

L'EMERGENZA "MINIMUM FUEL"

La dichiarazione di "Minimum Fuel" è un evento alquanto usuale nei mesi invernali allorché le condizioni meteo sull'aeroporto di destinazione sono critiche e il velivolo si mette in attesa che le condizioni migliorino o decide di puntare su altri scali. Questa la ricorrente causa che puntualmente ritroviamo anche nell'ultimo caso finito agli onori della cronaca.

Il 3 Ottobre scorso un Boeing 737-800 ⁽¹⁾ della Malta Air (gruppo Ryanair), che effettuava il volo FR-3418 da Pisa a Prestwick (Regno Unito), era in fase di avvicinamento finale alla pista 20 dell'aeroporto di destinazione quando l'equipaggio ha deciso di riattaccare a causa delle condizioni meteorologiche. L'aereo è entrato in attesa, poi ha tentato un secondo avvicinamento (sempre sulla pista 20) circa 30 minuti dopo il *go around*, ma ha dovuto nuovamente interrompere la manovra. L'aeromobile è entrato nuovamente in attesa e, circa 10 minuti dopo, l'equipaggio ha deciso di deviare su Edimburgo, dove l'aeromobile ha effettuato l'avvicinamento finale alla pista 24 circa un'ora dopo il primo *go around*, ma ha nuovamente effettuato un altro *go around*. L'aeromobile ha quindi deviato su Manchester, dove finalmente atterrava sulla pista 23R. L'atterraggio avveniva circa 110 minuti dopo il primo *go around*.

Informazioni circolate in merito facevano presente che l'aereo è atterrato con un livello di carburante inferiore al minimo, con solo 220 kg di carburante rimanenti (100 kg nel serbatoio sinistro e 120 kg in quello destro).

La britannica Air Accidents Investigation Branch ha annunciato l'apertura di un rapporto sull'evento il quale è stato classificato come "grave".

Ricordiamo che la gestione del carburante comprende una serie di regolamenti, politiche, processi e procedure volti a garantire che i rischi di volo legati al carburante siano adeguatamente mitigati. Nel caso del trasporto aereo commerciale, i regolamenti stabiliscono il carburante minimo richiesto in base alle regole di volo, ai requisiti degli aeroporti alternativi e alle aree operative speciali come ETOPS o destinazioni remote. La conformità normativa, rafforzata dalle procedure aziendali, dovrebbe garantire che durante la fase di pianificazione pre-volo venga identificato il carburante sufficiente per il profilo di volo previsto e che questo venga caricato sull'aeromobile. Le politiche aziendali dovrebbero inoltre guidare l'equipaggio di volo nell'uso e nel monitoraggio appropriato del carburante durante le operazioni a terra, in volo e, se del caso, durante le deviazioni in condizioni operative sia normali che anomale.

The pre-flight calculation of usable fuel required shall include:

- Taxi fuel
- Trip fuel
- Contingency fuel
- Destination alternate fuel
- Final reserve fuel
- Additional fuel
- Discretionary fuel

Riguardo a quanto avvenuto il 3 Ottobre scorso al volo Ryanair da Pisa a Prestwick l'indagine dovrà appurare:

a) se i ripetuti tentativi di atterraggio si sarebbero potuti evitare con una corretta pianificazione delle operazioni, tenendo presente che se si opera in un aeroporto dove le condizioni meteorologiche sono al limite, è essenziale avere solide opzioni di piano B e C.

b) se vi è stata una carente assistenza da terra circa le comunicazioni sullo stato operativo degli aeroporti su cui si era deciso di deviare il volo.

Dal punto di vista dell'ATC buon senso e la capacità di giudizio determineranno l'entità dell'assistenza da fornire in situazioni di carburante minimo. Se, in qualsiasi momento, la quantità di carburante utilizzabile rimanente suggerisce la necessità di dare priorità al traffico per garantire un atterraggio sicuro, il pilota deve dichiarare un'emergenza ("MAYDAY FUEL") e comunicare l'autonomia stimata in minuti, una tale procedura dovrà venir attuata quando il carburante utilizzabile calcolato che si prevede sarà disponibile all'atterraggio presso l'aerodromo più vicino dove è possibile effettuare un atterraggio sicuro è inferiore alla riserva finale di carburante prevista. Un "Mayday Fuel" è una dichiarazione esplicita che richiede e prevede una gestione prioritaria da parte dell'ATC.

(1) Aeromobile Boeing 737-800 immatricolato 9H-QBD, c/n 61579

NL 63/25 (11 Ottobre 2025)

Air-accidents.com

[Elenco Newsletter pubblicate nel 2025 \(scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi\)](#)

