

	<h1 style="text-align: center;">RF Operations Manual</h1> <p style="text-align: center;">Quaderno Tecnico di Bordo</p>	<p style="text-align: center;">Allegato B</p>	<p style="text-align: center;">Page 1 di 1</p> <hr/> <p style="text-align: center;">01.01.2012</p>
---	--	--	--

In questo allegato vengono riportati i tre diversi modelli di QTB in uso presso l'ACAB così identificati:

- QTB Aliante MOD. ACAB 021-A (V. 1.0 - Rev. 2)
- QTB Traino MOD. ACAB 021-T (V. 1.0 - Rev. 2)
- QTB Velivolo MOD. ACAB 021-V (V. 1.0 - Rev. 2)



Aeroclub di Rieti "Alberto Bianchetti" | Aeroporto G. Ciuffelli
Via Celestino Rosatelli 111 | 02100 Rieti | Tel 0746.203637 | Fax 0746.297571
info@aeroclubrieti.it | www.aeroclubrieti.it

Quaderno Tecnico di Bordo

Alianti



MARCHE: _____ - _____ **N.** _____ **ANNO:** _____

Istruzioni per la compilazione

Indicare sulla copertina del QTB le marche di registrazione dell'aeromobile ed il numero progressivo annuale del libretto QTB.

A fine giornata indicare le ore totali volate dall'aeromobile dopo aver sommato l'ultima tratta volata e riportare il totale generale nella pagina seguente.

Le pagine del QTB sono numerate progressivamente per un totale di 50.

Ogni pagina principale (bianca) è seguita da due pagine copiative colorate.

La distribuzione delle pagine è la seguente:

pagina bianca: non deve mai essere rimossa dal QTB

pagina colorata: andrà rimossa e archiviata a cura dell'ufficio tecnico della CAMO e/o dell'operatore, dopo l'ultimo volo della giornata, facendo attenzione che sia stata compilata correttamente.

La pagina del QTB dovrà essere completata per ogni volo, con indicativo ICAO dell'aerodromo di partenza, di arrivo, tempi di volo "stick to stick" e con le firme pre-volo e post-volo.

Qualsiasi errore dovrà essere barrato in maniera che rimanga leggibile. Se l'errore avviene nei campi "MARCHE", "TIPO", in intestazione, e/o nei campi "DATA", "LUOGO", "ORA" dell'"Ispezione Giornaliera / Settimanale", è preferibile barrare l'intera pagina e scrivere trasversalmente "ANNULLATA"

È proibito rimuovere le pagine utilizzate: Quando il QTB sarà esaurito, esso verrà archiviato dall'ufficio tecnico della CAMO.

Le caselle evidenziate in grigio sono ad uso esclusivo del Certifying Staff.

nota: eventuali variazioni rispetto alle versioni precedenti di questo QTB saranno evidenziate con una riga nera verticale al lato.

VEDERE DI SEGUITO LE ISTRUZIONI DETTAGLIATE >>>



QTB

Quaderno tecnico di bordo

istruzioni dettagliate

Il QTB è un documento ufficiale imbarcato su ogni aeromobile dove viene riportata la manutenzione recente e i controlli effettuati, utili al Comandante per verificare l'aeronavigabilità. Le pagine sono in tre copie, quella bianca dovrà sempre rimanere solidale al QTB

La sua compilazione spetta rispettivamente:

- al **“personale certificato”** (cioè in possesso di licenza di manutentore aeronautico, LMA o CIT) appartenente ad un'organizzazione di manutenzione.
- al **“comandante”** responsabile della condotta del volo.

Il “personale certificato” (Certifying staff) certifica:

- 1)** La “riammissione in servizio” dopo l'ispezione giornaliera o settimanale, rispettivamente: prima del primo volo della giornata, o una volta ogni sette giorni. La registrazione avviene nell'apposito riquadro in alto a sinistra **(A)**
- 2)** La riammissione in servizio, dopo aver provveduto agli interventi correttivi a seguito di un eventuale inconveniente segnalato dal comandante o dallo stesso personale certificato durante l'ispezione, nel riquadro in basso a destra **(B)**

NOTA: I riquadri, evidenziati in grigio nel QTB, sono ad uso esclusivo del personale certificato.

Il “comandante” certifica:

- 1)** Apponendo la firma nella colonna “ispezione pre-volo / pre-volo integrata” (*) **prima di ogni volo (C):**
 - che l'aeromobile sarà in grado di completare il previsto volo, e quindi di aver controllato in particolare:
 - che l'ispezione giornaliera o settimanale sia stata eseguita,
 - che i pesi ed il centraggio rientrino nei limiti imposti dal manuale di volo,
 - che il carburante a bordo sarà sufficiente per il volo in programma secondo le regole del volo.
 - (per i trainatori) che l'equipaggiamento di traino sia corretto per il tipo di aliante trainato.
- 2)** Apponendo la firma **dopo ogni volo** (ultima colonna a destra) **(D):**
 - che l'aeromobile viene lasciato “efficiente”
 - che non vi sono state anomalie durante il volo, e che tutti i dati inseriti sono corretti.

(*) NOTA: Se abilitato specificatamente dalla CAMO, e se il programma di manutenzione dell'aeromobile contempla l'ispezione settimanale, la firma del **“Comandante Istruttore”** nella colonna “ispezione prevolo / prevolo integrata” **(C)** sostituisce l'ispezione giornaliera per attività aeroscolastica nell'arco temporale di non più di sei giorni tra due ispezioni settimanali eseguite da personale certificato. *Es: l'ispezione settimanale viene eseguita il Lunedì da “personale certificato”; L'istruttore può volare con l'allievo, senza che il riquadro in alto a sinistra (A) sia riempito, apponendo la propria firma nella colonna “ispezione pre-volo / pre-volo integrata” (C) sino alla Domenica compresa*

I Piloti (senza abilitazione istruzionale) possessori di licenza GPL - PPL o superiore, possono volare con la semplice "ispezione prevolo" da loro eseguita nell'arco dei sette giorni compresi tra **due ispezioni settimanali fatte da "personale certificato"**.

(Es.: Se l'ispezione settimanale viene fatta il Venerdì, il pilota prende l'aereo il sabato si reca in Corsica e riparte il Lunedì mattina, è sufficiente che apponga, dopo aver eseguito l'ispezione prevolo, la firma nell'apposita colonna). **Attenzione!** Se si programma di rimanere fuori base per più giorni, è consigliabile richiedere l'"ispezione settimanale" per giorno della partenza onde avere a disposizione 7 giorni. È possibile eventualmente richiedere una ispezione da parte di personale certificato fuori sede, ma va programmata in precedenza e concordata con la CAMO.

NON E' CONSENTITO VOLARE CON L'ISPEZIONE GIORNALIERA O SETTIMANALE SCADUTA/NON EFFETTUATA

Il QTB va compilato sempre in tutte le sue parti. Vanno riportati:

I rifornimenti di carburante e/o lubrificanti fatti dal pilota o del personale certificato, nella casella in alto a destra **(E)** (es. 35 litri benzina 100LL; ¼ olio gradazione 15/50, oppure 30 litri benzina verde; ecc.), in mancanza di rifornimenti lo spazio viene lasciato bianco o barrato;

- Il carburante presente a bordo prima di ogni singolo volo nella colonna "Carb. Iniz.:" **(F)** (anche in formato 4/4, 3/4, 1/2, 1/4);
- Il carburante presente a bordo dopo ogni singolo volo nella colonna "Carb. Rim.:" **(H)** (anche in formato 4/4, 3/4, 1/2, 1/4);
- L'orometro iniziale e finale con una sola cifra decimale (es. 5234.3);
- L'aeroporto di partenza e di arrivo con le sigle ICAO o in mancanza con il nome della località o dell'aviosuperficie (es. LIQN; LIRU; AS Terni) o comunque in modo inconfondibile;
- I tempi di volo Stick to Stick secondo l'orometro (se l'orometro iniziale è 1235,6 e quello finale 1236,5: si sarà fatto 9/10 di ora cioè $9 \times 6 = 54$ minuti);
- Il numero degli atterraggi (Cicli). In caso di atterraggi multipli in sequenza sullo stesso aeroporto ("touch and go") si potranno riportare come unico volo, con il numero degli atterraggi effettuati (Cicli), con l'ora del primo decollo e dell'ultimo atterraggio;
- I piloti trainatori dovranno riportare, oltre che gli altri dati, anche: nominativo dell'aliante trainato; nome dell'allievo/pilota dell'aliante e quota QFE di sgancio.

