

In merito all'ultimo documento dell'IFALPA in oggetto, scaricabile anche dal sito associativo al link

http://www.ipaorg.it/index.php?option=com_content&view=article&id=460:ifalpa-frms-fatigue-risk-management-system-survey&catid=74:ifalpa&Itemid=108

e che riguarda le modifiche apportate dall'ICAO sia all'Annesso 6 Parte I che alle "Procedures for

Air Navigation Services – Air Traffic Management (PANS-ATM) (DOC 4444) in materia di "*minimum and emergency fuel*", è bene sottolineare la sua entrata in vigore dal prossimo:

15 novembre 2012

In sintesi, vengono emendate la definizione della dichiarazione di emergenza e le procedure per salvaguardare il cosiddetto "*final fuel reserve*".

L'argomento trattato è di indubbia attualità, vista la crescente attenzione che tutto il mondo dell'aviazione commerciale ha indirizzato al consumo di carburante.

Si rileva come l'Organizzazione mondiale attribuisce compiti specifici alla figura del Comandante, in un contesto generale di gestione del carburante utilizzabile e presente a bordo.

Sul Comandante ricade la responsabilità ultima, che si esplica a partire dal momento della pianificazione e per tutto lo svolgimento del volo, della decisione sulla quantità di carburante da imbarcare frutto della valutazione globale dello scenario operativo.