

Avevamo lasciato il nostro neo-pilota fresco fresco di [licenza PPL](#) e impegnato con le prime esperienze in giro per aeroporti. Lo ritroviamo dopo un po' di tempo che comincia a sentire la necessità di progredire nella sua carriera aeronautica, di provare nuove esperienze, di aumentare la sua operatività.

Quali potrebbero essere i primi gradini da salire in questo senso, le prime specializzazioni o abilitazioni (*ratings* in inglese) da aggiungere alla propria licenza, se non l'abilitazione ai velivoli plurimotori o ME e l'abilitazione al volo strumentale o IR ? Vediamo un po' di parlare proprio di questo.

L'abilitazione alla condotta di velivoli plurimotori, generalmente a pistoncini (*Multi Engine Piston*) ha come prerequisito fondamentale un'esperienza minima di 70 ore di volo come PIC, ovvero come pilota ai comandi responsabile del volo, accompagnata da un'idoneità medica di prima o seconda classe.

I corsi non hanno una durata specifica stabilita dall'Autorità almeno per quanto riguarda la parte teorica: chiaramente ogni scuola stabilisce un certo numero di ore di lezione, generalmente una decina, sia per quanto riguarda l'aerodinamica collegata all'utilizzo di questo tipo di velivoli in condizioni normali e in condizioni di volo asimmetrico (con un motore inoperativo), sia per lo studio specifico degli impianti, delle prestazioni, delle limitazioni della macchina nonché della pianificazione dei voli e del calcolo di pesi e centraggi.

L'addestramento minimo in volo è di sei ore, delle quali due ore e mezzo dedicate alle operazioni normali ovvero salite, discese, virate, volo lento, circuiti, stalli ecc. e tre e mezzo dedicate alle operazioni dette *abnormal*, intendendosi con ciò fondamentalmente operazioni con un solo motore operativo ovvero piantate di motore e loro gestione, in crociera, in decollo in avvicinamento con atterraggi e riattaccate sempre *single-engine*, e dimostrazioni relative alle velocità minime di controllo all'aria e al suolo.

E' bene ricordare e sottolineare però, per la tranquillità di tutti, che la normativa, così come il buon senso, vieta lo spegnimento reale dei motori in volo: si tratta sempre di settaggi di motore al minimo che simulano la resistenza di un motore non operativo.

Come avete visto poco sopra la sottolineatura del termine "minimo" relativo alle ore di addestramento in volo, sta ad indicare che, nella quasi totalità dei casi, è necessario acquisire qualche ulteriore ora di esperienza prima di essere sottoposti al check finale.

L'accertamento teorico/pratico finale viene effettuato da un pilota esaminatore designato (FE/CRE ovvero *Flight Examiner/Class Rating Examiner*) e consisterà in un [briefing](#) orale e/o scritto (in genere una pianificazione di un volo operativo) incentrato sulla macchina e le sue prestazioni, ed una prova in volo della durata di almeno 60' durante la quale verificare il corretto

Pilotare un plurimotore

Scritto da Franco Billi

uso del mezzo e dei suoi impianti nelle molteplici situazioni di volo.

E' bene ricordare che esiste anche una piccola nicchia di piloti che desiderano conseguire l'abilitazione alla condotta di velivoli plurimotori a getto certificati per operazioni *single-pilot*: lo sviluppo di questo tipo di velivoli è sicuramente crescente e rappresenta un aspetto interessante dell'aviazione generale.

Costoro, per quanto è di mia conoscenza, possono ottenere l'abilitazione solo ed esclusivamente seguendo programmi d'addestramento specifici che le organizzazioni d'addestramento specializzate nel tipo di velivolo coinvolto hanno predisposto e si sono viste approvare dalle Autorità competenti. Tutto ciò può avvenire in ambito EASA ovvero in tutte le scuole del mondo riconosciute da detto Ente.

Per quanto riguarda i costi per un'abilitazione ME su plurimotori ad elica "base", si può ragionevolmente pensare ad un budget intorno ai 4/5000 euro, ma naturalmente tutto è collegato al tipo di macchina con la quale s'intende intraprendere l'addestramento.

(7 gennaio 2011)