

Come dicevamo la volta scorsa, l'addestramento in volo per l'abilitazione al volo strumentale prevede un minimo di 50 ore a doppio comando se fatta su velivoli monomotore, e di 55 ore nel caso di aerei plurimotore: in questo caso almeno 15 delle 55 ore vanno fatte su plurimotore.

In ogni caso, tutta l'attività si svolge in maschera (ovvero con particolari occhiali o schermi che impediscono la vista all'esterno del velivolo) o in condizioni di volo strumentale reale IMC (Instrumental Meteorological Condition).

Per i più curiosi possiamo aggiungere che in linea generale queste 50 (o 55) ore tendono a essere divise come segue : 10 ore sono dedicate al volo basico con le tradizionali manovre di volo per assetti a varie velocità, virate salite e discese e circuiti di manovre collegate, le famigerate "S" e spirali a tempo e terminano con un primo check di apprendimento (proficiency check) fatto da un istruttore delegato dalla scuola, fanno seguito 10 ore di procedure di avvicinamento strumentale di precisione ([ILS](#)) e quelle dette di non precision ([VOR-DME](#) , [NDB](#) , ecc).

Seguono le ore di navigazione IR con partenze, percorsi in rotta, avvicinamenti e atterraggi strumentali, che saranno 30 nel caso di abilitazione al monomotore mentre saranno invece divise in 15 ore di monomotore e 20 di bimotore nel caso di abilitazione al bimotore. Per finire, almeno 5 ulteriori ore dovranno essere dedicate alla navigazione IR notturna.

Generalmente, durante ognuna delle fasi appena elencate, una delle missioni viene effettuata dal CFI (capo istruttore) o dall'HT (direttore dell'addestramento), e vale come check intermedio di valutazione allo scopo di individuare per tempo carenze di apprendimento e suggerire eventuali correzioni .

L'esame pratico finale potrà essere sostenuto solo ed esclusivamente dopo aver superato con esito positivo l'esame teorico e consisterà in un volo secondo le regole IFR di almeno 60' completo di pianificazione.

Il corso IR servirà anche a sviluppare l'uso della lingua Inglese dato che l'intero corso viene svolto appunto in Inglese, le documentazioni sono in lingua inglese e le comunicazioni con gli enti di controllo e fra i membri dell'equipaggio sono e devono essere fatte in lingua inglese.

Non occorre sottolineare che l'abilitazione al volo strumentale richiede, una volta conseguita un'allenamento meticoloso e costante nel tempo, e che deve comunque essere rinnovata ogni 12 mesi con un check in volo da parte di un istruttore IFR (IRI)/CRI/CRE, ovvero abilitato allo svolgimento di questa funzione di controllo, che procederà ad apporre la convalida direttamente sulla licenza dell'interessato.

Prima di concludere voglio aggiungere un paio di ulteriori informazioni.

La prima riguarda l'uso di simulatori di volo certificati ormai presenti in molte scuole di volo, e

che permettono di migliorare di molto la qualità dell'addestramento. I simulatori in uso presso le Scuole sono generalmente classificati come FNTP II e danno diritto ad un credito, cioè possono sostituire fino a 25 ore di volo reale per un IR su monomotore e 35 ore per un IR plurimotore con altrettante ore di addestramento al simulatore.

La seconda informazione riguarda i costi e i tempi non indifferenti per un'abilitazione IR. Attualmente va ragionevolmente stimato di poter impiegare un'annetto e di dover disporre di un budget oscillante tra 15.000 e 20.000 €.

Quest'ultima informazione, come altre precedenti, può servire principalmente a chi sta facendo delle valutazioni sulla convenienza ad intraprendere la professione di pilota attraverso la strada dei corsi modulari o attraverso quella degli integrati.

Ci torneremo sopra prossimamente.

(23 gennaio 2011)