



**PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
DIPARTIMENTO DELLA PROTEZIONE CIVILE
UFFICIO ATTIVITÀ AERONAUTICA**

**CONCORSO
DELLA FLOTTA AEREA DELLO STATO
NEL CASO DI INCENDI BOSCHIVI**

- DISPOSIZIONI E PROCEDURE -



EDIZIONE 2007



**PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
DIPARTIMENTO DELLA PROTEZIONE CIVILE**

ATTO DI APPROVAZIONE

APPROVO LA PUBBLICAZIONE

CONCORSO DELLA FLOTTA AEREA DELLO STATO NEL CASO DI INCENDI BOSCHIVI

- DISPOSIZIONI E PROCEDURE -

edizione 2007

Roma, _4 Giugno 2007_

IL CAPO DEL DIPARTIMENTO
(Guido BERTOLASO)

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Guido Bertolaso', written over the printed name.

INDICE

Atto di Approvazione	II
Elenco di distribuzione	IV
Registrazione delle Aggiunte e Varianti	VI
Elenco Allegati	VII
Riferimenti normativi	VIII
Acronimi	IX
1. GENERALITÀ	pag. 1
1.1 Mezzi aerei	pag. 1
1.1.1 Mezzi aerei dello Stato	pag. 1
1.1.2 Mezzi aerei regionali	pag. 2
2. ELEMENTI PER L'IMPIEGO DEI MEZZI AEREI DELLO STATO	pag. 2
2.1 Tipologia di missioni	pag. 2
2.1.1 Sorveglianza	pag. 3
2.1.2 Ricognizione	pag. 3
2.1.3 Sorveglianza Armata	pag. 3
2.1.4 Soppressione	pag. 3
2.1.5 Contenimento	pag. 3
2.1.6 Bonifica	pag. 4
2.2 Assegnazione di un aeromobile sull'incendio	pag. 4
2.3 Conduzione delle missioni	pag. 5
3. RICHIESTA DI CONCORSO DELLA FLOTTA AEREA DELLO STATO	pag. 6
4. COMPETENZE E DISPOSIZIONI OPERATIVE	pag. 8
4.1 COAU	pag. 8
4.2 Coordinatore delle operazioni di spegnimento(DOS)	pag. 9
4.3 Capo equipaggio di un velivolo di Stato	pag. 10
4.4 Società ed Enti che operano per il Dipartimento	pag. 10
4.5 Comunicazioni	pag. 11
4.5.1 Comunicazioni telefoniche	pag. 11
4.5.2 Collegamenti radio T.B.T.	pag. 11
4.6 Limiti di sorvolo delle aree del fuoco	pag. 12
4.7 Fonti di approvvigionamento idrico	pag. 12
4.8 Elettrodotti	pag. 13
4.9 Rapporti	pag. 13

ELENCO DI DISTRIBUZIONE

MINISTERI

MINISTERO DELL'INTERNO

MINISTERO DELLA DIFESA

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

MINISTERO DELLE POLITICHE AGRICOLE, ALIMENTARI E FORESTALI

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

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 REGIONE SICILIANA

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

COR/SOUP REGIONE BASILICATA

COR/SOUP REGIONE CALABRIA

COR/SOUP REGIONE CAMPANIA

COR/SOUP REGIONE EMILIA ROMAGNA

COR/SOUP REGIONE LAZIO

COR/SOUP REGIONE LIGURIA

COR/SOUP REGIONE LOMBARDIA

COR/SOUP REGIONE MARCHE

COR/SOUP REGIONE MOLISE

COR/SOUP REGIONE PIEMONTE

COR/SOUP REGIONE PUGLIA

COR/SOUP REGIONE TOSCANA

COR/SOUP REGIONE UMBRIA

COR REGIONE VENETO

COR REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA
COR REGIONE SICILIANA
CORPO FORESTALE E VIG. AMBIENTALE – COR SARDEGNA
NUCLEO AIB c/o DIREZIONE FORESTE VALLE D’AOSTA
SERVIZIO ANTINCENDI - CORPO PERMANENTE VIGILI DEL FUOCO BOLZANO
SERVIZIO ANTINCENDI - CORPO PERMANENTE VIGILI DEL FUOCO TRENTO

OPERATORI

STATO MAGGIORE DIFESA COI
STATO MAGGIORE ESERCITO – Operazioni
STATO MAGGIORE MARINA – Operazioni
STATO MAGGIORE AERONAUTICA- Operazioni
DIP. VIGILI DEL FUOCO DEL SOCC. PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
CORPO FORESTALE DELLO STATO - Ispettorato Generale
CORPO FORESTALE DELLO STATO – Centro Operativo Aeromobili.
Soc. SO.R.E.M. S.r.l
Soc. EUROPEAN AIR CRANE S.p.A.

Il presente documento può essere visualizzato ed estratto in formato pdf dal sito del Dipartimento: <http://www.protezionecivile.it/> **nella icona “Incendi” delle categorie di rischio.**

REGISTRAZIONE DELLE AGGIUNTE E VARIANTI

Numero progressivo	Estremi Documento	Data	Firma di chi riporta la variante

ELENCO ALLEGATI

- All. "A" Dipendenze ed interfaccia del COAU
- All. "B" Scheda Richiesta di Concorso Aereo A.I.B. Modalità di compilazione
- All. "C" Criteri di valutazione per l'assegnazione e la scelta di uno specifico aeromobile.
- All. "D" Criteri di priorità sulle richieste di concorso aereo.
- All. "E" Ordine di volo per missione di ricognizione/ sorveglianza
- All. "F" Disponibilità aeromobili, Società ed Enti esercenti
- All. "G" Caratteristiche dei mezzi aerei componenti la flotta aerea dello Stato utilizzati in operazioni A.I.B.
- All. "H" Modello Comunicazione alle Capitanerie di Porto
- All. "I" Competenze nella richiesta di concorso aereo ed assegnazione di un aeromobile
- All. "L" Messaggio delle Prontezze Operative
- All. "M" AIP – ITALIA stralcio RAC 1-2.2 e Circolare Enav sul volo BAT
- All. "N" Bacini idrici idonei per velivoli Canadair CL 415 – Indice generale per Regione
- All. "O" Recapiti telefonici

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
- Atto del Presidente del Consiglio dei Ministri recante “Indirizzi operativi per fronteggiare il rischio incendi boschivi”

ACRONIMI

AIB	ANTI-INCENDIO BOSCHIVO
AIP	AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION
BAT	BUSTER AIR TRAFFIC
C&C	COMANDO E CONTROLLO
CFS	CORPO FORESTALE dello STATO
COAU	CENTRO OPERATIVO AEREO UNIFICATO
COR	CENTRO OPERATIVO REGIONALE
CNVF	CORPO NAZIONALE VIGILI del FUOCO
DOS	DIRETTORE OPERAZIONI SPEGNIMENTO
OAT	OPERATIONAL AIR TRAFFIC
SOUP	SALA OPERATIVA UNIFICATA PERMANENTE
VMC	VISUAL FLIGHT 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 – COAU (Centro Operativo Aereo Unificato, in Allegato "A" dipendenza e struttura), le attività di spegnimento degli incendi boschivi con la flotta aerea antincendio dello Stato, assicurandone l'efficacia operativa in coordinamento con le Regioni.

