



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO
DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE

DISCIPLINARE TECNICO DELLA GESTIONE OPERATIVA E LOGISTICA DELLA FLOTTA CANADAIR CL-415

1. PREMESSA

Il Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e Difesa Civile, in seguito indicato come "Dipartimento", è proprietario di n. 19 velivoli Canadair CL-415, in seguito denominati "Canadair CL-415", destinati al servizio di concorso aereo dello Stato alla lotta agli incendi boschivi (Servizio AIB), nonché ai compiti secondari di seguito definiti.

Per assicurare l'espletamento di tale servizio il Dipartimento affida la gestione operativa e logistica dei suddetti velivoli ad una Società esercente, in seguito indicata come "Società".

La gestione operativa e logistica della flotta dei velivoli Canadair CL-415 del Dipartimento dovrà essere condotta dall'affidatario (ora in poi "Società") nel pieno rispetto della normativa aeronautica in vigore, del presente Disciplinare Tecnico e delle disposizioni contrattuali.

2. OGGETTO DEL DISCIPLINARE TECNICO

Il presente Disciplinare Tecnico definisce le modalità secondo cui la Società dovrà eseguire la gestione operativa e logistica della flotta dei velivoli Canadair CL-415 del Dipartimento, in relazione ai compiti operativi definiti nel successivo paragrafo 4.

3. GESTIONE OPERATIVA

Per gestione operativa si intende la pianificazione e l'esecuzione dei voli specificati al successivo paragrafo 7, da realizzarsi con i velivoli operativi come definiti nel successivo paragrafo 5, in accordo con i requisiti riportati nei paragrafi 6, 7, 8 e 9, ed utilizzando le basi operative indicate nel paragrafo 11, ove sono riportati anche i requisiti minimi che la Società dovrà soddisfare per l'allestimento delle stesse basi.

La gestione operativa dovrà essere svolta dalla Società, oltre che nel rispetto delle applicabili norme aeronautiche, secondo le specifiche tecnico-operative contenute nel presente Disciplinare Tecnico ed in accordo con le disposizioni contrattuali.

Ai sensi dell'art. 7 della legge 21 novembre 2000, n. 353 e ss.mm.ii., le determinazioni concernenti l'attività operativa di concorso della flotta CL-415 alla lotta AIB, quali la scelta ed il luogo degli interventi, sono di competenza del Dipartimento della Protezione Civile (in seguito indicato come "DPC"), mediante il proprio Centro Operativo Aereo Unificato ("COAU").

Le determinazioni concernenti l'attività operativa della flotta CL-415 per i compiti di cui al successivo paragrafo 4, lettera b) sono di competenza del Dipartimento.

4. COMPITI OPERATIVI

a. Servizio AIB

Il compito del Servizio AIB si identifica con l'adempimento del servizio di concorso aereo alla lotta agli incendi boschivi, che va assicurato con continuità per la durata del contratto secondo quanto descritto al successivo paragrafo 5.

Tali attività dovranno essere svolte nel rispetto delle relative norme emanate o accettate dall'ENAC.

b. Compiti secondari

Nei compiti secondari rientra ogni altra attività richiesta dal Dipartimento, compatibilmente con le certificazioni del velivolo (trasferimento personale e attrezzature, esercitazioni, ecc.), escluso il trasporto pubblico. Tali attività potranno essere svolte anche ai sensi dell'articolo 748 del codice della navigazione.

Nell'esecuzione delle su indicate attività dovrà essere consentito l'imbarco di personale del Dipartimento e del DPC per lo svolgimento dei compiti di cui è costituito.

5. VELIVOLI OPERATIVI

Un velivolo sarà considerato **operativo** se tecnicamente efficiente per svolgere i compiti assegnati e se ad esso sia stato destinato un numero di equipaggi operativi, come definito al successivo paragrafo 6, sufficiente ad assicurare l'attività giornaliera di volo prevista al successivo paragrafo 8, ferme le pertinenti previsioni contrattuali.

Ferme le penalità contrattualmente previste, un velivolo sarà considerato **efficiente** per l'intera giornata, anche se è incorso in avarie, purché queste non abbiano provocato uno stato di inefficienza di durata complessivamente pari o superiore a cinque ore nel periodo sorgere del Sole - tramonto (periodo H-Jö), pubblicato sulle Effemeridi Aeronautiche dell'aeroporto di dislocazione di fine giornata, edite dal CNMCA (Centro Nazionale di Meteorologia e Climatologia Aeronautica); parimenti il velivolo sarà considerato efficiente qualora abbia effettuato attività operativa, di cui al successivo paragrafo 8, per almeno sei ore di volo conteggiate dal decollo all'atterraggio del velivolo (dura in poi: ora di volo stickö). In caso contrario sarà considerato inefficiente per l'intera giornata.

Il Dipartimento e il DPC si riservano la facoltà di disporre l'utilizzo di velivoli in riserva (dura in poi denominati **velivoli di rinforzo**), mediante l'impiego di equipaggi destinati a velivoli operativi; in tal caso, i predetti velivoli operativi, benché privati di uno o più equipaggi, saranno comunque considerati, ai fini amministrativi, dotati di un numero di equipaggi operativi sufficiente ad assicurare l'attività giornaliera di volo prevista al successivo paragrafo 8. Agli equipaggi destinati ai velivoli di rinforzo potrà essere richiesto di anticipare l'avvio del servizio fino al massimo di un'ora rispetto a quello comunicato, previo preavviso di almeno due ore rispetto all'orario di avvio richiesto, fatto salvo il rispetto dei relativi vigenti limiti di volo e di servizio.

I velivoli supplementari per i quali sia disponibile, o sia stata richiesta, la capacità di garantire un'attività di volo giornaliera pari alla metà di quella prevista al successivo paragrafo 8 (**velivoli supplementari limitati**), saranno considerati comunque operativi in caso di avarie, purché queste non abbiano provocato uno stato di inefficienza di

durata complessivamente pari o superiore a 2 ore e 30 minuti nel periodo δH -Jö; parimenti, saranno comunque considerati operativi, in caso di avarie, qualora abbiano effettuato attività di volo, di cui al successivo paragrafo 8, per almeno tre ore $\delta stickö$; ai predetti velivoli saranno applicate le peculiari condizioni economiche previste per tale fattispecie dal contratto.

Qualora sia richiesto l'impiego di un velivolo operativo per attività di natura diversa da quella preordinata e l'espletamento di tale attività imponga la riconfigurazione del velivolo, durante il tempo necessario per tale riconfigurazione il velivolo sarà considerato efficiente, salvo che non siano intervenute altre cause di inefficienza.

La Società, in funzione del numero di velivoli affidati in gestione (V_G), si impegna a garantire il numero minimo di velivoli operativi riportato nelle seguenti tabelle,

Periodo P_{MAX}

V_G	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
V_M	0	1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	10	11	12	13	13	14	14

Periodo P_{INT}

V_G	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
V_I	0	1	1	2	3	3	3	4	4	5	6	6	7	8	8	9	9	10	10

Periodo P_0

V_G	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
V_0	0	1	1	1	2	2	2	3	3	3	4	4	4	5	5	5	6	7	8

dove:

- P_{MAX} è il periodo di massimo impegno operativo, di durata pari a 62 giorni, ricadente nei mesi da giugno a settembre;
- P_{INT} è il periodo di impegno operativo intermedio, di durata complessiva pari a 21 giorni attigui al periodo P_{MAX} , frazionabile in due intervalli (es. 20÷30 giugno - 1÷10 settembre);
- P_0 è il rimanente periodo dell'anno
- V_M è il numero di velivoli operativi da garantire nel corso del periodo P_{MAX}
- V_I è il numero di velivoli operativi da garantire nel corso del periodo P_{INT}
- V_0 è il numero di velivoli operativi da garantire nel periodo P_0

La data di avvio del P_{MAX} e la distribuzione dei periodi P_{INT} saranno notificate alla Società, a seguito d'intesa con il DPC, con un anticipo non inferiore a n. 6 (sei) giorni solari dal termine del periodo P_0 .

In caso di necessità, il Dipartimento potrà sempre richiedere alla Società di impiegare un numero di aeromobili superiore a quanto sopra previsto.

6. EQUIPAGGI DI VOLO

a. Requisiti

I piloti che la Società impiegherà per la condotta dei velivoli dovranno rispondere ai

requisiti richiesti dalla competente autorità aeronautica per l'esercizio del volo e dovranno, inoltre, essere in possesso dei seguenti requisiti minimi espressi in ore di volo obbligate, come documentati dai *curricula* consegnati:

Comandante: 2000 ore di volo totali, di cui almeno 200 su aeromobili ad ala fissa impiegati nella lotta attiva agli incendi boschivi;

Copilota: 1000 ore di volo totali o almeno 200 ore di volo su aeromobili ad ala fissa impiegati nella lotta attiva agli incendi boschivi.

L'esigenza di colloquiare col direttore delle operazioni a terra (DOS), impone il requisito che l'equipaggio sia in grado di comunicare correntemente in lingua italiana.

