

Uno degli argomenti che periodicamente ricorrono (purtroppo spesso e purtroppo solo) in occasione di disavventure aeronautiche, in tutto il mondo dell'aviazione e non esclusivamente da noi, è una riflessione critica sull'addestramento, la sua struttura, i suoi contenuti, i pregi o i difetti e il suo auspicabile sviluppo.

Avendo fatto parte per molti anni del mondo dell'addestramento voglio dare il mio contributo in primis per comprenderlo nella sua attuale forma e poi per commentarlo secondo il mio personale modo di vedere. Il tutto non è fattibile in un unico intervento e comunque credo che si debba partire da alcuni chiarimenti che se per molti sono scontati, spero possano essere utili invece a chi questo mondo lo guarda dall'esterno, o magari ancor più a chi lo guarda con gli stessi occhi con cui lo guardavamo noi molti anni fa, prima di calarvicisi dentro a tutto tondo.

Partiamo chiarendo un po' di termini così come ci vengono indicati dalla normativa europea, con una doverosa premessa ossia che, se è vero che esiste una normativa europea è pur vero anche che ogni singolo ente nazionale (da noi evidentemente ENAC Ente Nazionale Aviazione Civile) ha la possibilità di recepire in pieno o parzialmente le norme europee e quindi conservare norme nazionali ad integrazione o in deroga. In queste paginette mi riferirò per quanto possibile, data la sua farraginosità, a quanto attiene al nostro paese.

La certificazione del livello di addestramento di un pilota viene definita **LICENZA** e si sviluppa in tre stadi: licenza di pilota privato (

PPL

), licenza di pilota commerciale (

CPL

) e licenza di pilota di linea (

ATPL

).

La licenza è come un contenitore all'interno del quale si accumulano le **ABILITAZIONI** che potremmo definire delle specializzazioni ognuna delle quali richiede un certo addestramento per essere conseguita e un certo allenamento per essere mantenuta, tanto per esemplificare sono abilitazioni quelle al volo notturno a vista, l'abilitazione al volo acrobatico (tipica integrazione nazionale), l'abilitazione al volo strumentale l'abilitazione alla condotta di una classe o un tipo di velivolo specifico, l'abilitazione a istruttore ecc. ecc. Le abilitazioni sono numerose e ho quelle che ho citato sono solo un esempio: ne ripareremo più avanti.

Per coloro che iniziano l'attività di volo esiste un primo gradino di certificazione e di controllo che non ho invece ancora citato e che è l'**ATTESTATO** di allievo pilota più comunemente abbreviato in "attestato" e basta, che consente una prima parziale indipendenza a svolgere attività di volo anche da solista, ma torneremo anche qui nello specifico con ulteriori dettagli.

Le ragazze ed i ragazzi che intendano fare del volo la propria attività professionale possono seguire due strade, la prima è quella dei corsi **MODULARI**, la seconda è quella dei corsi **INTEGRATI**

.

Per corso "integrato" s'intende un corso strutturato in maniera tale che l'allievo segue un percorso addestrativo unico articolato fino a sostenere un solo esame teorico ed uno pratico per ottenere la CPL con il credito dell'ATPL teorico e l'abilitazione alla condotta in volo strumentale (**IFR**

) di velivoli a pistoncini monomotore (

SEP

) e bimotores (

MEP

), o addirittura in alcuni casi l'abilitazione a condurre un determinato tipo di velivolo di classe superiore, ovvero sia, per essere concreti, essere messi in grado di cominciare a lavorare nel trasporto aereo.

Per corso "modulare" invece s'intende una progressiva acquisizione dei titoli di cui sopra tramite singoli esami fino al raggiungimento del medesimo scopo di essere pronti a entrare nel mercato del lavoro.

Consigli e considerazioni su quale delle due strade seguire li vedremo in seguito.

(6 novembre 2010)