Le Regioni inviano al COAU l'elenco aggiornato delle risorse aeree, dei laghi e dei bacini idrici, per consentire di definire lo schieramento ottimale. Rimane loro la responsabilità di organizzare e gestire tutte le risorse AIB con particolare riguardo alle priorità nell'utilizzazione dei mezzi aerei.

Con il presente documento il Dipartimento della Protezione Civile definisce, in particolare, 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 di vettori e la condotta delle operazioni aeree da parte del COAU.

1.1. Mezzi aerei

Per la lotta A.I.B. sono impiegati mezzi aerei ad ala fissa o rotante, resi disponibili dallo Stato alle Regioni, la cui utilizzazione deve ispirarsi a principi e procedure condivise che consentano di ottenere la massima efficacia.

1.1.1. 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);
- appartenenti ad altre Amministrazioni dello Stato quali, l'Esercito Italiano, la Marina Militare, l'Aeronautica Militare, il Corpo Forestale dello Stato ed il Corpo Nazionale dei Vigili del fuoco, assegnati temporaneamente al Dipartimento;
- appositamente noleggiati dal 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:

- indicatori statistici ed indice stagionale di pericolo incendi sul territorio nazionale;
- numero di vettori disponibili (comprensivi di quelli regionali e loro dislocazione);
- caratteristiche degli aeromobili e del supporto tecnico-logistico associato;
- caratteristiche orografiche del territorio ed obiettivi prioritari da difendere, capacità territoriali nell'affrontare il rischio incendi boschivi. Per obiettivi prioritari da difendere (anche indicati dalle Regioni) si intendono quelli risultanti dal livello di protezione del territorio, in relazione al suo valore ambientale, e/o alla presenza di aree urbanizzate che richiedono il primario impegno di salvaguardia della vita umana.

La flotta AIB dello Stato è impiegata a favore delle Regioni a statuto ordinario ed a statuto speciale, nonché delle Province Autonome di Trento e Bolzano, che ne facciano richiesta al COAU attraverso le competenti SOUP/COR (scheda richiesta in *Allegato "B"*).

Nella lotta attiva agli incendi boschivi taluni aeromobili potranno essere impiegati anche con funzioni di ricognizione, di sorveglianza e/o comando e controllo nei casi in cui la situazione e l'entità dell'incendio dovesse richiederlo.

1.1.2. Mezzi aerei regionali

Nell'ambito della propria competenza, ogni Regione che utilizzi propri aeromobili per la lotta AIB dovrà realizzare la massima sinergia con i mezzi aerei resi disponibili dallo Stato. Allo scopo di consentire al Dipartimento una corretta pianificazione, tutte le Regioni dovranno fornire, prima dell'inizio di ogni campagna antincendio, i necessari aggiornamenti in ordine al proprio dispositivo aereo previsto nel piano A.I.B. 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 logistica dei mezzi in fase operativa e prontezza operativa quotidiana;
- compiti assegnati (ricognizione, avvistamento, spegnimento, trasporto personale, ecc.);
- ogni altra informazione ritenuta significativa.

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

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

2.1. Tipologia di missioni

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

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

Le missioni di soppressione, contenimento e bonifica fanno parte dell'attività di contrasto all'incendio.

2.1.1. Sorveglianza

La sorveglianza aerea è la missione che prevede l'impiego e la permanenza in un'area di uno o più vettori, con il compito di raccogliere informazioni sugli incendi, avvistati od acquisiti tramite sensori, dirette ai centri di Comando e Controllo (C&C) di competenza. La missione può essere finalizzata alla funzione di "Allarme", o di "Monitorizzazione" di un particolare incendio o di un'area già intaccata da incendi, al fine di fare un preciso quadro di situazione ed impiegare le risorse AIB in modo ottimale.

La sorveglianza aerea, essendo un'attività dispendiosa in termini di ore di volo, è normalmente effettuata con aeromobili a basso costo, ma può essere svolta con vettori non pilotati o satelliti, dotati di specifici sensori e sistemi di trasmissione dati. Normalmente la sorveglianza è svolta da sistemi terrestri di telesorveglianza o da personale di vedetta. I dati d'interesse dovrebbero essere resi immediatamente disponibili ai centri di analisi e di C&C regionali.

2.1.2. Ricognizione

La ricognizione aerea è la missione che prevede l'impiego non continuativo di un aeromobile per recuperare informazioni più dettagliate su uno o più incendi in atto. Come per la sorveglianza, anche per questa attività possono essere utilizzati aeromobili pilotati e non pilotati con capacità di inviare dati e/o informazioni ai centri di C&C regionali.

Può essere un'attività mirata anche a rilevamenti pre-post incendio per valutarne gli effetti/danni (in questo caso le informazioni da rendere disponibili non sono necessariamente da fornire in tempo reale).

2.1.3. Sorveglianza e Ricognizione Armata

Le missioni di sorveglianza e ricognizione armata devono prevedere l'impiego di un velivolo configurato AIB perché, oltre al compito specifico della sorveglianza o ricognizione su zone ad alto rischio, 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 preventiva o condizionata, anche in assenza del DOS. Come per le missioni "non armate", considerato il possibile beneficio, queste possono essere programmate e svolte per periodi limitati, in situazioni particolari ed in aree a più alto rischio.

2.1.4. 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, opera sull'incendio fino allo spegnimento dello stesso.