Gli equipaggi dovranno essere impiegati nei limiti dei tempi di volo e/o di servizio previsti dalle norme aeronautiche vigenti; tali limiti potranno essere ampliati in accordo con la competente autorità aeronautica.

Nel corso della vigenza del contratto il Dipartimento si riserva di esprimere il proprio gradimento sugli equipaggi di volo impiegati dalla Società, in ordine al livello di addestramento e di allenamento del personale navigante ed in ordine alla selezione del personale medesimo, incluso l'accesso al corso per la qualifica di comandante, istruttore ed esaminatore. Il mancato gradimento del Dipartimento, motivato anche con riferimento al complessivo rendimento del personale navigante, ne inibisce l'impiego in attività di volo sui velivoli del Dipartimento.

Al fine di consentire al Dipartimento di esprimere il proprio gradimento sugli equipaggi di volo, per ciascun pilota la Società dovrà indicare:

- la qualifica di comandante o co-pilota posseduta sul velivolo Canadair CL-415;
- eventuali qualifiche aggiuntive di istruttore, esaminatore e sicurezza del volo;
- il numero di ore di volo totali;
- il numero di ore di volo effettuate su aeromobili ad ala fissa nella lotta attiva agli incendi boschivi;
- il numero di ore di volo effettuate a bassa quota su aeromobili ad ala fissa, specificandone il tipo (in sede di valutazione degli equipaggi da parte del Dipartimento, il possesso di esperienza in tale tipologia di volo costituirà titolo preferenziale);
- il numero e la tipologia di sinistri (incidenti o inconvenienti) occorsi al personale in attività di volo;
- il tipo di contratto d'impiego (es: stagionale, part time di tipo orizzontale, full time).

Le suddette informazioni, riferite all'organico equipaggi che sarà impiegato nel corso dell'esecuzione del contratto di affidamento del servizio in oggetto, dovranno essere fornite entro 15 (quindici) giorni solari decorrenti dalla relativa data di stipula.

Ogni variazione relativa alle informazioni fornite sugli equipaggi dovrà essere tempestivamente comunicata al Dipartimento da parte della Società e comunque entro 5 (cinque) giorni solari dal suo verificarsi. Non potranno essere impiegati piloti non contemplati nell'elenco inviato al Dipartimento e sue successive variazioni approvate dal medesimo, anche nei casi di selezione dei piloti per l'ammissione ai corsi di cui al successivo punto 7.b.(1), né piloti per cui il Dipartimento abbia espresso il proprio non gradimento.

Nel rispetto delle norme aeronautiche applicabili, il Dipartimento si riserva la facoltà

di disporre, con oneri a proprio carico, la formazione, a cura della Società, di piloti indicati dal medesimo Dipartimento e il loro eventuale impiego operativo sui Canadair CL-415, in aggiunta al personale pilota della Società.

b. Disponibilità operativa degli equipaggi

Per equipaggio operativo s'intende un equipaggio qualificato, addestrato e impiegabile per l'attività di volo operativa con i Canadair CL-415 ed in possesso, all'avvio dell'attività lavorativa giornaliera, di un periodo di servizio di volo (definito come il periodo di tempo in cui un pilota opera su un velivolo come membro di equipaggio in servizio operativo) residuo non inferiore a:

- 3 (tre) ore block per massimo un terzo dell'organico del giorno;
- 5 (cinque) ore block per i restanti equipaggi.

La Società dovrà disporre di un congruo numero di equipaggi operativi, tale da consentire l'impiego dei velivoli operativi per l'attività di volo giornaliera indicata al successivo paragrafo 8.

Per garantire tale requisito la Società dovrà disporre almeno del seguente numero minimo di equipaggi, arrotondato all'unità superiore:

$$N_{eq} = (V \times O_g \times M_G : L_{FH}) + 2$$

dove:

- **V** è il numero di velivoli operativi da garantire nel periodo di riferimento (es.: 14 aeromobili);
- **O_g** è il numero di ore di volo giornaliero da garantire nel periodo di riferimento per ciascun velivolo operativo (es.: 11 ore);
- **M_G** è la durata, in giorni, del periodo relativo al limite mensile di ore di volo previsto per il personale pilota dalla normativa vigente (es: 28 giorni)
- **L_{FH}** è il limite mensile di ore di volo imposto agli equipaggi dalla normativa vigente (es.: 100 ore volo),

Il quantitativo così calcolato è da considerarsi la dotazione organica minima incompressibile, ferma restando l'esigenza di dover disporre di ulteriori equipaggi qualora ciò sia necessario per soddisfare il requisito previsto al successivo paragrafo 8, primo capoverso.

Al fine di migliorare il livello di sicurezza nell'impiego operativo della flotta, tutti i piloti con qualifica di comandante, impiegati nell'ambito del servizio oggetto del presente Disciplinare, entro il primo anno di durata del contratto dovranno essere titolari di un contratto di lavoro che preveda l'impiego del lavoratore a carattere continuativo (e non stagionale); eventuali deroghe dovranno essere espressamente autorizzate del Dipartimento.

7. ATTIVITÀ DI VOLO

L'attività di volo sarà ripartita in:

a. operativa, comprendente in particolare:

- (1) voli per servizio AIB (AIB);
- (2) voli per compiti secondari (VCS);

- (3) voli di trasferimento collegati alle attività operative (TRO);
- (4) voli per trasferimento equipaggi e personale tecnico della Società (TRP)
- (5) voli di ricognizione (RIC);
- (6) voli per esercitazioni AIB (riferito al personale operativo di terra), dimostrazioni e manifestazioni aeree nonché partecipazione a mostre (DIM).

b. addestrativa, comprendente in particolare:

- (1) voli per la selezione del personale da ammettere ai corsi (ADS);
- (2) voli per l'abilitazione dei piloti sul velivolo Canadair CL-415 (*Type Rating Qualification*) e per il conseguimento delle qualifiche operative (ADT).
- (3) voli per il mantenimento del livello addestrativo e delle qualifiche operative degli equipaggi (ADM);

c. tecnica, comprendente in particolare:

- (1) voli per esigenze di manutenzione e messa a punto dei velivoli nella configurazione richiesta (TEC);
- (2) voli prova (TEC);
- (3) voli per rinnovo Certificato di Aeronavigabilità e Licenza Stazione Radio (TEC);
- (4) voli di trasferimento per esigenze manutentive (TRM).

ATTIVITÀ A.I.B.

Fermo restando quanto previsto al secondo capoverso del paragrafo 3, l'attività operativa di cui al punto a.1 (AIB), si intende ordinata all'arrivo della scheda (o modulistica prevista) proveniente dal COAU, inoltrata alla Società esercente e al Dipartimento, in assenza di diverse indicazioni del Dipartimento.

Analogamente, le attività a.3, a.4 e a.5, quando riferiscono direttamente o indirettamente al servizio AIB, sono sempre disposte (RIC/TRO/TRP) o autorizzate (TRO/TRP) dal COAU.

Per la richiesta di autorizzazione ai voli TRO/TRP dovrà essere utilizzato, da parte della Società, l'annesso 2-AIB.

ATTIVITÀ NON A.I.B.

L'attività di volo operativa di cui ai punti a.2 (VCS) e a.6 (DIM), è sempre disposta o autorizzata dal Dipartimento. Analogamente, le attività a.3, a.4 e a.5, quando riferiscono a missioni non AIB, sono sempre disposte (RIC/TRO/TRP) o autorizzate (TRO/TRP) dal Dipartimento.

L'attività di volo addestrativa di cui al punto b, dovrà essere preventivamente comunicata al Dipartimento per il rilascio del "nulla-osta" secondo le modalità previste al successivo par. 9;

L'attività di volo tecnica di cui al punto c, dovrà essere preventivamente comunicata al Dipartimento per il "nulla-osta".

Il rilascio del nulla-osta non esclude l'onere, da parte della Società, di giustificare, in fase di successive verifiche, l'attività di volo effettuata.

Qualora siano impiegati velivoli in prontezza e/o equipaggi operativi, il Dipartimento, ricorrendone i presupposti, provvederà a richiedere al DPC il necessario ònulla-ostaö.

Per le richieste di cui sopra da parte della Società dovrà essere utilizzato l'annesso 2.

8. ATTIVITÀ OPERATIVA E PRONTEZZE

La Società dovrà garantire la capacità di eseguire con i velivoli operativi previsti al precedente paragrafo 5 un'attività di volo giornaliera per velivolo pari a:

- 9 ore di volo block	dal	01-ottobre	al	15-marzo	Periodo H ₀
- 10 ore di volo block	dal	16-marzo	al	15-maggio	Periodo H _{int}
	dal	01-settembre	al	30-settembre	
- 11 ore di volo block	dal	16-maggio	al	31-agosto	Periodo H _{max}

I turni di servizio degli equipaggi di volo dovranno essere organizzati in modo tale da garantire la predetta capacità anche nell'ipotesi in cui l'attività di volo sia richiesta tutta a ridosso dello scadere delle effemeridi.

a. Attività operativa AIB

L'attività operativa AIB si sviluppa attraverso missioni (dettagli in Annesso 1) assegnate e definite da una scheda emessa dal COAU (fac-simile in allegato all'Annesso 1), come aggiornata nella Direttiva annuale AIB del DPC.

