



***Aeronautica Militare***  
***Comando Logistico***  
***2^ Divisione - 1° Reparto***

**C.T. N° 110/2011**

**CAPITOLATO TECNICO**

**per**

**PRESTAZIONI DI SUPPORTO TECNICO, LOGISTICO E MANUTENTIVO DEI VELIVOLI  
AIRBUS A319CJ DELL'AERONAUTICA MILITARE**

Compilato da: 2° Ufficio

Il Capo del 2° Ufficio  
(Col. G.A.r.n. BANDINI Ing. Cristiano)

Approvato da: Capo del 1° Reparto

Il Capo del 1° Re parto  
(Brig. Gen. G.A.r.n. MELA Ing. Andrea)

*Numerato da: Ufficio di Coordinamento  
Tecnico*

Il Capo dell'UCT  
(Col. G.A.r.n. ASTOLFI Ing. Maurizio)

## **INDICE**

	<b>Pagina</b>
<b>1. Premessa</b>	<b>6</b>
<b>2. Materiali oggetto delle prestazioni</b>	<b>6</b>
<b>3. Mantenimento requisiti minimi</b>	<b>6</b>
<b>4. Normative applicabili</b>	<b>6</b>
<b>5. Documentazione Tecnica applicabile</b>	<b>7</b>
<b>6. Prestazioni richieste</b>	<b>7</b>
<b>7. Attività collaudo e controllo lavorazioni</b>	<b>21</b>
<b>8. Prescrizioni varie</b>	<b>22</b>

Il presente documento consta di N. 24 pagine (compreso il frontespizio), progressivamente numerati e firmati dall'Autorità che approva il C.T.

## **LISTA DELLE APPENDICI**

- Appendice 1 :   Materiali oggetto di prestazioni**
- Appendice 2 :   Elenco delle principali norme applicabili**
- Appendice 3 :   Elenco delle Pubblicazioni Tecniche ad uso della FA**
- Appendice 4 :   Status configurazione articoli aeronautici oggetto di prestazione  
(al 24/02/2011)**
- Appendice 5 :   Specifiche per la elaborazione dei resoconti quadrimestrali delle  
attività contrattuali**
- Appendice 6 :   *Maintenance Schedule (MS) - CMM(EP).VC-A319CJ-SE-31*  
Ed. 12/2010**
- Appendice 7 :   Diagramma di flusso delle attività manutentive in Ditta**
- Appendice 8 :   Ispezioni programmate velivolo/motori/APU periodo 2012-2015**
- Appendice 9 :   LRU motore**
- Appendice 10 :   LRU APU**
- Appendice 11 :   Specifica interventi di pulizia interni cabina velivoli A319CJ**
- Appendice 12 :   Materiali consumabili di fornitura Ditta (ad uso FA)**
- Appendice 13 :   Abbonamento al *Pool* Parti di Ricambio**
- Appendice 14 :   Abbonamento al *Pool* LRU motore e servizio “*Engine lease Pool*”**
- Appendice 15 :   Abbonamento al *Pool* APU/LRU APU**
- Appendice 16 :   Servizio di assistenza tecnica Ditta presso il 31° Stormo ( *Field  
Service Representative*)**

## LISTA DELLE ABBREVIAZIONI E DEGLI ACRONIMI

AC	Articolo di Configurazione
AD	Amministrazione Difesa / <i>Airworthiness Directive</i>
AGE	<i>Aerospace Ground Equipment</i>
AM	Aeronautica Militare
AOG	<i>Aircraft On Ground</i>
APU	<i>Auxiliary Power Unit</i>
AQAP	<i>Allied Quality Assurance Publication</i>
CAMO	<i>Continuing Airworthiness Management Organization</i>
CdS	Corpi Armati dello Stato
CFMS	Comando delle Forze per la Mobilità ed il Supporto
CGO	Capitolato Generale d'Oneri
CL2	Comando Logistico - 2 <sup>a</sup> Divisione
CJ	<i>Corporate Jet</i>
COSL	<i>Component Operating &amp; Storage Limit</i>
CT	Capitolato Tecnico
DGAA	Direzione Generale degli Armamenti Aeronautici
DPCM	Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri
DRS	Ditta Responsabile di Sistema
EASA	<i>European Aviation Safety Agency</i>
EIRC	Ente responsabile per Individuazione e Registrazione Configurazione
ETOPS	<i>Extended Range Twin Engine Operational Performance Standard</i>
FA	Forza Armata
FH	<i>Flight Hours</i>
FOD	<i>Foreign Object Damage</i>
FSR	<i>Field Service Representative</i>
GFE	<i>Government Furnished Equipment</i>
GFF	<i>Government Furnished Facilities</i>
GSE	<i>Ground Support Equipment</i>
IRC	Individuazione e Registrazione della Configurazione
LMA	Licenza Manutentore Aeronautico
LRU	<i>Line Replaceable Unit</i>
LTE	Limite Tempo Esecuzione
MIRC	Manuale di Identificazione e Registrazione della Configurazione
MH	<i>Man Hours / Material Handling</i>
M.M.	Matricola Militare
MO	Mano d'Opera

MS	<i>Maintenance Schedule</i>
MSN	<i>Manufacturer Serial Number</i>
N/A	<i>Not Applicable</i>
NSN	<i>NATO Stock Number</i>
NOS	Nulla Osta di Sicurezza
OEM	<i>Original Equipment Manufacturer</i>
PdR	Parti di Ricambio
P/N	<i>Part Number</i>
PT	Pubblicazione Tecnica/Prescrizione Tecnica
PTA	Prescrizione Tecnica Applicativa
PTD	Prescrizione Tecnica Ditta
SB	<i>Service Bulletin</i>
SI	Segnalazione Inconvenienti
SIP	Segnalazione Inconvenienti Pubblicazioni
SLD	Supporto Logistico Ditta
S/N	<i>Serial Number</i>
STD	Servizio Tecnico Distaccato
S/W	<i>Software</i>
TSN	<i>Time Since New</i>
TSO	<i>Time Since Overhaul</i>
UE	Unione Europea
VIP	<i>Very Important Person</i>
WC	<i>Work Card</i>

## 1. PREMESSA

Con l'accordo tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri ed il Ministero della Difesa, registrato alla Corte dei Conti il 22/06/1999 Reg. n° 1 Fog. N° 356, è stato dato mandato all'Aeronautica Militare (AM) di effettuare la gestione operativa, tecnica e finanziaria della flotta dei velivoli per il trasporto di Stato ed umanitario, tra i quali velivoli sono compresi n°3 (tre) vettori Airbus A319 in versione Corporate Jet (CJ). Tali velivoli sono operati dal 31° Stormo con sede sull'aeroporto di Ciampino (Roma).

Per assolvere a tale mandato, il Comando Logistico dell'AM provvede ad assicurare il Supporto Industriale alla flotta dei velivoli in oggetto tramite appositi provvedimenti amministrativi, mirati ad assicurare il mantenimento della piena efficienza dei velivoli, di tutti i loro equipaggiamenti ed accessori, compresi gli allestimenti interni di cabina e le attrezzature di supporto a terra, nel pieno rispetto della normativa tecnica, di aeronavigabilità, di qualità e di sicurezza vigente.

Scopo del presente Capitolato Tecnico (CT) è quello di indicare le prestazioni che dovranno essere fornite dalla Ditta aggiudicatrice del Contratto e tutte le norme che dovranno essere rispettate nell'esecuzione delle stesse.