2.1.5. Contenimento

Il contenimento è la missione di un velivolo 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 specifici ritardanti che, confinando l'incendio, permettono di sopprimere il fuoco in tempi più rapidi e di utilizzare le risorse più convenientemente. Pertanto, questa tipologia di missione dovrebbe essere considerata

prioritaria laddove le risorse od il tempo rimanente per combattere il fuoco siano limitate (es. poco prima del tramonto)

2.1.6. Bonifica

La bonifica è l'attività su un incendio apparentemente estinto, ma che potrebbe riaccendersi se abbandonato. Tale attività è normalmente effettuata con le squadre a terra e, pertanto, potranno essere usati gli aeromobili non impegnati nella primaria attività di spegnimento. Per tale attività, gli aeromobili di Stato 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, tenuto conto della situazione contingente e delle disponibilità del momento. Viceversa, la SOUP/COR potrà avanzare una richiesta per bonifica, che il COAU solo in casi particolari potrà prendere in considerazione, in relazione alla situazione ed al livello di rischio, generando una missione.

2.2. Assegnazione di un aeromobile sull'incendio e concetti per l'impiego.

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 forze assegnate ad un incendio e/o di modificarne la missione (es. deviazione).

Il principio base del concorso della flotta AIB dello Stato è quello di combattere il fuoco col massimo sforzo e tempestività, tenuto conto della situazione generale di disponibilità degli aeromobili, della loro dislocazione, delle operazioni in atto, delle previsioni di rischio, delle condizioni meteorologiche attuali e previste, del costo/efficacia.

I criteri per l'assegnazione di una specifica tipologia di aeromobile, riportati in Allegato "C", attengono essenzialmente a tre fattori:

- le risorse disponibili;
- la tipologia dell'incendio;
- l'ambiente.

Nel caso di più richieste contemporanee e qualora non possano essere soddisfatte contemporaneamente, il COAU, di concerto con la regione competente, provvederà a "prioritarizzare" le richieste e le conseguenti assegnazioni, dando la massima priorità ed attenzione agli obiettivi di salvaguardia della vita umana e di tutela dell'ambiente naturale, con particolare riferimento alle aree protette. In Allegato "D" sono riportati i principali criteri di priorità.

Quando per il soddisfacimento delle richieste di intervento è necessario applicare i criteri di priorità, si terrà conto non solo dei velivoli a terra ma anche di quelli in volo che possono essere "deviati" su un incendio ritenuto prioritario.

Le missioni di sorveglianza e ricognizione, armate o non armate, possono impiegare aeromobili in allarme od 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 degli Enti/Società di gestione.

Le missioni di contrasto (soppressione, contenimento e bonifica) nascono all'atto della notifica di un incendio e vengono sviluppate da aeromobili in prontezza o già in volo (se disponibili e predisposti). L'ordine di missione viene diramato dal COAU, con l'assegnazione di un aeromobile di Stato su un incendio, a seguito della richiesta di concorso di una SOUP/COR e delle valutazioni del caso.

Il COAU, qualora sia a conoscenza di un incendio attivo che interessa un obiettivo prioritario da difendere, od in situazione di alto rischio, può ordinare su autorizzazione del Coordinatore/Responsabile del COAU, il decollo immediato di un velivolo della flotta di Stato anche in assenza di una specifica richiesta di concorso aereo. In tale situazione il COAU predisporrà normalmente una missione di ricognizione armata (*Allegato. "E"*). Sarà cura del COAU informare immediatamente la SOUP/COR interessata sulla missione emessa, dell'avvenuto decollo, nonché quello di effettuare eventuali coordinamenti.

In caso di Sorveglianza o Ricognizione armata, l'autorizzazione allo sgancio può essere preventiva e, quindi, già inserita nell'ordine di missione. Nel caso sia "condizionata" l'autorizzazione potrà pervenire all'equipaggio solo dopo una più accurata analisi delle informazioni della sorveglianza/ricognizione effettuata dall'equipaggio.

Qualora un aeromobile "armato" in missione/volo di sorveglianza/ricognizione venga inviato su un incendio per il quale è pervenuta una richiesta (scheda), all'atto della notifica l'equipaggio terminerà la missione in corso per iniziare quella di contrasto (soppressione, contenimento e bonifica).

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

2.3. Conduzione delle missioni

La conduzione della missione da parte dei piloti, dalla fase preparatoria alla fase esecutiva, risponde a regole, procedure, tecniche e tattiche previste dall'organizzazione di appartenenza per l'attività del volo operativo (in allegato "F" 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 secondo le corrispondenti regole (VFR) e, per gli aeromobili con marche civili, utilizzando le prerogative e le condizioni del traffico BAT (Buster Air Traffic).

Tutte le missioni devono essere programmate ed eseguite nel modo più efficace, sfruttando al meglio la capacità del mezzo e la sua autonomia (caratteristiche degli aeromobili in *Allegato "G"*), operando con tempestività, scegliendo opportunamente le fonti idriche e le basi per il rifornimento del carburante. Tutti gli aeromobili in prontezza, dovrebbero essere riforniti col massimo di carburante compatibile con la missione. Per gli aeromobili che hanno la possibilità di caricare estinguente (mix di soppressione) o ritardante (mix di contenimento), dovrà essere previsto il massimo carico di estinguente mentre, per il ritardante, il carico dovrà essere compatibile col peso massimo dell'aeromobile al decollo. Per una missione di contrasto, 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 rilascia l'aeromobile;

- il COAU, sentita la SOUP, non comunica ufficialmente la fine del concorso AIB od il termine dell'intervento/missione di quello specifico aeromobile (a prescindere dalla volontà del DOS);
- 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. E', pertanto, determinante che la SOUP, nell'atto di richiedere l'intervento di un mezzo aereo dello Stato, abbia già acquisito la certezza di poter disporre, sul luogo dell'incendio, di apparati radio efficienti per le comunicazioni T.B.T. da utilizzare secondo le procedure illustrate nell'apposito capitolo.

Di seguito si analizzano casi e si definiscono 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, ma potrà lasciare l'incendio in qualsiasi momento se, a suo insindacabile giudizio, non ci siano più le condizioni per operare in sicurezza.

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 le proprie amministrazioni), gli aeromobili potranno operare se riceveranno una specifica autorizzazione. La decisione del COAU sarà della presa di concerto 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; il DOS potrà istruire e far operare le squadre a terra secondo il caso.

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 adottando la procedura del caso precedente.

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" (qualora fosse imbarcato) risulta di grandissima valenza operativa perché si permette agli altri aeromobili, presenti sullo stesso incendio, di poter operare con efficacia e sicurezza.

