



La gestione del «minimum fuel»

XXII CONGRESSO DEI DELEGATI ANACNA

ROMA, 5-6 APRILE 2022

Calcolo del carburante necessario al volo

OFP 7 EJU2717 / EJU63DA +2.00 LIMC/MXP - LPPT/LIS +1.00
 CALC 0714Z FOR ETD 1612Z 02APR22 OBS 0200 PROG 0215 0218 0221

A321-CFM LEAP-X1A32(N) - MSN9227 - OEISB - PERF FACTOR -0.4

TAXI	150	(0.14)	.....	.....
TRIP	6357	2.39	.....	.....
CONT 5%	318	0.08	.....	.....
ALTN	1100	0.28	.....	.....	LPFR/FAO CNR 2.2 134NM FL190
FINRES	1008	0.30	.....	.....	.....
ADDNL	0	0.00	.....	.....

TOTAL	8933	3.45	.....	.....

Modifica della normativa

Portare in giro carburante che non si utilizza comporta un aumento dei consumi, derivante dal peso dello stesso: ne consegue un maggiore inquinamento.

Per migliorare la sostenibilità ambientale del trasporto aereo si passa dal regolamento UE 965/2012 al 1296/2021. La modifica sarà effettiva da ottobre 2022, ma molte compagnie adottano già da tempo i nuovi criteri.

Regolamento 965/2012

Criteria rigidi e specifici in merito alla scelta dell'alternato, basati sulle previsioni meteo da un'ora prima a un'ora dopo l'arrivo previsto a destinazione.

Regolamento 1296/2021

Criteria dinamici basati sul giudizio del comandante e sulla disponibilità di informazioni in tempo reale circa meteo e ritardi.

- (c) The commander shall advise air traffic control (ATC) of a ‘minimum fuel/energy’ state by declaring ‘MINIMUM FUEL’ when the commander has:
 - (1) committed to land at a specific aerodrome; and
 - (2) calculated that any change to the existing clearance to that aerodrome may result in landing with less than the planned final reserve fuel/energy.
- (d) The commander shall declare a situation of ‘fuel/energy emergency’ by broadcasting ‘MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL’ when the usable fuel/energy that is calculated to be available upon landing at the nearest aerodrome where a safe landing can be made is less than the planned final reserve fuel/energy.

[applicable from 30 October 2022]



Grazie per l'attenzione!