## 2. MATERIALI OGGETTO DELLE PRESTAZIONI

I materiali oggetto delle prestazioni di cui all'Art. 1 ("Oggetto dell'Atto") del Contratto, sono riportati in Appendice 1 al presente CT.

## 3. MANTENIMENTO REQUISITI MINIMI

La Ditta dovrà essere in possesso e mantenere i seguenti requisiti minimi:

- approvazione EASA PART 145 per i velivoli Airbus della famiglia A320;
- certificazione ISO 9001 o, in alternativa, AS/EN 9100;
- certificazione quale *Continuing Airworthiness Management Organization* (CAMO) per i velivoli Airbus della famiglia A320.

## 4. NORMATIVE APPLICABILI

L'elenco delle principali norme di riferimento, tra cui quelle citate nel presente paragrafo, è riportato in Appendice 2 al presente CT.

Tutte le vigenti normative emesse dalla Direzione Generale degli Armamenti Aeronautici (DGAA) sono disponibili, aggiornate, sul sito ufficiale della Direzione Generale, al seguente indirizzo: [www.dgaa.it/pub\\_tec](http://www.dgaa.it/pub_tec)

### 4.1 Certificazione Qualità

La Ditta dovrà dimostrare di possedere un sistema di gestione per la qualità conforme a quanto previsto dalla normativa AQAP-2110.

### 4.2 Aeronavigabilità continua (*Continuing Airworthiness*)

La Ditta dovrà attenersi alla normativa AER.Q-2005, con successivi aggiornamenti e norme associate.

### **4.3 Segnalazioni Inconvenienti (SS.II.)**

La Ditta dovrà attenersi alla Prescrizione Tecnica AER(EP).00-01-6, con successivi aggiornamenti e norme associate.

### **4.4 Controllo di Configurazione**

Tutte le attività di cui al successivo paragrafo 6 ("Prestazioni richieste"), punto 6.1.3 ("Controllo di configurazione"), devono essere svolte in ottemperanza alle norme:

- AER(EP).00-00-5;
- AER.00-00-6;
- AER(EP).0-0-2;
- AER.00-1-24/50,

con successivi aggiornamenti e norme associate.

### **4.5 Certificazione ETOPS**

Tutte le attività di cui al successivo para 6 ("Prestazioni richieste"), dovranno essere espletate dalla Ditta in ottemperanza alle procedure previste per il mantenimento dello standard ETOPS, attualmente ETOPS 120 riconosciuto per la classe dei velivoli Airbus A319CJ dell'AM, con eventuale possibilità di certificazione ETOPS 180, in conformità alla norma AER(EP).00-00-18.

## **5. DOCUMENTAZIONE TECNICA APPLICABILE**

Per documentazione tecnica applicabile si intende tutta la documentazione, generale e specifica, relativa agli articoli aeronautici oggetto delle prestazioni del Contratto (Appendice 1 al presente CT), tra cui Pubblicazioni Tecniche, SS.BB., AA.DD., specifiche tecniche, disegni (*drawings*), manuali di revisione o riparazione editi dalle case progettatrici e/o costruttrici.

Parte della documentazione tecnica di cui sopra, dovrà essere fornita dalla Ditta alla FA, in accordo al successivo para 6 ("Prestazioni richieste"); l'elenco di tali Pubblicazioni, ad uso della FA, è riportato in Appendice 3 al presente CT.

## **6. PRESTAZIONI RICHIESTE**

### **6.1 Attività di Ingegneria**

La Ditta dovrà eseguire le seguenti attività di Ingegneria:

#### **6.1.1 Aggiornamento documentazione tecnica applicabile**

La Ditta dovrà tenere continuamente aggiornata tutta la documentazione di cui al precedente paragrafo 5 ("Documentazione tecnica applicabile"), mettendola a disposizione della FA, su richiesta ed in ogni momento.

#### **6.1.2 Programmazione lavori**

La Ditta dovrà svolgere tutte le attività finalizzate alla programmazione (scalamento velivoli/motori/APU etc.) delle operazioni manutentive di cui al successivo paragrafo 6.2, in accordo alla documentazione tecnica applicabile. La suddetta programmazione dovrà garantire che almeno due velivoli siano sempre disponibili presso il 31° Stormo di Ciampino.

La Ditta dovrà tenere continuamente aggiornata tutta la documentazione prodotta a fronte di tale attività, mettendola a disposizione della FA, su richiesta ed in ogni momento.

### **6.1.3 Trattazione delle Segnalazioni Inconvenienti (SS.II.)**

La Ditta dovrà trattare le SS.II. in ottemperanza alla norma AER(EP).00-01-6, con successivi aggiornamenti e norme associate.

Nel caso di indagini tecniche, ai soli fini della imputazione dei relativi oneri, la Ditta dovrà garantire all'AD, ove da essa richiesto, la partecipazione di proprio personale alle diverse fasi delle indagini, includendo l'accesso alle parti oggetto di indagini ed alla documentazione inerente le stesse.

### **6.1.4 Controllo di Configurazione**

La Ditta dovrà assicurare un sistema di controllo di configurazione degli articoli aeronautici oggetto di prestazione (Appendice 1 al presente CT), rispondente a quanto prescritto dalla norma AER(EP).00-00-5.

Lo Status di Configurazione dei velivoli, motori, APU, dei relativi moduli e accessori, aggiornato al 24/02/2011, è riportato in Appendice 4 al presente CT.

La Ditta dovrà svolgere tutte le attività così come codificate nella norma AER.00-00-6 per ciò che attiene all'Individuazione e Registrazione della Configurazione (IRC) e svolge la corretta gestione della configurazione ed il monitoraggio dell'evoluzione degli Articoli di Configurazione (AC), anche per gli AA.CC. le cui lavorazioni (manutenzioni, modifica, etc.) possano essere effettuate da altre Ditte sub-fornitrici in accordo alle norme sopraccitate.

La Ditta dovrà svolgere tutte le attività per la gestione del Controllo di Configurazione secondo la norma AER.00-00-6.

In particolare, la Ditta dovrà ottemperare a quanto di seguito specificato:

- preparare e gestire la base dati (*database*) per la registrazione ed il monitoraggio dell'introduzione delle modifiche (intendendo anche gli interventi di solo controllo che non alterano la configurazione) previste dalla documentazione applicabile (PP.TT.AA., SS.BB., AA.DD. etc.) sugli articoli aeronautici oggetto di prestazione (Appendice 1 al presente CT);
- preparare e gestire il registro con il programma di introduzione delle PP.TT.AA.;
- preparare ed aggiornare il Manuale di Identificazione e Registrazione della Configurazione (MIRC);
- coordinare con l'AD il piano di introduzione delle modifiche/controlli applicabili agli articoli aeronautici oggetto di prestazione (Appendice 1 al presente CT);
- assicurare, in accordo al programma di introduzione delle PP.TT.AA., la disponibilità di kit di modifica ed attrezzature necessarie;
- verificare le attività relative all'approvvigionamento delle scorte dei materiali pre- e post-modifica;



- sorvegliare l'attuazione dei programmi di modifica;
- segnalare i provvedimenti correttivi per una rapida eliminazione di errori ed omissioni che alterano il piano di introduzione delle modifiche;
- verificare l'aggiornamento delle Pubblicazioni Tecniche ed il loro stato di distribuzione;
- favorire, attraverso opportuno coordinamento, il flusso di informazioni con la DRS e, ove necessario, con la DGAA.