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, la capacità per combatterlo, al fine di decidere rapidamente sulla necessità di richiedere il concorso aereo dei velivoli di Stato. E'

altrettanto importante che la SOUP/COR segua costantemente l'andamento degli incendi, per adeguare le risorse alle effettive esigenze.

Il concorso aereo A.I.B. si attiva mediante l'inoltro al COAU, da parte delle SOUP/COR, della scheda di richiesta di concorso aereo. Di norma, tutti i campi devono essere compilati. Alcuni dati rimangono fissi ed altri variabili. Per questi è opportuno inoltrare periodici aggiornamenti, in particolare per quanto riguarda:

- fronte del fuoco;
- condizioni meteorologiche;
- forze impegnate;
- cambiamento di fase dell'incendio.

La richiesta potrà essere inoltrata con una parziale compilazione, ma la carenza di informazioni condiziona l'assegnazione degli aeromobili o produce forti ritardi nella concessione del concorso aereo dello Stato.

E' assolutamente necessario che la SOUP/COR invii al COAU la richiesta di concorso aereo non appena se ne determini l'esigenza, prescindendo dall'avvio della fase di attacco al fuoco e da qualsiasi considerazione in ordine all'effettiva disponibilità, in quel momento, di mezzi della flotta aerea statale.

A tale proposito si ribadisce che, qualora l'incendio non si possa combattere adeguatamente con le sole risorse regionali aeree e terrestri, la SOUP/COR dovrà richiedere l'immediato intervento dei mezzi dello Stato, destinando l'impiego dei mezzi aerei regionali in attività di supporto o ad integrazione degli aeromobili di Stato.

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

- L'Ufficiale del CFS verifica l'esattezza e la coerenza dei dati riportati (in particolare la localizzazione dell'incendio), valuta le informazioni contenute nella scheda con particolare riguardo ai valori ambientali della vegetazione coinvolta dall'incendio, evidenziando altresì le eventuali norme di tutela che caratterizzano l'area. Suggerisce l'eventuale priorità delle 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. Inoltre, assicura un costante aggiornamento della situazione degli incendi a livello nazionale, di appropriata importanza, anche sulla base delle segnalazioni pervenute dalla propria organizzazione o da Sala Italia, al fine di anticipare le possibili richieste da parte delle SOUP/COR.
- Il Funzionario del CNVVE, presso la Sala Italia, qualora non in servizio presso il COAU, fornisce consulenza al Capo Sala per coordinare il concorso aereo nel caso l'incendio possa interessare infrastrutture e aree antropizzate. Aggiorna sulla 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 competenza, la firma, la trasmette quale "ordine di missione" alle sale operative delle società/enti di gestione degli aeromobili di Stato, in prontezza sulle singole basi od in volo.
- L'Ente/Società di Gestione emette l'ordine di volo ad un determinato equipaggio e effettua tutti i necessari coordinamenti per l'esecuzione della missione assegnata. Informa il COAU qualora il rifornimento d'acqua avvenga in prossimità della costa o dei porti, per interessare la Capitaneria di Porto di competenza affinché attui le misure che garantiscano sicure

operazioni di rifornimento idrico (in *Allegato. "H"* la comunicazione tipo da inviare alle Capitanerie di Porto). Inoltre:

- verifica che la configurazione sia idonea ed ottimale per la massima efficacia della missione;
- svolge le necessarie attività per ridurre al minimo i tempi di decollo;
- monitorizza il volo in tutte le sue fasi, coordinando eventuali scali/ pernottamenti fuori sede;
- mantiene tempestivamente informato il COAU su riporti e disfunzioni.

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

In *Allegato "I"* sono riportate le principali competenze degli organismi interessati nella procedura della richiesta di concorso aereo ed assegnazione dell'aeromobile di Stato.

4. COMPETENZE E DISPOSIZIONI OPERATIVE

4.1. COAU

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

L'inizio del servizio quotidiano per ogni singolo mezzo della flotta di Stato, definito la sera precedente, è valido normalmente per tutta la giornata successiva nell'arco alba-tramonto ed è strettamente correlato a:

- previsione del rischio incendi;
- effemeridi (orari del sorgere e del tramonto del sole in fondamentali località);
- 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 di servizi.

La prontezza, espressa come tempo massimo intercorrente tra la ricezione dell'ordine di missione ed il block-off o 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 tempestivamente notificata al COAU.

Nel caso di incendi ancora attivi al tramonto, che abbiano altissima probabilità di persistere il giorno successivo, occorre ipotizzare di poter disporre 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 sviluppatasi durante le ore notturne, è necessario che la SOUP/COR competente trasmetta

tempestivamente al COAU la richiesta di concorso, perchè potrebbe comportare un anticipo del servizio di volo da coordinare con gli Enti/Amministrazioni interessati.

Le Regioni comunicheranno al COAU, con sollecitudine, e possibilmente in via anticipata, ogni variazione significativa delle proprie disponibilità e dislocazioni di mezzi aerei, perchè si possa adeguare la prontezza della flotta di Stato.

4.2. Coordinatore/Direttore delle operazioni di spegnimento (DOS)

Il DOS, normalmente un funzionario del CFS basato a terra, ha il compito di gestire i mezzi aerei e terrestri a sua disposizione, per ottenere la massima efficacia nello 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 T.B.T. 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. È opportuno, quindi, che il DOS abbia una visuale completa dell'area dell'incendio e della rotta d'attacco dei velivoli fino al momento del lancio. 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, usando sinteticità di linguaggio e pertinenza delle comunicazioni. Le comunicazioni radio incidono 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.

Il DOS potrà autorizzare al lancio un aeromobile, col quale non abbia il contatto radio, se riesce a fare "ponte" con altro aeromobile o persona che abbia in contatto l'aeromobile interessato al lancio.

Qualora il DOS sia nell'impossibilità di comunicare con gli aeromobili che sono stati assegnati all'incendio, dovrà assumere che, dopo la fase di ricognizione, gli aeromobili possano operare sull'incendio e, pertanto, dovrà avvisare l'eventuale personale a terra. Qualora ritenga di non far operare gli aeromobili, dovrà notificarlo immediatamente alla SUOP/COR di competenza e ricevere adeguate istruzioni in merito.

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 del velivolo di effettuare dei lanci sul nuovo focolaio, comunicandolo immediatamente alla SOUP da cui dipende, che provvederà tempestivamente ad avvisare la Sala Operativa del COAU.

