



Presidenza del Consiglio dei Ministri

DIPARTIMENTO DELLA PROTEZIONE CIVILE
UFFICIO ATTIVITÀ AERONAUTICA

CONCORSO DELLA FLOTTA AEREA DELLO STATO NELLA LOTTA ATTIVA AGLI INCENDI BOSCHIVI

- DISPOSIZIONI E PROCEDURE -



EDIZIONE 2009



Presidente del Consiglio dei Ministri

DIPARTIMENTO DELLA PROTEZIONE CIVILE

APPROVO LA PUBBLICAZIONE

**“CONCORSO
DELLA FLOTTA AEREA DELLO STATO
NELLA LOTTA ATTIVA AGLI INCENDI BOSCHIVI”**

DISPOSIZIONI E PROCEDURE -

edizione 2009

Roma, 12.7 MAG. 2009

IL CAPO DIPARTIMENTO
Guido Bertolaso

INDICE

Atto di Approvazione	II
Elenco Allegati	V
Elenco di distribuzione	VI
Registrazione delle Aggiunte e Varianti	VIII
Riferimenti normativi	IX
Acronimi	X
1. GENERALITÀ	pag. 1
a. Mezzi aerei	pag. 1
(1) Mezzi aerei dello Stato	pag. 1
(2) Mezzi aerei regionali	pag. 2
2. ELEMENTI PER L'IMPIEGO DEI MEZZI AEREI DELLO STATO	pag. 2
a. Tipologia di missioni	pag. 2
(1) Ricognizione/Sorveglianza	pag. 2
(2) Ricognizione armata	pag. 2
(3) Soppressione	pag. 3
(4) Contenimento	pag. 3
(5) Bonifica	pag. 3
3. RICHIESTA DI CONCORSO DELLA FLOTTA AEREA DELLO STATO	pag. 3
4. CRITERI DI ASSEGNAZIONE AEROMOBILI E CONCETTI D'IMPIEGO	pag. 4
a. Valutazioni	pag. 4
b. Assegnazione di un aeromobile sull'incendio	pag. 5
c. Conduzioni delle missioni	pag. 6
5. IMPIEGO DEL RITARDANTE	pag. 7
a. Capacità degli aeromobili	pag. 7
b. Tipologia incendi e scenari	pag. 7
c. Tecniche d'impiego del ritardante	pag. 8
6. COMPETENZE E DISPOSIZIONI OPERATIVE	pag. 8
a. COAU	pag. 8
b. Coordinatore/Direttore delle operazioni di spegnimento(COS/DOS)	pag. 9
c. Capo equipaggio dell'aeromobile	pag. 10
d. Società ed Enti che operano per il Dipartimento	pag. 10
e. Comunicazioni	pag. 11
(1) Comunicazioni telefoniche	pag. 11
(2) Collegamenti radio TBT	pag. 11
(3) Radiolocalizzazione	pag. 12
f. Limiti di sorvolo delle aree del fuoco	pag. 12
g. Fonti di approvvigionamento idrico	pag. 13

h. Elettrodotti	pag. 13
i. Rapporti	pag. 14
7. OPERAZIONI AL DI FUORI DEI CONFINI NAZIONALI	pag. 14
a. Generalità	pag. 14
b. Condizioni per operare fuori dal territorio nazionale	pag. 14

ELENCO ALLEGATI

- All. "A" Dipendenze ed interfaccia del COAU
- All. "B" Scheda Richiesta di Concorso Aereo AIB Modalità di compilazione
- All. "C" Modello Comunicazione alle Capitanerie di Porto
- All. "D" Competenze nella richiesta di concorso aereo ed assegnazione di un aeromobile
- All. "E" Criteri di valutazione per l'assegnazione e la scelta di uno specifico aeromobile.
- All. "F" Criteri di priorità sulle richieste di concorso aereo.
- All. "G" Ordine di volo per missione di ricognizione/ ricognizione armata
- All. "H" Disponibilità aeromobili, Società ed Enti esercenti
- All. "I" Caratteristiche dei mezzi aerei componenti la flotta aerea dello Stato utilizzati in operazioni AIB
- All. "L" Messaggio delle Prontezze Operative
- All. "M" AIP – ITALIA stralcio ENR 1.1-2 e Circolare ENAV sui voli AIB
- All. "N" Bacini idrici idonei per velivoli "Canadair CL 415" e "Fire Boss"– Indice generale per Regione
- All. "O" Recapiti telefonici
- All. "P" Fac-simile di messaggio per l'impiego di velivoli AIB all'estero

ELENCO DI DISTRIBUZIONE
(in ordine alfabetico)

MINISTERI

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
MINISTERO DELLA DIFESA
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
MINISTERO DELL'INTERNO
MINISTERO DELLE POLITICHE AGRICOLE E FORESTALI

REGIONI

PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DELL'ABRUZZO
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DELLA BASILICATA
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DELLA CALABRIA
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DELLA CAMPANIA
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DELL'EMILIA ROMAGNA
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE FRIULI VENEZIA GIULIA
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DEL LAZIO
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DELLA LIGURIA
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DELLA LOMBARDIA
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DELLE MARCHE
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DEL MOLISE
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DEL PIEMONTE
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DELLA PUGLIA
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DELLA SARDEGNA
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DELLA SICILIA
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DELLA TOSCANA
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DELL'UMBRIA
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DELLA VALLE D'AOSTA
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DEL VENETO
PRESIDENZA GIUNTA PROVINCIALE AUTONOMA DI BOLZANO
PRESIDENZA GIUNTA PROVINCIALE AUTONOMA DI TRENTO

SALE OPERATIVE REGIONALI

COR/SOUP REGIONE ABRUZZO
SOUP REGIONE BASILICATA
COR/SOUP REGIONE CALABRIA
SOUP REGIONE CAMPANIA
SOUP REGIONE EMILIA ROMAGNA
COR REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA
SOUP REGIONE LAZIO
COR/SOUP REGIONE LIGURIA
COR/SOUP REGIONE LOMBARDIA
COR/SOUP REGIONE MARCHE

COR/SOUP REGIONE MOLISE
COR/SOUP REGIONE PIEMONTE
SOUP REGIONE PUGLIA
SOUP REGIONE TOSCANA
CORPO FORESTALE E VIGILANZA AMBIENTALE – COR SARDEGNA
COR REGIONE SICILIANA
COR/SOUP REGIONE UMBRIA
NUCLEO AIB c/o DIREZIONE FORESTE VALLE D’AOSTA
COR REGIONE VENETO
SERVIZIO ANTINCENDI - CORPO PERMANENTE VIGILI DEL FUOCO BOLZANO
SERVIZIO ANTINCENDI - CORPO PERMANENTE VIGILI DEL FUOCO TRENTO

OPERATORI

COMANDO GENERALE DELLE CAPITANERIE DI PORTO
COMANDO OPERATIVO DI VERTICE INTERFORZE
CORPO FORESTALE DELLO STATO
DIP. VIGILI DEL FUOCO DEL SOCC. PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
STATO MAGGIORE AERONAUTICA
STATO MAGGIORE ESERCITO
STATO MAGGIORE MARINA

ATI Air SP&A
BIOGEMA SA sede di rappresentanza per l’Italia – SP&A
EUROPEAN AIR CRANE S.p.A.
So.R.E.M. S.r.l

Il presente documento è disponibile in formato pdf nel sito : <http://www.protezionecivile.it/>

RIFERIMENTI NORMATIVI

- Legge 24 febbraio 1992, n. 225, Istituzione del “Servizio Nazionale di Protezione Civile”;
- Decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 “Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni e agli enti locali in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59;
- Legge 21 novembre 2000, n. 353, “Legge-quadro in materia di incendi boschivi”;
- Decreto Legge n. 343 del 7 settembre 2001 convertito con la Legge 9 novembre 2001, n. 401, “Disposizioni urgenti per assicurare il coordinamento operativo delle strutture preposte alle attività di protezione civile e per migliorare le strutture logistiche nel settore della difesa civile”;
- D.P.C.M. 20 dicembre 2001, “Linee guida relative ai piani regionali per la programmazione delle attività di previsione, prevenzione e lotta attiva contro gli incendi boschivi”;
- Decreto Legge n. 90 del 31 maggio 2005 convertito in Legge n. 152 del 26 luglio 2005;
- Indirizzi operativi per fronteggiare il rischio incendi boschivi per l’anno 2009 del Presidente del Consiglio dei Ministri.

ACRONIMI

AIB	ANTI-INCENDIO BOSCHIVO
AIP	AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION
BAT	BUSTER AIR TRAFFIC
C&C	COMANDO E CONTROLLO
CFS	CORPO FORESTALE dello STATO
CNVF	CORPO NAZIONALE VIGILI del FUOCO
COAU	CENTRO OPERATIVO AEREO UNIFICATO
COR	CENTRO OPERATIVO REGIONALE
COS	COORDINATORE OPERAZIONI SPEGNIMENTO
CSO	COORDINATORE SUPPORTO OPERATIVO
CTM	COORDINATORE TECNICO MANUTENTIVO
DOS	DIRETTORE OPERAZIONI SPEGNIMENTO
OAT	OPERATIONAL AIR TRAFFIC
SOUP	SALA OPERATIVA UNIFICATA PERMANENTE
SAV	SERVIZIO SICUREZZA ADDESTRAMENTO VIGILANZA
STAC	SERVIZIO TECNICO AMMINISTRATIVO CONTRATTUALE
VMC	VISUAL METEO CONDITION
VFR	VISUAL FLIGHT RULES
TBT	TERRA-BORDO-TERRA

1. GENERALITÀ

Il Dipartimento della Protezione Civile coordina ed impiega sul territorio nazionale, attraverso l'Ufficio Attività Aeronautica – Centro Operativo Aereo Unificato (COAU, in Allegato “A” dipendenza e struttura), la flotta aerea antincendio dello Stato nelle attività di spegnimento degli incendi boschivi, assicurandone l'efficacia operativa in coordinamento con le Regioni.

Con il presente documento vengono definite le procedure operative concernenti:

- la richiesta, da parte delle Regioni, per il tramite delle Sale Operative Unificate Permanenti o Centri Operativi Regionali (SOUP/COR), del concorso della flotta aerea dello Stato;
- i criteri per l'assegnazione dei vettori e la condotta delle operazioni aeree da parte del COAU.

a) Mezzi aerei

Per la lotta AIB sono impiegati mezzi aerei ad ala fissa o rotante, resi disponibili dallo Stato e dalle Regioni, la cui utilizzazione si ispira a principi e procedure condivise orientati alla massima efficacia.

(1) Mezzi aerei dello Stato

I mezzi aerei che fanno parte della flotta dello Stato impiegati dal COAU devono intendersi gli aeromobili:

- di proprietà del Dipartimento (ed affidati in gestione a Società di lavoro aereo);
- appositamente noleggiati dal Dipartimento;
- appartenenti ad altre Amministrazioni dello Stato (quali, l'Esercito Italiano, la Marina Militare, il Corpo Forestale dello Stato, il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e le Capitanerie di Porto) ed assegnati temporaneamente al Dipartimento.

I mezzi aerei di proprietà dello Stato, sia civili che militari, operanti per la lotta AIB sono velivoli di Stato.

I mezzi aerei noleggiati dal Dipartimento al fine di contrastare il fenomeno degli incendi boschivi sono assimilati a velivoli di Stato.

Lo schieramento base della flotta dello Stato sul territorio è stabilito in ragione dei seguenti elementi:

- previsioni climatologiche e meteo;
- bollettino di suscettività all'innescio degli incendi (CFC);
- base statistica (storico);
- disponibilità aeromobili regionali;
- disponibilità fonti idriche;
- consistenza della flotta AIB dello Stato;
- supporto sulla base di schieramento.

La flotta AIB dello Stato è impiegata in concorso alle Regioni a statuto ordinario ed a statuto speciale, nonché delle Province Autonome di Trento e Bolzano, che ne

facciano richiesta al COAU attraverso le rispettive SOUP/COR (scheda richiesta in Allegato "B").

(2) Mezzi aerei regionali

Nell'ambito delle rispettive competenze, ogni Regione che utilizzi aeromobili per la lotta AIB dovrà realizzare la massima sinergia con i mezzi aerei resi disponibili dallo Stato. Tutte le Regioni dovranno fornire, al Dipartimento, prima dell'inizio di ogni campagna antincendio, i necessari aggiornamenti in ordine al proprio dispositivo aereo previsto per l'AIB, attraverso un documento che illustri in particolare i seguenti elementi:

- numero e tipologie di aeromobili disponibili;
- decorrenza e durata dei contratti di noleggio dei mezzi (periodo di disponibilità);
- dislocazione dei mezzi in fase operativa e prontezza operativa quotidiana;
- compiti assegnati (ricognizione, avvistamento, spegnimento, trasporto personale, ecc.);
- ed ogni altro utile elemento.