Oltre alle sopracitate attività, la Ditta dovrà adempiere allo svolgimento di tutte le attività previste per l'Ente responsabile per l'Identificazione e Registrazione della Configurazione (EIRC), in accordo alla già citata norma AER.00-00-6.

Come già specificato, per quanto concerne tutta la documentazione applicabile per le modifiche/controlli (ie: PP.TT.AA., SS.BB., AA.DD. etc.) applicabili agli articoli aeronautici oggetto di prestazioni, la loro ottemperanza e l'intero controllo della configurazione, la Ditta si atterrà alla norma AER(EP).00-00-5.

In particolare, si riporta di seguito, ad integrazione di quanto specificato nella succitata norma, la procedura che la Ditta dovrà adottare per la gestione delle PP.TT.DD. relative a modifiche (intendendo anche gli interventi di solo controllo che non alterano la configurazione dell'aeromobile) senza effetti sulle prestazioni e/o sulla sicurezza, che dovranno pertanto essere valutate, per la parte logistico-economica, dal Comando Logistico 2<sup>a</sup> Divisione (CL2).

Le PP.TT.DD. del succitato tipo, identificate dal Codice di giustificazione "N" (NORMALE), relative al velivolo, motore, equipaggiamenti, originate da documentazioni delle Case costruttrici o dalla stessa Ditta, dovranno essere trasmesse dalla Ditta ai seguenti Enti:

- COMANDO LOGISTICO A.M. 2<sup>a</sup> DIVISIONE - ROMA

e, per conoscenza a:

- DGAA (Divisione competente) - ROMA
- 31° STORMO - CIAMPINO - ROMA

La Ditta dovrà trasmettere, a corredo di ciascuna PTD, tutti i relativi documenti fonte (SS.BB, AA.DD. etc.) o qualsivoglia documento utile per le valutazioni del caso.

CL2 valuterà la sola parte logistico-economica e comunicherà formalmente l'esito, in termini di interesse/non interesse alla introduzione delle modifiche/controlli ivi previsti sugli articoli aeronautici oggetto di prestazione (Appendice 1 al CT), ai seguenti indirizzi:

- DITTA
- DGAA (Divisione competente) - ROMA

e, per conoscenza a:

- 31° STORMO - CIAMPINO - ROMA

Nello stesso documento, CL2 potrà richiedere la revisione della PTD relativamente agli aspetti economici (Quadro *Area Price*) o comunque ad altre parti (Quadri) ad essi correlabili (e.g.: LTE, Sede di Esecuzione etc.); in questo caso la Ditta ri-emetterà formalmente la PTD in questione in base ai rilievi formulati da CL2 e la trasmetterà direttamente alla DGAA (Divisione competente), e per conoscenza a CL2 e 31° Stormo.

In linea con quanto sopra specificato, la DGAA, relativamente alle PP.TT.DD. (eventualmente riemesse) sulle quali CL2 ha formalmente espresso il proprio interessamento a procedere, procederà con le proprie valutazioni di competenza.

Tutti i documenti di modifica dovranno essere approvati dall'AD prima della loro introduzione, secondo quanto previsto dalla AER(EP).00-00-5 e norme o prescrizioni tecniche ad essa associate.

La Ditta dovrà garantire all'AD la consultazione di tutta la documentazione di configurazione emessa (PP.TT.AA., SS.BB., AA.DD. etc.) e relativo status di introduzione sugli articoli aeronautici oggetto di prestazione (Appendice 1 al presente CT), provvedendo a che i seguenti Enti dell'AD vengano abilitati all'accesso al *database* quali "*individual users*":

- DGAA (Divisioni competenti);
- Comando Logistico 2^ Divisione;
- Comando delle Forze per la Mobilità ed il Supporto (CFMS);
- 31° Stormo.

La Ditta fornirà a detti "*users*" le relative istruzioni di dettaglio e le *passwords* per l'accesso.

Per quanto attiene alle attività inerenti alla Codificazione e riguardanti i dati di gestione dei materiali, la Ditta si atterrà a quanto prescritto nell'Art. 21 "Codificazione NATO, dati di gestione e codice a barre (CAB)" del Contratto.

#### **6.1.5 Fornitura ed aggiornamento delle Pubblicazioni Tecniche ad uso FA**

La Ditta dovrà fornire all'AD e tenere aggiornate le Pubblicazioni Tecniche di cui all'Appendice 3 al presente CT, secondo le specifiche ivi indicate (numero di copie, formato - cartaceo e/o S/W - e frequenza di aggiornamento richiesta).

#### **6.1.6 Resoconti quadrimestrali delle attività contrattuali**

La Ditta dovrà emettere dei resoconti quadrimestrali che, mediante opportune rappresentazioni (e.g.: grafiche, tabellari etc.), riportino il dettaglio delle attività contrattuali svolte dalla Ditta.

I requisiti minimi, in termini di dati/informazioni minime richieste nella sopracitata tipologia di report, sono riportati in Appendice 5 al presente CT.

## **6.2 Attività manutentiva**

La Ditta dovrà eseguire, su tutti gli articoli aeronautici oggetto di prestazioni (Appendice 1 al presente CT), le attività manutentive specificate al presente paragrafo, ad eccezione di quelle di cui al successivo punto 6.2.1. che saranno eseguite a cura della FA.

### **6.2.1 Attività manutentiva eseguita dalla FA**

La FA esegue, a supporto dell'attività operativa della flotta, le operazioni manutentive, previste dalla Pubblicazione *Maintenance Schedule* (MS) CMM(EP).VC-319A-SE-31 Ed. 12/2010 riportata in Appendice 6 al presente CT, di seguito specificate:

- Operazioni di *servicing* (ispezioni pre- e post-volo, tra i voli, rifornimento carbolubrificanti etc.);
- Ispezioni programmate del tipo DAILY (DLY), WEEKLY (S).

Nel caso in cui tali ispezioni scadano in occasione di ispezioni programmate velivolo presso gli stabilimenti Ditta, le relative operazioni manutentive dovranno essere eseguite dalla Ditta, in accordo al successivo paragrafo 6.2.2.

Ancorché già descritte nel MS, per consentire alla FA di effettuare una corretta e puntuale programmazione delle suddette attività, la Ditta provvederà alla redazione ed all'aggiornamento di apposite Work Card (WC), da fornire al Reparto utilizzatore su supporto software (S/W), relative a tutte le attività di manutenzione dei velivoli, dei motori e delle relative LRU, delle APU e delle relative LRU, loro impianti e componenti, ivi compresi gli arredi, di competenza della FA:

- dalla data di inizio della validità del contratto fino alla prima ispezione programmata ("A", "B", etc.)
- successivamente al termine di ogni ispezione programmata, per tutto il periodo fino alla successiva ispezione programmata a carico ditta.

### **6.2.2 Attività manutentiva eseguita dalla Ditta**

La Ditta dovrà eseguire, presso i propri stabilimenti, salvo diverse richieste da parte del Reparto utilizzatore, le attività manutentive dettagliate ai seguenti punti.

#### **6.2.2.1 Procedura gestione programmazione attività manutentiva in Ditta**

La Ditta dovrà eseguire l'attività di programmazione lavori di cui al precedente punto 6.1.2.

La procedura di gestione delle attività congiunte Ditta/AD per la programmazione delle operazioni manutentive da eseguirsi presso gli stabilimenti Ditta è specificata nel diagramma di flusso riportato in Appendice 7 al presente CT.

#### **6.2.2.2 Sede di esecuzione**

Le attività di manutenzione programmata di seguito riportate, ad eccezione delle operazioni manutentive relative all'AGE/GSE che dovranno essere eseguite presso l'aeroporto di Ciampino (vedi para 6.2.3 "AGE/GSE"), dovranno essere

effettuate presso gli stabilimenti Ditta, salvo diverse richieste da parte del Reparto utilizzatore.

Nel caso di operazioni manutentive da eseguirsi a cura della Ditta, su richiesta dell'AD, presso il 31° Stormo, l'AD provvederà a fornire, senza oneri per la Ditta, le necessarie infrastrutture (*Government Furnished Facilities – GFF*).

Per le infrastrutture suddette, l'AD provvederà a fornire, senza oneri per la Ditta:

- manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture (se gli interventi non sono determinati da uso improprio da parte del personale Ditta);
- alimentazione elettrica per le utenze necessarie (compresa illuminazione) e per il riscaldamento, incluso i relativi consumi;
- collegamenti telefonici e telematici, incluso i relativi consumi;
- alimentazione acqua per le esigenze igieniche e industriali, incluso i relativi consumi;
- smaltimento dei rifiuti, inclusi quelli classificati “Tossico Nocivi”, e dei materiali di scarto.

### **6.2.2.3 Attività di manutenzione programmata**

La Ditta dovrà:

- prevedere l'esecuzione delle operazioni manutentive previste nel ciclo manutentivo relativo al periodo 2012-2015 determinate, a fronte della documentazione tecnica applicabile di cui al precedente paragrafo 5, per un rateo di volo annuale pari a 2.400 (duemilaquattrocento) FH;
- provvedere all'esecuzione di tutte le operazioni manutentive di cui sopra, che ricadono nel periodo delle prestazioni del contratto, incluse le operazioni di verniciatura completa velivolo.

Un'ipotesi di scalamento delle ispezioni programmate dei velivoli/motori/APU elaborato, per il summenzionato rateo di volo, in base al già citato *MS* (Appendice 6 al CT) ed ai manuali di seguito specificati, è riportato in Appendice 8 al presente CT. Detto scalamento si basa sui dati attualmente disponibili e non esclude la possibilità, in funzione dell'attività operativa svolta, di effettuare prestazioni diverse da quelle programmate.

#### **a. Velivolo**

Le operazioni di manutenzione programmata denominate “A” (ALFA), “B”(BRAVO), “C” (CHARLY), “J” (DELTA), “IL” e “D”, del velivolo A319CJ e delle sue parti, tra cui:

- Motori installati su velivolo (*on-aircraft*) e relative LRU  
(l'elenco delle LRU motore è riportato in Appendice 9 al presente CT);
- APU installata su velivolo (*on-aircraft*) e relative LRU  
(l'elenco delle LRU APU è riportato in Appendice 10 al presente CT);
- Carrelli,

dovranno essere effettuate secondo quanto previsto dal MS e dalle pubblicazioni specifiche riferite agli impianti e relativi equipaggiamenti ed accessori, compresi gli allestimenti interni di cabina.

Inoltre, per quanto riguarda i motori, le APU ed i carrelli, la Ditta dovrà attenersi anche alle seguenti pubblicazioni:

- Motori: CFM 56-5B -7P;
- APU: Honeywell 49-20-00;
- Carrelli: CMM(EP).1C-VC-319A-6COSL.

Le operazioni di manutenzione programmata del velivolo A319CJ devono essere eseguite ad intervalli regolari misurati in termini di tempo (giorni, mesi, anni), in termini di ore di volo, in termini di cicli di impiego/funzionamento.

In particolare:

- Le Ispezioni “A” (e multiple) comprendono le manutenzioni previste alla scadenza dei 6 (SEI) mesi e/o delle 500 FH, l’Ispezione DAILY (DLY), l’Ispezione WEEKLY (S);

Nota: la Ditta dovrà effettuare tutte le Ispezioni del tipo “DLY” e “S” da eseguirsi in occasione delle Ispezioni programmate velivolo; tali operazioni manutentive sono eseguite dalla FA solamente a supporto dell’attività operativa della flotta, in accordo a quanto specificato al paragrafo 6.2.1.

- Le Ispezioni “B” (e multiple) comprendono l’ispezione “A”, cui si aggiungono le manutenzioni previste alla scadenza dei 12 (DODICI) mesi e/o delle 1000 FH;
- Le Ispezioni “C” (e multiple) comprendono l’ispezione “A”, cui si aggiungono le manutenzioni previste alla scadenza dei 18 (DICHIOTTO) mesi e/o delle 1.500 FH;
  - Alla scadenza dei 36 (TRENTASEI) mesi e/o delle 3.000 FH, alle operazioni previste dalla “C”, si aggiungono le operazioni manutentive aggiuntive denominate “2C” (2 CHARLY);
- Le Ispezioni “J” (e multiple) comprendono l’Ispezione “B” (che a sua volta comprende l’Ispezione “A”), cui si aggiungono le manutenzioni previste alla scadenza dei 24 (VENTIQUATTRO) mesi e/o delle 2000 FH;
  - Alla scadenza dei 48 (QUARANTOTTO) mesi e/o delle 4.000 FH, alle operazioni manutentive previste dalla “J”, si aggiungono le operazioni manutentive aggiuntive denominate “2J” (2 DELTA);
- Le Ispezioni “IL” comprendono l’Ispezione “B” (che a sua volta comprende l’Ispezione “A”), l’Ispezione “C”, l’Ispezione “J”, cui si aggiungono le manutenzioni previste alle scadenze dei 72 (SETTANTADUE) mesi.
- Le Ispezioni “D” comprendono l’Ispezione “B” (che a sua volta comprende una Ispezione “A”), l’Ispezione “C”, l’Ispezione “J”, l’Ispezione “IL”, cui si aggiungono le operazioni manutentive previste alla scadenza dei 144 (CENTOQUARANTAQUATTRO) mesi.

La durata, espressa in numero di giorni lavorativi (H 16), prevista per ciascuna delle attività manutentive di cui sopra, è così stabilita:

- “A”: giorni 2 (due)
- “B”: giorni 3 (tre)
- “C”: giorni 4 (quattro)
- “C” + “2C”: giorni 6 (sei)
- “J”: giorni 10 (dieci)
- “J” + “2J”: giorni 15 (quindici)
- “IL”: giorni 35 (trentacinque)
- “D”: giorni 60 (sessanta)

Le operazioni manutentive sopra specificate ed i relativi tempi indicati non sono comprensivi delle seguenti attività e dei relativi tempi di esecuzione:

- Attività di eliminazione delle inefficienze rilevate durante le operazioni manutentive previste da MS;

Nota: tra le inefficienze di tale tipologia rientrano quelle relative al controllo, ed eventuale sostituzione, degli pneumatici.

- Operazioni di correzione dei difetti riportati in parte seconda e terza del libretto di volo.

Le sopracitate attività di eliminazione inefficienze/correzione difetti dovranno essere eseguite dalla Ditta in accordo a quanto specificato al paragrafo 6.2.2.7 (“Attività *extra-work*”), punto a (“Durante Ispezioni Programmate”).

#### **b. Motori/APU non installati su velivolo**

Le operazioni di manutenzione a scadenza (oraria, calendariale, a cicli) previste su motori e APU non installati sul velivolo (*off-aircraft*), sui relativi moduli e sulle relative LRU (Appendici 9 e 10 al presente CT), dovranno essere effettuate in accordo ai manuali di seguito specificati:

- Motori: CFM 56-5B-7P;
- APU: Honeywell 49-20-00.

#### **6.2.2.4 Manutenzione allestimenti interno cabina**

La Ditta dovrà eseguire, in occasione delle Ispezioni Programmate di cui al precedente punto 6.2.2.3 o su richiesta dell'AD (vedi successivo paragrafo 6.2.2.7), in accordo al MS ed alle pubblicazioni specifiche dei rispettivi costruttori, le operazioni di riparazione/revisione/manutenzione di tutti gli accessori, equipaggiamenti, sistemi di *entertainment*, allestimenti di arredo peculiari dei velivoli A319CJ dell'AM e restante componentistica, ivi compresi gli equipaggiamenti di sopravvivenza.

L'obiettivo di tali operazioni è quello di ripristinare e/o mantenere (e se possibile innalzare) il livello di elevato standard qualitativo concernente l'igiene, l'abitabilità, la funzionalità, la sicurezza ed il *comfort* dei passeggeri VIP e degli equipaggi, con riferimento sia a parametri tecnici (quali, ad esempio: temperatura, microclima, qualità dell'audio, etc.), sia a parametri estetici (quali, ad esempio: tessuti sbiaditi, cigolii, armonia visuale con gli arredi originali, etc.).

### **6.2.2.5 Lavaggio estetico completo velivolo**

Le operazioni di lavaggio estetico completo del velivolo dovranno sempre essere eseguite su esplicita e formale richiesta da parte del Reparto utilizzatore, nella sede indicata nella richiesta stessa (stabilimento Ditta o 31° Stormo).

La Ditta dovrà eseguire le operazioni di lavaggio estetico completo del velivolo in accordo alle specifiche riportate nella Pubblicazione Tecnica di seguito specificata:

- CMM(EP).1C-A319CJ-SE-22 (Master Planning Document),  
nella Job Card 12-21-11-615-002-External Cleaning.

La durata prevista per l'esecuzione di ciascun ciclo di operazioni di cui sopra è stabilita in giorni 1 (uno).

Nel caso in cui il lavaggio estetico completo del velivolo sia effettuato in occasione di una Ispezione Programmata di cui al punto 6.2.2.3.a, ed in concomitanza della pulizia interni cabina di cui al successivo punto 6.2.2.6, la durata totale per l'esecuzione dei due tipi di lavaggio rimarrà pari a giorni 1 (uno).

Ai fini del computo della numero di giorni (lavorativi) totali necessari per l'ispezione e la conseguente determinazione della data di presentazione del velivolo al collaudo, ove richiesto il lavaggio di cui al presente paragrafo, tale durata è da considerarsi aggiuntiva rispetto al numero di giorni indicati per ciascuna operazione manutentiva di cui al punto 6.2.2.3.a. (in concomitanza della quale sarà eseguito il lavaggio in questione) e di quelli determinati per le attività specificate al punto 6.2.2.7.a.

### **6.2.2.6 Pulizia interni cabina**

L'esecuzione delle operazioni di pulizia di tutti gli accessori, equipaggiamenti ed allestimenti di arredo peculiari dei velivoli A319CJ dell'AM, dovranno essere sempre eseguite su esplicita e formale richiesta da parte del Reparto utilizzatore, nella sede indicata nella richiesta stessa (stabilimento Ditta o 31° Stormo).

Il dettaglio delle operazioni minime da svolgersi in occasione delle operazioni di pulizia interna è fornito in Appendice 11 al presente CT.

La durata prevista per l'esecuzione di ciascun ciclo di operazioni di cui sopra è stabilita in giorni 1 (uno).

Nel caso in cui il lavaggio interno della cabina sia effettuato in occasione di una Ispezione Programmata di cui al punto 6.2.2.3.a e in concomitanza del lavaggio estetico completo del velivolo, di cui al precedente punto 6.2.2.5, la durata totale per l'esecuzione dei due tipi di lavaggio rimarrà pari a giorni 1 (uno).

Ai fini del computo della numero di giorni (lavorativi) totali necessari per l'ispezione e la conseguente determinazione della data di presentazione velivolo al collaudo, ove richiesto il lavaggio di cui al presente para, tale durata è da considerarsi aggiuntiva rispetto al numero di giorni indicati per ciascuna operazione manutentiva di cui al punto 6.2.2.3.a. e di quelli determinati per le attività specificate al successivo punto 6.2.2.7.a.

### 6.2.2.7 Attività *extra-work*

Per attività *extra-work* si intendono tutte quelle operazioni manutentive, inerenti la riparazione / revisione / manutenzione di parti, accessori, equipaggiamenti, di seguito specificate, che scaturiscono durante l'esecuzione delle ispezioni programmate del velivolo (vedi successivo punto a.), come anche tutte le operazioni richieste dall'AD (*Customer Request*) consistenti nella correzione dei difetti riportati in parte seconda e terza del libretto di volo.

L'esecuzione delle operazioni del tipo "*Customer Request*" può essere richiesta dall'AD in occasione delle operazioni manutentive programmate oppure in occasione di fermi macchina straordinari (e.g.: fermo macchina per risoluzione di inefficienze o introduzione di PP.TT.AA., SS.BB., AA.DD. etc.).

La gestione dei materiali e delle ore uomo (Mano d'Opera – MO) impiegate dalla Ditta per l'esecuzione di tutte le attività *extra-work*, dovrà avvenire secondo quanto di seguito specificato:

- Materiali: tutti i materiali PdR e consumabili impiegati rientrano tra i materiali forniti dalla Ditta a fronte degli abbonamenti di cui ai successivi paragrafi 6.2.4.1 e da 6.2.6 a 6.2.8.;
- MO: le ore uomo impiegate dalla Ditta per l'esecuzione degli *extra-work* rientrano nelle prestazioni programmate del Contratto, fino al massimale ivi indicato; le ore eccedenti tale limite, sono coperte a fronte della quota non programmata del Contratto.

#### a. Durante Ispezioni programmate:

La Ditta, durante le ispezioni programmate di cui al punto 6.2.2.3, dovrà provvedere alla esecuzione delle seguenti operazioni di:

- eliminazione delle inefficienze scaturite durante le operazioni manutentive previste da MS e di correzione dei difetti riportati in parte seconda e terza del libretto di volo;
- Riparazione / revisione / manutenzione di tutti gli accessori, equipaggiamenti, sistemi di *entertainment* di bordo ed allestimenti di arredo peculiari dei velivoli A319CJ dell'AM, ivi compresi gli equipaggiamenti di sopravvivenza; l'obiettivo è quello di ripristinare e/o mantenere (e se possibile innalzare) il livello di elevato standard qualitativo concernente l'igiene, l'abitabilità, la funzionalità, la sicurezza ed il *comfort* dei passeggeri VIP e degli equipaggi, con riferimento sia a parametri tecnici (quali, ad esempio: temperatura, microclima, qualità dell'audio, etc.), sia a parametri estetici (quali, ad esempio: tessuti sbiaditi, cigolii, armonia visuale con gli arredi originali, etc.).

La durata prevista per l'esecuzione delle attività *extra-work* di cui sopra sarà stabilita, in contraddittorio tra l'AD e la Ditta, in occasione della prima riunione di produzione, prevista in accordo al diagramma di flusso riportato in Appendice 7 al presente CT.

