

FACCIAMO CHIAREZZA SUI PERCORSI FORMATIVI PER ATPL (A)



I requisiti minimi per partecipare ad una selezione di Compagnia per diventare Pilota e/o co-Pilota di Aeroplano sono:

Per ottenere queste licenze e abilitazioni posso effettuare due tipi di percorso:



Licenza CPL
(LICENZA PILOTA
COMMERCIALE)



ATPL teorico
(TEORIA DELLA
LICENZA DI PILOTA
DI LINEA)



**Abilitazione
IR MEP**
(ABILITAZIONE
STRUMENTALE SU
BIMOTORE)



**Abilitazione
modulo MCC**
(CONDOTTA MULTI
CREW)

INTEGRATO o MODULARE

- Il percorso dell'ATPL Integrato prevede un unico corso che partendo da zero in un periodo non inferiore all'anno e non superiore ai 3 anni porta al raggiungimento di tutti i requisiti. Il corso prevede una parte teorica di 750 ore minime e una parte di volo divisa in fasi di 195 ore.

I vantaggi di questo percorso sono la tempistica veloce e il costo totale inferiore. Gli svantaggi sono la notevole quantità di nozioni che devono essere apprese in un periodo relativamente breve.

Chi decide per questo percorso deve avere una piena disponibilità di tempo per affrontare sia la parte teorica che la parte pratica.

Un corso ATPL integrato può essere interrotto in qualsiasi momento per passare al percorso modulare con un PPL (Pilota Privato). Qualora il candidato avesse effettuato anche gli esami teorici di tutte le materie ATPL nel passaggio al PPL questi verranno tenuti validi.

- Il percorso Modulare prevede uno svolgimento dei singoli moduli sia nella parte teorica che nella parte pratica.

Partendo sempre da zero il primo modulo da affrontare è il modulo del PPL (A) (Pilota Privato)

Il PPL prevede 100 ore di teoria e 45 ore di pratica. Non vengono fissate tempistiche minime o massime fino alla presentazione dell'esame teorico ministeriale. Quando vengono effettuati gli esami teorici ministeriali il candidato ha tempo un anno per eventuali riparazioni delle materie. Al completamento degli esami teorici il candidato ha tempo 2 anni per completare la parte pratica di almeno 45 ore di volo. Conseguita la licenza PPL (A) il candidato può effettuare il corso teorico ATPL il cui tempo limite è di 18 mesi per iniziare ad effettuare i primi esami teorici e 18 mesi per completare tutti gli esami.

Conseguito l'ATPL teorico entro 36 mesi il candidato deve essere presentato per effettuare l'esame CPL/IR (parte strumentale).

Il modulo IR MEP (strumentale multi-engine) prevede solo la parte pratica in quanto la parte teorica viene coperta da quella dell'ATPL precedentemente effettuata. Il corso pratico per l'abilitazione IR MEP richiede un pre requisito di 50 ore in navigazione VFR come PIC (pilota in comando), l'abilitazione Night (5 ore) e l'abilitazione MEP (6 ore di volo e 7 ore di teoria), per iniziare l'abilitazione MEP il candidato deve avere effettuato 70 ore come PIC (pilota in comando)

Queste ultime due abilitazioni possono essere effettuate contestualmente al corso IR.

Il corso prevede 55 ore di volo di cui 15 con MEP (in questo corso 40 ore possono essere effettuate con FNPT II (Simulatore di Volo). Al termine del corso è previsto l'esame (skill test). In attesa dell'esame o contestualmente all'addestramento precedente il modulo successivo è il CPL.

Anche per questo modulo parliamo solo della parte pratica in quanto la teoria dell'ATPL copre anche la teoria CPL.

Anche per la licenza CPL la norma prevede un pre requisito prima dell'inizio dell'addestramento: 150 ore di volo totali.

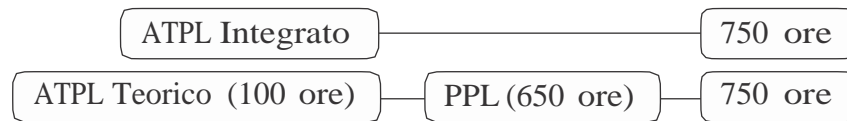
Il corso prevede 25 ore a Doppio comando. Se il candidato ha già effettuato il modulo strumentale di base nel corso IR viene concesso un credito di 10 ore. Il credito del modulo strumentale basico viene concesso per l'abilitazione IR se si inizia prima il CPL.

Prima di presentarsi all'esame CPL il candidato deve aver maturato 200 ore di volo totali di cui 100 come PIC (pilota in comando) e una navigazione di 300 NM con due full stop come PIC. Ottenuta l'abilitazione IR il candidato può effettuare anche il corso MCC che prevede 20 ore di simulatore FNPT II e 25 ore di teoria.

Vista così la sequenza dei moduli può prevedere varie modalità di esecuzione in funzione anche dei pre requisiti che devono essere raggiunti prima dell'inizio del modulo.

Il vantaggio di questo percorso è la possibilità di estendere i tempi dei singoli moduli e dunque di non richiedere una assidua disponibilità al candidato.

Se si osservano le singole ore dei vari moduli si nota che la parte teorica dei due corsi è uguale

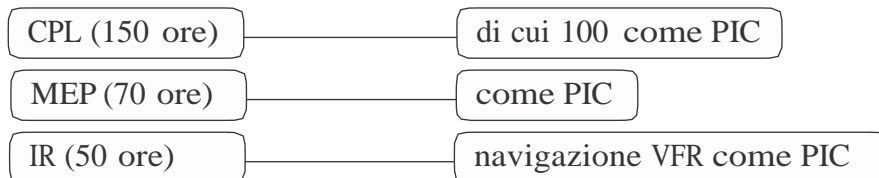


Se invece prendiamo in considerazione le ore di volo notiamo inizialmente un numero di ore volo decisamente inferiore nel corso Modulare:

ATPL Int. 195 ore
 PPL (45+5) + Night (5) + MEP (6) + IR MEP (55) + CPL (15) con credito + MCC (20) 151 ore

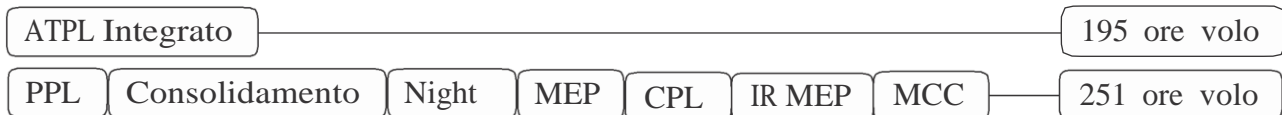
MA ATTENZIONE: ai pre requisiti che il candidato deve avere prima di iniziare le varie abilitazioni o licenze.

Riepilogo:



Per i motivi sopra indicati dopo la licenza PPL il candidato deve effettuare una fase di “consolidamento” volando per circa 100 ore come PIC.

A questo punto i due percorsi prevedono:



Dato che nel computo dei costi finali la parte di volo ha un’incidenza notevole è evidente che il percorso integrato è più o meno vantaggioso a seconda del costo delle ore di volo della fase di consolidamento.

Molte scuole propongono il percorso Modulare come più formativo o con vantaggi economici solo perché la Scuola non è stata certificata per effettuare corsi ATPL Integrati.

La valutazione per scegliere un corso integrato o modulare prevede una analisi di vari fattori come la disponibilità economica e di tempo nonché la possibilità di effettuare le ore di consolidamento a basso prezzo, cosa non impossibile ma in Italia molto difficile. Almeno al di sotto di 85€/h.