Si ribadisce l'importanza che il DOS aggiorni la SOUP/COR sugli sviluppi dell'incendio in relazione agli stati di avanzamento:

- 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);

ciò affinché la SOUP/COR informi tempestivamente il COAU, per un miglior impiego delle risorse assegnate o da assegnare. In particolare, quando l'incendio è dichiarato "sotto controllo" il COAU potrà ritirare gli aeromobili ivi assegnati.

4.3. Capo equipaggio dell'aeromobile di Stato

Il pilota/capo equipaggio è responsabile della condotta del velivolo in ogni sua fase secondo le regole generali e di compagnia/amministrazione. La separazione tra più velivoli operanti nella stessa area operativa è responsabilità del "capo equipaggio", per cui, in assenza del contatto visivo non potrà operare sul fuoco.

L'equipaggio di un aeromobile di Stato, nell'ambito delle operazioni AIB, opererà secondo le regole della Società/Ente di gestione e le indicazioni di questa procedura operativa. In particolare, gli aeromobili sotto giurisdizione civile potranno operare con le prerogative del traffico B.A.T. (Buster Air Traffic), così come previsto dalla pubblicazione A.I.P. Italia R.A.C. 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 prevista, riceverà le necessarie informazioni ed indicazioni, procederà alla iniziale ricognizione dell'incendio e dell'area circostante per poi iniziare le attività di attacco al fuoco.

Il Capo equipaggio del velivolo di Stato impegnato in attività di AIB qualora ritenga, in base al suo punto di osservazione ed alla sua personale esperienza, che l'incendio possa considerarsi nella fase di bonifica, informa il DOS ed il COAU (attraverso la sua Società/Amministrazione), 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 che potranno riguardare:

- un immediato rientro sulla base di provenienza od altra;
- la deviazione su un nuovo incendio e tipologia di missione (qualora abbia un'adeguata autonomia).

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 sulla 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.

4.4. 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 controllo tattico della missione secondo le modalità e procedure d'impiego previste, comunicando al COAU, tempestivamente, tutti i dati d'interesse ed importanti per un razionale ed ottimale impiego, quali:

- 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 in corso.

Le Società e gli Enti che operano per il Dipartimento assicurano la disponibilità, la prontezza e la configurazione prevista. In particolare, per gli aeromobili che possono caricare estinguente o ritardante (es. il CL-415 e S-64) assicurano il carico completo per ogni decollo in missione AIB a meno di diverse disposizioni da parte del COAU.

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

- gli scali per rifornimento, quando non sia conveniente rientrare alla base di stazionamento;
- le deviazioni di una missione;
- le modalità di uno schieramento temporaneo o pernottamento, al fine di perseguire la massima efficienza e disponibilità operativa;
- il servizio giornaliero, se non regolato da vincolanti contratti o accordi;

Entro le 22.00 inoltreranno al COAU i rapporti dell'attività effettuata e confermeranno le prontezze ricevute per la giornata successiva (anche con procedura del silenzio-assenso).

4.5. Comunicazioni

4.5.1. Comunicazioni telefoniche

Considerata la responsabilità affidata agli operatori del COAU nell'utilizzo degli aeromobili, questi stabiliranno contatti telefonici di tipo operativo unicamente con il personale di servizio presso le SOUP/COR o le sale operative delle Società o degli Enti gestori.

Gli operatori del COAU hanno precise disposizioni di non prendere in considerazione richieste telefoniche di chi non appartenga alla linea operativa AIB, soprattutto quando siano volti a patrocinare interventi aerei in favore di talune aree piuttosto che altre. Ogni richiesta deve essere ricondotta all'interno delle strutture regionali istituzionali e non deve interferire con la complessa attività del COAU.

4.5.2. Collegamenti radio T.B.T.

I collegamenti radio Terra-Bordo-Terra (T.B.T.) nell'area dell'incendio tra gli aeromobili dello Stato ed il Coordinatore a terra saranno effettuati sulle frequenze VHF 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 i velivoli che operano sullo stesso incendio dovranno essere sintonizzati sulla medesima frequenza radio, scelta tra quelle sopraindicate che, per gli aeromobili regionali, deve essere riportata sulla scheda di richiesta di concorso aereo.

Per evitare disguidi, in presenza di più aeromobili statali e/o regionali che operano su due 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 T.B.T. tra il DOS e gli aeromobili di Stato, le informazioni ed autorizzazioni potranno pervenire al pilota, su qualsiasi frequenza e banda, da chiunque possa far da "ponte" (altri aeromobili, società esercente, ente ATS etc) e venga riconosciuto..

Comunque il DOS dovrà informare:

- tempestivamente la SOUP/COR;
- gli eventuali 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 ATS 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 risultassero informazioni di altro traffico aereo interessante l'area dell'incendio, l'aeromobile potrà entrare in zona se autorizzato dal COAU e potrà iniziare ad operare solo dopo aver effettuato una congrua ricognizione sull'incendio, per poi lanciare adottando ogni criterio di sicurezza.

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

4.6. 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 specifiche modalità.

Sull'AIP-ITALIA sezione RAC 1-2.2.2. sono riportate le limitazioni al sorvolo dell'area del fuoco da parte di velivoli **non partecipanti** all'attività A.I.B. Allegato "M".

4.7. Fonti di approvvigionamento idrico

Per il rifornimento d'acqua in mare o bacini idrici andranno rispettati i limiti operativi propri e le eventuali restrizioni nell'area del rifornimento. Nei porti ed entro i 500 mt 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 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 od 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”.

Sarà cura delle Regioni favorire l’utilizzo di qualsiasi fonte idrica disponibile, facendo pervenire al COAU un continuo aggiornamento dell’elenco allegato, le restrizioni permanenti e comunicando poi, tempestivamente, ogni restrizione temporanea. 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 perché notifichino le restrizioni per i bacini interni, l’assenza di notifica condiziona la possibilità di rimborso per gli eventuali danni provocati. La continua e tempestiva informazione agli equipaggi può anche essere perseguita pubblicando le restrizioni sul portale internet delle Regioni.

Per quanto riguarda le restrizioni nelle acque costiere, nei porti e nel mare aperto, saranno consultati dagli equipaggi il “bollettino del mare” e 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 di Stato, 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.