Pertanto, per ciascuna delle tipologie di ispezione / ispezione + operazioni manutentive aggiuntive a scadenza (e.g.: "C" + "2C" oppure "J" + "2J") di cui al punto 6.2.2.3.a, ai relativi tempi di durata ivi indicati dovrà essere



sommato il numero di giorni stabilito preventivamente per la risoluzione di tutti gli *extra-work* ad essa associati.

Ai fini del computo del numero di giorni per la presentazione al collaudo del velivolo, tale durata è da considerarsi aggiuntiva rispetto al numero di giorni indicati, per ciascuna ispezione, al precedente punto 6.2.2.3.a.

**b. In occasione di fermi macchina straordinari:**

La Ditta dovrà provvedere ad eseguire le attività di seguito specificate, che l'AD potrà richiedere, in occasione/in previsione di fermi macchina straordinari:

- Operazioni di correzione dei difetti riportati in parte seconda e terza del libretto di volo;
- Operazioni di riparazione/revisione/manutenzione di tutti gli accessori, equipaggiamenti ed allestimenti di arredo peculiari dei velivoli A319CJ dell'AM, ivi compresi gli equipaggiamenti di sopravvivenza, con l'obiettivo di ripristinare e/o mantenere (e se possibile innalzare) il livello di elevato standard qualitativo concernente l'igiene, l'abitabilità, la funzionalità, la sicurezza ed il *comfort* dei passeggeri VIP e degli equipaggi, con riferimento sia a parametri tecnici (quali, ad esempio: temperatura, microclima, qualità dell'audio, etc.), sia a parametri estetici (quali, ad esempio: tessuti sbiaditi, cigolii, armonia visuale con gli arredi originali, etc.).

**6.2.2.8 Durata totale Ispezioni programmate velivolo**

Ai fini del computo del giorno per la presentazione al collaudo del velivolo, la durata totale, espressa in numero di giorni lavorativi, per le operazioni di manutenzione di cui ai punti 6.2.2.3.a, sarà data dalla somma del numero di giorni (lavorativi) specificati allo stesso punto, di nr. 1 (uno) giorno lavorativo per gli interventi (quando previsti) di pulizia interni cabina e/o lavaggio estetico completo velivolo di cui ai punti 6.2.2.5 e 6.2.2.6, e del numero di giorni lavorativi stabilito per l'esecuzione delle attività di cui al punto 6.2.2.7.a.

**6.2.3 AGE/GSE**

Le operazioni di riparazione/revisione/manutenzione relative ai materiali AGE/GSE di proprietà dell'AM elencati in Appendice 1 al presente CT verranno eseguite di volta in volta su richiesta dell'utente, *on condition* oppure agli intervalli calendariali stabiliti dalle pubblicazioni applicabili.

Le suddette operazioni dovranno essere eseguite presso l'aeroporto di Ciampino; nel caso in cui fosse necessario lo spostamento dell'attrezzatura in altro sito indicato dalla Ditta, ogni spesa relativa al trasporto da/per Ciampino sarà a carico Ditta, assicurazione compresa (vedi anche successivo punto 6.2.4.3.).

Relativamente agli interventi di riparazione richiesti dal Reparto utilizzatore, la Ditta dovrà garantire l'intervento sulla base di Ciampino entro 12 (dodici) ore dalla richiesta (emessa via mail e/o fax). Il tempo necessario per il ripristino dell'efficienza sarà concordato con il Reparto utilizzatore.

## **6.2.4 Materiali da impiegare per le lavorazioni**

### **6.2.4.1 Parti di Ricambio/Consumabili ad uso Ditta**

La Ditta dovrà provvedere all'approvvigionamento di tutte le parti necessarie all'esecuzione di tutte le lavorazioni e degli interventi manutentivi oggetto del Contratto, dei consumabili ad uso Ditta e delle PdR richieste dall'AD per le attività di cui al paragrafo 6.2.1 ("Attività eseguita dalla FA").

Relativamente alle PdR, i materiali da approvvigionare dovranno essere individuati a fronte del Controllo Configurazione eseguito dalla Ditta sugli articoli aeronautici oggetto di prestazione (Appendice 1 al CT), per quanto specificato ai precedenti paragrafi 4.4. e 6.1.3.

In particolare:

- I materiali da impiegare nelle lavorazioni devono essere di nuova costruzione e originali così come previsto dalle Case Madri Costruttrici.
- Nel caso in cui le parti di ricambio non siano più in produzione, la Ditta dovrà dimostrare, con apposita dichiarazione della Casa Madre progettatrice e costruttrice dell'articolo (OEM), tale condizione, unitamente alle alternative che quest'ultima potrà suggerire per il reperimento delle parti.

Per i materiali da sostituire la Ditta dovrà produrre apposita documentazione tecnica che ne comprovi la piena intercambiabilità e rispondenza tecnica, nonché l'eventuale certificazione e omologazione dei complessivi a cui detti materiali sono destinati.

Nel caso di parti richieste dall'AD, la Ditta, al momento della ricezione della parte, o subcomplessivo o equipaggiamento di bordo inefficiente, dovrà provvedere nel giorno stesso della consegna alla sua rimessa in efficienza, ovvero dovrà sostituirlo con un equivalente articolo completo di documentazione da cui risulti la sua perfetta efficienza, intercambiabilità ed impiegabilità sul velivolo A319CJ.

In particolare, relativamente agli pneumatici, tutti i particolari oggetto di sostituzione dovranno essere nuovi, o al massimo rigenerati fino al massimo di 4 ricostruzioni. Nel caso di fornitura su richiesta della FA, per attività manutentiva a cura della FA stessa, l'AD si impegna a restituire alla Ditta l'*item* rimosso.

L'approvvigionamento delle PdR verrà effettuato dalla Ditta avvalendosi dell'accesso ai diversi *pool* e relativi servizi (ove previsti) di riparazione/revisione delle parti inefficienti, di cui ai paragrafi da 6.2.6 a 6.2.8.

Le parti eventualmente utilizzate per la risoluzione dell'inefficienza verranno fornite corredate della documentazione prevista (certificato di conformità all'origine, ove applicabile, o "*EASA Form One*").

La revisione delle parti, dei sub-complessivi, installazioni, arredi, allestimenti, AGE/GSE od equipaggiamenti (e, ove applicabile, dei relativi SS/WW) dovrà essere effettuata in conformità alla documentazione delle rispettive case madri progettatrici o costruttrici; dovranno comunque essere assicurate le seguenti operazioni base:

- ispezione d'ingresso e controllo visivo;
- pulizia (ove previsto);
- verifica della configurazione;

- prove preliminari;
- disassemblaggio (ove previsto);
- ispezione e ricerca guasti (*trouble shooting*);
- riparazione, ricondizionamento e ripristino efficienza di tutte le parti che hanno subito usura e/o danni;
- sostituzione di tutte le parti che non sono riparabili e/o presentano ridotta affidabilità;
- introduzione delle modifiche (ove previste), ivi comprese quelle pertinenti ai SS/WW di funzionamento ed all'aggiornamento delle banche dati (*databases*) necessari al funzionamento e/o all'impiego operativo e/o alla manutenzione, suscettibili di aggiornamento;
- trattamento e protezione delle superfici e rifacimento delle scritte (ove previsto);
- assemblaggio (ove previsto);
- collaudo;
- ispezione finale;
- preservazione ed imballaggio per il trasporto ed il lungo immagazzinamento (ove previsto).