Agli "inconvenienti" eventualmente riportati nella casella in basso a sinistra **(G)**, dovranno seguire obbligatoriamente "provvedimenti correttivi" esclusivamente da parte del "personale certificato" **prima del volo successivo**, in questo caso bisognerà ricominciare le registrazioni da una nuova pagina. Alle "Segnalazioni" inserite nella casella **(G)** non devono necessariamente seguire provvedimenti correttivi ne "riammissione in servizio" da parte di "certifying staff". Le segnalazioni possono riguardare inefficienze che non ledono l'aeronavigabilità dell'aeromobile (es: inefficienze di strumenti che non sono considerati minimi indispensabili per il volo nel Flight Manual). Nel dubbio consultare il personale certificato.

La casella (M) contiene le prossime scadenze orarie e calendariali secondo le indicazioni della CAMO (K1 e K2)

Le correzioni dovranno essere apposte in modo da lasciare leggibile l'errore. In caso di errori ripetuti che lascino dubbi, è preferibile barrare la pagina e apporre la dicitura "annullata" ricominciando su una nuova pagina.

Non è consentito l'uso delle "virgolette" per registrazioni ripetitive.

In allegato a titolo esemplificativo vengono riportati i tre tipi diversi di QTB, dell'AeC Rieti, compilati.

RIF. M.A.801: Certificato di Riammissione al Servizio secondo AMC 145.A.50/AMC M.A.801(D) relativo a ISPEZIONE GIORNALIERA/SETTIMANALE

DATA	ORA (HH:MM)	CERTIFYING STAFF		N° ORGANIZZAZIONE PARTE 145 / PARTE M
		NOME E COGNOME	AUTORIZZAZIONE/FIRMA	
LUOGO				

Si certifica che i lavori specificati sono stati eseguiti in accordo ai requisiti della Parte 145, e che in riferimento a tali lavori, l'AM è pronto per la riammissione in servizio. [AMC145.A.50(B)(1)]

Note:

- (1) TIPO DI VOLO: SC = Scuola; TM = Diporto
- (2) Con la firma il pilota dichiara di aver controllato: l'efficienza dell'aeromobile; ispezione pre volo effettuata; peso e centraggio nei limiti del manuale di volo.
- (3) Indicare il tipo di informazione. Se inconveniente, deve eseguire un provvedimento correttivo.
- (4) ATTUAZIONI MOLLA GANCIO PER VOLO: Voli SC 8, Voli TM 5

VOLO	PILOTA	ISPEZ. PREVOLO/INTEGRATA	DECOLLO	ATTERRAGGIO	TEMPO VOLO	ATTUAZIONI GANCIO (4)	PILOTA
N°	Tipo (1)	Nome e Cognome:	Firma (2):	Località/Ora	Località/Ora:	(H.MM):	Firma:
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							

n° Volo	(3) <input type="checkbox"/> INCONVENIENTE <input type="checkbox"/> SEGNALE se più inconvenienti attribuire n° di riferimento	<input type="checkbox"/> PROVVEDIMENTO CORRETTIVO <input type="checkbox"/> NOTA

PROSSIME SCADENZE CALENDARIALI / ORARIE:	DATA	ORE

Rif. M.A.801: CERTIFICATO DI RIAMMISSIONE AL SERVIZIO DELL'AM SECONDO AMC 145.A.50/AMC M.A.801(D) RELATIVO A:

Prov. to/i correttivo/i n° Cert. Staff: CIT/LMA

N° Organizzazione

Firma

Si certifica che i lavori specificati sono stati eseguiti in accordo ai requisiti della Parte 145, e che in riferimento a tali lavori, l'AM è pronto per la riammissione in servizio. [AMC145.A.50(B)(1)]

HH/MM	ATTUAZIONI GANCIO	
		< TOT. DEL GIORNO
		< TOT. PAGINA PRECEDENTE
		< RIPORTO PAGINA SUCCESSIVA

RIF. M.A.801: Certificato di Riammissione al Servizio secondo AMC 145.A.50/AMC M.A.801(D) relativo a ISPEZIONE GIORNALIERA/SETTIMANALE

DATA	ORA (HH-MM)	CERTIFYING STAFF		N° ORGANIZZAZIONE PARTE 145 / PARTE M
		NOME E COGNOME	AUTORIZZAZIONE/FIRMA	
LUOGO				

Si certifica che i lavori specificati sono stati eseguiti in accordo ai requisiti della Parte 145, e che in riferimento ai lavori, l'AM è pronto per la riammissione in servizio. (AMC145.A.50(B)(1))

PRIMA DEL VOLO N°	RIFORMIMENTI CARBURANTE			RIFORMIMENTI LUBRIFICANTE		
	ORAM.	TIPO:	Q.TA' LITRI:	TIPO:	QUARTS:	FIRMA

Note: (1) TIPO DI VOLO: SC=Scuola; TM=Diporto
 (2) Con la firma il pilota dichiara di aver controllato: l'efficienza dell'aeromobile; la quantità di carburante a bordo; ispezione prevolo effettuata; peso e centraggio nei limiti del manuale di volo.
 (3) Indicare il tipo di informazione. Se inconveniente, deve eseguire un provvedimento correttivo.

VOLO N°	TIPO (1)	PILOTA Nome e Cognome:	CARB. Iniziale:	ISPEZ. PREVOLO/INTEGRATA Firma (2):	ORAM. iniziale:	DECOLLO Località/Ora	ATTERRAGGIO Località/Ora:	ORAM. finale:	CARB Rim.:	TEMPO VOLO (H.MM):	CICLI	PILOTA Firma:
1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												

n° Volo	(3) <input type="checkbox"/> INCONVENIENTE <input type="checkbox"/> SEGNALAZIONE se più inconvenienti attribuire n° di riferimento	<input type="checkbox"/> PROVVEDIMENTO CORRETTIVO <input type="checkbox"/> NOTA

PROSSIME SCADENZE CALENDARIALI / ORARIE: DATA _____ ORE _____

Rif. M.A.801: CERTIFICATO DI RIAMMISSIONE AL SERVIZIO DELL'AM SECONDO AMC 145.A.50/AMC M.A.801(D) RELATIVO A:

Provvt.to/i correttivo/i n° Cert. Staff: CIT/LMA

N° Organizzazione

Firma

Si certifica che i lavori specificati sono stati eseguiti in accordo ai requisiti della Parte 145, e che in riferimento ai lavori l'AM è pronto per la riammissione in servizio. (AMC145.A.50(B)(1))

HH/MM:	CICLI:	TOTALE DEL GIORNO:
		TOTALE PAGINA PRECEDENTE:
		RIPORTO PAGINA SUCCESSIVA:

RIF. M.A.801: Certificato di Riammissione al Servizio secondo AMC 145.A.50/AMC M.A.801(D) relativo a ISPEZIONE GIORNALIERA/SETTIMANALE

DATA	ORA (HH:MM)	CERTIFYING STAFF		N° ORGANIZZAZIONE
		NOME E COGNOME	AUTORIZZAZIONE/FIRMA	PARTE 145 / PARTE M
LUOGO				

Si certifica che i lavori specificati sono stati eseguiti in accordo ai requisiti della Parte 145, e che in riferimento a tali lavori, l'AM è pronto per la riammissione in servizio. (AMC145.A.50(B)(1))

PRIMA DEL VOLO N°	RIFORNIMENTI CARBURANTE			RIFORNIMENTI LUBRIFICANTE		
	ORAM.	TIPO:	Q.TA' LITRI:	TIPO:	QUARTS:	FIRMA

TOTALE CICLI	ORAMETRO
pag. prec. _____	iniziale giorno: _____
della pag. _____	finale giorno: _____
da riportare _____	

VOLO		PILOTA	CARB.	ISPEZ. PREVOLO/INTEGRATA	DECOLLO	ALIANTE TRAINATO			ATTERRAGGIO	TEMPO VOLO	CARB	PILOTA
N°	Tipo (1)	Nome e Cognome:	Litri:	Firma (2):	Località/Ora	Marche:	Pilota:	Sgancio:	Località/Ora:	(H.MM):	Rim.:	Firma
1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												
11												
12												
13												
14												

n° Volo	(3) [] INCONVENIENTE [] SEGNALEZIONE se più inconvenienti attribuire n° di riferimento	[] PROVVEDIMENTO CORRETTIVO [] NOTA

PROSSIME SCADENZE CALENDARIALI/ORARIE:	DATA	ORE

Rif. M.A.801: CERTIFICATO DI RIAMMISSIONE AL SERVIZIO DELL'AM SECONDO AMC 145.A.50/AMC M.A.801(D) RELATIVO A:

Prov. to/i correttivo/i n° Cert. Staff: QT/LMA

N° Organizzazione

Firma

TOTALE DEL GIORNO:	
TOTALE PAGINA PRECEDENTE:	
RIPORTO PAGINA SUCCESSIVA:	

Note:

(1) TIPO DI VOLO:
SC = Scuola; TR = Traino; TM = Diporto

(2) Con la firma il pilota dichiara di aver controllato: l'efficienza dell'aeromobile; la quantità di carburante a bordo; ispezione prevolo effettuata; peso e centraggio nei limiti del manuale di volo.