In aggiunta, forniranno altresì l'elenco aggiornato delle risorse idriche, quali laghi, fiumi e dei bacini idrici, per consentire l'impiego ottimale degli aeromobili AIB.

Ogni mezzo aereo opererà sotto il controllo della rispettiva SOUP/COR regionale e, nell'area dell'incendio, sotto il controllo tattico del Direttore/Coordinatore delle operazioni di spegnimento (DOS/COS). La SOUP/COR informerà tempestivamente il COAU all'atto dell'impiego di un mezzo aereo regionale indicando: tipologia, nominativo, missione, zona d'impiego e frequenze radio impiegate.

2. ELEMENTI PER L'IMPIEGO DEI MEZZI AEREI DELLO STATO

a. Tipologia di missioni

Ai fini della lotta AIB, i mezzi aerei possono essere impiegati per attività di:

- Ricognizione/Sorveglianza;
- Ricognizione armata;
- Soppressione;
- Contenimento;
- Bonifica.

(1) Ricognizione/Sorveglianza

La ricognizione aerea è la missione che prevede l'impiego di uno o più aeromobili per acquisire informazioni su di uno o più incendi in atto. Le informazioni possono essere integrate da sistemi terrestri di telesorveglianza o da personale di vedetta. Per questa attività possono essere utilizzati aeromobili pilotati e/o a pilotaggio remoto, che utilizzano particolari sensori in grado di acquisire e trasmettere dati e/o informazioni ai centri di C&C. Può essere un'attività mirata anche a rilevamenti post incendio per valutarne gli sviluppi e/o gli effetti/danni causati.

(2) Ricognizione Armata

Le missioni di ricognizione armata prevedono l'impiego di un velivolo configurato AIB perché, oltre al compito specifico della ricognizione, l'aeromobile deve aver la capacità di intervenire sull'incendio, previo coordinamento con l'autorità di C&C. Condizione fondamentale di tale attività è, pertanto, l'autorizzazione allo sgancio anche in assenza del DOS. Vengono condotte per periodi limitati, in situazioni particolari ed in aree ad alto rischio.

(3) Soppressione

La soppressione è la missione tipica di un vettore AIB che, sfruttando al massimo le capacità di trasporto e lancio d'acqua ed estinguente/ritardante, opera sull'incendio fino allo spegnimento dello stesso.

(4) Contenimento

Il contenimento è la missione di un aeromobile AIB che ha lo scopo di arginare il fronte del fuoco, limitando il suo sviluppo od orientandolo verso determinate direzioni. Tale attività prevede di usare sostanze ritardanti che, confinando l'incendio, permettono di estinguere il fuoco in tempi più rapidi e di ottimizzare le risorse. Questa tipologia di missione dovrebbe essere considerata prioritaria laddove le risorse e/o il tempo rimanente per combattere il fuoco siano limitati. (es. poco prima del tramonto)

(5) Bonifica

La bonifica è l'attività di soppressione degli ultimi focolai attivi lungo il perimetro dell'area percorsa dal fuoco o di circoscrizione delle porzioni di lettiera in cui persistono fenomeni di combustione anche senza sviluppo di fiamma libera. Tale attività è normalmente effettuata con le squadre a terra e, pertanto, potranno essere usati solo gli aeromobili non impegnati nella primaria attività di spegnimento. Per tale attività, gli aeromobili potranno essere utilizzati solo su specifica autorizzazione del COAU, valutata l'indisponibilità di altre risorse e/o in presenza di un forte rischio di "ripresa" dell'incendio. La SOUP/COR potrà avanzare una richiesta per bonifica, che il COAU prenderà in considerazione in relazione alla situazione del momento.

3. RICHIESTA DI CONCORSO DELLA FLOTTA AEREA DELLO STATO.

Uno dei principali fattori che influisce sull'efficacia dell'intervento aereo sugli incendi boschivi è la celerità con cui si muove l'intero "sistema" per la lotta AIB. Pertanto, ogni Regione deve predisporre un sistema di tempestivo avvistamento degli incendi e di una struttura capace di valutare l'incendio, il suo possibile sviluppo, i rischi e la capacità per combatterlo, al fine di decidere rapidamente sulla necessità di richiedere il concorso aereo dei velivoli di Stato. Le Regioni hanno la responsabilità di organizzare e gestire tutte le risorse AIB. È molto importante che la SOUP/COR segua costantemente l'andamento degli incendi, per adeguare le risorse alle effettive esigenze. Qualora l'incendio non si possa combattere adeguatamente con le sole risorse regionali, aeree e terrestri, la SOUP/COR potrà richiedere il concorso dei mezzi dello Stato.

Il concorso aereo AIB viene attivato mediante l'inoltro al COAU, da parte delle SOUP/COR, della "scheda richiesta concorso aereo AIB". Di norma, tutti i campi della scheda devono essere compilati, alcuni dati rimangono fissi nel tempo ed altri possono variare e per questi ultimi, è necessario inoltrare periodici aggiornamenti, specie per quanto riguarda:

- fronte del fuoco;
- condizioni meteorologiche;
- risorse impegnate;
- andamento dell'incendio.

La richiesta potrà essere inoltrata anche se compilata solo parzialmente, ma la carenza di informazioni potrà condizionare l'assegnazione degli aeromobili e/o ritardare il concorso aereo dello Stato.

È necessario che la SOUP/COR invii tempestivamente al COAU la richiesta di concorso aereo. In caso di più richieste di concorso, nelle note della scheda dovrà comparire la priorità e/o il livello di gravità.

Una richiesta sospesa od annullata dalla SOUP/COR competente sarà notificata utilizzando lo stesso modello della richiesta.

4. CRITERI DI ASSEGNAZIONE E CONCETTI D'IMPIEGO DEGLI AEROMOBILI.

a. Valutazioni

All'arrivo della richiesta, il personale in servizio presso la Sala Operativa del COAU effettua con immediatezza le valutazioni di competenza, in particolare:

- Il responsabile di turno del CFS verifica l'esattezza e la coerenza dei dati riportati (in particolare la localizzazione dell'incendio), verifica che COR/SOUP abbiano valutato correttamente le caratteristiche ed il valore ambientale della vegetazione oggetto dell'incendio, evidenziando altresì le eventuali norme di tutela che caratterizzano l'area. Suggerisce la priorità d'azione relativamente alle richieste pervenute. Fornisce al Capo Sala tutti gli elementi necessari per la decisione finale in merito al numero ed al tipo di aeromobili da assegnare. Assicura un costante aggiornamento della situazione degli incendi a livello nazionale, catalogandoli per importanza, anche sulla base delle segnalazioni pervenute dalla propria organizzazione o dalla Sala Situazioni Italia, al fine di anticipare le possibili richieste da parte delle SOUP/COR.
- Il Funzionario del CNVVF presso la Sala Italia, fornisce consulenza al Capo Sala per coordinare il concorso aereo nel caso l'incendio possa interessare infrastrutture e aree antropizzate. Aggiorna la situazione degli incendi a livello nazionale anche sulla base delle segnalazioni pervenute dalla sua organizzazione.
- Il Capo Sala del COAU ultimato in maniera quanto più rapida possibile il processo decisionale, completa la scheda nella parte di sua competenza, la firma, la trasmette quale "ordine di missione" alle sale operative degli aeromobili. Mantiene un continuo contatto con la Sala Situazione Italia ed aggiorna il flusso di informazioni verso la stessa, al fine di fronteggiare efficacemente ogni possibile sviluppo dell'incendio verso situazioni di carattere emergenziale. Informa il rappresentante della Capitaneria di Porto presente in sala qualora il rifornimento d'acqua avvenga in prossimità della costa o dei porti.
- Le Sale Operative emettono l'ordine di volo effettuando tutti i necessari coordinamenti di competenza per l'esecuzione della missione assegnata. Inoltre:

- verificano che la configurazione sia idonea ed ottimale per la massima efficacia della missione;
 - svolgono le necessarie attività per ridurre al minimo i tempi di decollo;
 - monitorizzano il volo in tutte le sue fasi, coordinando eventuali scali/ pernottamenti fuori sede;
 - mantengono tempestivamente informato il COAU.
- Il rappresentante del Comando Generale delle Capitanerie di Porto presso la Sala Italia, qualora il rifornimento d’acqua avvenga in prossimità della costa o dei porti, interesserà la Capitaneria di Porto competente affinché attui le misure di coordinamento necessarie per garantire la sicurezza delle operazioni di rifornimento idrico (in *Allegato. “C”* la comunicazione tipo da inviare alle Capitanerie di Porto).

In *Allegato “D”* sono riportate le principali competenze degli organismi interessati nella procedura di richiesta di concorso aereo ed assegnazione dell’aeromobile.

b. Assegnazione di un aeromobile sull’incendio.

Il capo sala in turno al COAU è il responsabile dell’assegnazione degli aeromobili e delle missioni aeree per il concorso AIB sul territorio nazionale. Egli ha anche l’autorità di ritirare le risorse assegnate ad un incendio e/o di modificarne la missione (es. deviazione).

Il principio del concorso aereo della flotta AIB dello Stato è quello di combattere il fuoco con efficienza e tempestività, tenuto conto della situazione generale di disponibilità degli aeromobili, della loro dislocazione, delle operazioni in atto, delle previsioni di rischio e delle condizioni meteorologiche.

I criteri per l’assegnazione di una specifica tipologia di aeromobile, riportati in *Allegato. “E”*, attengono essenzialmente a tre fattori:

- tipologia dell’incendio;
- risorse disponibili;
- ambiente.

Nel caso di più richieste simultanee e qualora non possano essere soddisfatte contemporaneamente, il COAU, di concerto con la SOUP/COR della regione competente, provvederà a “prioritarizzare” le richieste e le conseguenti assegnazioni, dando la massima priorità ed attenzione alla salvaguardia della vita umana ed alla tutela dell’ambiente naturale. In *Allegato “F”* sono riportati i principali criteri di priorità.

Le missioni di ricognizione, armate o non armate, possono impiegare aeromobili in prontezza e/o essere programmate in anticipo rispetto alle attività di contrasto del fuoco. Tali missioni richiedono uno stretto coordinamento con la/le SOUP/COR interessate e le sale operative.

Il COAU, qualora sia a conoscenza di un incendio attivo che interessa un obiettivo prioritario, oppure in situazione di alto rischio, può ordinare il decollo immediato di un aeromobile anche in assenza di una specifica richiesta di concorso aereo. In tale situazione il COAU predisporrà normalmente una missione di ricognizione armata (*Allegato. “G”*), informandone immediatamente la SOUP/COR interessata.

In caso di Ricognizione armata, l'autorizzazione allo sgancio può essere preventiva inserendola nell'ordine di missione; oppure potrà pervenire all'equipaggio dopo accurata valutazione, anche a seguito di ricognizione.

Normalmente gli aeromobili di maggiore capacità (Canadair CL-415 ed Erikson S-64) non vengono assegnati per missioni di bonifica. Se durante la loro missione l'incendio assegnato raggiunge la fase di bonifica, tali aeromobili potranno rimanere sull'incendio solo previa autorizzazione del COAU.

c. Conduzione delle missioni

La conduzione della missione da parte dei piloti per ciò che riguarda l'attività di volo, dalla fase preparatoria alla fase esecutiva, risponde a regole, procedure, tecniche e tattiche previste dall'organizzazione di appartenenza (in *Allegato "H"* gli aeromobili e le società/enti che concorrono alle campagne AIB).

Tutte le missioni saranno condotte in condizioni di volo a vista (VMC), utilizzando gli spazi aerei nel rispetto delle regole (VFR) e, per gli aeromobili con marche civili, le condizioni del traffico BAT (Buster Air Traffic).

Tutte le missioni devono essere programmate ed eseguite nel modo più efficace, sfruttando al meglio le caratteristiche degli aeromobili in *Allegato "I"*, operando con tempestività, scegliendo opportunamente le fonti idriche e le basi per il rifornimento del carburante. Tutti gli aeromobili in prontezza dovranno essere riforniti col massimo di carburante compatibile con la missione effettuando il carico di ritardante secondo quanto richiesto dal COAU.

Qualora la distanza dall'incendio dalla base di partenza sia eccessiva, occorrerà prevedere uno scalo o, qualora i serbatoi non siano pieni, il loro "rabbocco" prima del decollo, considerando:

- la possibilità di incrementare la permanenza sul fuoco;
- la tempestività del rifornimento;
- il rispetto dei limiti e le condizioni per il decollo;
- la possibilità di operare più a lungo, prima del tramonto.

L'aeromobile rimane assegnato all'incendio fino a quando:

- il DOS non lo rilascia;
- il COAU, sentita la SOUP, comunica ufficialmente la fine del concorso AIB;
- la missione ha termine per sopraggiunte effemeridi (in tal caso, se lo stesso incendio rimanesse attivo anche il giorno seguente, la missione relativa sarà svolta con una nuova scheda ed una nuova assegnazione).

In una missione di contrasto è essenziale effettuare una ricognizione preventiva sull'area dell'incendio, così come ricevere dal DOS i necessari aggiornamenti ed istruzioni.

La condizione normale perché un mezzo aereo possa operare in missioni di contrasto è il contatto radio con il "DOS", fondamentale in presenza di squadre a terra. È, pertanto, determinante che la SOUP, all'atto di richiedere l'intervento di un mezzo aereo dello Stato, abbia già acquisito la certezza che, sul luogo dell'incendio, vi siano apparati radio

efficienti per le comunicazioni TBT da utilizzare secondo le procedure illustrate nel capitolo “6.e.(2)”.

Gli aeromobili potranno lasciare l’incendio in qualsiasi momento se, ad insindacabile giudizio del Comandante/Capo Equipaggio, non ci siano più le condizioni per operare in sicurezza.

Di seguito si analizzano i casi e si definiscono le condizioni per operare in assenza di comunicazioni col DOS:

Caso A: Il pilota non può contattare direttamente il DOS, ma un altro aeromobile fa da “ponte”. In tale caso si possono avere le informazioni preliminari, effettuare la ricognizione dell’area e ricevere l’autorizzazione al lancio. Pertanto, il pilota potrà essere nelle condizioni di svolgere la missione a meno che gli sia vietato dal DOS.

Caso B: Nessuno degli aeromobili presenti è in grado di contattare il DOS, presente sull’incendio. Se in grado di coordinarsi sulla stessa frequenza radio, notificata la situazione al COAU (attraverso la propria organizzazione), gli aeromobili potranno operare se riceveranno una specifica autorizzazione. La decisione del COAU sarà presa in coordinamento con la SOUP/COR che è in contatto col DOS. Per operare con maggior sicurezza il numero degli aeromobili che potranno rimanere nell’area potrà essere ridotto.

Caso C: Nell’area dell’incendio manca il DOS. La situazione presenta gli aspetti di una “operazione autonoma” in cui, oltre al DOS, non ci dovrebbero essere squadre a terra in attività. Pertanto, gli aeromobili potranno operare solo su autorizzazione del COAU valutati tutti gli elementi di situazione.

Le situazioni dei casi precedentemente analizzati offrono la possibilità a piccoli-medi elicotteri di giocare un ruolo importante. Infatti, la possibilità di svolgere funzioni di “trasporto” (squadre, DOS, attrezzature), di “ponte radio” (tra DOS e aeromobili), di “monitor” (dell’incendio), di “DOS in volo” (qualora imbarcato) risulta di grandissima valenza operativa perché consente agli altri aeromobili presenti sullo stesso incendio di operare con maggiore efficacia e sicurezza.

5. IMPIEGO DEL RITARDANTE

a. Capacità degli aeromobili

Il ritardante può essere imbarcato su tutta la flotta del DPC, in particolare sui AT-802 Fireboss, sugli elicotteri Erickson S-64 e dalla scorsa campagna invernale AIB 2009 anche sui Canadair CL-415. A bordo dell’aeromobile il prodotto è normalmente caricato già miscelato. In certe situazioni può essere caricato puro, per ridurre il peso totale al decollo dando un maggior margine di sicurezza.

b. Tipologia incendi e scenari

- incendi prettamente boschivi con tipologie di vegetazione e situazioni orografiche estremamente variabili;
- incendi di interfaccia con sensibile rischio per la vita umana e le infrastrutture;
- incendi boschivi in presenza di vento da moderato a forte;
- incendi con scarse risorse a terra;

- incendi in prossimità di complessi industriali, in particolare depositi di gas, idrocarburi, ecc.;
- incendi limitrofi o su aree di particolare interesse turistico e/o paesaggistico;
- incendi in prossimità di reti viarie;
- interventi prossimi alle effemeridi e che, considerando lo stato dell'incendio, le risorse, i probabili tempi di rotazione, alta è la probabilità che rimanga attivo e rinvigorisca nell'arco notturno;
- incendi di aree a pascolo o graminacee, quasi sempre attigue a boschi o insediamenti urbani;
- grandi incendi in cui le forze di terra e i mezzi aerei difficilmente possono operare la soppressione.

c. Tecniche d'impiego del ritardante

Ogni aeromobile di Stato sarà impiegato con ritardante per:

- ⇒ un'azione di contenimento, al primo lancio, per poi proseguire con l'azione di soppressione utilizzando la miscela di acqua e FOAM. Con questa procedura il carico del ritardante inizierà automaticamente all'arrivo dell'ordine di volo alla cellula d'allarme, contenendo i tempi d'intervento. La procedura non avrà corso qualora sulla scheda di richiesta della SOUP/COR sia sbarrata la casella "NO" relativa al ritardante.
- ⇒ un'azione di solo contenimento (da cui escludere il lancio di acqua e FOAM) per:
 - incendi di grandi dimensioni;
 - incendi significativi per dimensioni o rischi, in cui si vuol assegnare ad una componente aerea il ruolo specifico di "contenimento" con l'uso di solo ritardante.
- ⇒ un'attività di ricognizione. Nella ricognizione armata, considerate le diverse tipologie e situazioni da doversi contrastare, la più opportuna configurazione è da ritenersi "ritardante e FOAM".

6. COMPETENZE E DISPOSIZIONI OPERATIVE

a. COAU

Il COAU, oltre ad assegnare aeromobili ed emettere ordini di missione, deve predisporre la flotta per l'ottimale impiego quotidiano, partendo da uno schieramento di base prefissato all'inizio della campagna che, pur flessibile, deve tener conto dei vincoli di natura tecnico-logistica.

L'inizio del servizio quotidiano per ogni singolo mezzo della flotta di Stato, definito la sera precedente, è valido per la giornata successiva e tiene conto di:

- previsione del rischio incendi;
- effemeridi (orari del sorgere e del tramonto del sole);
- incendi rimasti attivi o suscettibili di "riprese";

- condizioni meteorologiche generali e di area;
- disponibilità delle risorse dello Stato e regionali;
- limitazioni delle basi di schieramento (eventuali orari di apertura e chiusura) e della disponibilità dei servizi aeroportuali.

La prontezza è il tempo intercorrente tra la ricezione dell'ordine di missione e decollo, è regolata da contratti/convenzioni. Su questa base, il COAU notifica quotidianamente (la sera per il giorno successivo) con un messaggio (*Allegato "L"*) l'inizio del servizio, il numero e la dislocazione degli aeromobili. Nel corso della giornata la dislocazione può essere cambiata rispetto a quella iniziale, sulla base di una più aggiornata valutazione della situazione e degli indicatori di rischio. L'impossibilità di assicurare la prontezza richiesta deve essere immediatamente notificata e motivata al COAU, la mancanza di tale comunicazione implica l'accettazione della prontezza anche ai fini di valutazioni operative/amministrative.

Nel caso di incendi ancora attivi al tramonto, che abbiano altissima probabilità di persistere il giorno successivo, occorre ipotizzare l'impiego di aeromobili sin dalle prime ore del giorno successivo (servizio dall'alba) e, se necessario, trasferire aeromobili o mantenere fuori sede quelli che già stanno operando sull'incendio. Nel caso di incendi sviluppatosi nelle ore notturne, è necessario che la SOUP/COR competente trasmetta immediatamente la scheda al COAU, ancorché incompleta, in modo da aggiornare la prontezza dei velivoli per il giorno successivo, con riserva di comunicare i dati mancanti appena disponibili.

Le Regioni comunicheranno tempestivamente al COAU ogni variazione significativa, sia delle proprie disponibilità, sia della dislocazione dei mezzi aerei, così da gestire al meglio la prontezza della flotta di Stato.

b. Coordinatore/Direttore delle operazioni di spegnimento (COS/DOS)

Il DOS, definito dai piani regionali e che nella maggior parte dei casi è un rappresentante del CFS basato a terra, ha il compito di gestire i mezzi aerei e terrestri a sua disposizione, finalizzandoli alla massima efficacia nell'azione di spegnimento. Prima di far intervenire gli aeromobili, dovrà procedere allo sgombero dell'area interessata al lancio, stabilire il contatto radio con l'aeromobile sulla frequenza TBT di lavoro (riportata sulla scheda), dare all'equipaggio tutte le necessarie informazioni ed avvisi di sicurezza in suo possesso (presenza di ostacoli al volo a bassa quota, una stima sulla direzione ed intensità del vento, presenza di altri aeromobili, posizione delle squadre a terra etc...), proporre le direttrici di intervento e l'area del fuoco da attaccare, eventuali condizioni per l'utilizzo di estinguente/ritardante. Fornirà la propria posizione rispetto al fuoco, facendosi individuare nella ricognizione iniziale. È importante, pertanto, che gli operatori addetti alle comunicazioni radio siano adeguatamente addestrati ed in grado di dare istruzioni precise agli equipaggi degli aeromobili, utilizzando la fraseologia standard, garantendo l'uso dei nominativi radio previsti, con sinteticità di linguaggio e pertinenza delle comunicazioni. Le comunicazioni radio incidono molto sull'efficacia degli interventi e sulla sicurezza del volo.

È fondamentale per la Sicurezza del Volo che tutti gli aeromobili che operano sullo stesso incendio, siano in contatto radio sulla stessa frequenza.

Qualora in prossimità di un incendio su cui è in atto un concorso aereo, dovesse svilupparsi un altro focolaio dello stesso incendio più pericoloso del primo, il DOS potrà

chiedere via radio direttamente all'equipaggio dell'aeromobile, di effettuare dei lanci sul nuovo focolaio comunicandolo immediatamente alla SOUP da cui dipende, che provvederà ad avvisare tempestivamente la Sala Operativa del COAU.

Si ribadisce l'importanza che il DOS aggiorni la SOUP/COR e da questa il COAU, sugli sviluppi dell'incendio in relazione al suo stato:

- in corso (incendio attivo e nello stato precedentemente comunicato);
- sotto controllo (incendio attivo ma affrontabile con i mezzi regionali disponibili);
- in bonifica (incendio attivo ma con un perimetro consolidato ed in sicurezza);
- spento (incendio estinto, area senza presenza di fiamma);

Di norma, quando l'incendio è dichiarato "sotto controllo", il DOS rilascia gli aeromobili assegnati al COAU per il loro successivo impiego.

c. Capo equipaggio dell'aeromobile

Il pilota/capo equipaggio è responsabile della condotta dell'aeromobile in ogni sua fase secondo le norme vigenti e quelle specifiche di società od ente di appartenenza.

In particolare, gli aeromobili sotto giurisdizione civile potranno operare con le prerogative del traffico BAT (Buster Air Traffic), così come previsto dalla pubblicazione AIP Italia RAC 1.2.2.(stralcio in Allegato "M"), quelli militari come OAT (Operational Air Traffic).

Prima di entrare nell'area dell'incendio il pilota/capo equipaggio contatterà il DOS sulla frequenza indicata sulla scheda, riceverà le necessarie informazioni ed istruzioni, procederà alla iniziale ricognizione dell'incendio e dell'area circostante per poi iniziare le attività di attacco al fuoco.

Il Capo equipaggio del velivolo, qualora ritenga che l'incendio possa considerarsi nello stato di bonifica, ne informa il DOS ed il COAU (attraverso la sua sala operativa), rimanendo in attesa di disposizioni.

- Il Capo equipaggio, in previsione di lasciare un incendio dovrà informare il DOS e la propria catena di C&C per ricevere tempestive istruzioni.

Qualora un equipaggio, durante il volo di trasferimento per raggiungere l'area di operazioni assegnata avvisti un incendio, deve immediatamente rilevarne le coordinate/località, lo sviluppo e la pericolosità inoltrando tali informazioni al COAU attraverso la sua catena di C&C. Il COAU potrà decidere di dirottarlo sul nuovo incendio. Ricevuta l'autorizzazione ad operare, si comporterà come per le missioni di ricognizione armata, presupponendo che in area non ci sia la presenza del DOS e di squadre a terra. Al rientro dovrà compilare un rapporto dettagliato sull'attività svolta che verrà inoltrato al COAU ed alla competente SOUP/COR.

d. Società ed Enti che operano per il Dipartimento

Le Società e gli Enti che operano per il Dipartimento assicurano, attraverso le loro sale operative, il costante e continuo monitoraggio delle missioni secondo le modalità e procedure d'impiego previste, comunicando rapidamente al COAU tutti i dati necessari per ottimizzare l'impiego dei velivoli e segnatamente:

- ora e base di decollo;

- ora d’ingresso in zona di operazioni (IN);
- ora di uscita dalla zona di operazioni (OUT);
- ora e base di atterraggio e/o di rifornimento;
- inefficienze degli aeromobili in prontezza/in volo;
- qualsiasi anomalia, deviazione o ritardo della missione.

Le Società e gli Enti che operano per il Dipartimento assicurano la disponibilità, la prontezza e le configurazioni previste.

Le Società e gli Enti che operano per il Dipartimento coordinano con il COAU:

- gli scali per rifornimento;
- le modalità di uno schieramento temporaneo o il pernottamento fuori sede;
- il servizio giornaliero, se non regolato da vincolanti contratti o accordi.

Entro le 22.00 dette Società ed Enti inoltreranno al COAU i rapporti dell’attività effettuata e confermeranno le prontezze ricevute per la giornata successiva (fermo restando la necessità di tali comunicazioni, si precisa che in loro mancanza, la prontezza si riterrà automaticamente accettata con procedura del silenzio-assenso).

e. Comunicazioni

(1) Comunicazioni telefoniche

Gli operatori del COAU per l’utilizzo degli aeromobili stabiliranno contatti telefonici di tipo operativo unicamente con il personale di servizio presso le SOUP/COR, le sale operative delle Società o degli Enti gestori. Gli operatori del COAU non prenderanno in considerazione richieste telefoniche da parte di personale non appartenente alla linea operativa AIB, soprattutto quando siano volte a patrocinare interventi aerei in favore di talune aree piuttosto che altre, a meno che non riguardino situazioni di imminente pericolo per la vita umana. Ogni richiesta deve essere ricondotta all’interno delle strutture regionali istituzionali e non deve interferire con la complessa attività del COAU.

(2) Collegamenti radio TBT

I collegamenti radio Terra-Bordo-Terra (TBT) nell’area dell’incendio tra gli aeromobili ed il Coordinatore a terra saranno effettuati sulle frequenze VHF-AM aeronautiche assegnate:

- 122.150 e 122.350 MHz (intero territorio nazionale);
- 134.550 Mhz Lombardia e Emilia Romagna;
- 128.500 Mhz Val d’Aosta, Piemonte, Liguria e Sicilia;
- 118.775 Mhz Toscana e Umbria;
- 118.525 Mhz Sardegna, Calabria, Puglia e Basilicata;
- 119.025 Mhz Lazio;
- 118.625 Mhz Campania;
- 118.925 Mhz Abruzzo, Molise e Marche;

- 141.100 e 142.500 Mhz (militare aereo, intero territorio nazionale, secondaria);.
- 156.800 Mhz (canale 16 nautico per primo contatto con Capitaneria di Porto).

Tutti gli aeromobili che operano sullo stesso incendio dovranno essere sintonizzati sulla medesima frequenza radio, assegnata tra quelle sopraindicate.

Per evitare disagi, in presenza di più aeromobili statali e/o regionali che operano su incendi limitrofi, è importante che l'operatore a terra utilizzi il nominativo radio riportato sulla scheda di richiesta di concorso. Il nominativo radio è costituito dalla sigla della provincia e da un numero di due cifre.

In caso di difficoltà nelle comunicazioni TBT tra il DOS e gli aeromobili di Stato, le informazioni ed autorizzazioni potranno pervenire al pilota, su qualsiasi frequenza, da chiunque possa far da "ponte" (altri aeromobili, società esercente, ente ATS etc) e venga riconosciuto.

Il DOS dovrà informarne:

- la SOUP/COR;
- gli altri mezzi aerei operanti in zona con i quali è in contatto.

Un aeromobile di Stato che non riesca a stabilire i collegamenti radio con il DOS dovrà rimanere fuori dalla zona di operazioni e richiedere al competente Ente ATC le informazioni circa eventuali altri aeromobili AIB operanti nella zona. In caso affermativo tenterà il collegamento con questi mezzi che userà come "ponte" per poter ricevere le indicazioni e le autorizzazioni ad operare.

Se non vi sono informazioni di altro traffico aereo che interessa l'area dell'incendio, l'aeromobile potrà entrare in zona, se autorizzato dal COAU e potrà iniziare ad operare solo dopo aver effettuato una ricognizione sull'incendio.

Qualora il Capo Equipaggio non riceva alcuna autorizzazione, o non lo ritenga opportuno, lascerà l'area dell'incendio, tentando un contatto con la catena di C&C, per rientrare o per essere deviato su altro incendio.

(3) Radiolocalizzazione

Il sistema di radiolocalizzazione sfruttando la "tecnologia satellitare" consente ai vettori predisposti di trasmettere la propria posizione al COAU ed alle rispettive Sale Operative. Detto sistema, in via di installazione su tutti gli aeromobili della flotta del DPC, consente inoltre le comunicazioni voce e dati con l'equipaggio, incrementando significativamente la capacità di C&C.

f. Limiti di sorvolo delle aree del fuoco

Il sorvolo delle aree soggette ad incendio è rigorosamente proibito agli aeromobili non coinvolti in attività AIB, secondo quanto riportato sull'AIP-ITALIA, sezione RAC 1.1-3 in Allegato "M".

g. Fonti di approvvigionamento idrico

Per il rifornimento d'acqua in mare o nei bacini idrici, andranno rispettati i limiti operativi applicabili e le eventuali restrizioni dell'area di rifornimento. Specificatamente nei porti ed entro i 500 m. dalla linea di costa, il rifornimento potrà essere effettuato solo dopo che il pilota o il COAU avrà coordinato l'utilizzo con la Centrale Operativa della Capitaneria di Porto interessata, che verrà attivata anche nel caso in cui il pilota necessiti di assistenza per sgombrare una zona di mare da barche o bagnanti.

L'elenco relativo alle fonti di approvvigionamento idrico nelle acque interne per velivoli Canadair o similari è riportato in Allegato "N".

I bacini idrici per la linea Canadair o similari, ordinati per Regione, sono suddivisi in:

CATEGORIA A: utilizzabili senza particolari limitazioni. L'ampiezza ed il livello dell'acqua è sufficiente a compiere lo "scooping" senza rischio. È comunque opportuna la ricognizione prima dello "scooping" per individuare eventuali ostacoli e la direzione del vento.

CATEGORIA B: utilizzabili con limitazioni. È obbligatorio effettuare una ricognizione aerea accurata prima dello "scooping", per valutare la lunghezza effettiva del bacino idrico e la profondità (potrebbero essere variate dall'ultima ricognizione terrestre effettuata), nonché eventuali ostacoli che possono limitare l'avvicinamento e/o lo "scooping".

Le Regioni avranno cura di favorire l'utilizzo di qualsiasi fonte idrica disponibile, facendo pervenire al COAU un continuo aggiornamento dei dati delle restrizioni permanenti e comunicando poi, tempestivamente, ogni altra restrizione temporanea dell'elenco allegato,. Sarà cura del COAU comunicare tali informazioni alle Sale Operative degli Enti/Società di gestione.

Alle stesse Regioni competono i rapporti con i responsabili di parchi e riserve affinché notifichino le restrizioni per i bacini interni.

Per quanto riguarda le restrizioni nelle acque costiere, nei porti e nel mare aperto, gli equipaggi dovranno eventualmente consultare gli "avvisi ai naviganti".

Per gli elicotteri, oltre alle fonti di cui sopra, esistono molteplici e non catalogabili altre possibilità di prelievo da fonti naturali od artificiali di piccole, medie e grandi dimensioni. Il prelievo da tali fonti deve essere coordinato col DOS. Qualora, ad insindacabile giudizio del Capo equipaggio dell'aeromobile, la fonte di rifornimento idrico fosse giudicata non idonea, il DOS, in collaborazione con lo stesso Capo equipaggio, individuerà la fonte idrica alternativa. In ogni caso il prelievo di acqua è effettuato sotto la diretta responsabilità del Capo equipaggio.

h. Elettrodotti

In presenza di elettrodotti attivi che possano essere interessati durante le fasi di lancio, ubicati a distanza inferiore ai 500 metri dal fronte del fuoco, in condizioni quindi di rischio di elettrocuzione per il personale a terra, le SOUP/COR dovranno chiederne la disattivazione alle società di gestione delle reti elettriche, dando tempestiva comunicazione al COAU dell'avvenuta interruzione.

Se l'elettrodotto non è disattivabile, per gravi motivi preventivamente rappresentati dall'ente gestore della linea ad alta tensione (per esempio danni a strutture industriali,

ospedaliere, ecc.) la SOUP/COR lo dovrà notificare sulla scheda di richiesta di concorso aereo. In questo caso, il DOS autorizzerà i lanci solo per rotte e distanze di sicurezza. In tale contesto ed in assenza di collegamenti radio TBT, il pilota dell'aeromobile antincendio non è mai autorizzato al lancio se non su direttrici parallele ed a distanza di sicurezza dall'elettrodotto.

i. Rapporti

Le Società e gli Enti operanti per il Dipartimento inoltreranno al COAU, attraverso le loro sale operative, il riepilogo dell'attività giornaliera AIB effettuata, anche se negativa, secondo i formati previsti, entro le 22.00, via Fax/E-mail. Ogni pilota/capo equipaggio, al termine della missione è tenuto a inoltrare un rapporto, ogni qualvolta un evento/disguido abbia compromesso il buon esito della missione e/o possa aver causato un potenziale pericolo.

7. OPERAZIONI AL DI FUORI DEI CONFINI NAZIONALI

a. Generalità

I vasti incendi boschivi verificatisi negli anni passati all'estero e particolarmente nel bacino mediterraneo hanno comportato l'intervento dei velivoli antincendio della flotta di Stato per attività di spegnimento degli incendi boschivi anche all'estero, in accordo a meccanismi di reciproco supporto di protezione civile sviluppati in ambito UE e/o in virtù di aiuti e/o accordi bilaterali.

b. Condizioni per operare fuori dal territorio nazionale.

Laddove pervenga una richiesta di supporto AIB al di fuori dei confini nazionali, la cui autorizzazione è demandata agli appropriati livelli di autorità, il DPC – Ufficio Attività Aeronautica, compatibilmente con la situazione in ambito nazionale, procederà alla verifica di fattibilità di carattere tecnico-operativo per la fornitura del supporto richiesto. In particolare, per assicurare la fruibilità e l'efficacia del supporto aereo AIB fuori area, risultano essenziali le seguenti condizioni:

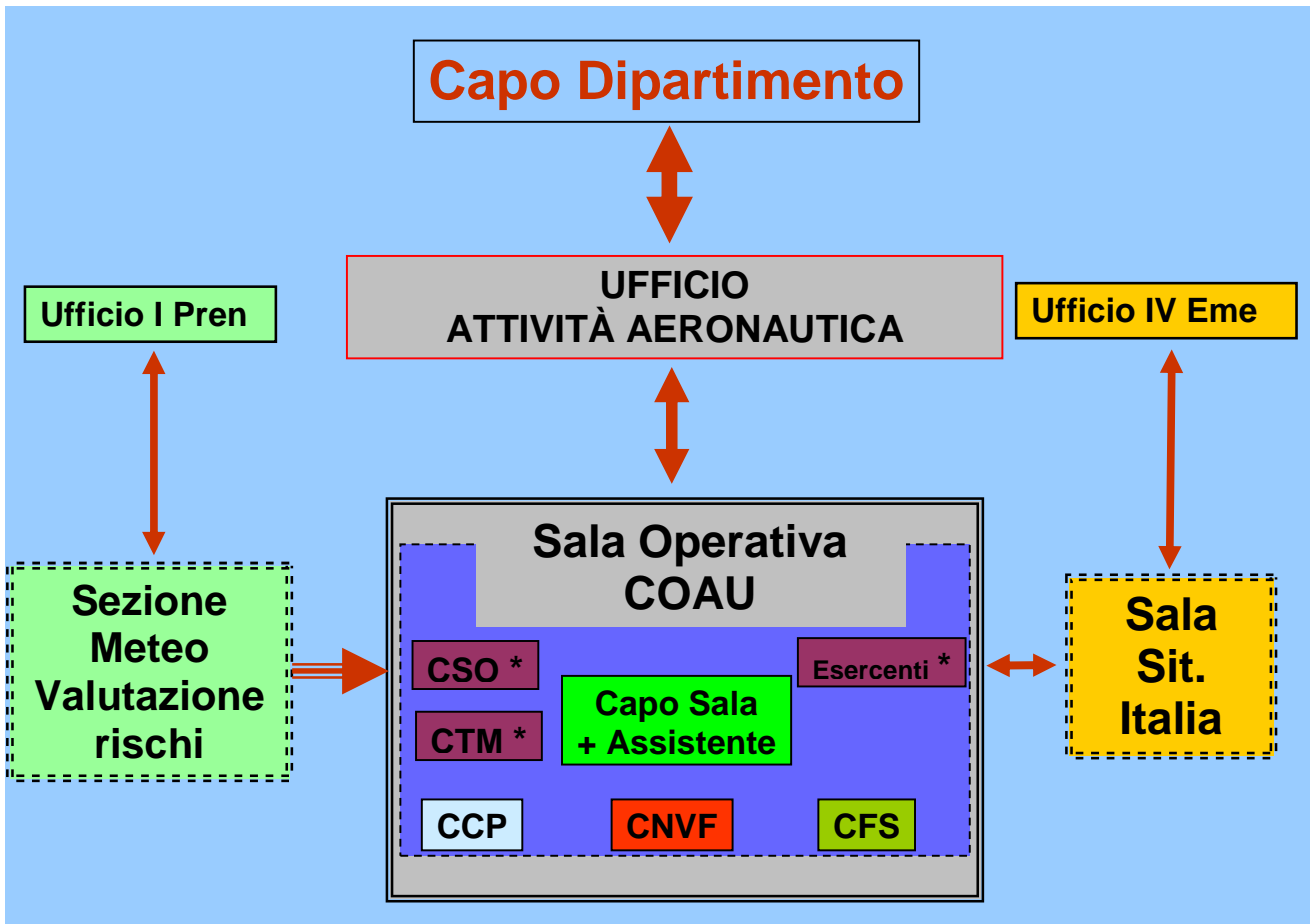
- identificazione catena di Comando e Controllo;
- punto di contatto con appropriata conoscenza della lingua inglese per gli aspetti operativi e logistici;
- disponibilità di sistemi di comunicazione a livello locale (voice/data);
- disponibilità di combustibile AVIO;
- disponibilità di "hangaraggio" per eventuali manutenzioni straordinarie e di locali di servizio per equipaggi e tecnici;
- cartografia delle aree di operazione;
- mezzi di trasporto per la movimentazione del personale;
- disponibilità alloggi;
- "guida" locale da imbarcare a bordo del velivolo per sopperire ai problemi di comunicazione/interpretazione con il DOS (se necessario);
-

–

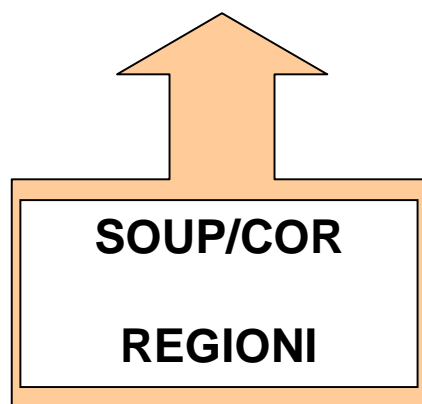
- disponibilità di “Situation Report” (SITREP) tempestivi ed esaustivi;
- copertura assicurativa adeguata, in accordo alla normativa europea e/o agli accordi bilaterali tra Paese richiedente e Paese che fornisce il supporto.

Facsimile del messaggio preliminare per l’acquisizione delle suddette informazioni è riportato in *Allegato “P”*.

DIPENDENZE ED INTERFACCIA DEL COAU



* Attivati all'occorrenza



SCHEDA RICHIESTA CONCORSO AEREO AIB - SOUP/COR REGIONE _____

All. "B"

DATA	04/06/2009	SCHEDA N°
A: DPC – COAU fax: 06-68202472 06-33220016		

ORA ACCERT. INCEN.		ORA RICH. AL COAU	
RICHIESTA PER	SOPPRESSIONE <input type="checkbox"/>	CONTENIMENTO <input type="checkbox"/>	BONIFICA <input type="checkbox"/>

COORDINATE UTM					COORDINATE GEOGRAFICHE	N	°	'	"
FOGLIO						E	°	'	"
NOMENCLATURA	LOCALITA'			COMUNE			PROVINCIA		

VEGETAZIONE BRUCIATA	HA		VAL. AMB.	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	TIPOLOGIA	I <input type="checkbox"/>	II <input type="checkbox"/>	III <input type="checkbox"/>	IV <input type="checkbox"/>
A RISCHIO	HA		VAL. AMB.	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	TIPOLOGIA	I <input type="checkbox"/>	II <input type="checkbox"/>	III <input type="checkbox"/>	IV <input type="checkbox"/>

FRONTE DEL FUOCO	UNICO mt.			DIVERSI N° mt		
VENTO	NO <input type="checkbox"/>	SI <input type="checkbox"/>	DEBOLE <input type="checkbox"/>	MODERATO <input type="checkbox"/>	FORTE <input type="checkbox"/>	
OROGRAFIA ZONA	QUOTA mt.		PIAN. <input type="checkbox"/>	COLL. <input type="checkbox"/>	MONT. <input type="checkbox"/>	IMPERVIA <input type="checkbox"/>
INFRASTRUTTURE	NO <input type="checkbox"/>	SI <input type="checkbox"/>	NOTE:			
INSEDIAMENTI ABITATIVI	NO <input type="checkbox"/>	SI <input type="checkbox"/>	NOTE:			
ELETTRODOTTI	NO <input type="checkbox"/>	SI <input type="checkbox"/>	NON ATTIVI <input type="checkbox"/>	ATTIVI <input type="checkbox"/>	IN DISATTIV. <input type="checkbox"/>	
ALTRI OSTACOLI	FILII A SBALZO		NO <input type="checkbox"/>	SI <input type="checkbox"/>	DA DETERMINARE <input type="checkbox"/>	
	FUNIVIE TELEF.		NO <input type="checkbox"/>	SI <input type="checkbox"/>	DA DETERMINARE <input type="checkbox"/>	
	ALTRO					
FONTE IDRICA	PER ELI		PER VEL.			

PERSONALE E MEZZI SULL'INCENDIO	COORDINATORE	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>	NOMINATIVO			
	RADIO	<input type="checkbox"/>	122.150 <input type="checkbox"/>	122.350 <input type="checkbox"/>	141.100 <input type="checkbox"/>	142.500 <input type="checkbox"/>	
	SQUADRE	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>	N° PERSONE			
	AEROMOBILI REG.	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>	NOME	RADIO		

RITARDANTE	SI	NOTE e FIRMA
	NO	

SCHEDA COAU N° _____

ORA DI RICEZIONE	
UFFICIALE C.F.S. DI TURNO FIRMA	UFFICIALE COAU DI TURNO FIRMA

MOTIVO MANCATA ACCETTAZIONE o RITARDO ASSEGNAZIONE	
--	--

ASSEGNAZIONE AEROMOBILI					
TIPO AER					
NOMIN					
BASE					
MIX					
ORA ASS.NE					
ORA DEC.					
DEV. ORA					
DEV. SCH					
DEV. ORA					
DEV. SCH					
ORA ATT.					
BASE ATT					

TERMINE CONCORSO	ORA	STATO INCENDIO	MOTIVI

NOTE

MODALITA' DI COMPILAZIONE DELLA SCHEDA

La richiesta di concorso (scheda) è trasmessa al COAU, a mezzo fax, dalla SOUP/COR e sottoscritta dal personale di servizio richiedente o da un suo delegato che, pertanto, dovrà curare l'esattezza delle informazioni in esso contenute.

L'orario ufficiale di ricezione da parte del COAU della scheda di richiesta di concorso aereo trasmessa dalle SOUP/COR, è quello impresso sulla scheda dall'apparato FAX della Sala Operativa del COAU.

Tutti i campi della scheda sono obbligatori . I dati sono da riferirsi al momento della richiesta.

1) Ora accertamento incendio	Indicare l'orario in cui la SOUP/COR è venuta a conoscenza dell'incendio.
2) Ora richiesta al COAU	Indicare l'orario al momento dell'inoltro della scheda al COAU. Indicare anche la data, qualora antecedente.
3) Scopo della richiesta	Indicare lo scopo per l'intervento degli aeromobili del DPC, sbarrando le diciture: Soppressione, Contenimento, Bonifica (eccezionalmente).
3) Coordinate	Indicare le coordinate UTM o Geografiche del fronte del fuoco
4) Nomenclatura	Indicare la località interessata dall'incendio, ove possibile come toponimo, specificando il Comune e la Provincia.
5) Vegetazione	<p><u>Vegetazione Bruciata (ha).</u> Indicare la superficie boscata già percorsa dal fuoco in ettari,</p> <p><u>Vegetazione a rischio (ha).</u> Indicare la superficie boscata che potrebbe essere interessata dal fuoco.</p> <p><u>Valore ambientale.</u> Indicare, barrando, il valore ambientale per l'importanza del settore a rischio secondo una valutazione su 4 livelli secondo la seguente leggenda:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. basso: nessuna protezione, erbe, sterpaglie, arbusti e macchia bassa; 2. medio: Parchi e Riserve Regionali, boschi e macchia alta; 3. alto: Parchi Nazionali, Riserve Statali, boschi vetusti e ad alta naturalità; 4. eccezionale: Riserve Integrali, specie particolarmente protette, aree di monitoraggio. <p><u>Tipologia.</u> Indicare, barrando, il tipo di vegetazione interessata dell'incendio secondo la seguente classifica a livelli:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. erba e sterpaglia; II. arbusti, bassa macchia e forteti degradati; III. alta macchia, cedui, frustaia di latifoglie, bosco di conifere di altezza inferiore a metri 2. Rimboschimenti; IV. bosco di conifere di altezza superiore a metri 2.
6) Fronte del fuoco (m)	Indicare l'estensione in metri lineari del fronte del fuoco e precisare, altresì, se il fronte del fuoco è frazionato. In tal caso indicare il numero dei fronti e l'estensione riguarderà il fronte principale.

7) Vento	Indicare l'eventuale presenza di vento, e, se presente, indicare qualitativamente l'intensità.
8) Orografia della zona	<u>Quota della zona.</u> Indicare la quota dell'incendio in metri (sul livello del mare). <u>Orografia.</u> Barrare una delle quattro caselle disponibili.
9) Infrastrutture in zona	Indicare se sono presenti infrastrutture. Se esistenti, indicare la tipologia: <ul style="list-style-type: none"> ▪ industrie e/o indicare eventuali situazioni di pericolo; ▪ discariche; ▪ serbatoi di carburante e/o gas; ▪ polveriere.
10) Insediamenti abitativi	Indicare se sono presenti insediamenti abitativi. Se esistenti, indicare la tipologia: <ul style="list-style-type: none"> ▪ centri abitati; ▪ campeggi; ▪ strutture ricettive; ▪ abitazioni sparse; ▪ strutture sanitarie ▪ altro.
11) Elettrodotti.	Indicare la presenza di elettrodotti. In caso affermativo indicare, barrando, se questi sono attivi, non attivi o in disattivazione.
12) Altri Ostacoli	Con questi dati si danno ulteriori informazioni su possibili ostacoli che, riguardando essenzialmente la Sicurezza del Volo, dovrebbero già essere a conoscenza dell'equipaggio, ma la cui indicazione sono certamente di grande ausilio e che il Coordinatore andrà ad aggiornare al momento del contatto radio. Barrare la casella più appropriata.
13) Fonte idrica	Indicare la fonte di approvvigionamento idrica più vicina al fuoco e idonea alla tipologia di aeromobile (elicottero, velivolo).
14) Personale e Mezzi	Indicare il nominativo del coordinatore (costituito da sigla della provincia e numero progressivo) che opera sull'incendio e la frequenza radio VHF in AM (barrare quella da utilizzare) per i collegamenti Terra-Bordo-Terra (TBT) tra il Coordinatore del fuoco e gli aeromobili antincendio. Dovrà essere indicata l'entità del personale coinvolto nelle squadre a terra. Eventuali aeromobili già assegnati sull'incendio dalla SOUP/COR dovranno essere indicati col nominativo e con la frequenza radio, se diversa da quella del coordinatore.
15) Ritardante SI/NO	Questo campo dovrà sempre essere compilato, in caso contrario sarà cura del Capo Sala COAU richiedere alla SOUP l'invio di una nuova scheda con il campo debitamente compilato.
16) NOTE e FIRMA	La scheda riserva un campo note che la SOUP utilizzerà in particolare per indicare i parchi, le aree protette e urbane a rischio e, eventualmente, la desiderabile tipologia e numero di aeromobili (la determinazione rimane una insindacabile decisione del COAU). La firma sarà quella del responsabile la SOUP/COR

PARTE COAU

Per quanto riguarda la parte riservata al COAU, essa verrà compilata per l'assegnazione dell'aeromobile ed inoltrata all'Ente/Società di gestione degli aeromobili sotto la sua gestione.

