

Con l'abilitazione al volo strumentale (IR) ci si avvia a salire il gradino più alto, ma anche più impegnativo per un pilota in possesso della licenza di pilota privato. E' un'abilitazione che apre nuovi orizzonti e nuove possibilità di impiego, ma che richiede una preparazione professionale di alto livello.

L'abilitazione IR (*Instrument Rating*) in generale è collegata al tipo di attività che il pilota intende affrontare, ovvero operazioni SP (*single-pilot*) o operazioni MP (*multi-pilot*) . Tanto per essere un po' più chiari un pilota di Airbus 380 abilitato IR MP non potrà comunque condurre in volo strumentale un monomotore o plurimotore certificato *single-pilot* : per farlo dovrà avere anche un'abilitazione IR SP SEP o MEP.

Quanto appena detto porta è vero pure a situazioni limite che l'autorità di volta in volta tende a correggere, come ad esempio il caso di un pilota con la licenza PPL di un piccolo jet *executive* certificato

single-pilot

, che può volare secondo le regole IFR ME SP in voli privati e non commerciali, ma non può condurre lo stesso velivolo qualora voli in operazioni commerciali, dato che esse prevedono esclusivamente equipaggio di condotta multiplo, e quindi una licenza superiore (ATPL), e quindi una abilitazione IR MP.

Ma tralasciamo comunque i casi di "lana caprina". A noi in questa fase interessa trattare solo la prima ipotesi: quella di un pilota con licenza PPL.

E veniamo ai prerequisiti necessari per intraprendere un corso di abilitazione IR: essi sono un'idoneità medica di prima o seconda classe, una licenza minima di PPL con night qualification (ne parleremo più avanti) e almeno 50 ore di volo di navigazione (*cross-country*) effettuate come pilota responsabile ai comandi (PIC).

La durata massima del corso, per la normativa in vigore, non deve superare i 18 mesi, nel corso dei quali dovranno essere svolte lezioni di teoria per almeno 200 ore e missioni di volo per almeno 50 ore (55 se l'abilitazione viene fatta su plurimotore).

Alcune organizzazioni di addestramento prevedono un test d'ingresso per verificare il livello di conoscenze ed eventualmente colmare in itinere carenze di carattere teorico dei candidati che risultano spesso di estrazione molto poco omogenea fra loro e altrettanto spesso non più freschissimi di studi.

Le lezioni sviluppano lo studio di materie professionali quali regolamentazione aeronautica, nozioni generali sugli aeromobili, prestazioni e pianificazioni, prestazioni e limitazioni umane, meteorologia, navigazione, comunicazioni. L'accertamento teorico finale avviene con una

L'abilitazione al volo strumentale

Scritto da Franco Billi

nutrita serie di quiz in lingua inglese a risposta multipla, ha una durata di otto ore e quarantacinque minuti e richiede un grado minimo di risposte esatte del 75% per ogni singola materia: non uno scherzo, quindi!!!

Si tratta degli stessi quiz utilizzati negli esami per il conseguimento delle licenze di pilota commerciale CPL o pilota di linea ATPL, e sono in lingua inglese.

La conoscenza della lingua inglese è attualmente comprovata da un test detto TEA (*Test of English for Aviation*), che certifica il grado di padronanza idiomatica con una valutazione da 1 a 6. Al test si devono sottoporre tutti i piloti che intendano operare in IFR e tutti i piloti che intendono volare fuori dall'Italia anche se solo in VFR. Il grado minimo accettabile per la trascrizione sulla licenza è il 4°, solo chi ottiene il 6° ha un riconoscimento definitivo da apporre sulla licenza, tutti gli altri a seconda della votazione ottenuta avranno la trascrizione limitata nel tempo e dovranno ripetere il test dopo quattro o sei anni a seconda del grado raggiunto per un'ulteriore convalida.

Solo dopo aver completato la parte teorica si passa all'addestramento in volo, che sarà oggetto della prossima "lezione", e che prevede un minimo di 50 ore di volo per l'abilitazione su velivoli monomotore ed di 55 ore per l'abilitazione su velivoli plurimotore.

(15 gennaio 2011)