(3) Indicare il tipo di informazione. Se inconveniente, deve eseguire un provvedimento correttivo.



GLASFASER ITALIANA SpA
CAMO IT.MG.1043

MARCHE DI REGISTRAZIONE	AEROMOBILE TIPO	NUMERO DI SERIE	
I-ITAW	Robin DR400-180R	1548	
ULTIMA CERTIFICAZIONE DI RIAMMISSIONE IN SERVIZIO RILASCIATA			
ULTIMA MANUTENZIONE ESEGUITA: Isp. 50h; Isp. cinture/cassetta PS; EASA AD 2007-0071r2 (isp.)			
ESEGUITA DA: Air Lazio Services Part 145 IT.145.0305			
CRS SU QTB PAGINA: 22/50 qtb 02/2011			
PROSSIME SCADENZE DI MANUTENZIONE			
	ORE DI VOLO	CICLI AEROMOBILE	DATA
SCADENZA	6699:48'	//	31/12/2011
TIPO MANUTENZIONE	Ispez. 100h motore/cellula Rinnovo ASSICURAZIONE - Sostituzione oil press hose ref. AD EASA 2011-0076		
CERTIFICAZIONE EMESSA DA			
GLASFASER CAMO POSTHOLDER	DATA	FIRMA	
Bruno Mutinelli	13/09/2011		

MOD. GF302R1 CERTIFICATION - 20110110



GLASFASER ITALIANA SpA
CAMO IT.MG.1043

MARCHE DI REGISTRAZIONE	AEROMOBILE TIPO	NUMERO DI SERIE	
I-IVSB	DG 500 ELAN	5E212X54	
ULTIMA CERTIFICAZIONE DI RIAMMISSIONE IN SERVIZIO RILASCIATA			
ULTIMA MANUTENZIONE ESEGUITA: Isp. 200h/Annuale; isp. Trimestrale; ramp test VHF; ispezione cinture, spallacci, cassetta PS; operational test apertura emergenza capottine; ricarica completa batteria			
ESEGUITA DA: AirLazio Service IT.145.0308			
CRS SU QTB PAGINA: QTB n° 03-2011 pag. 13/50 (AirLazio Service RdL n° 91-11 del 23/09/2011)			
PROSSIME SCADENZE DI MANUTENZIONE			
	ORE DI VOLO	CICLI AEROMOBILE	DATA
SCADENZA	1478:41'	//	23 Dicembre 2011
TIPO MANUTENZIONE	Ispezione 200 ore (corrisponde alla annuale) Ispezione trimestrale attacchi ballast		
CERTIFICAZIONE EMESSA DA			
GLASFASER CAMO PH	DATA	FIRMA	
Bruno Mutinelli	23/09/2011		

MOD. GF302R1 CERTIFICATION - 20110110

RIF. M.A.801: Certificato di Riammissione al Servizio secondo AMC 145.A.50/AMC M.A.801(D) relativo a ISPEZIONE GIORNALIERA/SETTIMANALE				
DATA	ORA (HH:MM)	CERTIFYING STAFF		N° ORGANIZZAZIONE PARTE 145 / PARTE M
		NOME E COGNOME	AUTORIZZAZIONE/FIRMA	
LUOGO				
Si certifica che i lavori specificati sono stati eseguiti in accordo ai requisiti della Parte 145, e che in riferimento a tali lavori, l'AM è pronto per la riammissione in servizio. [AMC145.A.50(B)(1)]				

Note:

- (1) TIPO DI VOLO: SC = Scuola; TM = Diporto
- (2) Con la firma il pilota dichiara di aver controllato: l'efficienza dell'aeromobile; ispezione prevolo effettuata; peso e centraggio nei limiti del manuale di volo.
- (3) Indicare il tipo di informazione. Se inconveniente, deve eseguire un provvedimento correttivo.
- (4) ATTUAZIONI MOLLA GANCIO PER VOLO: Voli SC = 8 attuazioni; Voli TM = 5 attuazioni

VOLO		PILOTA	ISPEZ. PREVOLO/INTEGRATA	DECOLLO	ATTERRAGGIO	TEMPO VOLO	ATTUAZIONI	PILOTA
N°	Tipo (1)	Nome e Cognome:	Firma (2):	Località/Ora	Località/Ora:	(H.MM):	GANCIO (4)	Firma:
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
11								
12								
13								
14								

n° Volo	(3) <input type="checkbox"/> INCONVENIENTE <input type="checkbox"/> SEGNALAZIONE se più inconvenienti attribuire n° di riferimento	<input type="checkbox"/> PROVVEDIMENTO CORRETTIVO <input type="checkbox"/> NOTA

PROSSIME SCADENZE CALENDARIALI / ORARIE:	DATA	ORE

Rif. M.A.801: CERTIFICATO DI RIAMMISSIONE AL SERVIZIO DELL'AM SECONDO AMC 145.A.50/AMC M.A.801(D) RELATIVO A:	
Prov. to/i correttivo/i n°	Cert. Staff: CIT/LMA
N° Organizzazione	
Firma	
Si certifica che i lavori specificati sono stati eseguiti in accordo ai requisiti della Parte 145, e che in riferimento a tali lavori l'AM è pronto per la riammissione in servizio. [AMC145.A.50(B)(1)]	

HH/MM	ATTUAZIONI GANCIO	
		< TOT. DEL GIORNO
		< TOT. PAGINA PRECEDENTE
		< RIPORTO PAGINA SUCCESSIVA



Aeroclub di Rieti "Alberto Bianchetti" | Aeroporto G. Ciuffelli
Via Celestino Rosatelli 111 | 02100 Rieti | Tel 0746.203637 | Fax 0746.297571
info@aeroclubrieti.it | www.aeroclubrieti.it

Quaderno Tecnico di Bordo Trainatori



MARCHE: _____ - _____ **N.** _____ **ANNO:** _____

Istruzioni per la compilazione

Indicare sulla copertina del QTB le marche di registrazione dell'aeromobile ed il numero progressivo annuale del libretto QTB.

Indicare le ore totali volate ed i cicli dell'aeromobile dopo aver sommato l'ultima tratta volata e riportare il totale generale nella pagina seguente.

Le pagine del QTB sono numerate progressivamente per un totale di 50.

Ogni pagina principale (bianca) è seguita da due pagine copiative colorate.

La distribuzione delle pagine è la seguente:

pagina bianca: non deve mai essere rimossa dal QTB

pagina colorata: andrà rimossa e archiviata a cura dell'ufficio tecnico della CAMO e/o dell'operatore, dopo l'ultimo volo della giornata, facendo attenzione che sia stata compilata correttamente.

La pagina del QTB dovrà essere completata per ogni traino / tratta, con indicativo ICAO dell'aerodromo di partenza, di arrivo, tempi di volo "stick to stick", orametro motore iniziale e finale della giornata, le marche dell'aliante trainato, il nome del comandante dell'aliante e la quota di sgancio.

Registrare il rabbocco di carburante e/o lubrificante.

Qualsiasi errore dovrà essere barrato in maniera che rimanga leggibile. Se l'errore avviene nei campi "MARCHE", "TIPO", in intestazione, e/o nei campi "DATA", "LUOGO", "ORA" dell'"Ispezione Giornaliera / Settimanale", è preferibile barrare l'intera pagina e scrivere trasversalmente "ANNULLATA".

È proibito rimuovere le pagine utilizzate: Quando il QTB sarà esaurito, esso verrà archiviato dall'ufficio tecnico della CAMO.

nota: eventuali variazioni rispetto alle versioni precedenti di questo QTB saranno evidenziate con una riga nera verticale al lato.

VEDERE DI SEGUITO LE ISTRUZIONI DETTAGLIATE >>>



QTB

Quaderno tecnico di bordo

istruzioni dettagliate

Il QTB è un documento ufficiale imbarcato su ogni aeromobile dove viene riportata la manutenzione recente e i controlli effettuati, utili al Comandante per verificare l'aeronavigabilità. Le pagine sono in tre copie, quella bianca dovrà sempre rimanere solidale al QTB

La sua compilazione spetta rispettivamente:

- al **“personale certificato”** (cioè in possesso di licenza di manutentore aeronautico, LMA o CIT) appartenente ad un'organizzazione di manutenzione.
- al **“comandante”** responsabile della condotta del volo.