1) Ora ricezione	Viene indicato l'orario impresso dal fax alla ricezione
2) Ufficiale CFS	Viene indicato il nominativo ed apporrà la firma dopo l'analisi dei dati di competenza
3) Coordinate Geografiche	Se non già indicate, saranno desunte e trasformate da quelle UTM.
4) Assegnazione Aeromobili	<ul style="list-style-type: none"> - viene individuato un numero progressivo di scheda COAU a cui associare tutti gli interventi sullo stesso incendio (scheda SOUP/COR). - viene indicato ogni supporto (aeromobile) in termini di: <ul style="list-style-type: none"> o tipologia; o nominativo radio; o base di partenza; o orario di assegnazione (momento di inoltro fax all'Ente/Società di gestione. Nel campo "Note" inserire eventuali problemi di trasmissione).
5) Mancata Accettazione	Qualora la richiesta di supporto non venga soddisfatta, si indicherà il motivo e la scheda sarà re-inviata alla SOUP/COR richiedente.
6) Ufficiale COAU o Coordinatore	Viene indicato il nominativo dell'Ufficiale di turno o del Coordinatore; con la firma si assume la responsabilità dell'analisi e dell'assegnazione. Dopo la firma, la scheda viene inviata all'Ente/Società di gestione degli aeromobili assegnati; ma verrà inviata ad ogni successiva assegnazione di aeromobili sullo stesso incendio poiché assume il valore di "ordine di missione".
7) Termine Concorso Aereo	<p>Sarà indicato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'orario comunicato dalla SOUP/COR; - lo stato dell'incendio al momento del termine del concorso aereo. Se l'incendio è spento o in bonifica, ciò può definire anche la motivazione del cessato concorso; - ulteriori motivazioni possono essere: scadenza delle effemeridi, il rilascio o la deviazione degli aeromobili assegnati, od altro.
9) NOTE	<p>Campo libero per annotazioni per ampliare le indicazioni dei campi precedenti o per:</p> <ul style="list-style-type: none"> - maggiori indicazioni per una mancata assegnazione; - rilascio autorizzazione al lancio per mancanza DOS - rifiuto della SOUP/COR di un vettore proposto dal COAU; - interruzione di una missione per motivi tecnici; - mancato rispetto della prontezza; - altro.

Presidenza del Consiglio dei Ministri Dipartimento della Protezione Civile Attività Aeronautica C.O.A.U. ----- Via Vitorchiano, 2 / 00189 – ROMA Tel. (39) 06 6820 2578 Fax (39) 06 33220016		Presidency of the Council of Ministers Civil Protection Department Aeronautical Activity Unified Air Coordination Center ----- Via Vitorchiano, 2 / 00189 – ROME Phone (39) 06 6820 2578 Fax. (39) 06 33220016
Data:	Numero di pagine inclusa la presente:	Priorità: URGENTE
Prot. DPC/AER/COAU _____		NON CLASSIFICATO
A: CAPITANERIA DI PORTO DI _____ INFO: MARICOGECAP C.O. _____ ROMA _____ DIREZIONE MARITTIMA DI _____		Fax: _____ 06/59084793 – 5922737
Oggetto: OPERAZIONI ANTINCENDIO DELLA FLOTTA DI STATO.		
Riferimento: DISPOSIZIONI E PROCEDURE AIB EDIZ.2009		

Si comunica che per operazioni antincendio in località _____
 il velivolo nominativo _____ è previsto giungere in zona alle
 ore _____/B.

Tale velivolo dovrà effettuare rifornimento idrico in mare nei pressi di
 _____.

È pertanto necessario predisporre le opportune misure di sicurezza e/o vigilanza.
 Al fine di individuare esattamente la zona di ammaraggio per l'operazione di
 approvvigionamento idrico, codesta Capitaneria provveda tramite comunicazioni
 dirette con il velivolo o tramite lo scrivente al
 n° _____

(L'UFFICIALE DI SERVIZIO)

**IN CASO DI RICEZIONE ILLEGIBILE CONTATTARE
 Tel. 06.6820.2288**

**COMPETENZE NELLA RICHIESTA DI CONCORSO AEREO
ED ASSEGNAZIONE DI UN AEROMOBILE**

ORGANISMO	COMPITI
SOUP/COR	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Invia al COAU la scheda di richiesta di concorso aereo Mod. "B"COAU, completa di tutti i dati, indicando la priorità di intervento in caso di più richieste. <input type="checkbox"/> Aggiorna il COAU (rappresentante CFS) sullo stato dell'incendio, sui dati in variazione della relativa scheda.
COAU	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Su un preavviso delle SOUP pre-allerta l'Ente/Società di gestione che potrebbe essere successivamente interessato; <input type="checkbox"/> Ricevuta la richiesta valuta le informazioni trasmesse secondo i parametri indicati nell'<i>All."F"</i>; <input type="checkbox"/> Analizza le situazioni in atto, tenendo conto dei criteri generali dell'<i>All."E"</i>, assegna gli aeromobili ed invia, secondo pertinenza, l'ordine di missione alle sale operative, indicando eventuali limiti e vincoli; <input type="checkbox"/> Coordina eventuali attività operative e di supporto tecnico al fine di trarre la massima operatività nell'esecuzione della missione; <input type="checkbox"/> Assegna aeromobili o li ritira da un incendio (scheda), in relazione ad esigenze e priorità.
SALA OPERATIVA Enti/Società esercenti	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Ricevuta la richiesta di concorso aereo emana l'ordine di volo agli aeromobili assegnati e comunica al COAU l'ora di decollo degli stessi. <input type="checkbox"/> Assicura il costante controllo della missione in relazione alle esigenze di impiego fornendo al COAU le seguenti informazioni, per ciascuna sortita: <ul style="list-style-type: none"> • ora di decollo; • ora di ingresso in zona di intervento (IN); • ora di uscita dalla zona di intervento(OUT); • ora e base di atterraggio; • ore residue di volo. <input type="checkbox"/> Effettua i necessari coordinamenti con gli Enti del traffico aereo. <input type="checkbox"/> Verifica che la configurazione sia consona ed ottimale per la massima efficacia della missione. <input type="checkbox"/> Svolge le attività ed i coordinamenti per ridurre al minimo i tempi di decollo. <input type="checkbox"/> Monitorizza il volo in tutte le sue fasi. <input type="checkbox"/> Coordina eventuali scali/ pernottamenti fuori sede per garantire la continuità operativa. <input type="checkbox"/> Mantiene tempestivamente informato il COAU su: <ul style="list-style-type: none"> • Riporti del pilota sullo stato dell'incendio e sugli elementi salienti del volo (decollo, atterraggio, on-off task etc); • Possibili scali fuori sede. <input type="checkbox"/> Indisponibilità/inefficienza di aeromobili e piloti.

**CRITERI DI VALUTAZIONE PER L'ASSEGNAZIONE
E LA SCELTA DI UNO SPECIFICO AEROMOBILE**

Seppur non del tutto esaustivi, gli elementi da valutare per la scelta del più idoneo ed opportuno vettore aereo su un incendio sono:

1. In relazione all'incendio:
 - a. Tipo di vegetazione (in livelli da I a IV) bruciata ed a rischio
 - b. Valori ambientali (in livelli da 1 a 4) perduti ed a rischio
 - c. Situazione operativa in corso e suo possibile sviluppo
 - d. Priorità dell'obiettivo da proteggere

2. In relazione alle risorse:
 - a. N° e tipo di aeromobili disponibili
 - b. Dislocazione rispetto all'incendio
 - c. Tipologia e distanza dal fuoco della fonte idrica utilizzabile
 - d. Vettori già assegnati all'incendio

3. In relazione all'ambiente:
 - a. Orografia
 - b. Condizioni meteorologiche
 - c. Tempo mancante alle effemeridi
 - d. Ostacoli a bassa quota

CRITERI DI PRIORITÀ SULLE RICHIESTE DI CONCORSO AEREO

Nel caso di molteplici e contemporanei incendi e limitate risorse aeree disponibili, si procederà ad una valutazione delle richieste, assegnando priorità massima a quelle in cui è minacciata la salvaguardia della vita umana e/o particolari ambienti naturali.

Per assegnare una corretta priorità, deve essere ogni volta precisato se l'area interessata dal fuoco è:

- limitrofa a zone abitate ed altre zone boschive e/o cespugliose con presenza di case e/o altre strutture civili, industriali e/o limitrofa a grandi arterie stradali
- tale da minacciare persone, strutture abitative, industriali, commerciali, beni culturali ed architettonici
- interna e/o limitrofa a parchi nazionali e/o regionali, aree protette sottoposte a tutela ambientale o di particolare pregio
- interessata da vento per cui la propagazione del fuoco si sviluppa in modo sensibile a vista
- inaccessibile da terra per ostacoli naturali, per assenza di strade, per impraticabilità di piste forestali
- un recente rimboschimento
- un bosco di conifere

Tali indicazioni, di ordine decrescente, permettono di valutare compiutamente il livello di rischio e di guidare la richiesta di contrasto con gli aeromobili di Stato.

Presidenza del Consiglio dei Ministri Dipartimento della Protezione Civile Attività Aeronautica C.O.A.U. ----- Via Vitorchiano, 2 / 00189 – ROMA Tel. (39) 06 6820 2578 Fax (39) 06 33220016				Presidency of the Council of Ministers Civil Protection Department Aeronautical Activity Unified Air Coordination Center ----- Via Vitorchiano, 2 / 00189 – ROME Phone (39) 06 6820 2578 Fax. (39) 06 33220016	
Data:	Numero di pagine inclusa la presente:	Priorità: URGENTE		
Prot. DPC/AER/COAU _____			NON CLASSIFICATO		
A: (ENTE/SOCIETÀ)			Fax:		
INFO: (SOUP/COR)				
Oggetto: ORDINE DI MISSIONE PER ATTIVITÀ AIB PREVENTIVA.					
Riferimento: DISPOSIZIONI E PROCEDURE AIB EDIZ.2009					

CONSIDERATA LA SITUAZIONE AMBIENTALE SU E L'ALTISSIMO RISCHIO INCENDI, SI DISPONE LO SVOLGIMENTO DELLA SOTTOELENCATATA MISSIONE:

1. SCOPO: (selezionare una voce: RICOGNIZIONE, RICOGNIZIONE ARMATA);
2. AREA: (indicare l'area come territorio definito, come poligonale con vertici su paesi definibili, superficie circoscritta in un cerchio di raggio da indicare etc.);
3. TIPO AEROMOBILE E CONFIGURAZIONE: (se necessario specificare)
4. TEMPO: (di decollo o d'inizio della ricognizione sull'area);
5. DURATA: (indicare la permanenza in zona; ciò potrebbe richiedere un successivo velivolo);
6. COMUNICAZIONI: FREQUENZE E CONTATTI (quelle standard a meno di specifiche esigenze)
7. RAPPORTI: RIPORTARE IMMEDIATAMENTE AL COAU I DATI DI LOCALIZZAZIONE DI UN INCENDIO E QUALSIASI ALTRO DATO CHE PUO' ESSERE UTILE ALL'INTERVENTO (Può essere richiesto al rientro dell'equipaggio un rapporto post-missione)
8. AUTORIZZAZIONI: (in caso di ricognizione e ricognizione armate indicare esplicitamente se l'autorizzazione al lancio è concessa preventivamente o soggetta a condizioni, poiché molto probabilmente la missione non sarà controllata dal Coordinatore a terra. In quest'ultimo caso il testo potrebbe essere: "al fine di precludere un rapido estendersi di un incendio, qualora il capo equipaggio ritenga di intervenire, dopo aver comunicato la sua localizzazione, dovrà notificare le sue intenzioni e, fatte salve le condizioni previste dalle disposizioni in atto, attuando tutte le misure cautelative per la salvaguardia di beni e persone, potrà attaccare il fuoco anche senza un contatto radio a terra, a meno di ricevere via radio un diniego").

(QUALIFICA E FIRMA)

**DISPONIBILITÀ MEZZI AEREI
DELLA FLOTTA AEREA DELLO STATO, AMMINISTRAZIONI E SOCIETÀ ESERCENTI**

AEROMOBILE	APPARTENENZA	DISPONIBILITÀ			GESTORE	NOTE
		ESTATE	INVERNO	EXTRA PERIODI		
CL - 415	DPC	14	10	6	SOREM Sala Op. va Ciampino	Aeromobili di Stato
S-64	EAC	1	0	0	EAC Sala Op. va Firenze	Assimilati Aeromobili di Stato
AT-802 F	Avialsa	8	0	0	AIR SP&A Sala Op. va Roma	Assimilati Aeromobili di Stato
S-64/AB-412/NH-500	CFS	7	7	6	COA Urbe	Aeromobili di Stato
CH-47/AB-205	E.I.	2	2	1	E.I. Sala Op. va Viterbo	Aeromobili di Stato
AB-212	M.M	3	0	0	M.M. Sala Op. va di Luni o Catania	Aeromobili di Stato
AB-412	CNVF	1-2	1-2	1	CNVF Mininterni	Aeromobili di Stato "orientati" per primarie esigenze istituto
AB-412	C.P.	2	0	0	Comando Generale delle Cap. di Porto	

**CARATTERISTICHE DEI MEZZI AEREI
COMPONENTI LA FLOTTA AEREA DELLO STATO
UTILIZZATI IN OPERAZIONI A.I.B.**

TIPO DI AEROMOBILE	CARICO ACQUA	CAPACITA' SERBATOIO FOAM	MODALITA' RIFORNIMENTO ACQUA	PRESTAZIONI DI RIFERIMENTO		NOTE
				Durata * MIX AIB	Velocità ** Trasferimento	
CL 415	LT 6.000	LT 680	in volo, da fonte idrica idonea con manovra di ammaraggio	3h	270 Km/h	Mare o Laghi (Cat. A o B) altezza onde inferiore 1 mt
AT-802 F	LT 3.000	LT 88	in volo, da fonte idrica idonea con manovra di ammaraggio	3h	250 Km/h	Mare o Laghi (Cat. A o B) altezza onde inferiore 1 mt
CH 47	LT 5.000	NO	in volo, da fonte idrica con secchio smookye	2h	215 Km/h 180 Km/h	
AB 212	LT 800	NO	in volo, da fonte idrica con benna floscia	2h	200 Km/h 160 Km/h	
AB 412	LT 800	NO	in volo, da fonte idrica con benna floscia	2h	220 Km/h 160 Km/h	
NH 500	LT 300	NO	in volo, da fonte idrica con benna floscia	2h	200 Km/h 130 km/h	
ERICKSON S64 - E / F	LT 9.000	LT 290	in volo, da fonte idrica con aspirazione da hovering o snorkel dinamico (per prelevamento in mare)	2h	180 Km/h	

* La durata della missione è la risultante di una media negli interventi nel corso degli ultimi anni

** Viene indicata una seconda e ridotta velocità per elicotteri con benna agganciata

MESSAGGIO DELLE PRONTEZZE OPERATIVE

DIPARTIMENTO DELLA PROTEZIONE CIVILE
Centro Operativo Aereo Unificato
 (TEL. 06.68202288 - FAX 06.33220016 - 06.68202472)

Prontezze ed inizio servizio del __/__/__

A: MINISTERO INTERNO VV.F. C.O.
So.R.E.M.
COA CFS
EUROPEAN AIRCRANE

Roma 06.4814695
 Ciampino 06.7934245
 Roma Urbe 06.88314303
 Firenze 055.4633657

COMCAVARIA Viterbo 0761.1321048

Velivolo	Nome	Base	Prontezza	Inizio serv.	Efficienza	Motivo	Note
So.R.E.M.							
CL415	CAN16	BIELLA CERRIONE	30	08:30	SI		
CL415	CAN26	BIELLA CERRIONE	30	08:30	SI		
CL415	CAN23	MONTICHIARI	30	08:00	SI		
CL415	CAN11	GENOVA SESTRI	30	08:00	SI		
CL415	CAN14	BRINDISI			NO	MANUTENZIONE	ISPEZ. ANNUALE - modifica e kit
CL415	CAN18	BRINDISI			NO	MANUTENZIONE	ISPEZ. ANNUALE - modifica e kit
CL415	CAN07	LAMEZIA TERME	30	08:00	SI		
CL415	CAN15	LAMEZIA TERME	30	08:00	SI	disp.adm	
CL415	CAN20	LAMEZIA TERME			NO	MANUTENZIONE	ISPEZ. ANNUALE
EUROPEAN AIRCRANE							
S64	ISABELLE	CARLO	20	09:00	SI		
S64	GEORGE PEACH	ALBENGA	20	09:00	SI		
CFS							
AB412	EAGLE25	BELLUNO			NO	NON DISPONIBILE	
AB412	EAGLE24	ROMA URBE	60	08:00	SI	8 ore disponibile	
NH500	EAGLE05	CECINA			NO	NON DISPONIBILE	
NH500	EAGLE04	PESCARA	60	08:00	SI	6 ore disponibile	
NH500	EAGLE10	LAMEZIA TERME	60	08:00	SI	3 ore disponibile	
EI							
AB205	L-02	VENARIA REALE	60	08:00	SI		
CH47	L-01	VITERBO	60	08:00	SI		
VVF							
AB412	DRAGO65	VENEZIA TESSERA			NO		
AB412	DRAGO51	GENOVA SESTRI	60	08:30	SI		zone
CP							
AB412	KOALA	CATANIA			NO	non disponibile	

AIP – ITALIA
(STRALCIO ENR 1.1-3)

(para 1.3)

2) Operazioni di sicurezza pubblica, dogana e protezione civile in attività di pronto intervento.

- a) Se l'attività degli aeromobili di stato in servizio di sicurezza pubblica, dogana e protezione civile (Polizia di Stato, Carabinieri, Guardia di Finanza, Vigili del Fuoco, Capitanerie di Porto, Protezione Civile e Corpo Forestale dello Stato), assume caratteristiche di pronto intervento:
- il pilota integrerà il proprio nominativo radio con l'identificativo "BAT" (Buster Air Traffic) dandone immediata comunicazione all'Ente ATS con cui è in contatto radio;
 - i servizi del traffico aereo forniti ai voli GAT in relazione alla classe di spazio aereo impegnato, potrebbero risultare incompleti in quanto gli Enti ATS interessati possono non essere a conoscenza, in tutto o in parte, dell'area di impegno e delle relative modalità di utilizzazione, stante le finalità e le caratteristiche di urgenza e possibile riservatezza dell'attività operativa svolta.
- b) Voli per lo spegnimento di incendi boschivi

Disposizione DGAC 42/739/R1/6-1 del 28/05/97.

In caso di incendi boschivi l'area del fuoco può essere sorvolata da aeromobili militari o civili partecipanti alle operazioni di spegnimento.

In funzione della classificazione dello spazio aereo i piloti non partecipanti alle operazioni di spegnimento dovranno osservare le seguenti procedure:

- Negli spazi aerei di Classe A, C e D è proibito volare al disotto di 2500 FT AGL all'interno di un'area di 2 NM dal fuoco.

NOTA

Se un CTR è interessato dal fuoco, le SID, le STAR e le procedure di avvicinamento potrebbero essere temporaneamente sospese o modificate.

- Negli spazi aerei di Classe E, F e G è proibito volare al di sotto di 3000 FT AGL all'interno di un'area di 5 NM dal fuoco. I piloti dovranno tenersi ben fuori dall'area ed usare la massima cautela durante le operazioni di volo condotte in prossimità della suddetta area allo scopo di non interferire con eventuali aeromobili impegnati nelle operazioni di spegnimento dell'incendio.

Gli aeromobili partecipanti alle operazioni di spegnimento avranno la priorità su tutti gli altri.

In appendice 1 si riporta la nota ENAV/AOP/NVO/93700 datata 12 maggio 2006 relativa all'attività di volo per lo spegnimento degli incendi boschivi ed alle procedure speciali per gli aeromobili impiegati dal Dipartimento della Protezione Civile.



ENAV S.p.A.

12 MAG. 2006

AREA OPERATIVA

Normativa ATS e Validazione Operativa

AOP/NVO/ 93700

A: ACC	TUTTI
SAAV	TUTTI
CAAV	TUTTI
UAAV	TUTTI
NAAV	TUTTI

e, p.c. Operazioni di Rotta
Operazioni di Aeroporto

Oggetto: attività di volo per lo spegnimento di incendi boschivi. - Procedure speciali per gli aeromobili impiegati dal Dipartimento della Protezione Civile.

Rife: AOP/NVO/161657 del 24/08/2005.

1 Attività di volo e fornitura dei Servizi del Traffico Aereo.

In caso di incendi boschivi l'area del fuoco può essere sorvolata da aeromobili militari o civili partecipanti alle operazioni di spegnimento.

Gli aeromobili partecipanti alle operazioni di spegnimento hanno la precedenza sull'altro traffico ad eccezione degli aeromobili in emergenza, del traffico OAT per esigenze di difesa dello spazio aereo nazionale e dei voli di soccorso.

In funzione della classificazione dello spazio aereo i piloti non partecipanti alle operazioni di spegnimento dovranno osservare le seguenti procedure:

- a) negli spazi aerei di Classe A, C e D è proibito volare al disotto di 2500 ft AGL all'interno di un'area di 2 NM dal fuoco. L'Ente ATC interessato, sulla base delle informazioni ricevute, applicherà la suddetta protezione attuando, ove opportuno, la

temporanea modifica o sospensione di SIDs, STARs e procedure di avvicinamento. Deve essere informata la Direzione Aeroportuale per le azioni di competenza;

- b) negli spazi aerei di Classe E, F e G è proibito volare al di sotto di 3000 ft AGL all'interno di un'area di 5 NM dal fuoco. I piloti non partecipanti alle operazioni di spegnimento sono responsabili del rispetto di tali limitazioni sulla base delle informazioni ricevute. L'Ente ATS è tenuto a fornire le informazioni concernenti l'area interessata dal fuoco a tutto il traffico in contatto radio.

2 Procedure speciali per le attività di concorso allo spegnimento di incendi boschivi effettuate dal Dipartimento della Protezione Civile.

La Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dipartimento della Protezione Civile, ha adottato le procedure per il concorso della flotta aerea dello Stato all'attività di spegnimento degli incendi boschivi, espletata dalle Regioni con mezzi propri (terrestri ed aerei).

a) Aeromobili impiegati dal Dipartimento della Protezione civile

In allegato A si fornisce l'elenco degli aeromobili di proprietà del Dipartimento della Protezione Civile, in forza di ciò qualificati aeromobili di Stato.

In allegato B si fornisce l'elenco degli aeromobili non di proprietà del Dipartimento della Protezione Civile, i quali sono equiparati ad aeromobili di Stato soltanto quando impiegati in attività di protezione civile quale lo spegnimento degli incendi boschivi. Entrambi gli elenchi possono essere soggetti a modifiche.

Gli aeromobili riportati negli elenchi utilizzeranno i nominativi di chiamata indicati nei medesimi allegati.

b) Coordinamento delle operazioni

Le operazioni sono gestite e coordinate dal Dipartimento della Protezione Civile, Ufficio Gestione delle Emergenze – Centro Operativo Aereo Unificato (C.O.A.U.).

Recapiti telefonici: Coordinatore COAU 06 68202286; Capo Sala Operativa 06 68202288.

Il COAU informerà l'Ente ATS in cui ricade l'area dell'incendio, fornendo le coordinate geografiche dello stesso.

L'ente ATS che riceve l'informazione applicherà le procedure pertinenti alla Classe dello spazio aereo in cui ricade l'area dell'incendio, di cui al precedente punto 1, sub-para a) e b).

c) Fornitura dei Servizi del Traffico Aereo agli aeromobili del Dipartimento della Protezione Civile.

I voli eseguiti per attività non di pronto intervento saranno condotti in accordo alla normativa ICAO, quali GAT, e nel rispetto della disciplina della Classe dello spazio aereo interessato.

Per i voli condotti per attività di pronto intervento il pilota integrerà il nominativo radio con l'identificativo "BAT" (Buster Air Traffic) e selezionerà il Transponder su codice A 4577.

Questi ultimi voli sono esentati dalla presentazione del Piano di Volo, hanno la precedenza sull'altro traffico ad eccezione degli aeromobili in emergenza, del traffico OAT per esigenze di difesa dello spazio aereo nazionale e dei voli di soccorso, e possono operare in difformità alle norme ICAO ed alle previsioni della Classe dello spazio aereo interessato.

Nei confronti di tali voli gli Enti ATS forniranno, per quanto possibile, il Servizio Informazioni Volo ed il Servizio di Allarme. Ai fini della fornitura del Servizio di Allarme, in esito a espressa richiesta del Dipartimento della Protezione Civile, i piloti sono tenuti, per quanto possibile, anche sull'area dell'incendio, all'applicazione della procedura di *Operations Normal* in qualsiasi Classe di spazio aereo.

La fornitura dei Servizi del Traffico Aereo nei confronti degli altri aeromobili potrebbe risultare incompleta a causa delle limitate informazioni sulle aree di intervento e sulle modalità di esecuzione delle operazioni.

3 Applicabilità.

La presente disposizione abroga e sostituisce la precedente disposizione in riferimento.

Roberto DI CARLO



BACINI IDRICI IDONEI
PER VELIVOLI CANADAIR CL 415 ED AT 802 "FIRE BOSS"

INDICE GENERALE PER REGIONI

Categoria "A" senza limitazioni

Categoria "B" con limitazioni.