4.8. Elettrodotti

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

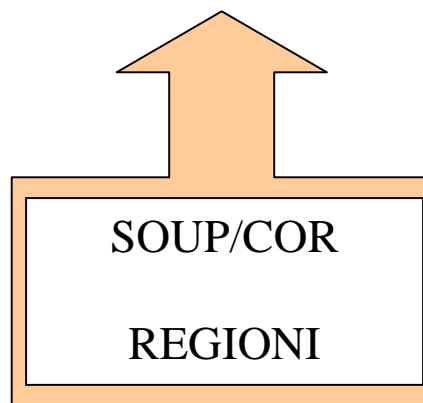
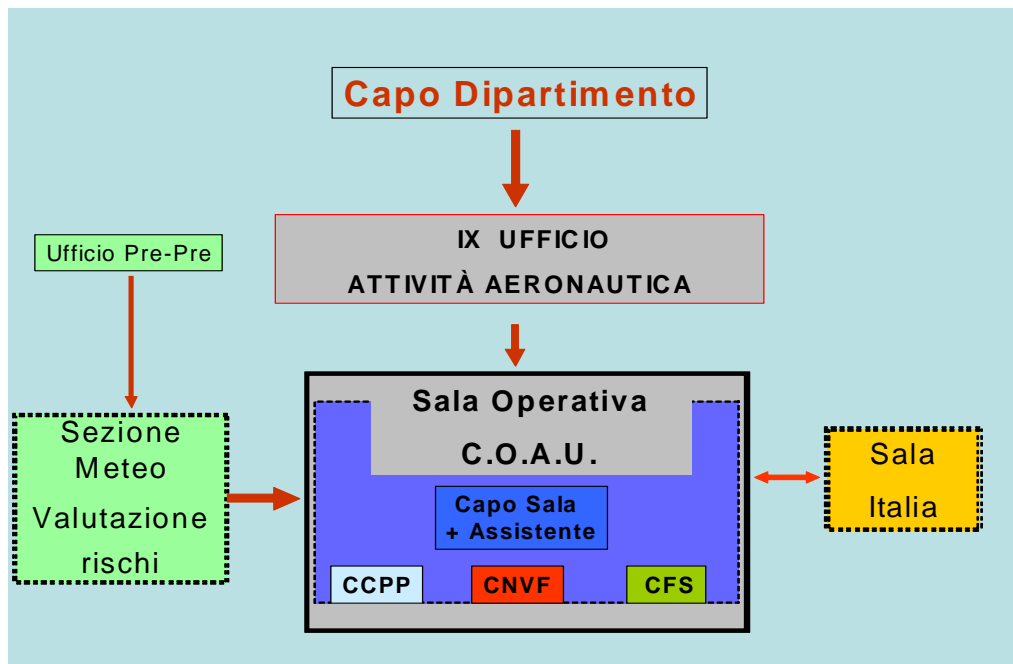
Se l’elettrodotto non è disattivabile, per gravi motivi preventivamente rappresentati dall’Ente gestore della linea ad alta tensione (per esempio danni a strutture industriali, ospedaliere, ecc.) la SOUP/COR lo dovrà notificare sulla scheda di richiesta di concorso aereo. In questo caso, il DOS autorizzerà i lanci solo rotte e distanze di sicurezza. In tale contesto ed in assenza di collegamenti radio T.B.T., il pilota del velivolo antincendio non è autorizzato al lancio se non su direttrici parallele all’elettrodotto.

4.9. 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, qualora un evento/disguido abbia compromesso il buon esito della missione o che possa aver causato un pericolo.

- - - - -

DIPENDENZE ED INTERFACCIA DEL COAU



DATA		SCHEDA N°	
A: DPC – COAU fax: 06-68202472 06-33220016			
ORA ACCERT. INCEN.	ORA RICH. AL COAU		
RICHIESTA PER	SOPPRESSIONE	CONTENIMENTO	BONIFICA
COORDINATE UTM FOGLIO		COORDINATE GEOGRAFICHE	N E
NOMENCLATURA	LOCALITA'	COMUNE	PROVINCIA
VEGET. BRUCIATA	HA	VAL. AMB.	1 2 3 4 TIPOLOGIA I II III IV
A RISCHIO	HA	VAL. AMB.	1 2 3 4 TIPOLOGIA I II III IV
FRONTE DEL FUOCO	UNICO mt.	DIVERSI N° mt	
VENTO	NO SI	DEBOLE	MODERATO FORTE
OROGRAFIA ZONA	QUOTA mt.	PIAN.	COLL. MONT. IMPERVIA
INFRASTRUTTURE	SI NO	DA DEFINIRE	NOTE
ELETTRODOTTI	NO SI	ATTIVI	NON ATTIVI IN DISATTIV.
ALTRI OSTACOLI	FILI A SBALZO	NO	SI DA DETERM.
	FUNIVIE TELEF.	NO	SI DA DETERM.
	ALTRO		
FONTE IDRICA	PER HELI	PER VEL.	
PERSONALE E MEZZI SULL'INCENDIO	COORDINATORE	NO SI	NOMINATIVO
		RADIO	122.150 122.350 141.100 142.500
	SQUADRE	NO SI	N° PERSONE
	AEROMOBILI	NO SI	NOME RADIO
NOTE e FIRMA			

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, 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: <u>Soppressione</u> , <u>Contenimento</u> , <u>Bonifica</u> (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, arbusteti 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 o se il dato è in via di acquisizione. Se esistenti, indicare la tipologia: <ul style="list-style-type: none"> ▪ abitazioni sparse; ▪ in prossimità di centri abitati; ▪ industrie e/o indicare eventuali situazioni di pericolo; ▪ discariche; ▪ serbatoi di carburante e/o gas; ▪ polveriere.
10) Elettrodotti.	Indicare la presenza di elettrodotti. In caso affermativo indicare, barrando, se questi sono attivi, non attivi o in disattivazione.
11) 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.
12) Fonte idrica	Indicare la fonte di approvvigionamento idrica più vicina al fuoco e idonea alla tipologia di aeromobile (elicottero, velivolo).
13) 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.
14) 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)
5) Mancata Accettazione	Qualora la richiesta di supporto non venga soddisfatta, si indicherà il motivo e la scheda sarà ri-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, altro

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 boscate e/o cespugliate con presenza di case e/o altre strutture civili, industriali e/o limitrofa a grandi arterie stradali
- interna e/o limitrofa a parchi nazionali e/o regionali, aree protette sottoposte a tutela ambientale o di particolare pregio
- tale da minacciare persone, strutture abitative, industriali, commerciali, beni culturali ed architettonici
- 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 giovane 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
Ufficio Attività Aeronautica**