Relativamente alle richieste dell'AD di tipo "AOG" (*Aircraft on Ground*), la Ditta garantirà la disponibilità della parte per la rimessa in efficienza del velivolo presso il luogo in cui questo sia occorrente, entro il numero di ore, conteggiate dalla richiesta (emessa via mail e/o fax) del Reparto utilizzatore, di seguito specificato :

- Per tutte le parti, ad eccezione dei motori:
  - 12 (dodici) ore: Ciampino e in qualunque luogo d'Europa;
  - 24 (ventiquattro) ore: America settentrionale;
  - 36 (trentasei) ore: qualunque altro possibile scalo dell'aeromobile.
- Per i motori:
  - 72 (settantadue) ore: qualunque possibile scalo dell'aeromobile.

L'AD resta responsabile per ciò che concerne il rilascio di autorizzazione idonea atta ad accedere presso Basi Militari o luoghi sottoposti a restrizioni per l'accesso.

#### **6.2.4.2 Consumabili di fornitura Ditta (ad uso FA)**

La Ditta provvederà a fornire all'AD i materiali di consumo necessari per l'attività manutentiva eseguita dalla FA, elencati in Appendice 12, nelle modalità ivi specificate.

#### **6.2.4.3 Spese trasporto materiali**

Tutte le spese relative alla gestione (preservazione, imballaggio, disimballaggio etc.) e movimentazione dei materiali, saranno a carico della Ditta, assicurazione inclusa.

#### **6.2.4.4 Carbolubrificanti**

I carbolubrificanti necessari alle operazioni manutentive, prove di funzionamento a terra ed eventuali prove in volo, dovranno essere gestiti in accordo a quanto di seguito specificato:

- Lubrificanti: la Ditta dovrà fornire tutti i lubrificanti necessari; tali consumabili rientrano tra i prodotti di fornitura Ditta, ad uso Ditta, di cui al precedente paragrafo 6.2.4.1.
- Carburante: non è incluso nelle prestazioni del contratto; la Ditta dovrà utilizzare il carburante residuo nei serbatoi al momento della consegna del velivolo in Ditta; per ulteriori esigenze la Ditta, ove non diversamente indicato dal Reparto utilizzatore, provvederà al rifornimento mediante propri canali di approvvigionamento; i costi previsti per tale rifornimento saranno a carico dell'AD; dovranno essere seguite le procedure previste (emissione nota di consegna relativa ai litri di carburante erogati dall'autobotte etc.).

#### **6.2.4.5 Equipaggiamenti di fornitura dell'AD**

Non è prevista la fornitura, da parte dell'AD, di equipaggiamenti del tipo *Government Furnished Equipment* (GFE).

#### **6.2.5 Attività di introduzione modifiche**

La Ditta, previa specifica autorizzazione preventiva dell'AD, dovrà effettuare l'introduzione di tutte le modifiche (intendendo anche gli interventi di solo controllo che non alterano la configurazione) sugli articoli aeronautici oggetto di prestazione, compresi pertanto i particolari costituenti le scorte dell'AM, previste a fronte della documentazione applicabile (PP.TT.AA., SS.BB., AA.DD. etc.).

Le suddette attività, ove non già previste all'Art. 1, punto 1. ("Prestazioni Programmate") del Contratto, saranno eseguite a fronte delle prestazioni non programmate dello stesso.

#### **6.2.6 Attrezzature da impiegare nelle lavorazioni**

Per l'effettuazione delle attività manutentive sugli articoli aeronautici oggetto di prestazione (Appendice 1), di cui al precedente punto 6.2, la Ditta dovrà impiegare attrezzature prescritte dalle rispettive Case Costruttrici, o attrezzature equivalenti, che debbono, comunque, essere approvate dalle suddette Case.

#### **6.2.7 Abbonamento al *Pool* Parti di Ricambio**

L'accesso al servizio *Pool* PdR, nella modalità "*Guaranteed Availability H 24*", è dettagliato in Appendice 13.

#### **6.2.8 Abbonamento al *Pool* LRU motore e servizio "*Engine Lease Pool*"**

L'accesso ai servizi relativi ai motori/LRU motori, nelle modalità:

- "*Guaranteed Availability H 24*" per LRU motore;
  - "*Guaranteed Availability H 72*" per il servizio "*Engine Lease Pool*",
- è dettagliato in Appendice 14.

#### **6.2.9 Abbonamento al servizio APU**

L'accesso al servizio *Pool* APU, nella modalità "*Guaranteed Availability H 24*", è dettagliato in Appendice 15.

### **6.2.10 Servizio di assistenza tecnica Ditta presso il 31° Stormo**

Il servizio di Servizio di assistenza tecnica Ditta presso il 31° Stormo ( *Field Service Representative* – FSR) è regolamentato in Appendice 16.

### **6.2.11 Interventi Ditta “on-call”**

Per interventi “on-call” si intendono tutti gli interventi di natura tecnico-manutentiva (e.g. *trouble-shooting*, manutenzione correttiva, introduzione PP.TT.AA. etc.) richiesti dall'AD sugli articoli aeronautici oggetto delle prestazioni del Contratto (Appendice 1 al presente CT) e da eseguirsi a cura di personale tecnico Ditta al di fuori dei propri stabilimenti.

La Ditta dovrà garantire gli interventi di cui sopra con proprio personale, attrezzature e materiali, nei tempi specificati ai successivi punti, in dipendenza dalle sedi di esecuzione dell'intervento richiesto.

La Ditta potrà avvalersi, per l'esecuzione di tali interventi, del ricorso a prestazioni di stazioni di riparazione (*repair-station*) autorizzate, che pertanto abbiano i requisiti minimi di cui al precedente paragrafo 3, necessari per operare sugli articoli aeronautici oggetto delle prestazioni del contratto (Appendice 1 al presente CT), nel pieno rispetto di quanto già citato al paragrafo 6.1.2 (“Controllo di Configurazione”).

Al termine dell'intervento, la Ditta dovrà rilasciare le certificazioni previste per la riammissione in servizio del velivolo (rife: EASA PART 66)

La Ditta dovrà garantire l'intervento, presso il luogo in cui questo sia occorrente, entro il numero di ore, conteggiate dalla richiesta (emessa via mail e/o fax) del Reparto utilizzatore, di seguito specificato:

#### **a. Interventi in sede:**

- 12 (dodici) ore: Ciampino

#### **b. Interventi fuori sede:**

- 24 (ventiquattro) ore: Italia e altri Paesi dell'Unione Europea (UE);
- 48 (quarantotto) ore: Altri Paesi/Continenti.

#### **c. Interventi in aree di crisi:**

La Ditta dovrà essere disponibile per eventuali interventi richiesti in aree di crisi; le tempistiche e le modalità di intervento saranno comunque concordate con la Ditta, caso per caso.

Le aree di crisi sono rappresentate dai seguenti paesi:

Algeria, Cabinda, Burundi, Repubblica Centrafricana, Congo, Repubblica Democratica del Congo, Eritrea, Etiopia, Costa d'Avorio, Liberia, Nigeria, Sierra Leone, Somalia, Sudan, Colombia, Ecuador, Perù, Afghanistan, Ceceno/Ingushskava, Nagorno-Karabakh, Pakistan, Yemen, Jammu & Kashmir, Nepal, Sri Lanka, Iran, Iraq, Egitto, Siria, Tunisia e Libia,

e da tutti quei Paesi nei quali il traffico aereo non è consentito a seguito di sanzioni adottate dall'ONU.