REGIONE	LAGO	CAT	COORDINATE	
			N	E
ABRUZZO	<i>Barrea</i>	B	41°46' – 13°58'	
	<i>Bomba</i>	A	41°59' – 14°22'	
	<i>Campotosto</i>	A	42°32' – 13°23'	
BASILICATA	<i>Camastro</i>	B	40°32' – 16°00'	
	<i>Pietra di Pertusillo</i>	B	40°17' – 15°57'	
	<i>S.Giuliano</i>	A	40°36' – 16°30'	
	<i>Senise</i>	B	40°10' - 16°21'	
	<i>Serra Corvo</i>	B	40°51' – 16°14'	
CALABRIA	<i>Ampollino</i>	A	39°12' – 16°37'	
	<i>Angitola</i>	B	38°44' – 16°14'	
	<i>Arvo</i>	A	39°14' – 16°30'	
	<i>Cecita</i>	A	39°22' – 16°31'	
CAMPANIA	<i>Patria</i>	B	40°56' – 14°02'	
EMILIA ROM.	<i>Suviana</i>	B	44°08' – 11°02'	
FRIULI	<i>Cavazzo</i>	B	46°20' – 13°04'	
LAZIO	<i>Albano</i>	B	41°45' – 12°39'	
	<i>Bolsena</i>	A	42°35' – 11°56'	
	<i>Bracciano</i>	A	42°08' – 12°12'	
	<i>Caprolace</i>	B	41°21' – 12°58'	
	<i>Fogliano</i>	B	41°24' – 12°53'	
	<i>Fondi</i>	A	41°20' – 13°19'	
	<i>Lungo</i>	B	41°16' – 13°24'	
	<i>Sabaudia</i>	B	41°16' – 13°02'	
	<i>Salto</i>	A	42°15' - 13°04'	
	<i>Turano</i>	B	42°13' – 12°57'	
	<i>Vico</i>	A	42°19' – 12°11'	
LIGURIA	<i>Brugnetto (privato)</i>	B	44°32' – 09°11'	
LOMBARDIA	<i>Annone</i>	B	45°48' – 09°21'	
	<i>Cancano</i>	B	46°32' – 10°16'	

REGIONE	LAGO	CAT	COORDINATE	
			N	E
	<i>Comabbio</i>	A	45°46'	– 08°41'
	<i>Como</i>	A	45°52'	– 09°09'
	<i>D. lei</i>	A	46°26'	– 09°26'
	<i>Endine</i>	B	45°47'	– 09°56'
	<i>Gallo</i>	B	46°35'	– 10°10'
	<i>Iarlate</i>	A	45°49'	– 09°23'
	<i>Idro</i>	A	45°46'	– 10°31'
	<i>Iseo</i>	A	45°46'	– 10°04'
	<i>Lugano</i>	A	46°01'	– 09°04'
	<i>Mezzola</i>	A	46°12'	– 09°26'
	<i>Monate</i>	B	45°48'	– 08°40'
	<i>Montespulga</i>	B	46°29'	– 09°21'
	<i>Pusiano</i>	A	45°48'	– 09°16'
	<i>Varese</i>	B	45°49'	– 08°44'
MARCHE	<i>Castreccione</i>	B	43°22'	– 13°09'
	<i>Gerosa</i>	B	42°54'	– 13°23'
MOLISE	<i>Guardialfiera</i>	A	41°49'	– 14°50'
PIEMONTE	<i>Candia</i>	B	45°20'	– 07°55'
	<i>Ceresole</i>	B	45°26'	– 07°13'
	<i>D'orta</i>	A	45°49'	– 08°23'
	<i>Maggiore</i>	A	45°54'	– 08°24'
	<i>Mergozzo</i>	B	45°57'	– 08°23'
	<i>Viverone</i>	A	45°25'	– 08°02'
PUGLIA	<i>Alimini Grande</i>	B	40°12'	– 18°26'
	<i>Capaciotti</i>	B	41°10'	– 15°47'
	<i>Lesina</i>	B	41°53'	– 15°25'
	<i>Mare Piccolo</i>	A	40°29'	– 17°18'
	<i>Occhito</i>	A	41°33'	– 14°37'

REGIONE	LAGO	CAT	COORDINATE	
			N	E
	<i>Serra Corvo</i>	B	40°51'	– 16°14'
	<i>Varatio</i>	A	41°52'	– 15°44'
SARDEGNA	<i>Casaraccio</i>	B	40°55'	– 08°13'
	<i>Coghinas</i>	A	40°45'	– 09°03'
	<i>Gusana</i>	A	40°08'	– 09°12'
	<i>Lerno</i>	B	40°35'	– 09°10'
	<i>Liscia</i>	B	41°00'	– 09°17'
	<i>Monte Prano</i>	A	39°05'	– 08°37'
	<i>Monteleone</i>	B	40°29'	– 08°33'
	<i>Mulargia</i>	A	39°37'	– 09°14'
	<i>Omodeo</i>	A	40°08'	– 08°55'
	<i>Posada</i>	B	40°38'	– 09°35'
	<i>Stagno Cabras</i>	B	39°57'	– 08°29'
	<i>Stagno Pilo</i>	B	40°51'	– 08°17'
	<i>Stagno S. Giusta</i>	B	39°52'	– 08°35'
	<i>Stagno Tortoli</i>	B	39°56'	– 09°40'
SICILIA	<i>Ancipa</i>	B	37°50'	– 14°33'
	<i>Arancio</i>	B	37°39'	– 13°05'
	<i>Dirillo</i>	B	37°08'	– 14°42'
	<i>Piana Albanesi</i>	B	37°59'	– 13°18'
	<i>Poma</i>	A	37°59'	– 13°06'
	<i>Pozzillo</i>	B	37°40'	– 14°35'
	<i>Cimia</i>	B	37°12'	– 14°21'
	<i>Rubino</i>	B	37°53'	– 12°43'
	<i>Trinità</i>	B	37°42'	– 12°45'
	<i>Ogliastro</i>	A	37° 26'	– 14° 23'
	<i>Roccamena (Garcia)</i>	B	37° 47'	– 13° 07'
	<i>Rosamarina</i>	A	37° 56'	– 13° 37'

REGIONE	LAGO	CAT	COORDINATE	
			N	E
TOSCANA	<i>Bilancino</i>	B	43° 58' – 11°17'	
	<i>Roffia</i>	B	43°43' – 10°50'	
	<i>Massaciuccoli</i>	B	43°50' –10°20'	
	<i>Monte Doglio</i>	B	43°36' – 12°04'	
TRENTINO A.A.	<i>Ledreo</i>	B	45°52' – 10°45'	
	<i>Levico</i>	B	46°01' –11°17'	
	<i>Molveno</i>	B	46°08' –10°58'	
	<i>Resia</i>	A	46°48' –10°32'	
	<i>S.Giustina</i>	B	46°22' – 11°04'	
	<i>Zoccolo</i>	B	46°32' –10°58'	
UMBRIA	<i>Piediluco</i>	B	42°32' – 12°45'	
	<i>Trasimeno</i>	A	43°08' –12°06'	
VENETO	<i>Garda</i>	A	45°46' – 10°47'	
	<i>Mis</i>	B	46°10' – 12°04'	
	<i>Pieve di Cadore</i>	B	46°26' – 12°23'	
	<i>S. Croce</i>	A	46°07' – 12°20'	
	<i>Canale Spignon</i>	A	45°20' - 12°17'	
	<i>Canale Fisolo</i>	A	45°20' – 12°18'	
	<i>Canale S. Felice tratto a nord isola la Salina</i>	A	45°30' – 12°28'	
	<i>Canale S.Felice tratto a sud isola la salina</i>	A	45°29' – 12°28'	
	<i>Corridoio Lido</i>	A	45°24' - 12°24'	
<i>Corridoio Pellestrina</i>	A	45°17' – 12°20'		
VAL D'AOSTA	<i>Place Moulin</i>	A	45°54' – 07°30'	

RECAPITI TELEFONICI**COAU**

	TELEFONO	FAX
CAPO SALA	06/6820-2288/2287	06/6820-2472
ASSISTENTE	06/6820-2578/4153	06/3322-0016
RAPPRESENTANTE CFS	06/6820-2289/2313 06/68043276	c.s
RAPPRESENTANTE CNVVF	06 / 6820-2212	c.s
CAPITANERIA DI PORTO	06/6820-3391	06.68204169
VEGLIA METEO	06/6820-2398 06/6820-2525	


SALE OPERATIVE

SOREM	EAC FIRENZE	AIR SP&A	CFS - COA URBE	EI VITERBO	VVF MININTERNO	CP C.DO GEN.LE	MM MARISTAT
TELEFONO							
06/79340617	055/476462	06/8860481	06/88314213	0761/227028	06/4818425	06/5908 4409	06/3680 6000
FAX							
06/79349735	055/4633657	06/88383838	06/88314303	0761/321048	06/4814695	06/5922737	06/3680 3393

SOUP /COR

REGIONE	TELEFONO	FAX
ABRUZZO	0862/42890-419825	0862 / 336607
BASILICATA	0971/59036	0971 / 470954
BOLZANO	0471/557777	0471 / 920043
CALABRIA	0965/768598	0965 / 814992
CAMPANIA	081/7967762	081 / 7967674
EMILIA R.	051/5274200	051 / 5274418
FRIULI V.G.	0432/926713	0432 / 926000
LAZIO	06/5488888	06 / 51683596
LIGURIA	010/5761374	010 / 5484561
LOMBARDIA	035/611009	035 / 617722
MARCHE	071/2810508-7 / 071/8064313	071 / 2810433
MOLISE	0874/4314301	0874 / 311872
PIEMONTE	011/5623151	011 / 530275
PUGLIA	080/5802212	080 / 5802227
SARDEGNA	070/5098050-1 / 070/6066527	070 / 65426568
SICILIA	091/547076	091 / 545785
TOSCANA	800425425	055 / 4385517
TRENTO	0461/492300	0461 / 492305
UMBRIA	075/5057800	075 / 5005700
VAL D'AOSTA	0165/765988	0165 / 776367
VENETO	041/5310466	041 / 5310492

FAC-SIMILE DI MESSAGGIO PER IMPIEGO VELIVOLI AIB ALL'ESTERO

Presidenza del Consiglio dei Ministri Dipartimento della Protezione Civile Attività Aeronautica COAU ----- Via Vitorchiano, 4 / 00189 – ROMA Tel. (39)-06-68202288 – 06.68202578 Fax. (39)-06-68202472 – 06.33220016		Presidency of the Council of Ministers Civil Protection Department Aeronautical Activity Unified Air Coordination Center ----- Via Vitorchiano, 4 / 00189 – ROMA Tel. (39)-06-68202288 – 06.68202578 Fax. (39)-06-68202472 – 06.33220016
Date:	N° of pgs including this one:	Priority
TO: XXXXXXXX INFO: Ministry of Foreign Affairs – Crisis Response Unit ROME Italian Embassy	XXXX XXXX Fax N: XXXX	
Attention to:		
Subject:	FIRE FIGHTING ASSISTANCE REQUEST	
Ref:		
<p>1. IN ORDER TO PROVIDE A TIMELY RESPONSE TO THE SUBJ REQUEST, IT IS ESSENTIAL TO PROVIDE AS SOON AS POSSIBLE THE FOLLOWING INFORMATION OR CONFIRMATION:</p> <ul style="list-style-type: none"> A. COMMAND AND CONTROL STRUCTURE; B. CLEAR IDENTIFICATION OF TASKING AUTHORITY; C. AVAILABILITY OF ACCURATE AND EXHAUSTIVE FIRE REPORTS; D. SINGLE POINT OF CONTACT IN COUNTRY SHOULD BE PROVIDED IN ADVANCE (FLUENT IN ENGLISH); E. LIABILITY STATEMENT (COLLATERAL DAMAGES, INCIDENTS AND 3RD PARTY CLAIMS); F. LOGISTIC SUPPORT TO BE GRANTED BY THE HOST NATION <ul style="list-style-type: none"> (1) OFFICE SPACE; (2) RAMP SPACE; (3) FUEL; (4) LODGING FOR PERSONNEL (XXX UNITS); (5) TRANSPORTATIONS. G. OPERATIONAL REQUIREMENTS <ul style="list-style-type: none"> (1) LOCAL MAPS; (2) COMMS PLAN; (3) ATC BRIEFING; (4) POSSIBILITY TO PERFORM SINGLE AIRCRAFT OPERATIONS (IN THIS CASE SCOUT ON BOARD IS REQUIRED TO LIAISE WITH FIRE CONTROLLER ON THE GROUND) OR MIXED FORMATION. <p>2. A TIMELY REPLY WILL BE GREATLY APPRECIATED.</p> <p>3. POC DUTY OFFICER, TEL. +390668202578; FAX + 390633220016</p> <p style="text-align: right;">(Signature Block)</p>		
IN CASE OF BAD TRANSMISSION CONTACT: Tel. (39) 06.6820.2578		