma comunque importanti.

I corsi organizzati da AEROCLUB BRESCIA si svolgono presso l'aeroporto internazionale di MONTICHIARI (LIPO). Le lezioni teoriche sono tenute da istruttori qualificati per ognuna delle materie oggetto del programma. Le lezioni pratiche si effettuano con velivoli certificati, sottoposti ad ispezioni quotidiane ed a manutenzioni calendariali, sotto il controllo di ENAC, con istruttori qualificati.

L'Aeroclub offre servizi quali bar e ristorante, sala *briefing* con *software*, servizio *online* di prenotazione velivoli e lezioni (anche da cellulare), Segreteria. È operativo un simulatore di volo di velivolo *complex* (carrello retrattile, motore turbo, elica a passo variabile) Piper PA28RT-201-T "Turbo Arrow IV" con avionica tradizionale e GPS Garmin GN430 (del tutto simile al cockpit dell'analogo aeromobile offerto ai Soci per il noleggio).

L'aeroporto offre una pista lunga 3000 metri e larga 40, in asfalto, con radioassistenza, ILS, luci PAPI, luci *centerline*, luci *taxiway*, nonché servizio permanente Vigili del Fuoco, servizio di rampa e *Follow-me Car*.

Ed una volta ottenuta la licenza?

Sarà possibile convertire la stessa, senza ulteriori esami ma a semplice inoltro di una domanda ad AEROCLUB D'ITALIA, in VDS/A (pagando una modesta quota, pari attualmente a circa € 155,00) e volare, così, sia in AG che in VDS.

L'AEROCLUB BRESCIA mette a disposizione degli Associati i velivoli della flotta (2 Piper PA28-161 "Cadet", 1 Piper PA28RT-201-T "Turbo Arrow IV", 3 Cessna C150, 2 Cessna C172, 1 Piper PA34 "Seneca") a tariffe *wet* molto competitive: si paga solo per il "volato effettivo". Un esempio: il Cessna C150 viene noleggiato ad € 149,00/h ed, acquistando pacchetti-ore, il prezzo può scendere anche ad € 110,00/h!

Tutti i velivoli sono dotati anche di sensori GPS per l'analisi del volo (*block off, takeoff, landing, block on*, quota, velocità, accelerazioni, *alerts*) onde consentire all'Allievo ed all'Istruttore la valutazione delle *performance*!

Per ogni informazione ulteriore e per un volo di ambientamento, non esitate a contattare la Segreteria del Club e/o l'Istruttore in servizio.

Non dimenticate di visitare il sito www.aecbrescia.com e di iscrivervi alla nostra *newsletter*!

Happy Landings!

N.B. i prezzi pubblicati sono quelli in vigore alla data di pubblicazione e sono soggetti a variazione senza preavviso: siete pregati di contattare la Segreteria per ricevere la conferma sul costo dei pacchetti istruzionali.