Il “personale certificato” (Certifying staff) certifica:

- 1)** La “riammissione in servizio” dopo l'ispezione giornaliera o settimanale, rispettivamente: prima del primo volo della giornata, o una volta ogni sette giorni. La registrazione avviene nell'apposito riquadro in alto a sinistra **(A)**
- 2)** La riammissione in servizio, dopo aver provveduto agli interventi correttivi a seguito di un eventuale inconveniente segnalato dal comandante o dallo stesso personale certificato durante l'ispezione, nel riquadro in basso a destra **(B)**

NOTA: I riquadri, evidenziati in grigio nel QTB, sono ad uso esclusivo del personale certificato.

Il “comandante” certifica:

- 1)** Apponendo la firma nella colonna “ispezione pre-volo / pre-volo integrata” (*) **prima di ogni volo (C):**
 - che l'aeromobile sarà in grado di completare il previsto volo, e quindi di aver controllato in particolare:
 - che l'ispezione giornaliera o settimanale sia stata eseguita,
 - che i pesi ed il centraggio rientrino nei limiti imposti dal manuale di volo,
 - che il carburante a bordo sarà sufficiente per il volo in programma secondo le regole del volo.
 - (per i trainatori) che l'equipaggiamento di traino sia corretto per il tipo di aliante trainato.
- 2)** Apponendo la firma **dopo ogni volo** (ultima colonna a destra) **(D):**
 - che l'aeromobile viene lasciato “efficiente”
 - che non vi sono state anomalie durante il volo, e che tutti i dati inseriti sono corretti.

(*) NOTA: Se abilitato specificatamente dalla CAMO, e se il programma di manutenzione dell'aeromobile contempla l'ispezione settimanale, la firma del **“Comandante Istruttore”** nella colonna “ispezione prevolo / prevolo integrata” **(C)** sostituisce l'ispezione giornaliera per attività aeroscolastica nell'arco temporale di non più di sei giorni tra due ispezioni settimanali eseguite da personale certificato. *Es: l'ispezione settimanale viene eseguita il Lunedì da “personale certificato”; L'istruttore può volare con l'allievo, senza che il riquadro in alto a sinistra (A) sia riempito, apponendo la propria firma nella colonna “ispezione pre-volo / pre-volo integrata” (C) sino alla Domenica compresa*

I Piloti (senza abilitazione istruzionale) possessori di licenza GPL - PPL o superiore, possono volare con la semplice "ispezione prevolo" da loro eseguita nell'arco dei sette giorni compresi tra **due ispezioni settimanali fatte da "personale certificato"**.

(Es.: Se l'ispezione settimanale viene fatta il Venerdì, il pilota prende l'aereo il sabato si reca in Corsica e riparte il Lunedì mattina, è sufficiente che apponga, dopo aver eseguito l'ispezione prevolo, la firma nell'apposita colonna). **Attenzione!** Se si programma di rimanere fuori base per più giorni, è consigliabile richiedere l'"ispezione settimanale" per giorno della partenza onde avere a disposizione 7 giorni. È possibile eventualmente richiedere una ispezione da parte di personale certificato fuori sede, ma va programmata in precedenza e concordata con la CAMO.

NON E' CONSENTITO VOLARE CON L'ISPEZIONE GIORNALIERA O SETTIMANALE SCADUTA/NON EFFETTUATA

Il QTB va compilato sempre in tutte le sue parti. Vanno riportati:

I rifornimenti di carburante e/o lubrificanti fatti dal pilota o del personale certificato, nella casella in alto a destra **(E)** (es. 35 litri benzina 100LL; ¼ olio gradazione 15/50, oppure 30 litri benzina verde; ecc.), in mancanza di rifornimenti lo spazio viene lasciato bianco o barrato;

- Il carburante presente a bordo prima di ogni singolo volo nella colonna "Carb. Iniz.:" **(F)** (anche in formato 4/4, 3/4, 1/2, 1/4);
- Il carburante presente a bordo dopo ogni singolo volo nella colonna "Carb. Rim.:" **(H)** (anche in formato 4/4, 3/4, 1/2, 1/4);
- L'orometro iniziale e finale con una sola cifra decimale (es. 5234.3);
- L'aeroporto di partenza e di arrivo con le sigle ICAO o in mancanza con il nome della località o dell'aviosuperficie (es. LIQN; LIRU; AS Terni) o comunque in modo inconfondibile;
- I tempi di volo Stick to Stick secondo l'orometro (se l'orometro iniziale è 1235,6 e quello finale 1236,5: si sarà fatto 9/10 di ora cioè $9 \times 6 = 54$ minuti);
- Il numero degli atterraggi (Cicli). In caso di atterraggi multipli in sequenza sullo stesso aeroporto ("touch and go") si potranno riportare come unico volo, con il numero degli atterraggi effettuati (Cicli), con l'ora del primo decollo e dell'ultimo atterraggio;
- I piloti trainatori dovranno riportare, oltre che gli altri dati, anche: nominativo dell'aliante trainato; nome dell'allievo/pilota dell'aliante e quota QFE di sgancio.

Agli "inconvenienti" eventualmente riportati nella casella in basso a sinistra **(G)**, dovranno seguire obbligatoriamente "provvedimenti correttivi" esclusivamente da parte del "personale certificato" **prima del volo successivo**, in questo caso bisognerà ricominciare le registrazioni da una nuova pagina. Alle "Segnalazioni" inserite nella casella **(G)** non devono necessariamente seguire provvedimenti correttivi ne "riammissione in servizio" da parte di "certifying staff". Le segnalazioni possono riguardare inefficienze che non ledono l'aeronavigabilità dell'aeromobile (es: inefficienze di strumenti che non sono considerati minimi indispensabili per il volo nel Flight Manual). Nel dubbio consultare il personale certificato.

La casella (M) contiene le prossime scadenze orarie e calendariali secondo le indicazioni della CAMO (K1 e K2)

Le correzioni dovranno essere apposte in modo da lasciare leggibile l'errore. In caso di errori ripetuti che lascino dubbi, è preferibile barrare la pagina e apporre la dicitura "annullata" ricominciando su una nuova pagina.

Non è consentito l'uso delle "virgolette" per registrazioni ripetitive.

In allegato a titolo esemplificativo vengono riportati i tre tipi diversi di QTB, dell'AeC Rieti, compilati.

RIF. M.A.801: Certificato di Riammissione al Servizio secondo AMC 145.A.50/AMC M.A.801(D) relativo a ISPEZIONE GIORNALIERA/SETTIMANALE

DATA	ORA (HH-MM)	CERTIFYING STAFF		N° ORGANIZZAZIONE PARTE 145 / PARTE M
		NOME E COGNOME	AUTORIZZAZIONE/FIRMA	
LUOGO				

Si certifica che i lavori specificati sono stati eseguiti in accordo ai requisiti della Parte 145, e che in riferimento a tali lavori, l'AM è pronto per la riammissione in servizio. [AMC145.A.50(B)(1)]

Note:
 (1) TIPO DI VOLO: SC = Scuola; TM = Diporto
 (2) Con la firma il pilota dichiara di aver controllato: l'efficienza dell'aeromobile; ispezione pre volo effettuata; peso e centraggio nei limiti del manuale di volo.
 (3) Indicare il tipo di informazione. Se inconveniente, deve eseguire un provvedimento correttivo.
 (4) ATTUAZIONI MOLLA GANCIO PER VOLO: Voli SC 8, Voli TM 5

VOLO	PILOTA	ISPEZ. PREVOLO/INTEGRATA	DECOLLO	ATTERRAGGIO	TEMPO VOLO	ATTUAZIONI GANCIO (4)	PILOTA
N°	Tipo (1)	Nome e Cognome:	Firma (2):	Località/Ora:	Località/Ora:	(H.MM):	Firma:
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							

n° Volo	(3) <input type="checkbox"/> INCONVENIENTE <input type="checkbox"/> SEGNALAZIONE se più inconvenienti attribuire n° di riferimento	<input type="checkbox"/> PROVVEDIMENTO CORRETTIVO <input type="checkbox"/> NOTA

PROSSIME SCADENZE CALENDARIALI / ORARIE:	DATA	ORE

Rif. M.A.801: CERTIFICATO DI RIAMMISSIONE AL SERVIZIO DELL'AM SECONDO AMC 145.A.50/AMC M.A.801(D) RELATIVO A:

Prov. to / i correttivo / i n° Cert. Staff: CIT/LMA

N° Organizzazione

Firma

Si certifica che i lavori specificati sono stati eseguiti in accordo ai requisiti della Parte 145, e che in riferimento a tali lavori, l'AM è pronto per la riammissione in servizio. [AMC145.A.50(B)(1)]

HH/MM	ATTUAZIONI GANCIO	
		< TOT. DEL GIORNO
		< TOT. PAGINA PRECEDENTE
		< RIPORTO PAGINA SUCCESSIVA

RIF. M.A.801: Certificato di Riammissione al Servizio secondo AMC 145.A.50/AMC M.A.801(D) relativo a ISPEZIONE GIORNALIERA/SETTIMANALE

DATA	ORA (HH-MM)	CERTIFYING STAFF		N° ORGANIZZAZIONE PARTE 145 / PARTE M
		NOME E COGNOME	AUTORIZZAZIONE/FIRMA	
LUOGO				

Si certifica che i lavori specificati sono stati eseguiti in accordo ai requisiti della Parte 145, e che in riferimento ai lavori, l'AM è pronto per la riammissione in servizio. (AMC145.A.50(B)(1))

PRIMA DEL VOLO N°	RIFORMIMENTI CARBURANTE			RIFORMIMENTI LUBRIFICANTE		
	ORAM.	TIPO:	Q.TA' LITRI:	TIPO:	QUARTS:	FIRMA

Note: (1) TIPO DI VOLO: SC=Scuola; TM=Diporto
 (2) Con la firma il pilota dichiara di aver controllato: l'efficienza dell'aeromobile; la quantità di carburante a bordo; ispezione prevolo effettuata; peso e centraggio nei limiti del manuale di volo.
 (3) Indicare il tipo di informazione. Se inconveniente, deve eseguire un provvedimento correttivo.

VOLO N°	TIPO (1)	PILOTA Nome e Cognome:	CARB. Iniziale:	ISPEZ. PREVOLO/INTEGRATA Firma (2):	ORAM. iniziale:	DECOLLO Località/Ora	ATTERRAGGIO Località/Ora:	ORAM. finale:	CARB Rim.:	TEMPO VOLO (H.MM):	CICLI	PILOTA Firma:
1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												

n° Volo	(3) <input type="checkbox"/> INCONVENIENTE <input type="checkbox"/> SEGNALAZIONE se più inconvenienti attribuire n° di riferimento	<input type="checkbox"/> PROVVEDIMENTO CORRETTIVO <input type="checkbox"/> NOTA

PROSSIME SCADENZE CALENDARIALI / ORARIE:	DATA	ORE

RIF. M.A.801: CERTIFICATO DI RIAMMISSIONE AL SERVIZIO DELL'AM SECONDO AMC 145.A.50/AMC M.A.801(D) RELATIVO A:

Provvt.to/i correttivo/i n° Cert. Staff: CIT/LMA

N° Organizzazione

Firma

Si certifica che i lavori specificati sono stati eseguiti in accordo ai requisiti della Parte 145, e che in riferimento ai lavori l'AM è pronto per la riammissione in servizio. (AMC145.A.50(B)(1))

HH/MM:	CICLI:	TOTALE DEL GIORNO:
		TOTALE PAGINA PRECEDENTE:
		RIPORTO PAGINA SUCCESSIVA:

RIF. M.A.801: Certificato di Riammissione al Servizio secondo AMC 145.A.50/AMC M.A.801(D) relativo a ISPEZIONE GIORNALIERA/SETTIMANALE

DATA	ORA (HH:MM)	CERTIFYING STAFF		N° ORGANIZZAZIONE
		NOME E COGNOME	AUTORIZZAZIONE/FIRMA	PARTE 145 / PARTE M
LUOGO				

Si certifica che i lavori specificati sono stati eseguiti in accordo ai requisiti della Parte 145, e che in riferimento a tali lavori, l'AM è pronto per la riammissione in servizio. (AMC145.A.50(B)(1))

PRIMA DEL VOLO N°	RIFORNIMENTI CARBURANTE			RIFORNIMENTI LUBRIFICANTE		
	ORAM.	TIPO:	Q.TA' LITRI:	TIPO:	QUARTS:	FIRMA

TOTALE CICLI	ORAMETRO
pag. prec. _____	iniziale giorno: _____
della pag. _____	finale giorno: _____
da riportare _____	

VOLO		PILOTA	CARB.	ISPEZ. PREVOLO/INTEGRATA	DECOLLO	ALIANTE TRAINATO			ATTERRAGGIO	TEMPO VOLO	CARB	PILOTA
N°	Tipo (1)	Nome e Cognome:	Litri:	Firma (2):	Località/Ora	Marche:	Pilota:	Sgancio:	Località/Ora:	(H.MM):	Rim.:	Firma
1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												
11												
12												
13												
14												

n° Volo	(3) [] INCONVENIENTE [] SEGNALAZIONE se più inconvenienti attribuire n° di riferimento	[] PROVVEDIMENTO CORRETTIVO [] NOTA

PROSSIME SCADENZE CALENDARIALI/ORARIE:	DATA	ORE

Rif. M.A.801: CERTIFICATO DI RIAMMISSIONE AL SERVIZIO DELL'AM SECONDO AMC 145.A.50/AMC M.A.801(D) RELATIVO A:

Prov. to/i correttivo/i n° Cert. Staff: QT/LMA

N° Organizzazione

Firma

TOTALE DEL GIORNO:	
TOTALE PAGINA PRECEDENTE:	
RIPORTO PAGINA SUCCESSIVA:	

Note:

(1) TIPO DI VOLO:
SC = Scuola; TR = Traino; TM = Diporto

(2) Con la firma il pilota dichiara di aver controllato: l'efficienza dell'aeromobile; la quantità di carburante a bordo; ispezione prevolo effettuata; peso e centraggio nei limiti del manuale di volo.

(3) Indicare il tipo di informazione. Se inconveniente, deve eseguire un provvedimento correttivo.



GLASFASER ITALIANA SpA
CAMO IT.MG.1043

MARCHE DI REGISTRAZIONE	AEROMOBILE TIPO	NUMERO DI SERIE	
I-ITAW	Robin DR400-180R	1548	
ULTIMA CERTIFICAZIONE DI RIAMMISSIONE IN SERVIZIO RILASCIATA			
ULTIMA MANUTENZIONE ESEGUITA: Isp. 50h; Isp. cinture/cassetta PS; EASA AD 2007-0071r2 (isp.)			
ESEGUITA DA: Air Lazio Services Part 145 IT.145.0305			
CRS SU QTB PAGINA: 22/50 qtb 02/2011			
PROSSIME SCADENZE DI MANUTENZIONE			
	ORE DI VOLO	CICLI AEROMOBILE	DATA
SCADENZA	6699:48'	//	31/12/2011
TIPO MANUTENZIONE	Ispez. 100h motore/cellula Rinnovo ASSICURAZIONE - Sostituzione oil press hose ref. AD EASA 2011-0076		
CERTIFICAZIONE EMESSA DA			
GLASFASER CAMO POSTHOLDER	DATA	FIRMA	
Bruno Mutinelli	13/09/2011		

MOD. GF302R1 CERTIFICATION - 20110110



GLASFASER ITALIANA SpA
CAMO IT.MG.1043

MARCHE DI REGISTRAZIONE	AEROMOBILE TIPO	NUMERO DI SERIE	
I-IVSB	DG 500 ELAN	5E212X54	
ULTIMA CERTIFICAZIONE DI RIAMMISSIONE IN SERVIZIO RILASCIATA			
ULTIMA MANUTENZIONE ESEGUITA: Isp. 200h/Annuale; isp. Trimestrale; ramp test VHF; ispezione cinture, spallacci, cassetta PS; operational test apertura emergenza capottine; ricarica completa batteria			
ESEGUITA DA: AirLazio Service IT.145.0308			
CRS SU QTB PAGINA: QTB n° 03-2011 pag. 13/50 (AirLazio Service RdL n° 91-11 del 23/09/2011)			
PROSSIME SCADENZE DI MANUTENZIONE			
	ORE DI VOLO	CICLI AEROMOBILE	DATA
SCADENZA	1478:41'	//	23 Dicembre 2011
TIPO MANUTENZIONE	Ispezione 200 ore (corrisponde alla annuale) Ispezione trimestrale attacchi ballast		
CERTIFICAZIONE EMESSA DA			
GLASFASER CAMO PH	DATA	FIRMA	
Bruno Mutinelli	23/09/2011		