DA:DPC - COAU	Via Vitorchiano, 4 ROMA (TEL. 06/68202288)(FAX 06/68202472)
A ENTE/SOCIETA'	(TEL.) (FAX
info: SOUP/COR	(TEL.) (FAX
<p>OGGETTO: ORDINE DI MISSIONE PER ATTIVITA' AIB PREVENTIVA. RIFE: DIRETTIVA AIB 2007</p> <p>1. CONSIDERATA LA SITUAZIONE AMBIENTALE SU E L'ALTISSIMO RISCHIO INCENDI, SI RICHIEDE UNA MISSIONE:</p> <p>a. SCOPO: (selezionare una voce: SORVEGLIANZA, RICOGNIZIONE, SORVEGLIANZA ARMATA, RICOGNIZIONE ARMATA);</p> <p>b. AREA: (indicare l'area come territorio definito, come poligonale con vertici su paesi definibili, superficie circoscritta in un cerchio di raggio da indicare etc.);</p> <p>c. TIPO AEROMOBILE E CONFIGURAZIONE: (se necessario specificare)</p> <p>d. TEMPO: (di decollo o d'inizio della sorveglianza sull'area);</p> <p>e. DURATA: (indicare la permanenza in zona; ciò potrebbe richiedere un successivo velivolo);</p> <p>f. COMUNICAZIONI: FREQUENZE E CONTATTI (quelle standard a meno di specifiche esigenze)</p> <p>g. 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)</p> <p>h. AUTORIZZAZIONI: (in caso di sorveglianza 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").</p> <p align="right">IL COORDINATORE COAU</p>	

**DISPONIBILITÀ DEI MEZZI AEREI
COMPONENTI LA FLOTTA AEREA DELLO STATO
SOCIETÀ E AMMINISTRAZIONI ESERCENTI**

AEROMOBILE	APPARTENENZA	DISPONIBILITÀ			GESTORE	NOTE
		ESTATE	INVERNO	EXTRA PERIODI		
CL - 415	DPC	13	9	5	SOREM Sala op.va Ciampino	VdS
S-64	EAC	4	2	2	EAC Sala op.va Firenze	Assimilati VdS
S-64/AB-412/NH-500	CFS	5-7	5-7	3-5	COA Urbe	VdS
CH-47/AB-205	E.I.	2	2	-	E.I. Sala op.va Viterbo	VdS
AB-212	M.M	2	-	-	M.M. Sala op.va di Luni o Catania	VdS
AB-412	CNVF	1-2	1-2	-	CNVF Mininterni	VdS. "orientati" per primarie esigenze istituto

La disponibilità è indicativa perché in relazione a contratti, convenzioni, accordi.
VdS. Velivoli di Stato

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

TIPO DI AEROMOBILE	CARICO ACQUA MEDIO	CAPACITA' SERBATOIO FOAM	MODALITA' RIFORNIMENTO ACQUA	PRESTAZIONI DI RIFERIMENTO		NOTE
				Durata * MIX AIB	Velocità ** Trasferimento	
CL 415	LT 5.000	LT 680	in volo, da fonte idrica idonea con manovra di ammaraggio	2h- 30'	270 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 7000	LT 290	in volo, da fonte idrica con aspirazione da hovering o snorkel dinamico (per prelevamento in mare)	1h 45'	180 Km/h	Il sistema è idoneo anche per prelevare acqua da laghi ghiacciati.. Vento max a messa moto 35 KTS

* 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

MODELLO DI COMUNICAZIONE ALLE CAPITANERIE DI PORTO

Qualifica di precedenza		Classifica di segretezza			Spazio riservato al Centro trasmissioni						
Ordinario	Urgente	Non Classificato	Riservato	Segreto	Ora di Ricezione	Ora di Trasmissione	Sistema di trasmissione			Note dell'operatore	
	X	X					Telex	Fono	Corr	FAX	
DATA _____ 2004										X	
<p>DA (From):</p> <p>A (To): CAPITANERIA DI PORTO DI _____ FAX _____</p> <p>PERCO: MARICOGECAP C.O. FAX 06/59084793 - 5922737 DIREZIONE MARITTIMA DI _____ FAX _____</p> <p>OGGETTO:</p> <p>si comunica che per operazioni antincendio il localita' _____ _____ il velivolo denominato _____ e' previsto giungere in zona alle ore _____/B - tale velivolo dovra' effettuare rifornimento idrico in mare nei pressi di _____</p> <p>—</p> <p>dove e' pertanto necessario predisporre le opportune misure di sicurezza/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° _____</p>											
Visto: Si autorizza la trasmissione del msg.						FIRMA					

NUMERO DI PAGINE, COMPRESA LA PRESENTE: 1 (uno) Il presente telefax costituisce comunicazione agli effetti di cui all'art. 6 legge 30.12.1991, n° 412.

**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."D"</i>, <i>effettua eventuali verifiche presso i rappresentanti delle varie amministrazioni di sala Italia</i>; <input type="checkbox"/> analizza le situazioni in atto e quelle prevedibili, tenendo conto dei criteri generali dell'<i>All. "E"</i>, assegna gli aeromobili e 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 trarne la massima operatività nell'esecuzione della missione; <input type="checkbox"/> Riassegna aeromobili o li ritira da un incendio (scheda), in relazione ad esigenze e priorità <p style="margin-left: 0;">*</p>
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.

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. Roma 06.4814695
 C.O. COMCAVARIA Viterbo 0761.321048

So.R.E.M. Ciampino 06.7934245
 EUROPEAN AIRCRANE Firenze 055.4633657
 EUROPEAN AIRCRANE Lucca 0583.429659

e, p.c.: Commissione
 Vigilanza

SEDE (a mano)

velivolo	nome	base	prontezza	inizio servizio	efficienza	motivo	note
So.R.E.M.							
CL415	CAN07	CIAMPINO	30	09:00	SI		
CL415	CAN08	CIAMPINO	30	08:00	SI		
CL415	CAN10	GENOVA	30	09.00	SI		
CL415	CAN11	REGGIO	30	09:00	SI		
CL415	CAN12	REGGIO	30	08:00	SI		
EUROPEAN AIRCRANE							
S64E	DELILAH	LAMEZIA TERME	20	10:00	SI		
S64E	ELSIE	LUCCA	20	10:00	SI		
CFS							
AB412	EAGLE15	PESCARA	60		SI		
NH500	EAGLE05	LAMEZIA TERME	60		SI		
NH500	EAGLE09	CECINA	60		SI		
EI							
CH47	L-01	VITERBO	60	08:00	SI		
MM							
AB212	BITTA	LUNI-SARZANA	60	08:00	SI		
CNVF							
AB412	DRAGO 65	VENEZIA	60	08:00	SI		

AIP – ITALIA STRALCIO RAC .1.2**1.2.2 Operazioni di sicurezza pubblica, dogana e protezione civile in attività di pronto intervento.**

1.2.2.1.1 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:

- a. 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;
- b. 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.