✓	NL 01/25	Fumi tossici: primo caso di morte in diretta?	02/01/2025
✓	NL 02/25	Troppi uccelli o troppi aerei?	03/01/2025
✓	NL 03/25	Invece del solito barcone....	06/01/2025
✓	NL 04/25	Ricordando YV 2615	10/01/2025
✓	NL 05/25	Carrelli, Boeing e manutenzione	10/01/2025
✓	NL 06/25	Non solo uccelli....	16/01/2025
✓	NL 07/25	Se dal cockpit si vedono uccelli....	20/01/2025
✓	NL 08/25	Altri aeroporti in Sud Corea con barriere solide a fine pista	28/01/2025
✓	NL 09/25	Insolita sciagura ancora in Sud Corea	29/01/2025
✓	NL 10/25	Collisione al Reagan di Washington /1	30/01/2025
✓	NL 11/25	Washington/2	30/01/2025
✓	NL 12/25	Una fraseologia inappropriata	31/01/2025
✓	NL 13/25	L'effetto somatogravico che può colpire il pilota	03/02/2025
✓	NL 14/25	Quando un caffè salva la vita di un passeggero	04/02/2025
✓	NL 15/25	La "calda" area orientale	10/02/2025
✓	NL 16/25	L'Ambra 13 e Ustica, non solo Itavia	16/02/2025
✓	NL 17/25	Incidente di Toronto /1	18/02/2025
✓	NL 18/25	Bird Strike a go go	21/02/2025
✓	NL 19/25	Archiviazione Ustica: era nell'aria	11/03/2025
✓	NL 20/25	Volare con un cadavere accanto	11/03/2025
✓	NL 21/25	Confermate nuove ricerche per MH370	19/03/2025
✓	NL 22/25	Perdita di quota in avvicinamento	22/03/2025
✓	NL 23/25	Aree di guerra, come evitarle	27/03/2025
✓	NL 24/25	La tragedia dell'Aeroflot 1492	31/03/2025
✓	NL 25/25	Rapporto sull'incidente di Vilnius	02/04/2025
✓	NL 26/25	L'identificazione di chi ci sorvola	07/04/2025
✓	NL 27/25	Il primo scontro fra due velivoli civili	08/04/2025
✓	NL 28/25	Il pericolo di perdite di ossigeno nel cockpit	13/04/2025
✓	NL 29/25	Se il capitano sta male	27/04/2025
✓	NL 30/25	Tutti morti, un solo superstite	30/04/2025
✓	NL 31/25	Il problema degli odori e fumi a bordo	10/05/2025
✓	NL 32/25	I posti della odierna prima classe sono più pericolosi?	13/05/2025
✓	NL 33/25	Freni surriscaldati, ma per i media "fuoco e fiamme"	14/05/2025
✓	NL 34/25	Abbattimento MH17 e i precedenti dell'ICAO	15/05/2025
✓	NL 35/25	Un molto preoccupante episodio	16/05/2025
✓	NL 36/25	Bascapè e Ustica: studiare per imparare	26/05/2025
✓	NL 37/25	Loss of separation nei cieli francesi	11/06/2025
✓	NL 38/25	Air India 171	13/06/2025
✓	NL 39/25	Air India 171 dettagli sull'incidente	14/06/2025
✓	NL 40/25	Un incidente molto simile a Air India 171	15/06/2025
✓	NL 41/25	Quel ritardato Lift Off a Melbourne, analogie con Air India 171	16/06/2025
✓	NL 42/25	Air India 171, Carburante contaminato?	24/06/2025

✓	NL 43/25	I registratori di volo di Air India 171	13/07/2025
✓	NL 44/25	Air India 171=Germanwings 9525?	15/07/2025
✓	NL 45/25	Se il pilota è depresso...	17/07/2025
✓	NL 46/25	Il posto 11A	21/07/2025
✓	NL 47/25	Incidente Jeju Air: spiegazioni contestate	22/07/2025
✓	NL 48/25	La Collisione sul Potomac del 29 gennaio scorso	23/07/2025
✓	NL 49/25	Tre incidenti simili a velivoli Airbus	25/07/2025
✓	NL50/25	I punti deboli della blacklist UE	05/08/2025
✓	NL 51/25	Quel portellone staccatosi dalla fusoliera	08/08/2025
✓	NL 52/25	I vortici di scia e le quasi collisioni	10/08/2025
✓	NL 53/25	Le comunicazioni T/B/T aeronautiche	12/08/2025
✓	NL 54/25	La corretta postura in caso di evacuazione con scivoli	20/08/2025
✓	NL 55/25	Barbe & sicurezza volo	29/08/2025
✓	NL 56/25	Come mettere fuori uso il GPS	02/09/2025
✓	NL 57/25	L'11-9 e l'operazione Northwoods	10/09/2025
✓	NL 58/25	Vantaggi e criticità della navigazione satellitare	13/09/2025
✓	NL 59/25	Si torna a parlare dei fumi tossici a bordo	17/09/2025
✓	NL 60/25	Non sono solo i piloti a dormire	29/09/2025
✓	NL 61/25	L'incidente al volo Delta 185 MXP-JFK	03/10/2025
✓	NL 62/25	Problemi con la RAT dei 787 ?	08/10/2025

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it

E' uscito:



Solitamente pensando a relitti di aerei in fondo agli abissi marini, il pensiero va subito alle masse oceaniche, se non addirittura al tristemente noto triangolo delle Bermude, perché si ritiene che sia in queste aree che i velivoli alle prese con improvvisi problemi meteo o tecnici incontrino le maggiori difficoltà di traversata. Purtroppo la realtà è differente e, come il lettore di questo libro potrà apprendere, anche il *Mare Nostrum*, così i Romani appellavano il Mediterraneo dalla Penisola iberica fino alle coste fenicie, accoglie nei suoi fondali decine e decine di velivoli civili oltre ai resti di un migliaio di vite umane che hanno perso la vita a bordo di essi.

Nel libro il lettore troverà tutti gli incidenti avvenuti nel Mar Mediterraneo dal secondo dopoguerra fino ai nostri giorni. Oltre all'interesse per gli studiosi di aviazione, il libro potrà risultare utile anche ai non pochi appassionati di ricerche di reperti nei fondali marini.

info@ibneditore.it