

Nell'articolo "[Mi faccia il pieno](#)", abbiamo illustrato a grandi linee i fattori che influenzano la scelta del combustibile da imbarcare. Cercheremo ora, senza fare ricorso al vocabolario tecnico e cercando di usare parole semplici, di sviscerare alcuni concetti.

A livello normativo si deve imbarcare una quantità di carburante che ci permetta di raggiungere la destinazione e, qualora la si trovasse impraticabile per motivi meteorologici o operativi, dovremo avere una riserva che ci permetta di dirigere verso un altro aeroporto e lì giunti avere ancora a bordo carburante per rimanere in volo per ulteriori 30 minuti. Poi si spengono i motori.

Questo il concetto generale. Ma negli anni è stato reso più elastico e, qualora esistano particolari presupposti, oggi la legge ci consente di decollare con una quantità di carburante che ci permette di raggiungere la destinazione con una riserva di volo di 45 minuti. Al termine di questi 45 minuti il carburante è esaurito.

Queste quantità di carburante sono stabilite prima del volo, nella fase cosiddetta di pianificazione. Per la gestione del carburante durante il volo le norme prevedono ulteriore flessibilità.

Relativamente ai fattori commerciali oggi giorno le compagnie, e le loro politiche di gestione del carburante (fuel policy), tendono ad imbarcare la quantità minima di legge per l'effettuazione del volo. Questo per ridurre i consumi. Proprio per questo motivo capita ai passeggeri sempre più spesso di trovarsi non a destinazione ma in un aeroporto limitrofo perché l'equipaggio, giunto a destinazione e incontrando un imprevisto (imprevisto per gestione imperfetta o per nuova situazione nel frattempo insorta) non ha avuto carburante a disposizione per poter attendere che la situazione imprevista si risolvesse, trovandosi obbligato a dirigere immediatamente verso l'[aeroporto alternato](#).

Molte compagnie svolgono una rigorosa politica di verifica delle quantità carburante imbarcate e chiedono giustificazioni agli equipaggi che imbarcano quantità superiori a quelle previste dalla normativa. Ribadisco tuttavia che in ogni caso la quantità di carburante rifornita dipende unicamente dall'equipaggio che effettua il volo, che può decidere di imbarcare un "extra-carburante".

In relazione alle situazioni e ai fattori relativi alla sicurezza esistono delle linee guida per determinare la quantità di carburante extra da imbarcare. A titolo di esempio, qualora il volo venga effettuato dentro le nubi e sia previsto l'utilizzo del sistema antighiaccio viene imbarcato più carburante per coprire i maggiori consumi dovuti all'impiego del sistema stesso. Questa quantità non viene determinata empiricamente, ma secondo precisi e collaudati standard.

Per ciò che riguarda fattori non legati a condizioni meteorologiche ma a questioni operative, la determinazione della quantità di carburante extra non ha uno standard preciso, e l'interpretazione dell'equipaggio diventa determinante.

Il carburante extra

Scritto da Roberto Ciocca

Per concludere, e relativamente ai fattori soggettivi, nessun commento, solo l'osservazione che l'equipaggio deve conoscere, volta per volta, il teatro operativo, in termini di stato di affaticamento e difficoltà del compito, e deve quindi pianificare in maniera tale da non dover mai essere in "debito di ossigeno" durante la gestione del volo.

(3 settembre 2010)