1-2.2.2. 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 ACFT 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:

- 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.

NOTA: Se un CTR è interessato dal fuoco, le SID's le STARs e le procedure di avvicinamento potrebbero essere temporaneamente sospese o modificate.

- 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 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 ACFT partecipanti alle operazioni di spegnimento **avranno la priorità** su tutti gli altri.

BACINI IDRICI IDONEI PER VELIVOLI CANADAIR CL 415

INDICE GENERALE PER REGIONI

Categoria "A" senza limitazioni

Categoria "B" con limitazioni.

REGIONE	LAGO	CATEGORIA	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>Camastra</i>	B	41°59' – 14°22'
	<i>Pietra di Pertusillo</i>	B	42°32' – 13°23'
	<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 ROMAGNA	<i>Suviana</i>	B	44°08' – 11°02'
FRIULI V.G.	<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'
	<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°28'
	<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'
	<i>Serra Corvo</i>	B	40°51' – 16°14'
	<i>Varatio</i>	A	41°52' – 15°44'
SARDEGNA	<i>Alto Flumendosa</i>	B	39°56' – 09°27'
	<i>Casaraccio</i>	B	40°55' – 08°13'
	<i>Coghinas</i>	A	40°45' – 09°03'
	<i>Gusana</i>	B	40°08' – 09°12'
	<i>Liscia</i>	B	41°00' – 09°17'
	<i>Monte Pranu</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>	B	40°08' – 08°55'
	<i>Pattada</i>	B	40°35' – 09°10'
	<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>	<i>B</i>	39°56' – 09°40'
SICILIA	<i>Ancia</i>	<i>B</i>	37°50' – 14°33'
	<i>Arancio</i>	<i>B</i>	37°39' – 13°05'
	<i>Birillo</i>	<i>B</i>	37°08' – 14°42'
	<i>Piana Albanesi</i>	<i>B</i>	37°59' – 13°18'
	<i>Poma</i>	<i>A</i>	37°59' – 13°06'
	<i>Pozzillo</i>	<i>B</i>	37°40' – 14°35'
	<i>Raffo Rosso</i>	<i>B</i>	37°06' – 14°19'
	<i>Rubino</i>	<i>B</i>	37°43' – 12°43'
	<i>Trinità</i>	<i>B</i>	37°42' – 12°45'
TOSCANA	<i>Bilancino</i>	<i>B</i>	43° 58' – 11°17'
	<i>Roffia</i>	<i>B</i>	43°43' – 10°50'
	<i>Massaciuccoli</i>	<i>B</i>	43°50' – 10°20'
	<i>Monte Doglio</i>	<i>B</i>	43°36' – 12°04'
TRENTINO A.A.	<i>Ledreo</i>	<i>B</i>	45°52' – 10°45'
	<i>Levico</i>	<i>B</i>	46°01' – 11°17'
	<i>Molveno</i>	<i>B</i>	46°08' – 10°58'
	<i>Resia</i>	<i>A</i>	46°48' – 10°32'
	<i>S. Giustina</i>	<i>B</i>	46°22' – 11°04'
	<i>Zoccolo</i>	<i>B</i>	46°32' – 10°58'
UMBRIA	<i>Piediluco</i>	<i>B</i>	42°32' – 12°45'
	<i>Trasimeno</i>	<i>A</i>	43°08' – 12°06'
VENETO	<i>Garda</i>	<i>A</i>	45°46' – 10°47'
	<i>Mis</i>	<i>B</i>	46°10' – 12°04'
	<i>Burano</i>	<i>B</i>	42°24' – 11°23'
	<i>Laguna di Ponente</i>	<i>B</i>	42°27' – 11°12'

	<i>Laguna di Levante</i>	B	42°26' – 11°13'
	<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.Feline tratto a nord isola la Salina</i>	A	45°30' – 12°28'
	<i>Canale S.Feline 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'

RECAPITI TELEFONICI**COAU**

	TELEFONO	FAX
CAPO SALA	06/6820-2288	06/6820-2472
ASSISTENTE	06/6820-2287	06/33220016
UFFICIALE CFS	06/6820-2289 06/33219679 06/33219795	c.s
FUNZIONARIO CNVVF	06 / 6820-2212	c.s
CAPITANERIA DI PORTO	06/6820-4317	c.s
VEGLIA METEO	06/6820-2398 06/6820-2525	

SALE OPERATIVE ESERCENTI

SOREM	E.A.C. FIRENZE	CFS COA URBE	E.I. VITERBO	VVF MININTERNO	M.M. MARISTAT
TELEFONO					
06/79340617	055/476462	06/88314213	0761/227028	06/4818425	06/36806000
FAX					
06/79349735	055/4633657	06/88314303	0761/321048	06/4814695	06/36803393

SOUP /COR

REGIONE	TELEFONO	FAX
ABRUZZO	0862/42890	0862 / 336607- 336690
BASILICATA	0971/470972	0971 / 470954
BOLZANO	0471/920222	0471 / 920043
CALABRIA	0965/814992	0965 / 814992
CAMPANIA	081/7967762	081 / 7967674
EMILIA R.	051/284374	051 / 555122
FRIULI V.G.	0432/923333	0432 / 926000
LAZIO	06/51686410	06 / 51683596-7-8
LIGURIA	010/5761374	010 / 5484561
LOMBARDIA	02/6709476 – 035/611009	035 / 617722- 02/6694418
MARCHE	071/2810508-7 / 071/8064313	071 / 2810433
MOLISE	0874/484136	0874 / 618232
PIEMONTE	011/5623151	011 / 530275
PUGLIA	080/5545411	080 / 5545415
SARDEGNA	070/5098050-1 / 070/6066527	070 / 6542 – 6568
SICILIA	091/547076	091 / 545785
TOSCANA	055/4389200-1.2.3	055 / 4385517
TRENTO	0461/492300	0461 / 492305
UMBRIA	075/5057800	075 / 5005700
VAL D'AOSTA	0165/765988	0165 / 776367
VENETO	041/5310466	041 / 5310492