MOD. GF302R1 CERTIFICATION - 20110110

RIF. M.A.801: Certificato di Riammissione al Servizio secondo AMC 145.A.50/AMC M.A.801(D) relativo a ISPEZIONE GIORNALIERA/SETTIMANALE				
DATA	ORA (HH:MM)	CERTIFYING STAFF		N° ORGANIZZAZIONE
		NOME E COGNOME	AUTORIZZAZIONE/FIRMA	PARTE 145 / PARTE M
LUOGO				

Si certifica che i lavori specificati sono stati eseguiti in accordo ai requisiti della Parte 145, e che in riferimento a tali lavori, l'AM è pronto per la riammissione in servizio. [AMC145.A.50(B)(1)]

RIFORMIMENTI CARBURANTE				RIFORMIMENTI LUBRIFICANTE		
PRIMA DEL VOLO N°	ORAM.	TIPO:	Q.TA' LITRI:	TIPO:	QUARTS:	FIRMA

TOTALE CICLI	ORAMETRO
pag. prec. _____	iniziale giorno: _____
della pag. _____	finale giorno: _____
da riportare _____	_____

VOLO		PILOTA	CARB.	ISPEZ. PREVOLO/INTEGRATA	DECOLLO	ALIANTE TRAINATO			ATTERRAGGIO	TEMPO VOLO	CARB	PILOTA
N°	Tipo (1)	Nome e Cognome:	Litri:	Firma (2):	Località/Ora	Marche:	Pilota:	Sgancio:	Località/Ora:	(H.MM):	Rim.:	Firma
1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												
11												
12												
13												
14												

n° Volo	(3) [] INCONVENIENTE [] SEGNALEZIONE se più inconvenienti attribuire n° di riferimento	[] PROVVEDIMENTO CORRETTIVO [] NOTA

PROSSIME SCADENZE CALENDARIALI / ORARIE:	DATA	ORE

Rif. M.A.801: CERTIFICATO DI RIAMMISSIONE AL SERVIZIO DELL'AM SECONDO AMC 145.A.50/AMC M.A.801(D) RELATIVO A:	
Provvt.to/i correttivo/i n°	Cert. Staff: CIT/LMA
N° Organizzazione	
Firma	

Si certifica che i lavori specificati sono stati eseguiti in accordo ai requisiti della Parte 145, e che in riferimento a tali lavori, l'AM è pronto per la riammissione in servizio. [AMC145.A.50(B)(1)]

TOTALE DEL GIORNO:	
TOTALE PAGINA PRECEDENTE:	
RIPORTO PAGINA SUCCESSIVA:	

Note:
 (1) TIPO DI VOLO:
 SC = Scuola; TR = Traino; TM = Diporto
 (2) Con la firma il pilota dichiara di aver controllato: l'efficienza dell'aeromobile; la quantità di carburante a bordo; ispezione prevolo effettuata; peso e centraggio nei limiti del manuale di volo.
 (3) Indicare il tipo di informazione. Se inconveniente, deve eseguire un provvedimento correttivo.



Aeroclub di Rieti "Alberto Bianchetti" | Aeroporto G. Ciuffelli
Via Celestino Rosatelli 111 | 02100 Rieti | Tel 0746.203637 | Fax 0746.297571
info@aeroclubrieti.it | www.aeroclubrieti.it

Quaderno Tecnico di Bordo Velivoli



MARCHE: _____ - _____ **N.** _____ **ANNO:** _____

Istruzioni per la compilazione

Indicare sulla copertina del QTB le marche di registrazione dell'aeromobile ed il numero progressivo annuale del libretto QTB.

Indicare le ore totali volate ed i cicli dell'aeromobile dopo aver sommato l'ultima tratta volata e riportare il totale generale nella pagina seguente.

Le pagine del QTB sono numerate progressivamente per un totale di 50.

Ogni pagina principale (bianca) è seguita da due pagine copiative colorate.

La distribuzione delle pagine è la seguente:

pagina bianca: non deve mai essere rimossa dal QTB

pagina colorata: andrà rimossa e archiviata a cura dell'ufficio tecnico della CAMO e/o dell'operatore, dopo l'ultimo volo della giornata, facendo attenzione che sia stata compilata correttamente.

La pagina del QTB dovrà essere completata per ogni tratta, con indicativo ICAO dell'aerodromo di partenza, di arrivo, tempi di volo "stick to stick", orametro motore iniziale e finale.

In caso di voli scuola con ripetuti atterraggi sullo stesso aerodromo è ammesso l'utilizzo di un'unica riga indicante l'ora del primo decollo e dell'ultimo atterraggio del blocco di attività, riportando il tempo di volo ed i cicli realmente effettuati.

Registrare ogni rabbocco di carburante e/o lubrificante.

Registrare l'esecuzione dell'ispezione pre-volo o pre-volo integrata firmando l'apposita casella.

Qualsiasi errore dovrà essere barrato in maniera che rimanga leggibile. Se l'errore avviene nei campi " MARCHE", "TIPO", in intestazione, e/o nei campi "DATA", "LUOGO", "ORA" dell'"Ispezione Giornaliera / Settimanale", è preferibile barrare l'intera pagina e scrivere trasversalmente "ANNULLATA".

È proibito rimuovere le pagine utilizzate: quando il QTB sarà esaurito, esso verrà archiviato dall'ufficio tecnico della CAMO.

Le caselle evidenziate in grigio sono ad uso esclusivo del Certifying Staff.

nota: eventuali variazioni rispetto alle versioni precedenti di questo QTB saranno evidenziate con una riga nera verticale al lato.

VEDERE DI SEGUITO LE ISTRUZIONI DETTAGLIATE >>>



QTB

Quaderno tecnico di bordo

istruzioni dettagliate

Il QTB è un documento ufficiale imbarcato su ogni aeromobile dove viene riportata la manutenzione recente e i controlli effettuati, utili al Comandante per verificare l'aeronavigabilità. Le pagine sono in tre copie, quella bianca dovrà sempre rimanere solidale al QTB

La sua compilazione spetta rispettivamente:

- al **“personale certificato”** (cioè in possesso di licenza di manutentore aeronautico, LMA o CIT) appartenente ad un'organizzazione di manutenzione.
- al **“comandante”** responsabile della condotta del volo.

Il “personale certificato” (Certifying staff) certifica:

- 1)** La “riammissione in servizio” dopo l'ispezione giornaliera o settimanale, rispettivamente: prima del primo volo della giornata, o una volta ogni sette giorni. La registrazione avviene nell'apposito riquadro in alto a sinistra **(A)**
- 2)** La riammissione in servizio, dopo aver provveduto agli interventi correttivi a seguito di un eventuale inconveniente segnalato dal comandante o dallo stesso personale certificato durante l'ispezione, nel riquadro in basso a destra **(B)**

NOTA: I riquadri, evidenziati in grigio nel QTB, sono ad uso esclusivo del personale certificato.

Il “comandante” certifica:

- 1)** Apponendo la firma nella colonna “ispezione pre-volo / pre-volo integrata” (*) **prima di ogni volo (C):**
 - che l'aeromobile sarà in grado di completare il previsto volo, e quindi di aver controllato in particolare:
 - che l'ispezione giornaliera o settimanale sia stata eseguita,
 - che i pesi ed il centraggio rientrino nei limiti imposti dal manuale di volo,
 - che il carburante a bordo sarà sufficiente per il volo in programma secondo le regole del volo.
 - (per i trainatori) che l'equipaggiamento di traino sia corretto per il tipo di aliante trainato.
- 2)** Apponendo la firma **dopo ogni volo** (ultima colonna a destra) **(D):**
 - che l'aeromobile viene lasciato “efficiente”
 - che non vi sono state anomalie durante il volo, e che tutti i dati inseriti sono corretti.

(*) NOTA: Se abilitato specificatamente dalla CAMO, e se il programma di manutenzione dell'aeromobile contempla l'ispezione settimanale, la firma del **“Comandante Istruttore”** nella colonna “ispezione prevolo / prevolo integrata” **(C)** sostituisce l'ispezione giornaliera per attività aeroscolastica nell'arco temporale di non più di sei giorni tra due ispezioni settimanali eseguite da personale certificato. *Es: l'ispezione settimanale viene eseguita il Lunedì da “personale certificato”; L'istruttore può volare con l'allievo, senza che il riquadro in alto a sinistra (A) sia riempito, apponendo la propria firma nella colonna “ispezione pre-volo / pre-volo integrata” (C) sino alla Domenica compresa*

I Piloti (senza abilitazione istruzionale) possessori di licenza GPL - PPL o superiore, possono volare con la semplice "ispezione prevolo" da loro eseguita nell'arco dei sette giorni compresi tra **due ispezioni settimanali fatte da "personale certificato"**.