L'attività sul fuoco si svolgerà nel periodo òH-Jö, da intendersi come periodo in cui le normative vigenti consentono l'esecuzione del volo in VFR (*Visual Flight Rules*), riferito alla località interessata. Decollo, atterraggio e trasferimento dei velivoli potranno avvenire anche fuori dal predetto periodo, in accordo con le regole di volo.

Per tale attività potrà essere disposto il caricamento e lo sgancio di prodotti estinguenti e ritardanti, certificati per l'impiego sul Canadair CL-415.

Ogni sera, per ciascun velivolo operativo, il COAU stabilirà l'orario di inizio del servizio di allarme per il giorno successivo.

La prontezza operativa, definita come tempo massimo consentito tra la ricezione della scheda di missione e il primo decollo del velivolo, è stabilita in 30 minuti.

Nei casi di atterraggio per rifornimento e/o per cambio dell'equipaggio, il velivolo dovrà ridecollare entro il tempo massimo di 45 minuti dal parcheggio eseguito al termine dell'atterraggio.

Nel caso in cui sia caricato prodotto ritardante fornito dal Dipartimento, tali tempi massimi sono incrementati di 10 minuti.

I prodotti estinguenti/ritardanti e il relativo servizio di rifornimento saranno assicurati dal Dipartimento, con apposito contratto di fornitura.

In caso di attività svolta al di fuori del territorio nazionale, la Società dovrà garantire la migliore prontezza operativa possibile, compatibilmente con lo scenario in cui si troverà ad operare.

Ciascun eventuale impiego dei velivoli della flotta al di fuori dei confini nazionali non potrà durare più di 120 giorni consecutivi; a tal fine potranno essere impiegati, nel periodo P₀, n. 2 velivoli operativi della *front-line* prevista con V_G pari a 19 (n. 8 velivoli operativi). Inoltre, in tale scenario, per garantire l'operatività richiesta, la Società potrà chiedere l'autorizzazione a dislocare nel luogo di missione uno o più velivoli di riserva, i cui voli di trasferimento saranno considerati TRO.

b. Attività operativa non AIB

Le missioni di volo per compiti secondari potranno svolgersi per tutto l'arco delle 24 ore, compatibilmente con le regole del volo e con la certificazione del velivolo.

La Società s'impegna a non ritardare l'esecuzione della missione rispetto ai tempi di decollo richiesti nell'ordine di missione, senza giustificato motivo.

Per attività in territorio nazionale, il Dipartimento s'impegna ad assicurare alla Società almeno un'ora di tempo per il decollo, a decorrere dalla richiesta, nei casi in cui il decollo sia previsto entro le effemeridi, e almeno 3 (tre) ore di tempo nel caso di decollo previsto oltre le effemeridi.

Per attività al di fuori del territorio nazionale, il Dipartimento s'impegna ad assicurare alla Società almeno 24 ore di tempo per il decollo, a decorrere dalla richiesta.

9. ATTIVITÀ ADDESTRATIVA DEGLI EQUIPAGGI DI CONDOTTA

L'attività addestrativa è determinante sia per il conseguimento delle capacità operative atte all'assetamento del servizio, sia per gli aspetti di qualità che di sicurezza.

Di norma, l'attività addestrativa degli equipaggi di condotta si svolge al di fuori della campagna AIB ed è mirata sia al mantenimento delle qualifiche già in possesso, sia al conseguimento di nuove da parte degli equipaggi; si suddivide in attività di selezione, di qualificazione e di mantenimento, volte rispettivamente, in accordo alla normativa vigente, a selezionare il personale pilota da far accedere ai corsi, a far raggiungere al personale navigante le qualifiche di comandante, copilota, water bomber (*initial and advanced*), istruttore o esaminatore, nonché al mantenimento delle suddette qualifiche.

L'attività addestrativa annuale dovrà essere pianificata e comunicata al Dipartimento, con almeno 30 (trenta) giorni solari di anticipo rispetto alla relativa data di avvio, per il rilascio del vincolante parere di concordanza.

L'attività addestrativa giornaliera di volo dovrà essere comunicata al Dipartimento per il rilascio del relativo nulla-osta attraverso l'invio del modulo di richiesta riportato in Annesso 2, entro le ore 18:00 del giorno precedente.

Qualora siano impiegati velivoli e/o equipaggi in prontezza operativa, il Dipartimento, ricorrendone i presupposti, provvederà a richiedere al COAU il rilascio del necessario nulla-osta.

L'addestramento di nuovi piloti della Società, dovrà essere preventivamente autorizzato dal Dipartimento.

L'eventuale impiego della flotta di Stato per l'addestramento in volo di nuovi piloti dovrà essere svolto a titolo assolutamente gratuito per il pilota.

In particolare la flotta di Stato non potrà essere assolutamente utilizzata per fini

commerciali (es.: formazione di piloti a scopo di lucro). Nei casi di inadempienza, la relativa attività di volo effettuata sarà considerata non giustificata, fatto salvo e impregiudicato ogni altro diritto o azione di risarcimento per eventuali ulteriori danni subiti dal Dipartimento.

La Società, a conclusione delle varie attività e programmi addestrativi condotti, dovrà inviare al Dipartimento una sintetica relazione delle attività effettuate e rendere disponibile, su richiesta, copia o visione completa della documentazione attinente alle stesse.

Qualora disponibile sul territorio nazionale, la Società si impegna a utilizzare, per l'addestramento degli equipaggi di condotta, un Full Flight Simulator (FFS) certificato dall'Autorità aeronautica competente.

10. SICUREZZA DEL VOLO

La Società dovrà dotarsi di un "Safety Management System" per le attività operative, in analogia a quello previsto per il rilascio del Certificato di Operatore Aereo in ambito trasporto pubblico.

La Società dovrà fornire al Dipartimento, entro il mese di marzo di ogni anno, copia del proprio programma annuale di prevenzione incidenti.

La trattazione degli inconvenienti e incidenti di volo che riguardano i velivoli Canadair CL-415 sarà effettuata in conformità alle direttive emanate dall'Ispektorato per la Sicurezza del Volo (ISV), salvo diversa indicazione da parte del Dipartimento.

In relazione a quanto sopra, le notifiche telefoniche e telegrafiche degli inconvenienti e degli incidenti di volo devono essere effettuate al Dipartimento nei termini previsti dalla relativa regolamentazione applicabile.

Inoltre, la Società dovrà fornire al Dipartimento copia di ogni altra documentazione trasmessa all'autorità aeronautica civile (*safety report ee-emor*, ecc.), relativa agli inconvenienti e incidenti occorsi agli aeromobili CL415 del Dipartimento, nonché, su specifica richiesta del Dipartimento, i relativi dati di volo registrati dalle apparecchiature di bordo.

Il Dipartimento, anche sulla base delle indicazioni della Commissione di investigazione eventualmente all'uopo nominata, potrà chiedere alla Società l'esecuzione di ulteriori esami e indagini, nonché emanare provvedimenti relativi all'impiego degli equipaggi e/o degli aeromobili in gestione.

La Società si impegna a consentire "visite conoscitive" di Sicurezza del Volo da parte del Dipartimento e/o altro organismo all'uopo designato dallo stesso.

La Società si impegna a consentire in qualsiasi momento presso le proprie strutture la presenza di uno o più rappresentanti del Dipartimento o designati dallo stesso o da inserire tra i partecipanti alla commissione interna di investigazione, nonché in occasione degli *audit* periodici previsti dalle norme aeronautiche vigenti.

11. BASI OPERATIVE

Il servizio si svolgerà utilizzando un certo numero di basi che, a seconda della finalità di impiego, sono definite basi di schieramento permanente, basi di schieramento

stagionale, basi di scalo temporaneo o basi di schieramento all'estero.

Presso tutte le basi dovranno essere predisposte, a cura della Società, le infrastrutture anche logistiche occorrenti e le risorse di personale tecnico e navigante necessarie a garantire l'attività di volo richiesta in conformità alle norme applicabili e assicurando la massima sicurezza per le persone e per i beni della Committenza.

A salvaguardia dei beni di proprietà del Dipartimento presso ciascuna base di schieramento permanente e stagionale la Società si fa carico di garantire la disponibilità di postazioni adeguate per il ricovero dei velivoli e il relativo stazionamento in condizioni di sicurezza (es: ricoveri in hangar, parcheggio con ancoraggio al suolo, ecc...), nonché per la conservazione dei relativi equipaggiamenti di bordo e di terra, anche nel rispetto delle prescrizioni tecniche applicabili.

a. Basi di schieramento permanente.

Tre basi di schieramento permanente dovranno essere collocate, a cura della Società, rispettivamente nelle regioni: Liguria, Lazio e Calabria. Le basi permanenti devono possedere le caratteristiche anche infrastrutturali di radio assistenza al volo, atte a garantire l'impiego degli aeromobili nell'intera gamma di certificazione degli stessi, comunque funzionali allo svolgimento di tutte le missioni contrattualmente previste. Su dette basi il posizionamento dei velivoli operativi Canadair CL-415 deve essere assicurato nel numero stabilito nella seguente tabella, in funzione del numero di velivoli operativi previsti dal precedente paragrafo 5.

N° velivoli operativi previsti	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
nel Lazio	1	1	1	2	2	3	3	3	4	4	5	5	6	7
in Calabria	0	1	1	1	2	2	2	3	3	4	4	5	5	5
in Liguria	0	0	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2

Presso queste basi di schieramento permanente dovrà essere garantita dalla Società l'attività di manutenzione almeno sino all'ispezione di 100 ore inclusa, fermo restando quanto disciplinato al successivo paragrafo 12.

Presso la base operativa del Lazio dovrà essere costituita a cura della Società una moderna ed efficiente Sala Operativa dedicata alle attività contemplate nel presente disciplinare, alla quale il Dipartimento e il COAU indirizzeranno le richieste o schede di missione, che gli operatori della Sala Operativa smisteranno alla base ove sono posizionati i/il velivoli/o interessati/o alla missione.

La Sala Operativa dovrà essere funzionante 24 ore su 24 per tutti i giorni dell'anno; dovrà essere attrezzata con moderni ed efficienti sistemi voce/dati/immagini dedicati, in connessione e compatibili con i sistemi del Dipartimento e del COAU, al fine di ottimizzare la programmazione e la gestione dell'attività di volo.

La Sala Operativa dovrà inoltre mantenere il continuo contatto voce/dati con tutte le altre basi, nonché il collegamento con gli aeromobili in volo attraverso idonei apparati radio e satellitari.

I contatti con il COAU e il Dipartimento dovranno avvenire in lingua italiana.

b. Basi di schieramento stagionale.

Le basi di schieramento stagionale sono ulteriori basi, utilizzate per dislocare i velivoli in prossimità delle zone considerate ad alto rischio di incendio boschivo.

Su dette basi la permanenza dei mezzi sarà stabilita secondo un piano di schieramento determinato dal DPC, d'intesa con il Dipartimento, e notificato alla Società con congruo anticipo sull'operatività della base (non inferiore a 15 giorni solari dalla prevista attivazione). Le basi di schieramento stagionale potranno essere attivate contemporaneamente nel numero massimo di tre.

Presso queste basi la Società dovrà garantire la possibilità di eseguire attività manutentive almeno sino al livello dell'ispezione delle 100 ore inclusa.

Al termine del periodo di schieramento i velivoli faranno rientro nelle basi di schieramento permanente o presso altra base, secondo quanto disposto dal DPC d'intesa con il Dipartimento.

c. Basi di schieramento temporaneo.

Per le basi di scalo temporaneo s'intendono quelle basi su cui i velivoli, su disposizione del COAU per esigenze AIB, nonché del Dipartimento per le rimanenti esigenze operative, pernottano per limitati periodi di tempo per esigenze specifiche, quali ad esempio:

- la necessità di schierare i velivoli in basi prossime ad aree interessate da incendi rimasti attivi allo scadere delle effemeridi;
- la necessità di schierare precauzionalmente i velivoli in basi più vicine ad aree ad alto rischio incendi, in funzione delle previsioni di suscettività.

Le disposizioni di pernottamento su base temporanea per esigenze AIB, emanate dal COAU, sono inviate alla Società e al Dipartimento.

Le attività operative condotte da una base di scalo temporaneo non supereranno, ordinariamente, la durata di giorni 10, e le attività di manutenzione in loco saranno limitate a quelle necessarie per garantire continuità all'attività di volo.

Le basi di scalo temporaneo potranno essere attivate contemporaneamente nel numero massimo di tre.

d. Basi di schieramento all'estero.

Per le basi di schieramento all'estero s'intendono le basi al di fuori dei confini nazionali su cui i velivoli sono schierati per esigenze AIB o per compiti secondari.

Qualora un velivolo sia schierato presso una base temporanea o di schieramento all'estero per più di dieci giorni naturali e consecutivi, la Società dovrà predisporre per eseguire in loco la manutenzione necessaria a garantire il completamento della missione e il rientro in Italia.

In tal caso, saranno rimborsati alla Società i costi sostenuti per ottenere le relative autorizzazioni da parte delle competenti autorità aeronautiche.

La necessità di prolungare (oltre il decimo giorno) la durata dello schieramento sarà comunicata entro il sesto giorno consecutivo di attivazione della base.

12. BASE MANUTENTIVA

La Società, al fine di provvedere all'esecuzione delle attività di manutenzione di cui al presente Disciplinare Tecnico, dovrà stabilire nella regione Lazio la propria base manutentiva principale, certificata per l'esecuzione di attività di *Base Maintenance* fino all'ispezione 72 mesi inclusa sul tipo di aeromobile oggetto del presente disciplinare tecnico.

In aggiunta alla base manutentiva principale, la Società si impegna ad attivare presso la base di schieramento permanente situata nella regione Calabria un'ulteriore sede manutentiva, certificata per l'esecuzione di attività di *Base Maintenance* almeno fino all'ispezione annuale inclusa.

In tutte le basi di schieramento, permanenti e stagionali, la Società dovrà dotarsi di adeguati sistemi per il lavaggio dei velivoli, con riferimento anche ai liquidi ritardanti/estinguenti o altre sostanze eventualmente impiegate, provvedendo al recupero e allo smaltimento delle acque reflue nel rispetto delle prescrizioni dettate dalle autorità aeronautiche e delle norme vigenti in materia di sicurezza e tutela dell'ambiente, anche conseguendo, ove necessario, le relative autorizzazioni e/o certificazioni da parte delle competenti Autorità e/o delle strutture aeroportuali.

13. GESTIONE LOGISTICA

Per gestione logistica s'intende l'esecuzione di tutte le attività necessarie per garantire in esercizio il mantenimento dei requisiti tecnici, degli standard di navigabilità continua e delle condizioni di impiego sicuro degli aeromobili nonché delle parti di ricambio e degli equipaggiamenti/sistemi consegnati a corredo (es. *Spray kits*).

a. Funzioni tecniche

La Società dovrà svolgere le attività previste per assicurare la copertura di tutte le funzioni tecniche che concorrono alla navigabilità continua degli aeromobili secondo le normative vigenti ed applicabili; tra queste, in particolare, le seguenti funzioni:

- **ingegneria** (elaborazione dei programmi di manutenzione e verifica della loro efficacia, aggiornamento dello standard di configurazione, definizione dello standard relativo ai lavori aeronautici, registrazioni dell'operante, gestione delle documentazioni e delle pubblicazioni tecniche);
- **programmazione dei lavori** (disposizioni per l'esecuzione dei lavori aeronautici nei termini di scadenza approvati); in particolare, la Società dovrà inserire nel programma di manutenzione dei velivoli i requisiti riportati nel programma di prevenzione delle corrosioni (appendix 1 del manuale PSP 495, e successive modifiche), nonché anticipare all'ispezione 6 mesi i requisiti relativi agli *environment sensitive items* previsti nell'ispezione 12 mesi.
- **sorveglianza continua di esercizio** (verifica delle condizioni di navigabilità e disposizioni per l'effettuazione della manutenzione richiesta per l'impiego, quali l'installazione e la rimozione degli allestimenti operativi, disposizioni per le

azioni correttive a seguito di inconvenienti ed avarie e loro coordinamento);

- **funzione tecnico operativa** (gestione configurazione tecnica d'impiego, definizione della balance chart e controllo del peso e bilanciamento);
- **gestione ricambi** (definizione del livello di scorte, procedure di approvvigionamento e selezione fornitori/ditte di manutenzione).

Riguardo alla gestione dell'aeronavigabilità degli aeromobili, dovrà essere consentito lo scambio dei relativi dati, in formato elettronico, con il Dipartimento.

b. Operazioni di manutenzione

La Società dovrà svolgere, in ottemperanza alle norme applicabili, tutte le attività previste per assicurare l'esecuzione delle operazioni di manutenzione programmata e non programmata ed ispezioni/sostituzioni speciali e l'introduzione delle modifiche, secondo le istruzioni fornite dal responsabile della navigabilità ed in accordo con le normative vigenti ed applicabili; tra queste, in particolare, le seguenti funzioni:

- **certifying staff** (riammissione in servizio dell'aeromobile dopo la manutenzione di linea o di base);
- **manutenzione di linea** o Line Maintenance, da intendersi corrispondente ad attività non superiori all'ispezione "A" (fino alla 100 ore), che possono includere attività di ricerca e risoluzione avarie, sostituzione di componenti (inclusi motori ed eliche) con eventuale uso di attrezzatura di test, manutenzioni ed ispezioni programmate non complesse, riparazioni e modifiche da eseguirsi con attrezzature semplici;
- **manutenzione di base** o Base Maintenance, corrispondente ad attività che rientrano all'interno di manutenzioni, riparazioni e modifiche maggiori, fino all'ispezione "B" (72 Mesi);
- **pianificazione lavori** (programmazione hangar, verifica disponibilità documentazione, attrezzature, materiali);
- **magazzino** (approvvigionamento ed accettazione parti, gestione materiali di rotazione, gestione materiali di consumo). Le attività di gestione del magazzino dovranno essere registrate anche tramite un software dedicato che consenta lo scambio di dati con il Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e Difesa Civile.

La Società sarà tenuta, inoltre, a ripristinare nel più breve tempo possibile la piena efficienza di velivoli e/o materiali danneggiati a seguito di sinistri.

c. Modifiche

La società dovrà svolgere, in ottemperanza alle norme applicabili, tutte le attività necessarie per assicurare l'introduzione, secondo le istruzioni fornite dal responsabile della navigabilità ed in accordo con le ulteriori normative vigenti ed applicabili, delle modifiche e prescrizioni di seguito indicate. In particolare, le prescrizioni/modifiche tecniche (Prescrizioni di Aeronavigabilità, Airworthiness Directives, Bollettini tecnici, Service Bulletins, Service Letters, Regolamenti ecc.) emesse dalle competenti autorità, inclusa la Commissione Europea, o dai costruttori dell'aeromobile e dei relativi equipaggiamenti, qualora classificate obbligatorie (*mandatory*) dovranno essere introdotte entro i termini ivi stabiliti.

Le prescrizioni/modifiche tecniche classificate raccomandate (*recommended*)

dovranno essere introdotte obbligatoriamente, a meno che la Società non richieda al Dipartimento di non introdurle, motivandone tecnicamente la ragione, e tale proposta trovi parere concorde del Dipartimento. L'eventuale introduzione delle modifiche dovrà di norma essere eseguita al primo fermo utile del velivolo, compatibilmente coi tempi di approvvigionamento di eventuali materiali necessari e gli eventuali termini temporali previsti dalla documentazione tecnica.

Le prescrizioni/modifiche tecniche classificate facoltative (*optional*), considerando tali anche le modifiche raccomandate emesse prima della consegna dei velivoli e non introdotte dal precedente gestore, dovranno essere tempestivamente segnalate al Dipartimento con parere motivato, corredate della relativa proposta tecnico-economica e dovranno essere introdotte esclusivamente dopo l'autorizzazione del Dipartimento.

d. Pubblicazioni Tecniche e Manuali.

La Società ha la responsabilità di procurarsi e tenere aggiornata tutta la documentazione tecnica ed operativa, applicabile ai velivoli e necessaria per le attività riportate nel presente Disciplinare Tecnico.

e. Attrezzature e Parti di Ricambio.

La Società ha la responsabilità di procurarsi tutti materiali necessari all'esecuzione della attività manutentiva e più in generale alla gestione logistica.

I materiali di ricambio dovranno essere originali, di nuova costruzione ovvero rigenerati in aderenza alle prescrizioni aeronautiche vigenti, tutti corredati del relativo certificato di conformità/aeronavigabilità. Allopo la Società è tenuta a provvedere alla sottoscrizione di appositi contratti di fornitura, che consentano l'acquisizione tempestiva del materiale occorrente onde assicurare lo scrupoloso rispetto delle obbligazioni contrattuali.

Contestualmente ai velivoli, verranno consegnati in gestione anche materiali di supporto, quali attrezzature e parti di ricambio, di proprietà del Dipartimento. La tipologia, la quantità e lo stato di efficienza dei materiali di cui sopra, saranno specificate nel relativo verbale di consegna. La Società dovrà mantenere inalterata consistenza e stato delle scorte di proprietà del Dipartimento, reintegrando nel più breve tempo possibile ogni componente prelevato dalla predetta scorta. Ogni bene di proprietà del Dipartimento affidato in gestione alla Società alla scadenza del contratto dovrà essere restituito secondo quanto stabilito nel contratto.

f. Personale tecnico.

Ai fini della gestione logistica della flotta, la Società dovrà disporre, durante l'esecuzione del contratto, almeno del seguente personale in possesso di Licenza di Manutenzione Aeronautica (LMA), emessa in conformità all'Allegato III (Parte 66) del Regolamento (UE) n. 1321/2014 e ss.mm.ii., con abilitazione sul Canadair CL-415:

- n. 3 (tre) tecnici LMA cat. C;
- n. 6 (sei) tecnici LMA cat. A1;
- n. 6 (sei) tecnici LMA cat. B2;
- n. 9 (nove) tecnici LMA cat. B1.1.

Il predetto organico cat. B1.1 dovrà essere in possesso, complessivamente, di almeno un'abilitazione C14 - *Landing Gear*, un'abilitazione C20 - *Structural* e

un'abilitazione 5C5 - *Electrical Power & Lights*, in accordo alla norma AMC 145.A.20 Terms of approval.

L'organico su indicato è da considerarsi la dotazione minima incompressibile, ferma restando l'esigenza di dover disporre di ulteriore personale tecnico qualora ciò sia necessario per soddisfare i requisiti previsti dal presente Disciplinare.

14. STATO DEI BENI ALLA CONSEGNA E ALLA LORO RESTITUZIONE

La Società riceverà in consegna:

- i velivoli in condizioni di efficienza, avendo già eseguito tutte le ispezioni scadute;
- i componenti principali dei velivoli della flotta dipartimentale (carrelli, motori ed eliche), con un'operatività residua in termini complessivi per ciascun tipo di componente, rispetto a tutti i velivoli della flotta medesima, non inferiore al 50% del limite di funzionamento (LOF o altro limite pertinente) relativo alla revisione maggiore.

Qualora lo stato dei velivoli e dei componenti maggiori sia inferiore rispetto al predetto standard, il Dipartimento si farà carico degli oneri per raggiungere il citato standard.

Allo scadere del contratto la Società dovrà riconsegnare i velivoli in condizioni di perfetta efficienza, avendo già eseguito tutte le ispezioni in scadenza entro la durata contrattuale, intendendo che per tali ispezioni la Società non potrà avvalersi della facoltà di proroga che ne differisca l'esecuzione oltre tale durata.

All'atto della riconsegna, i componenti principali dei velivoli della flotta dipartimentale (carrelli, motori ed eliche), dovranno presentare un'operatività residua in termini complessivi per ciascun tipo di componente, rispetto a tutti i velivoli della flotta medesima, non inferiore al 50% del limite di funzionamento (LOF o altro limite pertinente) relativo alla revisione maggiore.

Allo scadere del contratto la Società dovrà riconsegnare tutta la documentazione caratteristica dei velivoli, i dati di navigabilità, anche in formato elettronico, nonché le relative pubblicazioni tecniche ed operative.

15. ATTIVITÀ DI CONTROLLO

A salvaguardia dei beni di proprietà dello Stato affidati alla Società, il Dipartimento ha necessità di verificare a vari livelli la qualità del servizio fornito e la sua rispondenza a quanto richiesto.

Anche a tale proposito, presso la base di schieramento situata nella regione Lazio, la Società dovrà predisporre un ufficio composto di due locali arredati, completi di quattro postazioni di lavoro attrezzate con apparecchiature informatiche, telefoni, fax e fotocopiatrice e relativi materiali di consumo, da destinare ad uso esclusivo e continuativo del personale del Dipartimento.

Il Dipartimento, ferme le previsioni contrattuali in tema di attività di controllo, si riserva la facoltà di eseguire, anche senza preavviso, ispezioni presso tutte le basi di schieramento e manutentive, in occasione delle quali la Società dovrà fornire massima collaborazione, in ordine:

alla consultazione ed assunzione in copia della documentazione tecnica relativa alle attività di gestione operativa e logistica oggetto del presente disciplinare;

alla verifica dello stato di velivoli, materiali e attrezzature impiegati e relative modalità di conservazione;

all'accesso ai dati di gestione aziendale della Società connessi all'esecuzione delle prestazioni oggetto del presente disciplinare;

all'accesso ai dati di dettaglio relativi alla gestione logistica della flotta.

In particolare il Dipartimento, mediante le proprie articolazioni nonché sulla base dei *report* forniti anche dal COAU in merito al servizio AIB fornito, verifica la conformità delle prestazioni rese dalla Società rispetto alle previsioni contrattuali, anche con riferimento agli aspetti legati all'addestramento, all'impiego degli equipaggi, alla sicurezza del volo, nonché all'efficacia operativa.

La Società dovrà dotarsi di strumenti informatici che consentano al COAU e al Dipartimento di monitorare, visualizzare, ricevere rapporti ed archiviare i dati dell'attività operativa e logistica.

A tale proposito per i velivoli equipaggiati con sistemi satellitari tipo EMS Aviation ó Sky Connect la Società dovrà provvedere ad attivare, a propria cura e spese, i servizi di radiolocalizzazione, telefonia e scambio dati mediante la sottoscrizione del relativo abbonamento di durata non inferiore al periodo di gestione della flotta.

La Società dovrà produrre ed inviare al Dipartimento e al DPC la seguente documentazione firmata da un rappresentante legale o da un suo delegato, fornendone copia ad eventuali ulteriori uffici del Dipartimento che ne facciano richiesta.

(1) Previsione efficienza flotta CL-415 (fac simile in Annesso 3)

Documento che deve essere prodotto ed inviato, via fax, nella sera di ogni giorno riportando la previsione dell'efficienza per la giornata successiva.

Destinatario: Dipartimento e DPC.

(2) Situazione flotta CL-415 (fac simile in Annesso 4)

Documento che deve essere prodotto ed inviato, via fax, la mattina di ogni giorno non oltre le ore 08,30. Nel documento vanno riportati, per ogni singolo velivolo, lo stato di efficienza, la previsione del ripristino della efficienza dei velivoli inefficienti, secondo lo schema riportato in Annesso 4 che rappresenta la *“fotografia”* dello stato di efficienza della flotta alle ore 08.00 del giorno d'invio.

Destinatario: Dipartimento.

(3) Situazione equipaggi (fac simile in Annesso 5)

Documento in cui, per ogni equipaggio impiegabile nella giornata successiva (indicato nominalmente con incarico a bordo), viene riportata la disponibilità di ore di volo block e di ore di servizio di ogni singolo componente, nonché la base da cui opererà. Il report dovrà contemplare anche gli equipaggi destinati a eventuali velivoli supplementari.

Tale documento dovrà essere inviato via fax giornalmente, contestualmente al successivo Annesso 8, anche al fine di verificare l'operatività dei velivoli. Qualora intervengano variazioni, il documento dovrà essere prontamente aggiornato.

Destinatario: Dipartimento e DPC.

(4) Riepilogo dell'attività svolta (fac simile in Annesso 6)

Il documento, che andrà compilato secondo lo schema in Annesso 6, è riferito all'attività di volo, svolta durante la giornata, in tutte le sue forme.

Il documento verrà inviato via fax ogni giorno al termine delle attività di volo.

Destinatario: Dipartimento e DPC.

(5) Efficienza della flotta CL-41 5 (fac simile in Annesso 7)

In esso vanno riportati con la massima precisione i dati consolidati dell'efficienza riferita al giorno precedente.

Il documento, inviato via fax ogni giorno entro le ore 11.00, va compilato secondo lo schema in Annesso 7. Di fatto rappresenta lo stato di efficienza prevista dal paragrafo 5 del Disciplinare Tecnico.

Destinatario: Dipartimento e DPC.

(6) Rapporto mensile sull'attività.

Il documento rappresenta il quadro sintetico dell'attività svolta e riporta lo stato generale della flotta; tale rapporto va inviato nei primi 10 giorni di ogni mese e conterrà almeno i seguenti dati riferiti al mese precedente:

- (a) organico dei Piloti impiegati sui velivoli CL-415 ricevuti in affidamento, con indicazione della funzione (Comandante o Copilota) e di eventuali variazioni intervenute nel mese, nel numero e nelle qualifiche;
- (b) il numero degli aeromobili in gestione e lo stato (operativo od inoperativo, determinato in accordo al precedente paragrafo 5) di ciascun aeromobile, per ciascun giorno calendariale;
- (c) quadro situazione velivolo con l'indicazione delle ore totali (block e stick), della scadenza del Certificato di Navigabilità e della scadenza della Licenza di stazione radio;
- (d) quadro attività di volo svolta (in ore block e stick) nel mese e nell'anno solare per ciascun velivolo e per ciascun tipo di volo;
- (e) quadro dell'attività addestrativa ed operativa effettuata, nelle ripartizioni previste dal paragrafo 7, per ciascun pilota e globale;
- (f) per l'attività AIB operativa, quadro riportante il numero delle missioni, delle ore di volo, delle ore di volo sul fuoco, degli scoop e dei lanci, con e senza schiumogeno/ritardante, effettuati da ciascun pilota;
- (g) quadro avarie con l'indicazione, per ciascun velivolo, del tipo e della durata delle avarie e delle ispezioni effettuate e dei giorni in cui è risultato contrattualmente inefficiente;
- (h) copia dei MOR (Mandatory Occurrence Report) emessi nel mese di riferimento;
- (i) programma delle ispezioni calendariali per gli otto mesi successivi a quello di riferimento

Con il rapporto mensile dovrà essere trasmessa copia di ciascuna pagina già

utilizzata dell'Aircraft Technical Log Book (ATLB) ed il tabulato (su carta e su supporto magnetico) di tutti i voli eseguiti nel mese in esame con un riepilogo del numero di ore di volo (block e stick) effettuate nel medesimo periodo per ciascun velivolo suddivise per tipo di attività come indicato al paragrafo 7.

Destinatario: Dipartimento.

(7) Rapporto sullo stato e sulla consistenza delle parti di proprietà del Dipartimento

Il documento riporta lo stato e la consistenza delle parti di proprietà del Dipartimento. Esso va inviato nei primi 10 giorni di ogni mese e conterrà per ciascuna voce i seguenti dati riferiti all'ultimo giorno del mese precedente: il valore d'inventario, la quantità iniziale, la quantità presente in magazzino, differenziando tra efficienti e inefficienti, la quantità in ordine.

Destinatario: Dipartimento.

(8) Modulo di conferma delle prontezze (fac simile in Annesso 8)

Con tale documento, in risposta alle esigenze espresse dal COAU in merito alle prontezze per il giorno seguente, la Società confermerà per iscritto la disponibilità dei velivoli a partire dagli orari richiesti, indicando, in caso contrario, le variazioni proposte opportunamente motivate.

Il Dipartimento, sulla base degli elementi forniti dalla Società, fornirà riscontro al COAU.

Destinatario: Dipartimento.

(9) Dati sullo stato manutentivo dei velivoli

La Società dovrà consentire al Dipartimento l'accesso al sistema di registrazione del mantenimento dell'aeronavigabilità di ciascun aeromobile della flotta CL-415 e, su richiesta, fornirne i relativi dati, in formato riutilizzabile, entro 10 (dieci) giorni naturali e consecutivi decorrenti dalla notifica dell'esigenza.

A tal fine, qualora per la gestione della manutenzione sia utilizzato un software, la Società dovrà fornire al Dipartimento un account di accesso, in sola lettura, a tutte le informazioni ivi riportate; dovrà inoltre essere somministrato un corso di familiarizzazione all'uso del predetto software, rivolto ad almeno n. 2 incaricati del Dipartimento. Qualora il software lo consenta, dovrà essere consentito l'accesso ai dati da remoto.

Destinatario: Dipartimento.

Il *fac simile* riportato negli annessi di cui sopra, attualmente oggetto di trasmissione via fax, potrà essere modificato in alcuni dettagli dal Dipartimento, anche mediante la compilazione degli stessi in formato elettronico, per la successiva trasmissione via rete; il Dipartimento si riserva la facoltà di cambiare lo spettro di informazioni occorrenti dei documenti testé citati, anche disponendo per la relativa sostituzione.

La comunicazione al COAU delle prontezze e l'invio alla Società delle schede di missione avverrà in via telematica, tramite apposito applicativo. Il sistema via fax viene attivato solamente in caso di avaria del predetto applicativo.

La Società si impegna ad utilizzare idonei strumenti informatici, perfettamente compatibili con nuovi sistemi di informatizzazione dei flussi informativi eventualmente adottati dal Dipartimento o dal DPC per la gestione delle attività aeree.

DESCRIZIONE DI MISSIONE TIPICA AIB

La missione AIB è designata come missione di pronto intervento che, utilizzando il codice BAT, ha priorità e precedenza su tutto il traffico aereo. Il nominativo operativo sarà composto dalla sigla *õCANö* seguita dal numero di fusoliera.

Il compito assegnato, con i necessari aspetti di dettaglio, è fissato nella scheda di "*richiesta di concorso aereo AIB*" emessa dal COAU. La missione è dedicata ad un incendio e l'attività sul fuoco perdura fino al verificarsi di una delle seguenti condizioni:

- spegnimento dell'incendio o fine dell'esigenza dichiarata dal coordinatore delle operazioni a terra, oppure dal COAU;
- deviazione su altro incendio ed assegnazione di missione sostitutiva disposta dal COAU con altra scheda;
- scadenza delle effemeridi sul luogo dell'incendio.

Alla ricezione della "scheda" (fac-simile in allegato), l'aereo dovrà decollare entro i tempi previsti tenendo conto di eventuali disposizioni contenute nella scheda stessa, portandosi sull'obiettivo assegnato e stabilendo il contatto radio con il coordinatore delle operazioni a terra per informazioni sull'area operativa e per ottimizzare l'intervento sul fuoco.

L'aereo, raggiunta la zona d'operazione, contatterà il direttore del fuoco e/o effettuerà una breve ricognizione alta per verificare:

- ostacoli naturali e/o artificiali;
- vento dominante;
- presenza di altri aeromobili, comunicando al COAU, appena possibile, le notizie di specifico interesse circa lo sviluppo dell'incendio (via Società o altro canale possibile).

Procedure specifiche di lavoro nelle missioni AIB saranno dettagliate nell'annuale direttiva emessa dal Dipartimento della Protezione Civile. Tutti i lanci, compatibilmente con l'esaurimento dell'apposito serbatoio, andranno fatti impiegando prodotto schiumogeno e/o prodotto ritardante, se richiesto, secondo quanto previsto dal Disciplinare tecnico al paragrafo 8.a..

La missione terminerà con il rientro dell'aereo all'aeroporto designato, rientro che potrà avvenire anche dopo la scadenza delle effemeridi. La società dovrà comunicare al COAU la fine della missione.

La configurazione antincendio standard del velivolo in prontezza operativa deve includere:

- il rifornimento di combustibile di 6.800 lb con possibilità di rabbocco fino al limite compatibile, in relazione alla distanza intercorrente fra l'aeroporto di partenza e l'obiettivo, evitando, però, penalizzazioni inaccettabili al tempestivo decollo dell'aereo;
- il rifornimento di schiumogeno con gli accorgimenti di cui al precedente alinea;
- prodotto ritardante o altro prodotto su richiesta del COAU.

Società (Ragione sociale - Sede)	AI DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO S.O.C.A.V. (al n. di fax comunicato)																
DATA RICHIESTA _____	DATA MISSIONE _____																
TIPO/NOMINATIVO VELIVOLO _____																	
TIPO MISSIONE	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center; font-size: 8px;">OPERATIVA</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center; font-size: 8px;">OPERATIVA</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center; font-size: 8px;">OPERATIVA</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center; font-size: 8px;">TECNICA</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">TRO</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">DIM</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">TRP</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">TEC</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center; font-size: 8px;">TECNICA</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center; font-size: 8px;">ADDESTR.VA</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center; font-size: 8px;">ADDESTR.VA</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center; font-size: 8px;">ADDESTR.VA</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">TRM</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">ADT</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">ADS</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">ADM</td> </tr> </table>	OPERATIVA	OPERATIVA	OPERATIVA	TECNICA	TRO	DIM	TRP	TEC	TECNICA	ADDESTR.VA	ADDESTR.VA	ADDESTR.VA	TRM	ADT	ADS	ADM
OPERATIVA	OPERATIVA	OPERATIVA	TECNICA														
TRO	DIM	TRP	TEC														
TECNICA	ADDESTR.VA	ADDESTR.VA	ADDESTR.VA														
TRM	ADT	ADS	ADM														
AEROPORTO PARTENZA	ETD/L	AEROPORTO ARRIVO	ETA/L														
ZONA OPERAZIONI _____																	
NOMINATIVI EQUIPAGGIO	FUNZIONE	NOTE															
NOTE _____																	
AEROMOBILE IN PRONTEZZA	<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO ⁽¹⁾															
AEROMOBILE IN RISERVA	<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO ⁽¹⁾															
EQUIPAGGIO OPERATIVO	<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO ⁽¹⁾	IL D.O.V.														
DA COMPILARE IN CASO DI VELIVOLO IN PRONTEZZA E/O EQUIPAGGIO OPERATIVO ^{(2) (3)}																	
DIPARTIMENTO PROTEZIONE CIVILE - UFF. EME - COAU FAX 06 68202472																	
NULLA OSTA ALLA MISSIONE	<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO ⁽¹⁾															
NOTE : _____																	
DATA _____	IL CAPO SALA DEL COAU																
DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO S.O.C.A.V.																	
		A: (Società) FAX:															
MISSIONE AUTORIZZATA ⁽¹⁾⁽⁴⁾ / NULLA OSTA ALLA MISSIONE ⁽⁵⁾																	
DATA _____	IL FUNZIONARIO																

Note: (1) Barrare l'opzione scelta

(4) In caso di attività di volo operativa

(2) Inoltro al COAU da parte del CON

(5) In caso di attività di volo addestrative o tecnica

(3) Da reinviare al CON dopo la firma da parte del COAU

Società (Ragione sociale - Sede) _____	A: DIPARTIMENTO PROTEZIONE CIVILE IV UFF/EME - COAU FAX: 06 68202472																
DATA RICHIESTA _____	DATA MISSIONE _____																
TIPO/NOMINATIVO VELIVOLO _____																	
TIPO MISSIONE	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center; border: 1px solid black; width: 50px;">OPERATIVA</td> <td style="text-align: center; border: 1px solid black; width: 50px;">OPERATIVA</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; border: 1px solid black; font-weight: bold;">TRO</td> <td style="text-align: center; border: 1px solid black; font-weight: bold;">TRP</td> </tr> </table>	OPERATIVA	OPERATIVA	TRO	TRP												
OPERATIVA	OPERATIVA																
TRO	TRP																
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">AEROPORTO PARTENZA</th> <th style="width: 10%;">ETD/L</th> <th style="width: 30%;">AEROPORTO ARRIVO</th> <th style="width: 10%;">ETA/L</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table>	AEROPORTO PARTENZA	ETD/L	AEROPORTO ARRIVO	ETA/L													
AEROPORTO PARTENZA	ETD/L	AEROPORTO ARRIVO	ETA/L														
ZONA OPERAZIONI _____																	
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">NOMINATIVI EQUIPAGGIO</th> <th style="width: 30%;">FUNZIONE</th> <th style="width: 40%;">NOTE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table>	NOMINATIVI EQUIPAGGIO	FUNZIONE	NOTE														
NOMINATIVI EQUIPAGGIO	FUNZIONE	NOTE															
NOTE _____ _____ <div style="text-align: right; margin-top: 10px;"> IL D.O.V. _____ </div>																	
DIPARTIMENTO PROTEZIONE CIVILE UFF. EME - COAU A: (Società) FAX: per conoscenza: DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO S.O.C.A.V. (al n. di fax comunicato)																	
MISSIONE AUTORIZZATA	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center; border: 1px solid black; width: 30px;">SI</td> <td style="text-align: center; border: 1px solid black; width: 30px;">NO⁽¹⁾</td> </tr> </table>	SI	NO ⁽¹⁾														
SI	NO ⁽¹⁾																
DATA _____	IL CAPO SALA DEL COAU _____																

Note:

(1) Barrare l'opzione scelta

Società (Ragione sociale - Sede)

PREVISIONE EFFICIENZA FLOTTA CANADAIR CL-415
Annesso 3 del D.T.)

(Rif.

Al Centro Operativo Aereo Unificato (COAU)
Fax +39 06.68202472

Al Dip. V.V.F. - S.O.C.A.V.
(al n. di fax comunicato)

PREVISIONE EFFICIENZA VELIVOLI PER IL GIORNO: _____

Aeromobili Efficienti (dal sorgere del sole al tramonto)

Nominativo	Marche	Base	Note	Prty
CAN 07	I-DPCD			
CAN 08	I-DPCE			
CAN 10	I-DPCO			
CAN 11	I-DPCP			
CAN 12	I-DPCQ			
CAN 14	I-DPCU			
CAN 15	I-DPCV			
CAN 16	I-DPCW			
CAN 18	I-DPCT			
CAN 20	I-DPCY			
CAN 21	I-DPCZ			
CAN 23	I-DPCF			
CAN 24	I-DPCG			
CAN 25	I-DPCH			
CAN 26	I-DPCI			
CAN 27	I-DPCC			
CAN 28	I-DPCN			
CAN 30	I-DPCS			
CAN 31	I-DPCR			

Aeromobili Inefficienti

Nominativo	Marche	Base	Status	Previsione Efficienza	Note

FIRMA

Data: _____ Ora: _____

LEGENDA

Base: Indicare la base su cui sarà posizionato il velivolo all'inizio della giornata successiva.
 Status: Indicare il motivo dell'inefficienza.
 Previsione efficienza: Indicare l'orario di ripristino efficienza, se previsto in giornata.

Al Dip. VVF - S.O.C.A.V.
(al n. di fax comunicato)

Società (Ragione sociale - Sede)	SITUAZIONE FLOTTA CL-415																DATA
																	GIORNO SETT

I-DPCC	I-DPCD	I-DPCE	I-DPCF	I-DPCG	I-DPCH	I-DPCI	IDPCN	I-DPCO	I-DPCP	I-DPCQ	I-DPCR	I-DPCS	I-DPCT	I-DPCU	I-DPCV	I-DPCW	I-DPCY	I-DPCZ
CAN 27	CAN 07	CAN 08	CAN 23	CAN 24	CAN 25	CAN 26	CAN 28	CAN 10	CAN 11	CAN 12	CAN 31	CAN 30	CAN 18	CAN 14	CAN 15	CAN 16	CAN20	CAN21
Annuale	Annuale	Annuale	Annuale	Annuale	Annuale	Annuale	Annuale	Annuale	Annuale	Annuale	Annuale	Annuale	Annuale	Annuale	Annuale	Annuale	Annuale	Annuale
DATA	DATA	DATA	DATA	DATA	DATA	DATA	DATA	DATA	DATA	DATA	DATA	DATA	DATA	DATA	DATA	DATA	DATA	DATA
Semestrale	Semestrale	Semestrale	Semestrale	Semestrale	Semestrale	Semestrale	Semestrale	Semestrale	Semestrale	Semestrale	Semestrale	Semestrale	Semestrale	Semestrale	Semestrale	Semestrale	Semestrale	Semestrale
DATA	DATA	DATA	DATA	DATA	DATA	DATA	DATA	DATA	DATA	DATA	DATA	DATA	DATA	DATA	DATA	DATA	DATA	DATA
A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
n.ore.	n.ore.	n.ore.	n.ore.	n.ore.	n.ore.	n.ore.	n.ore.	n.ore.	n.ore.	n.ore.	n.ore.	n.ore.	n.ore.	n.ore.	n.ore.	n.ore.	n.ore.	n.ore.
2A	2A	2A	2A	2A	2A	2A	2A	2A	2A	2A	2A	2A	2A	2A	2A	2A	2A	2A
n.ore.	n.ore.	n.ore.	n.ore.	n.ore.	n.ore.	n.ore.	n.ore.	n.ore.	n.ore.	n.ore.	n.ore.	n.ore.	n.ore.	n.ore.	n.ore.	n.ore.	n.ore.	n.ore.

rife.ORE	rife.ORE	rife.ORE	rife.ORE	rife.ORE	rife.ORE	rife.ORE	rife.ORE	rife.ORE	rife.ORE	rife.ORE	rife.ORE	rife.ORE	rife.ORE	rife.ORE	rife.ORE	rife.ORE	rife.ORE	rife.ORE
rimanenti	rimanenti	rimanenti	rimanenti	rimanenti	rimanenti	rimanenti	rimanenti	rimanenti	rimanenti	rimanenti	rimanenti	rimanenti	rimanenti	rimanenti	rimanenti	rimanenti	rimanenti	rimanenti
totali	totali	totali	totali	totali	totali	totali	totali	totali	totali	totali	totali	totali	totali	totali	totali	totali	totali	totali
note (1)	note (1)	note (1)	note (1)	note (1)	note (1)	note (1)	note (1)	note (1)	note (1)	note (1)	note (1)	note (1)	note (1)	note (1)	note (1)	note (1)	note (1)	note (1)
base	base	base	base	base	base	base	base	base	base	base	base	base	base	base	base	base	base	base
E	E	E	E	I	E	I	E	E	E	I	I	E	E	E	I	E	E	E

DATA _____

FIRMA _____

E = EFFICIENTE **I** = INEFFICIENTE

Note: (1) In caso di velivolo inefficiente indicare la data stimata di ripristino efficienza (ETRO)

Società (Ragione sociale - Sede)

Al Centro Operativo Aereo Unificato (COAU)

Fax +39 06.68202472

Al Dip. V.V.F. - S.O.C.A.V.

(al n. di fax comunicato)

SITUAZIONE EQUIPAGGI PER IL GIORNO _____

EQUIPAGGI	COGNOME		ORE EFFETTUABILI		ORARIO DI SERVIZIO PIANIFICATO		NOTE
	CPT	2P	DI VOLO	DI SERV.	AVVIO	TERMINE	

BASE: CIAMPINO							
Velivoli in prontezza: 3							
Velivolo 1			06:00				
			06:00				
Totale			12:00				
Velivolo 2			06:00				
			03:00				
			03:00				
Totale			12:00				
Velivolo 3			06:00				
			06:00				
Totale			12:00				

BASE: GENOVA							
Velivoli in prontezza: 2							
Velivolo 1			06:00				
			05:00				
Totale			11:00				
Velivolo 2			06:00				
			06:00				
Totale			12:00				

BASE: LAMEZIA							
Velivoli in prontezza: 1							
Velivolo 1			06:00				
			06:00				
Totale			12:00				

Ore volo block da garantire per velivolo:

11

FIRMA

Società (Ragione sociale - sede)

Al Centro Operativo Aereo Unificato

Fax +39 06.68202472

Al Dip. V.V.F. - S.O.C.A.V.

(al n. di fax comunicato)

RIEPILOGO ATTIVITÀ DEL GIORNO: _____

TIPO	FORMA	Blk Time	Stk time	N° Mix	N° Eq	Lanci	Foam	Ritard	N° Pax	Ton Carb
Operativa	AIB									
	VCS									
	TRO									
	RIC									
	DIM									
	Parziali		00:00	00:00						
Addestrativa	ADS									
	ADT									
	ADM									
	Parziali		00:00	00:00						
Tecnica	TEC									
	TRM									
	Parziali		00:00	00:00						
TOTALI			00:00	00:00						

NOTE:

Mix AIB di CAN xx deviata, atterrato a XXXX rientra xxxxxx entro le ore xx:xx

Società (Ragione sociale - Sede)

DETTAGLI ATTIVITÀ DEL GIORNO: _____

A/M: Identific.- Marche		CAN 24 - I-DPCG		CAN 31 - I-DPCR		CAN 14 - I-DPCU			
Base Schieram./risch.		Ciampino		Lamezia		Lamezia			
Base di partenza		Ciampino		Lamezia		Lamezia			
Base di arrivo		Ciampino		Grazzanise		Lamezia			
Missione		AIB		AIB		ADM			
BlockOff	StickOff	10:00	10:10	12:26	12:39	09:00	09:05		
BlockOn	StickOn	13:00	12:55	15:33	15:27	10:50	10:40		
B -Time/S-Time		03:00	02:45	03:07	02:48	01:50	01:35		
Comandante		Bianchi		Rossi		Caio			
Pilota		Pallino		Pinco		Verde			
Terzo Membro				-		-			
M I X A I B	N. scheda COAU ⁽¹⁾	15		8					
	Ora ricezione ⁽²⁾	09:47		12:03					
	Località	Caserta		Pontecagnano					
	Comune	Caserta		Pontecagnano					
	Provincia	Caserta		Salerno					
	On-Fire	11:05		13:10					
	Off-Fire	12:00		14:45					
	On Task ⁽³⁾	00:55		01:35					
	N. lanci acqua	12		7					
	N. lanci foam	9		7					
N. lanci ritardante	1		0						
N. totale lanci	22		14						
Fonte L/M	L		M						
M V I C X S	N.Pax ⁽⁴⁾	0		0					
	Carico Mat.	0		0					

(1) Alcuni campi della Mix AIB possono essere usati per la similare mix "Spargimento Sostanze";

(2) Per ora di ricezione si intende quella della scheda pervenuta sulla sala Operativa della Società;

(3) Tempo globale nell'area operativa (sul fuoco differenza tra Off-Fire e On-Fire);

(4) Il numero di passeggeri è quello totale dei trasportati;

(5) Per le mix di trasporto andranno compilate tante colonne quante sono le tratte fatte dal velivolo;

(6) Per un velivolo deviato si compila solo la parte dell'area operativa sul fuoco.

Società (Ragione sociale - Sede)

EFFICIENZA FLOTTA CANADAIR CL-415

(Rif. Annesso 7 del D.T.)

Al Centro Operativo Aereo Unificato (COAU)

Fax +39 06.68202472

Al Dip. V.V.F. - S.O.C.A.V.

(al n. di fax comunicato)

SITUAZIONE EFFICIENZA VELIVOLI DEL GIORNO: _____

Nominativo	Marche	Base	O	E	I	Status	Note/Durata inefficienza	Prty
CAN 07	I-DPCD							
CAN 08	I-DPCE							
CAN 10	I-DPCO							
CAN 11	I-DPCP							
CAN 12	I-DPCQ							
CAN 14	I-DPCU							
CAN 15	I-DPCV							
CAN 16	I-DPCW							
CAN 18	I-DPCT							
CAN 20	I-DPCY							
CAN 21	I-DPCZ							
CAN 23	I-DPCF							
CAN 24	I-DPCG							
CAN 25	I-DPCH							
CAN 26	I-DPCI							
CAN 27	I-DPCC							
CAN 28	I-DPCN							
CAN 30	I-DPCS							
CAN 31	I-DPCR							

Data: _____ Ora: _____

FIRMA
_____**LEGENDA**

Base Indicare la base su cui era posizionato il velivolo all'inizio della giornata di riferimento.
O Velivolo OPERATIVO
E Velivolo EFFICIENTE (secondo quanto stabilito al paragrafo 5 del Disciplinare Tecnico).
I Velivolo INEFFICIENTE (secondo quanto stabilito al paragrafo 5 del Disciplinare Tecnico)
Status Indicare il motivo dell'inefficienza.