L'Amministrazione si riserva la facoltà di aggiornare il suddetto elenco a seguito di sopravvenute necessità.

## **7. ATTIVITA' DI COLLAUDO E CONTROLLO LAVORAZIONI**

Le attività di collaudo e controllo delle lavorazioni Ditta dovranno essere svolte in accordo rispettivamente, agli Art. 10 ("Esecutore contrattuale, luogo e termini di presentazione al collaudo") e 12 ("Collaudo ed accettazione") del Contratto per quanto riguarda il collaudo, ed all'Art.24 ("Controllo delle prestazioni") del Regolamento concernente il Capitolato Generale d'Oneri (CGO) per quanto riguarda il controllo delle lavorazioni.

La Ditta dovrà produrre, su richiesta della Commissione di Collaudo, la documentazione tecnica afferente le lavorazioni che attesti il rispetto delle norme, procedure e specifiche applicabili, nonché le certificazioni di cui all'Art.8 ("Assicurazione della qualità") del Contratto corredate dei bollettini di prova finali eseguite secondo le procedure previste nella documentazione tecnica applicabile.

La Ditta dovrà inoltre rendere disponibili alla Commissione le attrezzature per le prove finali che la stessa riterrà eventualmente opportuno far eseguire.

Per i carbolubrificanti riferirsi al precedente paragrafo 6.2.4.5.

## **8. PRESCRIZIONI VARIE**

### **8.1 Garanzia sulle lavorazioni**

La Ditta garantisce i lavori e i materiali attinenti alle prestazioni contrattuali da tutti gli inconvenienti, vizi e difetti, non derivanti da forza maggiore, per un periodo di 24 (ventiquattro) mesi con decorrenza dalla data del verbale di consegna all'AD, fatte comunque salve le responsabilità derivanti da vizi occulti.

L'intervento in garanzia verrà eseguito dalla Ditta presso le proprie officine; qualora l'AD richieda che esso venga prestato, ove tecnicamente possibile, presso il Reparto utilizzatore, gli oneri relativi alle spese di viaggio e trasferta dei tecnici della Ditta sono a carico dell'AD. Nel caso in cui l'intervento in garanzia riguardi una prestazione effettuata dalla Ditta presso il Reparto utilizzatore, le suddette spese di viaggio e trasferta saranno a carico della Ditta.

Se durante il periodo di validità della garanzia si manifestassero, in contraddittorio con l'AD, difetti o vizi che pregiudichino il buon funzionamento del prodotto, la Ditta sarà tenuta a:

- fornire a proprio carico la manodopera necessaria per la rimessa in efficienza del prodotto riscontrato difettoso, nel caso in cui tale difetto sia da imputarsi alle operazioni eseguite in Ditta;
- riparare la parte e/o le parti riscontrate difettose;
- fornirne altre parti nuove su richiesta dell'AD, qualora le parti impiegate nella revisione dell'articolo aeronautico in garanzia non rispondano pienamente alle specifiche di progetto;
- assumere a proprio carico le spese di trasporto del materiale difettoso presso le officine della Ditta ove tale trasporto risulti necessario in caso di materiale sbarcato o, in caso di materiale imbarcato, non sia possibile o conveniente per l'AD il trasferimento in volo del velivolo.

Le parti oggetto di fornitura/parti in garanzia, dovranno essere nuove.

Ogni difetto riscontrato in periodo di garanzia dovrà essere notificato alla Ditta entro 30 (trenta) giorni calendariali dalla data in cui il difetto è stato riscontrato. La Ditta si obbliga ad intervenire per la constatazione e/o eventuale rimessa in efficienza sul posto, ove tecnicamente possibile, entro e non oltre 30 (trenta) giorni lavorativi dalla data di ricezione della chiamata in garanzia.

I materiali oggetto dell'intervento in garanzia dovranno essere versati dall'AD alla Ditta entro 30 (trenta) giorni dalla data di notifica del difetto riscontrato.

Il decorso del periodo di garanzia del complessivo superiore rimarrà sospeso dal giorno della comunicazione alla Ditta dei difetti riscontrati al giorno della rimessa in efficienza e riconsegna dei materiali, mentre per le parti rilavorate o sostituite è applicabile un nuovo periodo di garanzia pari a quello inizialmente previsto.

Dette parti dovranno essere riconsegnate entro i termini concordati con l'AD al momento della consegna del materiale soggetto a chiamata in garanzia.

Ogni ritardo nella riconsegna del materiale sottoposto ad intervento in garanzia sarà assoggettato alla stessa penalità, per tempo e valore, applicabile per il ritardo nella presentazione al collaudo e consegna del materiale medesimo.

Qualora i vizi o difetti si manifestino in misura superiore al 10% sugli identici articoli o parti forniti o lavorati, la Ditta si obbliga, su richiesta di CL2, a sottoporre a verifica le rimanenti parti della fornitura o delle lavorazioni contrattuali e di eliminare tutti i vizi e difetti emergenti da tali verifiche a sua cura e spese. A garanzia di tale obbligo l'AD può rivalersi sui pagamenti non ancora effettuati e, ove occorra, anche sulle spettanze a qualsiasi titolo dovute dall'AD, per un ammontare complessivo equivalente al 20% dell'importo del materiale oggetto della fornitura.

## **8.2 Sicurezza sul lavoro**

Ai sensi dell'articolo 40 del Regolamento concernente il CGO, la Ditta è sottoposta a tutti gli obblighi verso i propri dipendenti, occupati nelle prestazioni oggetto del Contratto, risultanti dalle disposizioni legislative e regolamentari vigenti in materia di lavoro e di assicurazioni sociali, ed assume a suo carico tutti gli oneri relativi.

Le parti, in osservanza di quanto disposto dal D.Lgs. n° 81 del 09/04/2008, come modificato dal D.Lgs. n° 106 del 03/08/2009, devono predisporre il DUVRI, avendo valutato, in relazione all'attività oggetto d'appalto, l'esistenza di rischi interferenti e che le misure già in atto presso gli Enti relative alla prevenzione e protezione sono sufficienti ad eliminare o ridurre i rischi in argomento.

## **8.3 Tutela del segreto**

### **8.3.1 Visita di estranei e tutela del segreto durante soste velivoli dell'AM in Ditta**

In occasione di attività manutentiva presso Ditta, durante l'intera permanenza dei velivoli dell'AM negli stabilimenti, la Ditta si impegna ad ottemperare alle vigenti direttive comunitarie e leggi nazionali in materia di sicurezza che regolano le visite di estranei agli stabilimenti civili di interesse militare, direttive che la Ditta dichiara di conoscere ed accettare.

In particolare, la Ditta dovrà:

- Assicurare la vigilanza H24 del velivolo;
- Fornire all'AD, prima della consegna del velivolo negli stabilimenti Ditta, l'elenco dei nominativi del personale Ditta/sub-fornitori, autorizzati ad accedere/operare sul velivolo.

### **8.3.2. Protezione e tutela delle informazioni classificate**

La Ditta si impegna a garantire, nell'espletamento delle prestazioni previste nel presente Contratto, l'osservanza degli obblighi ad essa derivanti dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (DPCM) del 03/02/2006 "Norme unificate per la protezione e la tutela delle informazioni classificate", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n° 46 del 24/02/2006 e delle disposizioni integrative contenute nelle Norme PCM-ANS 3/2006 - Edizione 2006 (ex Art. 50 comma 1 del suddetto DPCM).