(Es.: Se l'ispezione settimanale viene fatta il Venerdì, il pilota prende l'aereo il sabato si reca in Corsica e riparte il Lunedì mattina, è sufficiente che apponga, dopo aver eseguito l'ispezione prevolo, la firma nell'apposita colonna). **Attenzione!** Se si programma di rimanere fuori base per più giorni, è consigliabile richiedere l'"ispezione settimanale" per giorno della partenza onde avere a disposizione 7 giorni. È possibile eventualmente richiedere una ispezione da parte di personale certificato fuori sede, ma va programmata in precedenza e concordata con la CAMO.

NON E' CONSENTITO VOLARE CON L'ISPEZIONE GIORNALIERA O SETTIMANALE SCADUTA/NON EFFETTUATA

Il QTB va compilato sempre in tutte le sue parti. Vanno riportati:

I rifornimenti di carburante e/o lubrificanti fatti dal pilota o del personale certificato, nella casella in alto a destra **(E)** (es. 35 litri benzina 100LL; ¼ olio gradazione 15/50, oppure 30 litri benzina verde; ecc.), in mancanza di rifornimenti lo spazio viene lasciato bianco o barrato;

- Il carburante presente a bordo prima di ogni singolo volo nella colonna "Carb. Iniz.:" **(F)** (anche in formato 4/4, 3/4, 1/2, 1/4);
- Il carburante presente a bordo dopo ogni singolo volo nella colonna "Carb. Rim.:" **(H)** (anche in formato 4/4, 3/4, 1/2, 1/4);
- L'orometro iniziale e finale con una sola cifra decimale (es. 5234.3);
- L'aeroporto di partenza e di arrivo con le sigle ICAO o in mancanza con il nome della località o dell'aviosuperficie (es. LIQN; LIRU; AS Terni) o comunque in modo inconfondibile;
- I tempi di volo Stick to Stick secondo l'orometro (se l'orometro iniziale è 1235,6 e quello finale 1236,5: si sarà fatto 9/10 di ora cioè $9 \times 6 = 54$ minuti);
- Il numero degli atterraggi (Cicli). In caso di atterraggi multipli in sequenza sullo stesso aeroporto ("touch and go") si potranno riportare come unico volo, con il numero degli atterraggi effettuati (Cicli), con l'ora del primo decollo e dell'ultimo atterraggio;
- I piloti trainatori dovranno riportare, oltre che gli altri dati, anche: nominativo dell'aliante trainato; nome dell'allievo/pilota dell'aliante e quota QFE di sgancio.

Agli "inconvenienti" eventualmente riportati nella casella in basso a sinistra **(G)**, dovranno seguire obbligatoriamente "provvedimenti correttivi" esclusivamente da parte del "personale certificato" **prima del volo successivo**, in questo caso bisognerà ricominciare le registrazioni da una nuova pagina. Alle "Segnalazioni" inserite nella casella **(G)** non devono necessariamente seguire provvedimenti correttivi né "riammissione in servizio" da parte di "certifying staff". Le segnalazioni possono riguardare inefficienze che non ledono l'aeronavigabilità dell'aeromobile (es: inefficienze di strumenti che non sono considerati minimi indispensabili per il volo nel Flight Manual). Nel dubbio consultare il personale certificato.

La casella (M) contiene le prossime scadenze orarie e calendariali secondo le indicazioni della CAMO (K1 e K2)

Le correzioni dovranno essere apposte in modo da lasciare leggibile l'errore. In caso di errori ripetuti che lascino dubbi, è preferibile barrare la pagina e apporre la dicitura "annullata" ricominciando su una nuova pagina.

Non è consentito l'uso delle "virgolette" per registrazioni ripetitive.

In allegato a titolo esemplificativo vengono riportati i tre tipi diversi di QTB, dell'AeC Rieti, compilati.

RIF. M.A.801: Certificato di Riammissione al Servizio secondo AMC 145.A.50/AMC M.A.801(D) relativo a ISPEZIONE GIORNALIERA/SETTIMANALE

DATA	ORA (HH-MM)	CERTIFYING STAFF		N° ORGANIZZAZIONE PARTE 145 / PARTE M
		NOME E COGNOME	AUTORIZZAZIONE/FIRMA	
LUOGO				

Si certifica che i lavori specificati sono stati eseguiti in accordo ai requisiti della Parte 145, e che in riferimento a tali lavori, l'AM è pronto per la riammissione in servizio. [AMC145.A.50(B)(1)]

Note:
 (1) TIPO DI VOLO: SC = Scuola; TM = Diporto
 (2) Con la firma il pilota dichiara di aver controllato: l'efficienza dell'aeromobile; ispezione pre volo effettuata; peso e centraggio nei limiti del manuale di volo.
 (3) Indicare il tipo di informazione. Se inconveniente, deve eseguire un provvedimento correttivo.
 (4) ATTUAZIONI MOLLA GANCIO PER VOLO: Voli SC 8, Voli TM 5

VOLO	PILOTA	ISPEZ. PREVOLO/INTEGRATA	DECOLLO	ATTERRAGGIO	TEMPO VOLO	ATTUAZIONI GANCIO (4)	PILOTA
N°	Tipo (1)	Nome e Cognome:	Firma (2):	Località/Ora:	Località/Ora:	(H.MM):	Firma:
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							

n° Volo	(3) <input type="checkbox"/> INCONVENIENTE <input type="checkbox"/> SEGNALE se più inconvenienti attribuire n° di riferimento	<input type="checkbox"/> PROVVEDIMENTO CORRETTIVO <input type="checkbox"/> NOTA

PROSSIME SCADENZE CALENDARIALI / ORARIE:	DATA	ORE

Rif. M.A.801: CERTIFICATO DI RIAMMISSIONE AL SERVIZIO DELL'AM SECONDO AMC 145.A.50/AMC M.A.801(D) RELATIVO A:

Prov. to/i correttivo/i n° Cert. Staff: CIT/LMA

N° Organizzazione

Firma

Si certifica che i lavori specificati sono stati eseguiti in accordo ai requisiti della Parte 145, e che in riferimento a tali lavori, l'AM è pronto per la riammissione in servizio. [AMC145.A.50(B)(1)]

HH/MM	ATTUAZIONI GANCIO	
		< TOT. DEL GIORNO
		< TOT. PAGINA PRECEDENTE
		< RIPORTO PAGINA SUCCESSIVA

RIF. M.A.801: Certificato di Riammissione al Servizio secondo AMC 145.A.50/AMC M.A.801(D) relativo a ISPEZIONE GIORNALIERA/SETTIMANALE

DATA	ORA (HH-MM)	CERTIFYING STAFF		N° ORGANIZZAZIONE PARTE 145 / PARTE M
		NOME E COGNOME	AUTORIZZAZIONE/FIRMA	
LUOGO				

Si certifica che i lavori specificati sono stati eseguiti in accordo ai requisiti della Parte 145, e che in riferimento ai lavori, l'AM è pronto per la riammissione in servizio. (AMC145.A.50(B)(1))

PRIMA DEL VOLO N°	RIFORMIMENTI CARBURANTE			RIFORMIMENTI LUBRIFICANTE		
	ORAM.	TIPO:	Q.TA' LITRI:	TIPO:	QUARTS:	FIRMA

Note: (1) TIPO DI VOLO: SC=Scuola; TM=Diporto
 (2) Con la firma il pilota dichiara di aver controllato: l'efficienza dell'aeromobile; la quantità di carburante a bordo; ispezione prevolo effettuata; peso e centraggio nei limiti del manuale di volo.
 (3) Indicare il tipo di informazione. Se inconveniente, deve eseguire un provvedimento correttivo.

