

# jp4 mensile di Aeronautica e Spazio

ISSN 0394-3437  
 9 770394 343007 20005

IN EDICOLA DA 50 ANNI

ENGLISH SUMMARY INSIDE



1972



1973



1975



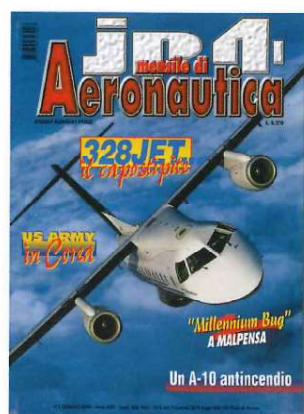
1981

# JP4 COMPIE 50 ANNI

132 PAGINE



1990



2000



2007



2013

[www.jp4aeronautica.net](http://www.jp4aeronautica.net) - [www.facebook.com/JP4.Edaiperiodici](https://www.facebook.com/JP4.Edaiperiodici)

# Professione Volare una grande scuola

PROFESSIONE®  
**YOLARE**

Tra le scuole di volo oggi attive in Italia, una è certamente di rilievo per vari motivi. Sono la professionalità del fondatore il comandante Cesare Montefiori, prima pilota e istruttore sui G.91 dell'Aeronautica Militare e poi ai comandi del Falcon 50 del Gruppo Ferruzzi, una flotta d'avanguardia e un'organizzazione caratterizzata da un team altamente professionale che svolge anche manutenzione velivoli e attività di trasporto passeggeri.

L'azienda nasce tra la fine del 1993 e l'inizio del 1994 con una stanza presso l'aeroporto "Luigi Ridolfi" a Forlì, due persone, due monomotori ad ala alta Cessna 150 e la possibilità di effettuare interventi manutentivi sotto il tetto di un capannone dell'allora esistente Aero Club di Forlì. Nel 1994 vedeva la luce una palazzina e quindi nel 1996 un hangar, il

*Alcuni dei nove aerei della flotta di Professione Volare.*



*Il simulatore Alsim ALX-93.*



personale cresceva a cinque-sei unità parimenti al parco aeromobili che veniva sensibilmente incrementato comprendendo tra l'altro due bimotori Beechcraft 76 Duchess, radiati però nel 2007. Nel contesto dello sviluppo aziendale è successivamente arrivato, nel 2020, un simulatore statico Alsim ALX-93 che, unitamente ad un simulatore precedente e sempre non full motion Alsim FNPT II-BE200 con un campo visivo esterno di 200 gradi, arricchisce ulteriormente la scuola il cui obiettivo, da sempre, è dare agli allievi aspiranti piloti un addestramento professionalmente elevato a 360 gradi.

## **Novi aeroplani**

*«La flotta odierna - sottolinea il comandante Montefiori - che realizza circa 6.000 ore di volo complessive all'anno, è formata da nove aerei e, più esattamente,*



Uno dei due Diamond DA42.

sette monomotori, tra Diamond DA20 e DA40, Piper PA-28 e GeneralAvia F.22R, affiancati da due bimotori Diamond DA42 i quali, parimenti ai DA40, hanno il così detto glass cockpit. I DA20 sono i più utilizzati per l'addestramento in volo ma tutti i Diamond sono macchine in realtà veramente eccellenti sotto molteplici punti di vista dalla motorizzazione diesel alla già citata avionica di bordo estremamente avanzata».

In tema di manutenzione, Professione Volare lavora secondo quanto stabilito dalla Part MF grazie all'impegno costante di un gruppo di tecnici specializzati in elettronica e in nuovi materiali aeronautici a seguito di corsi frequentati presso i costruttori degli stessi aeromobili, l'austriaca Diamond Aircraft Industries in primo luogo. Ma il core business societario è naturalmente rappresentato dai corsi per il pilotaggio. «Sono tutti certificati secondo la Part FCL di EASA - prosegue il numero uno della scuola forlivese. - Tale certificazione prevede un riconoscimento automatico e reciproco delle licenze aeronautiche rilasciate dagli stati aderenti onde avere la totale equipollenza, sicuramente in tutta Europa, delle licenze piloti senza dover sostenere esami integrativi di conversione. Ma non solo, poiché abbiamo egualmente ottenuto la certificazione di qualità aeronautica per tutti i nostri corsi, quella di conformità e l'approvazione del sistema di controllo e gestione della sicurezza».

Attualmente Professione Volare

ha un organico di 20 persone e 90 allievi provenienti da tutta Italia e dall'estero non esclusivamente europeo. «Nel 2017 abbiamo avuto 20 allievi provenienti da una scuola di volo portoghese e, nel 2020, tre in arrivo dalle Isole Mauritius e uno dal Kenya. - continua il comandante. Oggi le ore addestrative teoriche erogate annualmente sono oltre 2.000 e più di 7.000 le ore in volo incluse 1.200 circa ai simulatori dei quali il più recente, l'Alsim ALX-93, è stato certificato per essere impiegato nelle diverse configurazioni di aerei monomotori, bimotori e a getto, come, per citarne uno, l'Airbus A320.

### Teoria e pratica

I corsi svolti sono diversi e variano nel numero di ore sia teoriche che sul simulatore e sull'aeroplano. Tra tutti ricordiamo l'ATPL (Airline

Transport Pilot Licence) integrato e modulare, l'IR (Instrument Rating) e l'MCC (Multi Crew Coordination). All'insegnamento teorico provvedono docenti della Facoltà d'Ingegneria Aerospaziale dell'Università di Bologna o dell'Istituto Tecnico Aeronautico di Forlì e, al termine del corso, ogni allievo sostiene un esame presso l'ENAC su 13 materie, interamente in lingua inglese.

Al volo si dedicano dodici istruttori a tempo pieno affiancati, prevalentemente ai simulatori, da tre comandanti con una lunga esperienza di attività di linea. Il percorso pratico inizia con il volo a vista per poi passare a quello strumentale, al notturno e al bimotore ottenendo contestualmente l'abilitazione all'impiego dei vari velivoli utilizzati. L'iter formativo si conclude con un esame svolto con l'esaminatore EASA.

In tema di collaborazioni la società forlivese dovrebbe presto entrare nel Polo Tecnologico Aero-nautico creato all'inizio di quest'anno e che vede la partecipazione dell'Istituto Tecnico Aeronautico Statale "Francesco Baracca" di Forlì, dell'ENAV, dell'ISA-ERS - Forlì Academy Aviolab, impegnata nella preparazione di ispettori di volo e formatori e valutatori Area 100-KSA, nonché della predetta facoltà universitaria con la quale è parimenti in essere un accordo a favore degli studenti della scuola nel perimetro dello scalo di Forlì. Nel caso infatti di iscrizione al corso di laurea in ingegneria aerospaziale gli allievi che hanno superato il corso teorico ATP a Professione Volare si vedono riconosciuti diversi crediti formativi.

Ma il futuro? «Non ci limitiamo all'addestramento e alla manutenzione - conclude il presidente e accountable manager Montefiori. - Siamo infatti anche un centro di riferimento per il mantenimento della validità di licenze e abilitazioni di piloti già impiegati in voli commerciali o meno con un aggiornamento periodico attuato grazie a seminari, riprese di volo, controlli istruzionali, corsi ed esami d'inglese aeronautico e conversioni di licenze extra europee, molti dei quali sono svolti con esaminatori certificati EASA interni al centro di addestramento. In futuro intendiamo proiettarci a livello europeo aprendo una base secondaria dove siglare un addestramento internazionale con i paesi emergenti. Il nostro obiettivo è quello di essere non tanto una scuola grande ma una grande scuola».



Il GeneralAvia F.22R.