VOLO N°	TIPO (1)	PILOTA Nome e Cognome:	CARB. Iniziale:	ISPEZ. PREVOLO/INTEGRATA Firma (2):	ORAM. iniziale:	DECOLLO Località/Ora	ATTERRAGGIO Località/Ora:	ORAM. finale:	CARB Rim.:	TEMPO VOLO (H.MM):	CICLI	PILOTA Firma:
1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												

n° Volo	(3) <input type="checkbox"/> INCONVENIENTE <input type="checkbox"/> SEGNALAZIONE se più inconvenienti attribuire n° di riferimento	<input type="checkbox"/> PROVVEDIMENTO CORRETTIVO <input type="checkbox"/> NOTA

PROSSIME SCADENZE CALENDARIALI / ORARIE:	DATA	ORE

RIF. M.A.801: CERTIFICATO DI RIAMMISSIONE AL SERVIZIO DELL'AM SECONDO AMC 145.A.50/AMC M.A.801(D) RELATIVO A:

Provvt.to/i correttivo/i n° Cert. Staff: CIT/LMA

N° Organizzazione

Firma

Si certifica che i lavori specificati sono stati eseguiti in accordo ai requisiti della Parte 145, e che in riferimento ai lavori l'AM è pronto per la riammissione in servizio. (AMC145.A.50(B)(1))

HH/MM:	CICLI:	TOTALE DEL GIORNO:
		TOTALE PAGINA PRECEDENTE:
		RIPORTO PAGINA SUCCESSIVA:

RIF. M.A.801: Certificato di Riammissione al Servizio secondo AMC 145.A.50/AMC M.A.801(D) relativo a ISPEZIONE GIORNALIERA/SETTIMANALE				RIFORMIMENTI CARBURANTE			RIFORMIMENTI LUBRIFICANTE			TOTALE CICLI	ORAMETRO		
DATA	ORA (HH:MM)	CERTIFYING STAFF		N° ORGANIZZAZIONE	PRIMA DEL VOLO N°	ORAM.	TIPO:	Q.TA' LITRI:	TIPO:	QUARTS:	FIRMA	pag. prec. _____	iniziale giorno: _____
		NOME E COGNOME	AUTORIZZAZIONE/FIRMA	PARTE 145 / PARTE M								della pag. _____	finale giorno: _____
LUOGO												da riportare _____	
<small>Si certifica che i lavori specificati sono stati eseguiti in accordo ai requisiti della Parte 145, e che in riferimento a tali lavori, l'AM è pronto per la riammissione in servizio. (AMC145.A.50(B)(1))</small>													

VOLO		PILOTA	CARB.	ISPEZ. PREVOLO/INTEGRATA	DECOLLO	ALIANTE TRAINATO			ATTERRAGGIO	TEMPO VOLO	CARB	PILOTA
N°	Tipo (1)	Nome e Cognome:	Litri:	Firma (2):	Località/Ora	Marche:	Pilota:	Sgancio:	Località/Ora:	(H.MM):	Rim.:	Firma
1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												
11												
12												
13												
14												

n° Volo	(3) [] INCONVENIENTE [] SEGNALAZIONE se più inconvenienti attribuire n° di riferimento	[] PROVVEDIMENTO CORRETTIVO [] NOTA

PROSSIME SCADENZE CALENDARIALI/ORARIE: _____	DATA _____	ORE _____
Rif. M.A.801: CERTIFICATO DI RIAMMISSIONE AL SERVIZIO DELL'AM SECONDO AMC 145.A.50/AMC M.A.801(D) RELATIVO A:		
Provvt.to/i correttivo/i n° _____ Cert. Staff: QT/LMA _____		
N° Organizzazione _____		
Firma _____		

TOTALE DEL GIORNO:	
TOTALE PAGINA PRECEDENTE:	
RIPORTO PAGINA SUCCESSIVA:	

Note:

- (1) TIPO DI VOLO:
SC = Scuola; TR = Traino; TM = Diporto
- (2) Con la firma il pilota dichiara di aver controllato: l'efficienza dell'aeromobile; la quantità di carburante a bordo; ispezione prevolo effettuata; peso e centraggio nei limiti del manuale di volo.
- (3) Indicare il tipo di informazione. Se inconveniente, deve eseguire un provvedimento correttivo.



GLASFASER ITALIANA SpA
CAMO IT.MG.1043

MARCHE DI REGISTRAZIONE	AEROMOBILE TIPO	NUMERO DI SERIE	
I-ITAW	Robin DR400-180R	1548	
ULTIMA CERTIFICAZIONE DI RIAMMISSIONE IN SERVIZIO RILASCIATA			
ULTIMA MANUTENZIONE ESEGUITA: Ispez. 50h; Isp.cinture/cassetta PS; EASA AD 2007-0071r2 (isp.)			
ESEGUITA DA: Air Lazio Services Part 145 IT.145.0305			
CRS SU QTB PAGINA: 22/50 qtb 02/2011			
PROSSIME SCADENZE DI MANUTENZIONE			
	ORE DI VOLO	CICLI AEROMOBILE	DATA
SCADENZA	6699:48'	//	31/12/2011
TIPO MANUTENZIONE	Ispez. 100h motore/cellula Rinnovo ASSICURAZIONE - Sostituzione oil press hose ref. AD EASA 2011-0076		
CERTIFICAZIONE EMESSA DA			
GLASFASER CAMO POSTHOLDER	DATA	FIRMA	
Bruno Mutinelli	13/09/2011		

MOD.GF302R1 CERTIFICATION - 20110110



GLASFASER ITALIANA SpA
CAMO IT.MG.1043

MARCHE DI REGISTRAZIONE	AEROMOBILE TIPO	NUMERO DI SERIE	
I-IVSB	DG 500 ELAN	5E212X54	
ULTIMA CERTIFICAZIONE DI RIAMMISSIONE IN SERVIZIO RILASCIATA			
ULTIMA MANUTENZIONE ESEGUITA: Isp. 200h/Annuale; isp. Trimestrale; ramp test VHF; ispezione cinture, spallacci, cassetta PS; operational test apertura emergenza capottine; ricarica completa batteria			
ESEGUITA DA: AirLazio Service IT.145.0308			
CRS SU QTB PAGINA: QTB n° 03-2011 pag. 13/50 (AirLazio Service RdL n° 91-11 del 23/09/2011)			
PROSSIME SCADENZE DI MANUTENZIONE			
	ORE DI VOLO	CICLI AEROMOBILE	DATA
SCADENZA	1478:41'	//	23 Dicembre 2011
TIPO MANUTENZIONE	Ispezione 200 ore (corrisponde alla annuale) Ispezione trimestrale attacchi ballast		
CERTIFICAZIONE EMESSA DA			
GLASFASER CAMO PH	DATA	FIRMA	
Bruno Mutinelli	23/09/2011		

MOD.GF302R1 CERTIFICATION - 20110110

RIF. M.A.801: Certificato di Riammissione al Servizio secondo AMC 145.A.50/AMC M.A.801(D) relativo a ISPEZIONE GIORNALIERA/SETTIMANALE

DATA	ORA (HH:MM)	CERTIFYING STAFF		N° ORGANIZZAZIONE PARTE 145 / PARTE M
		NOME E COGNOME	AUTORIZZAZIONE/FIRMA	
LUOGO				

Si certifica che i lavori specificati sono stati eseguiti in accordo ai requisiti della Parte 145, e che in riferimento a tali lavori, l'AM è pronto per la riammissione in servizio. [AMC145.A.50(B)(1)]

PRIMA DEL VOLO N°	RIFORNIMENTI CARBURANTE			RIFORNIMENTI LUBRIFICANTE		
	ORAM.	TIPO:	Q.TA' LITRI:	TIPO:	QUARTS:	FIRMA

Note: (1) TIPO DI VOLO: SC = Scuola; TM = Diporto
 (2) Con la firma il pilota dichiara di aver controllato: l'efficienza dell'aeromobile; la quantità di carburante a bordo; ispezione prevolo effettuata; peso e centraggio nei limiti del manuale di volo.
 (3) Indicare il tipo di informazione. Se inconveniente, deve eseguire un provvedimento correttivo.

VOLO		PILOTA	CARB.	ISPEZ. PREVolo/INTEGRATA	ORAM.	DECOLLO	ATTERRAGGIO	ORAM.	CARB	TEMPO VOLO	CICLI	PILOTA
N°	Tipo (1)	Nome e Cognome:	Iniziale:	Firma (2):	iniziale:	Località/Ora	Località/Ora:	finale:	Rim.:	(H.MM):		Firma:
1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												

n° volo	(3) <input type="checkbox"/> INCONVENIENTE <input type="checkbox"/> SEGNALAZIONE se più inconvenienti attribuire n° di riferimento	<input type="checkbox"/> PROVVEDIMENTO CORRETTIVO <input type="checkbox"/> NOTA

PROSSIME SCADENZE CALENDARIALI / ORARIE:	DATA	ORE

Rif. M.A.801: CERTIFICATO DI RIAMMISSIONE AL SERVIZIO DELL'AM SECONDO AMC 145.A.50/ AMC M.A.801(D) RELATIVO A:

Prov. to/i correttivo/i n° Cert. Staff: CIT/LMA

N° Organizzazione

Firma

Si certifica che i lavori specificati sono stati eseguiti in accordo ai requisiti della Parte 145, e che in riferimento a tali lavori, l'AM è pronto per la riammissione in servizio. [AMC145.A.50(B)(1)]

HH/MM:	CICLI:	TOTALE DEL GIORNO:
		TOTALE PAGINA PRECEDENTE:
		RIPORTO PAGINA SUCCESSIVA: