

AZIONE NORMALE**PRESCRIZIONE TECNICA APPLICATIVA****AER.00-1-49/A-129****EDIZIONE 03.04.2000**Data di rescissione **N/A****MINISTERO DELLA DIFESA**
Direzione Generale degli Armamenti Aeronautici

TITOLO: Libretto rapporti di volo e registro della manutenzione dell'Elicottero A-129.
Mod. DP/5069-A129.

FONTE: P.M.T. 3R/A129-1-49/15-00 datata 28 Marzo 2000 del 3° RGT. Sostegno AV. ES.
"AQUILA".

NOTA

La presente P.T.A. è edita da ARMAEREO per rendere esecutiva l'introduzione sui materiali A.D. della P.M.T. 3R/A129-1-49/15-00 datata 28 Marzo 2000 emessa dal 3° RGT. Sostegno AV. ES. "AQUILA".

AVVERTENZA

Della presente P.T. dovrà essere data la più ampia divulgazione e le istruzioni in essa contenute dovranno essere osservate con il massimo scrupolo da parte di tutto il personale interessato.

1. PREMESSA.

Il libretto DP/5069-A129 illustrato nella presente P.T. rappresenta il documento di base applicabile agli aeromobili A-129 immatricolati da questa D.G. ed è stato predisposto allo scopo di dare, in qualsiasi momento, una precisa informazione sullo stato e sulla posizione dell'aeromobile cui il medesimo si riferisce.

2. SCOPO.

Scopo della presente P.T. è quello di formalizzare l'uso del libretto di cui al titolo, la cui composizione è stata oggetto di modifiche rispetto al modello base DP/5069 per tenere conto della necessità di registrare ulteriori dati utili all'equipaggio ed al servizio di Manutenzione. Per quanto non espressamente riportato nella presente P.T.A. valgono comunque le istruzioni prescritte dalla P.T. AER.00-1-49 Edizione 22/09/1998 e suoi relativi emendamenti.

3. ISTRUZIONI.

Il libretto di Volo normalmente viene conservato a bordo dell'aeromobile durante la missione, salvo particolari esigenze del Reparto d'impiego.

Il nuovo libretto DP/5069-A129 dovrà essere utilizzato una volta esauriti i libretti al momento disponibili.

Per la compilazione del libretto occorre attenersi alle istruzioni di seguito indicate.

4. STRUTTURA DEL LIBRETTO.

Il libretto di volo DP/5069-A129 assume il formato standard A4 ed è strutturato nel seguente modo:

- n. 1 copertina (in cartoncino azzurro leggero);
- n. 1 frontespizio;
- n. 3 pagine compilate solo nella parte frontale "FOGLIO ISTRUZIONI - PARTE I e PARTE II";
- n. 1 pagina compilata fronte-retro "PARTE I" ripetuta 25 volte alternandosi con le 3 pagine di "PARTE II";
- n. 3 pagine compilate fronte-retro "PARTI II" ripetute 25 volte alternandosi con la pagina di "PARTE I";
- n. 5 pagine compilate fronte-retro "PARTE III", disposte subito dopo l'ultima pagina "PARTI II";
- n. 3 pagine compilate fronte-retro "PARTE IV", disposte subito dopo l'ultima pagina "PARTI III";
- n. 1 retro-copertina (in cartoncino azzurro leggero).

Tutte le pagine, ad eccezione del frontespizio, retro-copertina e le pagine delle istruzioni, devono essere predisposte per lo strappo pre-traforato.

CAPO I

GENERALITÀ.

1. Descrizione del libretto.

Il libretto si articola nelle seguenti quattro Parti:

a. Parte I - "Rapporti di Volo".

Contiene una registrazione per ogni giornata volativa:

- (1) del personale che ha volato sull'aeromobile;
- (2) dei voli effettuati dall'aeromobile (numero, durata, atterraggi compiuti);
- (3) delle ore totalizzate dall'aeromobile da nuovo o, se precedentemente revisionato, dall'ultima revisione;
- (4) delle informazioni circa il tipo e lo scopo del volo.

b. Parte II - "Registro Ispezioni e Manutenzione dell'Aeromobile".

Contiene una registrazione continua:

- (1) della posizione dell'aeromobile e del suo stato (di efficienza o inefficienza al volo);
- (2) della situazione dell'aeromobile per quanto riguarda le prossime ispezioni a cui deve essere sottoposto o l'esecuzione delle ispezioni stesse, elencando alla colonna 26. tutti quei lavori che debbono essere fatti durante l'ispezione oltre quelli indicati nei relativi documenti di lavoro (certificati delle ispezioni, work cards, etc.);
- (3) del numero di ore di funzionamento raggiunto dall'aeromobile, dei motori ed il numero di avviamenti di questi ultimi;
- (4) di tutti gli inconvenienti, le deficienze o le inefficienze riscontrate sull'aeromobile, nonché di tutti i relativi provvedimenti correttivi eseguiti.

c. Parte III - "Elenco Provvedimenti Correttivi Differiti".

Contiene la registrazione degli inconvenienti che non hanno alcuna influenza sulla idoneità al volo dell'aeromobile e la cui eliminazione può essere rimandata alla prima occasione favorevole di manutenzione o ispezione programmata, dopo la ricezione delle eventuali parti di ricambio necessarie.

In questa parte vengono, inoltre, registrate le ispezioni programmate non eseguite alla prevista scadenza, quando apposite P.T. ne consentono la proroga previa esecuzione, con esito favorevole, di controlli e/o ispezioni particolari.

d. Parte IV - "Dati caratteristici Generali dell'Aeromobile".

Contiene:

- (1). I dati caratteristici dell'aeromobile (capacità serbatoi combustibile e lubrificante con le relative unità di misura; peso a vuoto, dati sui motori);
- (2). il prospetto delle ispezioni speciali/sostituzioni (orarie e/o calendariali) da effettuare ad intervalli di tempo o di funzionamento, la cui scadenza non è in fase con le ispezioni programmate proprie dell'aeromobile;
- (3). le Istruzioni Operative e/o Avvertenze e/o Limitazioni d'Impiego dirette al Personale Navigante in relazione alla avvenuta introduzione (o meno) di modifiche aventi riflessi sul piano operativo e/o l'attivazione o disattivazione di determinati apparati e/o al manifestarsi di determinati inconvenienti;
- (4). la registrazione delle ispezioni effettuate dal Servizio di Manutenzione.

2. Compilazione e conservazione delle parti del libretto.

a. Ogni parte del libretto è composta da vari quadri e colonne, ciascuna divisa in caselle.

Tutte le scritturazioni, ad eccezione delle firme, vanno fatte a stampatello, per ottenere la massima chiarezza e leggibilità, e con penna blu o nera (inchiostro indelebile).

Si richiede precisione e concisione nelle descrizioni tecniche (ad esempio nei quadri 4. della Parte I, 26. e 27. della Parte II, 32. della Parte III, etc.): ove necessario usare anche più di una riga per ottenere la massima precisione di espressione.

I vari quadri del libretto vanno riempiti:

(1). dal Capo della Squadra cui è affidata la manutenzione dell'aeromobile (Capo Velivolo o Capo Squadra). Egli:

- ha la responsabilità dell'aggiornamento del libretto;
- cura la apposizione delle notizie di carattere generale, la trascrizione di notazioni dalla Parte I alla Parte II e alla Parte IV, dalla Parte II alla III e viceversa;
- ha la sovrintendenza alla corretta compilazione del libretto da parte di altro personale;
- deve tenere sotto controllo (nella Parte IV) le scadenze delle ispezioni/sostituzioni;
- deve curare di apportare le necessarie variazioni alla Parte IV in caso di modifica dei dati caratteristici dell'aeromobile;
- deve tenere sotto controllo lo scadenziario delle ispezioni (quadro 15. della Parte II);

- (2). dagli Specialisti od operai componenti la suddetta Squadra, i quali riempiranno i quadri 19. e 21. relativi ai rifornimenti, i quadri dal 24. al 28. relativi agli inconvenienti ed alla loro eliminazione e i quadri 29. e 29.a relativi alla configurazione dell'armamento ed al munizionamento sparato dall'aeromobile.

NOTA

La compilazione dei quadri di cui trattasi sarà effettuata dal personale specialista preposto militare o civile della Difesa o dal personale qualificato Ditta, secondo se la manutenzione dell'aeromobile è gestita da un Reparto di F.A. o è effettuata a cura e sotto la diretta responsabilità della Ditta.

- (3). Dal Pilota, al quale competono le annotazioni nella Parte I, le eventuali annotazioni nel quadro 17. della Parte II e quelle, dopo ogni volo, del quadro 22., 26. e 29.a della Parte II.

AVVERTENZA IMPORTANTE

Prima di ogni volo, l'equipaggio è tenuto a prendere visione delle "Istruzioni operative / Avvertenza / Limitazioni di impiego" eventualmente indicate al punto 44 della Parte IV.

- (4). Dal personale (ufficiali tecnici, autorità superiore, etc.) che ha la sovrintendenza tecnica sulle annotazioni nella Parte III e nella Parte IV, (con particolare riferimento al quadro 44.), e sulla tenuta del libretto stesso.
- b. Si riempie, di norma, un foglio o, se necessario, più di uno della Parte I ogni giorno volativo.
Alla fine delle operazioni giornaliere il foglio si stacca dall'inserito e si consegna all'Ufficio Operazioni/Voli, dopo aver trascritto nella Parte II della stessa giornata il numero di ore volate nel giorno e gli altri dati espressamente indicati al successivo Capo III.
Per i voli presso la Ditta Costruttrice/Revisionatrice, le parti I saranno trattenute dalla Ditta e poste agli atti assieme all'altra documentazione di lavoro dell'aeromobile.
- c. Si riempie di norma un foglio della Parte II per ogni giorno volativo: Alla fine della giornata volativa il foglio, riempito in ogni sua parte, si stacca dall'inserito del libretto, previo riporto nel successivo foglio di Parte II e/o nella Parte III di eventuali operazioni manutentive/ricondizionamenti da effettuare, e si consegna all'Ufficio Tecnico preposto al controllo e conservazione di tali fogli.
Qualora l'aeromobile venga sospeso dall'impiego per l'esecuzione di ispezioni e/o l'eliminazione di inconvenienti, si utilizzerà il medesimo foglio di Parte II sino alla rimessa in servizio dell'aeromobile.
Il suddetto Ufficio manterrà, per ogni aeromobile, una cartella entro la quale verranno custoditi tutti i fogli della Parte II, a costituire documentazione della manutenzione effettuata sull'aeromobile medesimo. Detta documentazione dovrà seguire l'aeromobile in ogni suo trasferimento.

NOTA

La Ditta (o Ente di 3° L.T. preposto), una volta terminata la R.G. od IRAN dell'aeromobile invierà al Reparto di destinazione dell'aeromobile medesimo solamente le Parti II con data di compilazione inferiore a 5 anni. Tutte le altre Parti II potranno essere distrutte.

Per gli aeromobili dichiarati Fuori Uso, le Parti II dovranno essere conservate per 5 anni.

In caso di incivolo, a meno di diverse specifiche istruzioni, i cinque anni decorrono dalla data di chiusura delle relative pratiche.

- d. Esaurite le Parti I e/o II, dovrà essere impiantato un nuovo libretto, trascrivendo su di esso i dati contenuti nelle Parti III e IV del libretto precedente. Il libretto esaurito dovrà, quindi, essere conservato fino alla prossima Revisione Generale o IRAN dell'aeromobile, dopodiché potrà essere distrutto.
- e. Alla fine di ogni mese il libretto di volo deve essere consegnato all'Ufficio di cui al precedente punto c. che verificherà la completezza e correttezza dei dati ivi contenuti.

3. Simbologia.

- a. Tra tutti gli scopi precedentemente descritti, il più importante del libretto, è quello di presentare, in qualsiasi momento, la posizione attuale dell'aeromobile nei riguardi della sua efficienza al volo. A tal fine sono stabiliti alcuni segni speciali che a prima vista forniscono la suddetta informazione. I più importanti di tali segni debbono essere scritti con penna di colore rosso, onde maggiormente essere posti in risalto, mentre gli altri vanno scritti con penna di colore blu o nero.
- b. Tali simboli andranno apposti nelle caselle della colonna 25. e, secondo quanto successivamente indicato, nelle caselle del quadro 16. e della colonna 31.. Partendo da quello che rappresenta la posizione più grave per la sicurezza del volo, si dà qui l'elenco dei simboli usati.

(1). Crocetta rossa (X).

Con questo simbolo l'aeromobile non può volare.

Esso avverte che l'aeromobile o non è in condizioni di intraprendere un volo o si trova in condizioni tali che il volo sarebbe pericoloso per inefficienze riscontrate.

Si appone una crocetta rossa appena si riceve una Prescrizione Tecnica "IMMEDIATA" la quale richieda l'esecuzione, prima del prossimo volo, di operazioni applicabili a quell'aeromobile o relativi motori/accessori.

I lavori eseguiti per eliminare quelle condizioni che avevano portato alla crocetta rossa debbono essere ispezionati dall'Ufficiale Tecnico o da persona che egli designerà: a convalida della sua ispezione e ad approvazione del

lavoro compiuto, chi esegue l'ispezione apporrà la sua firma leggibile subito dopo la firma leggibile dello Specialista/operaio che ha eseguito il lavoro. Non può essere rilasciata autorizzazione eccezionale al volo quando l'aeromobile è affetto da crocetta rossa (v. Capo III, paragrafo 3.b.).

NOTA

Per gli aeromobili dislocati presso Ditta, l'ispezione dei lavori eseguiti, sarà svolta da personale responsabile appositamente autorizzato dalla Ditta stessa.

(2). Crocetta rossa circoscritta ⊗

Con questo simbolo si vuole indicare che un aeromobile non può volare perché in attesa di ottemperanza a P.T. "URGENTE" i cui limiti di tempo stabiliti sono scaduti (vedere successivo punto (4)). Non può essere rilasciata autorizzazione eccezionale al volo quando l'aeromobile è affetto da crocetta rossa circoscritta.

(3). Linea orizzontale rossa (-).

Questo simbolo sta a rappresentare che un certo lavoro da fare (ispezione, manutenzione, cambio di accessorio per raggiunto limite di revisione, etc.) non è stato ancora eseguito, pur essendone scaduti, secondo la normativa applicabile, i tempi di esecuzione.

La posizione dell'aeromobile non è ben nota, appunto perché sono da effettuare i lavori che possono esattamente evidenziare le condizioni dell'aeromobile e dei suoi accessori.

Per quanto sopra, per far volare un aeromobile affetto da linea orizzontale rossa, occorre un'autorizzazione eccezionale.

(4). Barra diagonale rossa (/).

Questo simbolo indica che sull'aeromobile è stata riscontrata un'inefficienza, la quale però non riveste il carattere di gravità indicato con la crocetta rossa. Comunque, per mandare l'aeromobile in volo, occorre un'autorizzazione eccezionale (vedere Capo III, paragrafo 3.b.).

Si appone una barra diagonale rossa quando si riceve una P.T. "URGENTE" che si riferisce a quell'aeromobile o relativi motori/accessori.

Qualora la suindicata P.T. richieda l'esecuzione di operazioni entro determinati termini di tempo (in ore di volo e/o calendariali), trascorsi i quali l'aeromobile non è più idoneo al volo, al raggiungimento di tali scadenze la registrazione della P.T. dovrà essere contraddistinta con la crocetta rossa circoscritta.

(5). Linea orizzontale blu (o nera) (-).

Questo simbolo sta ad indicare che una lavorazione programmata (ispezione - revisione - sostituzione di parti, etc.) non è stata eseguita alla scadenza prevista, purtuttavia apposta normativa ne procrastina l'applicazione, previa

esecuzione con esito favorevole di controlli e/o ispezioni appositamente definiti.

Questo simbolo si usa inoltre quando si registra una ispezione e/o sostituzione di parti e/o modifica (di azione normale) da effettuare i cui termini di esecuzione non sono ancora scaduti (riferirsi per le modifiche al Capo III - 3 p. (3)).

(6). Barra diagonale blu (o nera) (/).

Questo simbolo indica che sull'aeromobile è stato riscontrato un difetto che non ha alcuna influenza sull'idoneità al volo dell'aeromobile medesimo.

c. Iniziale del nome e cognome.

Chi esegue un lavoro, eliminando in tal modo un inconveniente o una deficienza, appone la propria sigla (iniziale del nome e del cognome), con penna blu o nera, sul simbolo che stava prima a rappresentare l'inconveniente o la deficienza.

Chi appone la sigla comprova di aver effettuato il lavoro e di aver ripristinato la completa efficienza del particolare. Vale a dire che un simbolo coperto da una sigla significa un'inefficienza eliminata.

Perciò non si dovrà mai segnare un simbolo al disopra di una iniziale.

Capo II

PARTE I - RAPPORTO DI VOLO.

1. Normalmente si riempie un foglio della Parte I per ogni giorno volativo dell'aeromobile. Se non basta un foglio se ne riempiranno due o più.
2. Il Capo Velivolo o Capo Squadra responsabile dell'aeromobile (CV), all'inizio delle operazioni della giornata, impianta un foglio di Parte I, riempiendo le caselle dell'intestazione (Es.: Reparto: CAE; Tipo: ELICOTTERO; Modello: A-129A; IMS: G-09B; Serie: 29051; M.M.: 81420; N° Id.: EI 950). Se l'aeromobile deve partire per una missione fuori sede, egli curerà che il libretto abbia il numero sufficiente di fogli della Parte I per l'espletamento della missione.

3. Annotazioni di competenza del pilota.

a. **Quadro 1.: "GRADO (O QUALIFICA) - NOME E COGNOME".**

Segnare in stampatello per esteso il Grado, Nome e Cognome ed il codice meccanografico di tutti i componenti dell'equipaggio di volo. Per coloro che non appartengono al Reparto che ha in carico l'aeromobile, indicare il nominativo del Reparto, Ente/Ditta di appartenenza ed il relativo codice meccanografico.

b. **Quadro 2.: "MANSIONI A BORDO".**

Adoperare i simboli di cui al "Foglio Istruzioni" - Parte I del libretto. Se durante il volo a qualche membro dell'equipaggio viene affidato un compito diverso da quello iniziale, il nuovo simbolo del compito deve essere segnato nelle successive colonne e corrispondentemente le condizioni di volo e la durata.

c. **Quadro 3.: "REGOLE-CONDIZIONI DI VOLO-DURATA-SIMBOLO MISSIONE".**

Registrare, in minuti e sotto una delle colonne 3.a, 3.b, 3.c, 3.d, il tempo effettivo di volo in una delle Regole/Condizioni di volo effettuate, ovvero su più colonne se il volo è stato svolto in più Regole/Condizioni di volo.

Se il volo viene effettuato in condizioni simulate, nelle colonne 3.c e 3.d aggiungere all'intestazione IFR ed IMC, la barra seguita dalla lettera S.

La somma dei tempi delle colonne 3.a, 3.b, 3.c e 3.d costituisce il totale del volo da riportare nel quadro 4. alla riga "Durata totale del volo"

Registrare nella colonna 3.e "Simbolo della Missione" il codice corrispondente al tipo di missione svolta secondo le indicazioni della tabella di cui al "Foglio Istruzioni" - Parte I del libretto.

d. **Quadro 4.: "DATI DI VOLO".**

- righe: "Aeroporto e orario di: decollo" - "Aeroporto e orario di: atterraggio".

Devono essere segnati gli aeroporti o località di decollo ed atterraggio.

L'ora di partenza è quella in cui l'elicottero si alza dal suolo; l'ora di arrivo è quella in cui l'elicottero tocca il terreno sulla piazzola di parcheggio.;

- Riga: "Durata totale del volo".
E' il tempo intercorso tra l'ora di partenza e quella di arrivo ed è la somma delle precedenti colonne 3.a, 3.b, 3.c e 3.d; va annotato con ore e minuti con arrotondamento ai 5 minuti, a meno che ordini operativi non prescrivano l'approssimazione al minuto.
Il volo si intende ultimato quando, si tocca il terreno sulla piazzola di parcheggio, oppure se, pur con i motori in moto, l'equipaggio ha ultimato la missione in corso oppure l'aeromobile rimane fermo per più di cinque minuti.
Una serie di successivi atterraggi e partenze, con lo stesso equipaggio, va considerato come un solo volo;
- Riga: "Quota m".
Trascrivere , in metri, la quota massima raggiunta durante il volo;
- Riga: "Numero di atterraggi".
Trascrivere il numero degli atterraggi effettuati durante il volo;

e. Quadro 5: "NOTE".

Nel quadro specificare il nominativo dell'eventuale passeggero, il tipo e la quantità del munizionamento sparato, oppure, quando richiesto, il numero di missione e fase addestrativa o di impiego svolta, ovvero altre notizie se utili all'Ufficio Operazioni/ Voli. Per gli elicotteri che non hanno ancora implementato in IMS il calcolo automatico dei cicli motori, trascrivere, in questo quadro, i cicli delle manette (ECL) effettuati in ogni volo.

4. Annotazioni in calce al retro della Parte I.

Le annotazioni nelle caselle che si trovano in fondo al retro della Parte I sono di competenza del Capo Velivolo o Capo Squadra responsabile dell'aeromobile.

a. Quadro 6. "ORE DI VOLO" e Quadro 7. "ATTERRAGGI".

Rappresentano un riassunto dei tempi di funzionamento e degli atterraggi (quelli effettuati nel giorno e quelli totalizzati da nuovo o D.U.R.): tali dati servono per i necessari riporti nella Parte II.

b. Quadro 8. "Capo Velivolo".

Deve essere apposta la firma leggibile del Capo Velivolo o del Capo Squadra responsabile dell'aeromobile quando passerà il foglio di Parte I all'Ufficio Operazioni/Voli del Reparto (o all'Ufficio preposto della Ditta).

5. L'incaricato dell'Ufficio Operazioni / Voli controllerà l'esatta compilazione dei moduli e provvederà affinché i dati in esso contenuti vengano trascritti sui documenti di volo (Registro dei Voli, Stralci Volo e Quaderni di Addestramento). Si assicurerà inoltre che i moduli siano archiviati e conservati per costituire documentazione dell'attività dell'aeromobile.

Capo III

PARTE II - REGISTRO ISPEZIONI E MANUTENZIONE AEROMOBILE.

1. Normalmente per ogni giorno volativo dell'aeromobile si riempiono due fogli della Parte II: uno per l'Ufficio Tecnico e l'altro, se richiesto, per l'Ufficio Carburanti. Se per l'Ufficio Tecnico, non basta un foglio, se ne compileranno due o più, avendo cura di numerarli progressivamente nell'apposita casella predisposta nell'angolo superiore destro del foglio: ad es., pagina 2 di 3 pagine.

2. Al mattino, all'inizio delle operazioni giornaliere, vengono impiantati i nuovi fogli di Parte II apponendo le annotazioni generali:

a. Quadro 10. - "Data".

In questo riquadro viene apposta la data dell'ispezione giornaliera. Quando si effettua un'ispezione che ha la durata di più di un giorno si segnano le due date: di inizio e di ultimazione dell'ispezione. Es.: 10.05.1999 - 14.05.1999.

b. Quadro 11. - "Capo Velivolo".

Indicare il grado o funzione, nome e cognome del Capo Velivolo o Capo Squadra responsabile dell'aeromobile. (Es.: M.C. Mario ROSSI).

c. Quadro 12. - "Reparto".

Trascrivere il Reparto o Ente/Ditta al quale l'aeromobile è in carico. (Es.: 48° Gruppo).

d. Quadro 13. - "Sede".

Trascrivere il nome dell'aeroporto, località o base, sede normale del Reparto che ha in carico l'aeromobile. (Es.: Viterbo).

e. Quadro 14. - "Dati aeromobile".

Trascrivere i dati dell'aeromobile. (Es.: Tipo: ELICOTTERO; Modello A-129B; IMS: G-11; Serie: 29050; M.M. 81419; N° Id.: E.I. 949).

f. Quadro 15. - "POSIZIONE SCADENZA CONTROLLI/ISPEZIONI".

(1) Righe: "CONTROLLI SPECIALI".

(a) Colonna: "Effettuare a ore".

Nelle relative righe in bianco, a fianco dei vari controlli speciali, indicare le ore aeromobile alle quali deve essere effettuato il controllo, aggiornandole di volta in volta.

(Es.: 25.15 - 50.15 - 75.15 - 100.15 - 200.15).

(b) Colonna: "Effettuata a ore".

Nelle relative righe in bianco, a fianco dei vari controlli speciali, indicare a matita, le ore aeromobile alle quali è stato effettuato il controllo, aggiornandole di volta in volta. (Es.: 25.50 - 51.15 - 76.15 - 101.15 - 200.15)

(2) Riga: "ISPEZIONE PROGRAMMATA".

(a) Colonna: "Effettuare a ore".

Nella relativa riga in bianco, indicare, a matita, le ore aeromobile alle quali deve essere effettuata l'ispezione programmata, aggiornandole di volta in volta. (Es.: 300.25).

(b) Colonna: "Effettuata a ore".

Nella relativa riga in bianco, indicare, a matita, le ore aeromobile alle quali è stata effettuata l'ispezione programmata, aggiornandole di volta in volta. (Es.: 300.35)

3. Le altre notazioni, nei riquadri successivi, vanno apposte, in parte, assieme a quelle del paragrafo 2. e, in parte, durante i lavori e i voli della giornata.

a. **Quadro 16. - "Posizione odierna".**

Al termine di ciascun giorno volativo, viene staccata la Parte II e le inefficienze non eliminate possono essere portate in Parte III, se ne ricorrono le condizioni, o vengono portate nella successiva Parte II.

Il mattino successivo, prima del primo volo della giornata, vengono adottati normalmente i provvedimenti correttivi necessari.

Qualora, per motivi più vari, non fosse possibile eseguire tutti i provvedimenti correttivi e tra gli inconvenienti, non immediatamente eliminabili, ve ne fossero anche di quelli contrassegnati con simbolo rosso, il simbolo di maggiore gravità (che si definisce dominante) dovrà essere apposto nel quadro 16.. In questo quadro vanno riportati soltanto simboli rossi. Se nel corso della giornata è possibile eliminare l'inconveniente avente il simbolo dominante, ma non tutti gli altri simboli rossi, nella successiva casella libera del quadro 16., va posto il nuovo simbolo che risulterà al momento "dominante".

I simboli posti nel quadro 16. non vengono mai coperti dall'iniziale del cognome/nome. Inoltre, una volta apposto, il simbolo non può essere cancellato.

Eliminati tutti gli inconvenienti contrassegnati con simbolo rosso, la Parte II viene staccata e se ne compila una nuova.

Nel caso che in questo quadro un simbolo sia stato messo per errore (non trova cioè corrispondenza con i simboli della colonna 25.), la correzione è devoluta all'Ufficiale Tecnico, il quale procede come segue:

- (1) indica, nella colonna 25., il simbolo errato e lo annulla coprendolo con la propria sigla;
- (2) spiega, nella colonna 26., l'errore (normalmente: simbolo erroneamente indicato nel quadro 16.);
- (3) firma, nella colonna 26.a, per convalidare il rilievo;
- (4) indica, nella colonna 27., il cambio di simbolo da effettuare (dicitura: cambio di simbolo da a);
- (5) sbarra la colonna 27.a;

- (6) firma, nelle colonne 28. e 28.a, per conferma del provvedimento e per convalidare ed assumere la responsabilità della variazione;
- (7) scrive, nel quadro 16., il corretto simbolo rosso dominante nella casella successiva a quella del simbolo errato.

b. Quadro 17. - "AUTORIZZAZIONE ECCEZIONALE".

Ogni qualvolta nel Quadro 16. appare una linea rossa o una barra diagonale rossa, per far volare l'aeromobile, occorre una "autorizzazione eccezionale".

NON può essere rilasciata una "autorizzazione eccezionale" quando c'è il simbolo di una crocetta rossa (semplice o circoscritta).

L'autorizzazione eccezionale ha lo scopo di certificare che l'Ufficiale Tecnico, rilasciandola, ha eseguito una approfondita indagine sulle inefficienze/condizioni che hanno originato il simbolo rosso dominante e gli altri eventuali simboli rossi apposti nel Quadro 25. e il cui esito è tale da giustificare la sua opinione che l'aeromobile può andare in volo.

Le autorizzazioni eccezionali al volo possono essere rilasciate soltanto dall'Ufficiale Tecnico e dal Pilota che effettivamente vola, con la differenza che:

- (1) l'autorizzazione rilasciata dall'Ufficiale Tecnico è normalmente valida per una intera giornata volativa, sempreché non si verifichi un nuovo inconveniente, che deve comunque essere sottoposto alla sua valutazione.
Le condizioni/inefficienze che determinano il rilascio dell'autorizzazione eccezionale da parte dell'Ufficiale Tecnico riguardano, normalmente, aspetti tecnici a carattere particolare e/o generale che non comportano limitazioni nell'impiego dell'aeromobile.
- (2) L'autorizzazione del pilota è valida per il solo volo al quale partecipa.
Essa è rilasciata quando l'inconveniente evidenziato comporta limitazioni nell'impiego dell'aeromobile secondo le valutazioni ed indicazioni espresse dall'Ufficiale Tecnico, ma a giudizio del pilota medesimo, tali limitazioni, non pregiudicano lo svolgimento della missione programmata.

NOTA

L'autorizzazione eccezionale deve essere rilasciata mediante apposizione della firma leggibile di colui che la rilascia.

In casi particolari, quali ad esempio il trasferimento, in volo, dell'aeromobile presso la Ditta (ferry flight) o ad altro Reparto, anche se l'inconveniente comporta limitazioni nell'impiego dell'aeromobile medesimo, l'Ufficiale Tecnico può autorizzare il volo per il solo trasferimento. In tal caso, in corrispondenza della registrazione dell'inconveniente, nella successiva colonna 27., l'Ufficiale Tecnico indicherà: "Si autorizza il volo per il solo trasferimento (ed in caso di particolari avvertenze/limitazioni per il volo, aggiungerà) per la cui conduzione il pilota si riferisca al quadro 44. della Parte IV del presente libretto". Quindi firmerà il corrispondente quadro 28. e 28.a.

ATTENZIONE

In questi casi, il simbolo della colonna 25., non deve essere annullato.

Al termine del volo di trasferimento la Parte II deve essere staccata dal libretto ed il predetto simbolo e l'indicazione dell'inconveniente dovranno essere riportati nella nuova Parte II.

A carattere generale, nel rilasciare l'autorizzazione eccezionale, bisogna sempre indicare il numero del quadratino corrispondente al simbolo rosso del quadro 16. cui l'autorizzazione stessa si riferisce. Inoltre, se è l'Ufficiale Tecnico che firma, egli deve far seguire il suo nome dalla sigla UT (Ufficiale Tecnico). Ad es.: Cap. R. Bianchi, UT, Casella 5.; mentre se ha firmato il pilota si leggerà ad es.: Ten. A. Villa, Casella 5..

c. **Quadro 18. - "TEMPI"**

Esistono caselle per l'aeromobile e per 2 motori.

(1) Colonna "Aeromobile".

Nella riga a sinistra con la dicitura "Ore da nuovo/D.U.R", depennare "D.U.R". se l'aeromobile non ha subito alcuna revisione generale; altrimenti depennare "nuovo" se esso ha subito la revisione generale.

Nelle righe sottostanti si trascrivono le ore di funzionamento da nuovo o dopo l'ultima revisione (D.U.R.), le ore effettuate nella giornata ricavandole dalla Parte I, e le ore totali ottenute sommando le due righe precedenti.

(2) Colonna "Motore 1".

(a) Colonna "Ore".

Nelle righe sottostanti trascrivere le ore di funzionamento del motore n. 1 da nuovo, le ore effettuate nella giornata ricavandole dalla Parte I e le ore totali ottenute sommando le due righe precedenti.

(b) Colonna "CICLI MODULI - 03-LPC".

Nelle righe sottostanti trascrivere il numero di cicli del modulo 03-LPC del motore n. 1 da nuovo, quelli effettuati nella giornata ricavandoli dalla pagina IMS "ENG STATISTICS P2 - riga LPC - colonna MOTORE 1" e i cicli totali ottenuti sommando le due righe precedenti.

(c) Colonna "CICLI MODULI - 06-LPT".

Nelle righe sottostanti trascrivere il numero di cicli del modulo 06-LPT del motore n. 1 da nuovo, quelli effettuati nella giornata ricavandoli dalla pagina IMS " ENG STATISTICS P2 - riga LPT - colonna MOTORE 1" e i cicli totali ottenuti sommando le due righe precedenti.

(d) Colonna "CICLI MODULI - 05-HPC".

Nelle righe sottostanti trascrivere il numero di cicli del modulo 05-HPC del motore n. 1 da nuovo, quelli effettuati nella giornata ricavandoli dalla pagina IMS " ENG STATISTICS P2 - riga HPC - colonna MOTORE 1" e i cicli totali ottenuti sommando le due righe precedenti.

(e) Colonna "CICLI MODULI - 05-HPT".

Nelle righe sottostanti trascrivere il numero di cidi del modulo 05-HPT del motore n. 1 da nuovo, quelli effettuati nella giornata ricavandoli dalla pagina IMS " ENG STATISTICS P2 - riga HPT - colonna MOTORE 1" e i cidi totali ottenuti sommando le due righe precedenti.

(f) Colonna "CICLI MODULI - 07-NF/PT".

Nelle righe sottostanti trascrivere il numero di cidi del modulo 07-NF/PT del motore n. 1 da nuovo, quelli effettuati nella giornata ricavandoli dalla pagina IMS " ENG STATISTICS P2 - riga PT - colonna MOTORE 1" e i cidi totali ottenuti sommando le due righe precedenti.

(3) Colonna "Motore 2".

(a) Colonna "Ore".

Nelle righe sottostanti trascrivere le ore di funzionamento del motore n. 2 da nuovo, le ore effettuate nella giornata ricavandole dalla Parte I e le ore totali ottenute sommando le due righe precedenti.

(b) Colonna "CICLI MODULI - 03-LPC".

Nelle righe sottostanti trascrivere il numero di cidi del modulo 03-LPC del motore n. 2 da nuovo, quelli effettuati nella giornata ricavandoli dalla pagina IMS " ENG STATISTICS P2 - riga LPC - colonna MOTORE 2" e i cidi totali ottenuti sommando le due righe precedenti.

(c) Colonna "CICLI MODULI - 06-LPT".

Nelle righe sottostanti trascrivere il numero di cidi del modulo 06-LPT del motore n. 2 da nuovo, quelli effettuati nella giornata ricavandoli dalla pagina IMS " ENG STATISTICS P2 - riga LPT - colonna MOTORE 2" e i cidi totali ottenuti sommando le due righe precedenti.

(d) Colonna "CICLI MODULI - 05-HPC".

Nelle righe sottostanti trascrivere il numero di cidi del modulo 05-HPC del motore n. 2 da nuovo, quelli effettuati nella giornata ricavandoli dalla pagina IMS " ENG STATISTICS P2 - riga HPC - colonna MOTORE 2" e i cidi totali ottenuti sommando le due righe precedenti.

(e) Colonna "CICLI MODULI - 05-HPT".

Nelle righe sottostanti trascrivere il numero di cidi del modulo 05-HPT del motore n. 2 da nuovo, quelli effettuati nella giornata ricavandoli dalla pagina IMS " ENG STATISTICS P2- riga HPT - colonna MOTORE 2" e i cidi totali ottenuti sommando le due righe precedenti.

(f) Colonna "CICLI MODULI - 07-NF/PT".

Nelle righe sottostanti trascrivere il numero di cidi del modulo 07-NF/PT del motore n. 2 da nuovo, quelli effettuati nella giornata ricavandoli dalla pagina IMS " ENG STATISTICS P2- riga PT - colonna MOTORE 2" e i cidi totali ottenuti sommando le due righe precedenti.

NOTA

Per gli elicotteri che non hanno ancora implementato in IMS il sistema automatico di calcolo dei cicli, prelevare i dati dalla Parte I Quadro 5. che i piloti provvederanno ad indicare al termine di ogni volo.

e. Quadro 19. - "COMBUSTIBILE".

Esistono varie righe per annotare le operazioni di rifornimento o di scarico combustibile. La quantità di combustibile va segnata in litri.

(1) Colonna "Grado".

Indicare la sigla distintiva (es.: JP-8) o il numero di ottano (es.: 100/130) del combustibile utilizzato per i rifornimenti.

(2) Colonna "Rifornimento terra/bordo".

Segnare la quantità totale di combustibile entrata od uscita dai serbatoi ad ogni operazione di rifornimento oppure di scarico effettuata a terra oppure a bordo di nave. Se si tratta di uno scarico, far precedere il numero che esprime la quantità dal segno meno (-).

L'ultima riga rappresenta il totale del combustibile imbarcato sull'aeromobile durante la giornata. Il totale si ottiene sommando i quantitativi delle righe precedenti (naturalmente i numeri preceduti dal segno meno vanno sottratti).

Se ritenuto opportuno dall'Ufficiale Tecnico, nella medesima colonna possono essere indicati il numero di targa dell'autorifornitore o il nome della nave.

(3) Colonna "Nei serbatoi".

Poiché è possibile alimentare i motori separatamente da più di un serbatoio o entrambi dallo stesso serbatoio e per i quali sono predisposti distinti indicatori di livello, occorre registrare, oltre che la quantità di combustibile totale rifornita ed esistente in tutti i serbatoi, anche le quantità parziali esistenti in ciascun dei detti serbatoi.

Quanto sopra allo scopo di consentire il controllo e l'esatta conoscenza da parte del pilota, oltre che della quantità totale di combustibile esistente a bordo, anche della sua distribuzione nei vari serbatoi, da cui sia possibile un'alimentazione separata dei motori.

(a) Colonne "1 e 2".

Indicare la quantità di combustibile esistente a bordo, per ogni serbatoio principale, dopo un rifornimento od uno scarico. Al mattino, all'inizio delle operazioni, sulla prima riga di questa colonna si segnerà la quantità di combustibile esistente a bordo in quel momento e direttamente controllata dallo specialista. Se si tratta di uno scarico, far precedere il numero che esprime la quantità dal segno meno (-).

(b) Colonne "AUX 1 e AUX 2".

Indicare la quantità di combustibile esistente a bordo, per ogni eventuale serbatoio ausiliario installato, dopo un rifornimento od uno scarico. Al mattino, all'inizio delle operazioni, sulla prima riga di questa colonna si segnerà la quantità di combustibile

esistente nei serbatoi ausiliari in quel momento e direttamente controllata dallo specialista. Se si tratta di uno scarico, far precedere il numero che esprime la quantità dal segno meno (-).

(c) Colonna "Totale"

Indicare la quantità totale di combustibile esistente a bordo sommando le righe delle colonne "1 e 2" ed "AUX 1 e AUX 2" dopo un rifornimento od uno scarico (naturalmente i numeri preceduti dal segno meno vanno sottratti).

f. **Quadro 20. - "OLIO LUBRIFICANTE/IDRAULICO".**

Sono previste annotazioni per 2 motori, trasmissione, scatola a 42° e 90° e 2 impianti idraulici. La quantità di olio va segnata in litri ed il grasso in grammi.

(1) Colonne "Rif".

Indicare la quantità d'olio o di grasso entrata od uscita dai serbatoi ad ogni operazione di rifornimento o di scarico. Se si tratta di scarico il numero che rappresenta la quantità di olio va preceduto dal segno meno (-). Es.: -15. L'ultima riga rappresenta il totale dell'olio e del grasso imbarcato sull'aeromobile durante la giornata. Il totale si ottiene sommando i quantitativi delle righe superiori (naturalmente i numeri preceduti dal segno meno vanno sottratti).

(2) Colonne "Serb".

Indicare la quantità totale di olio o di grasso esistente nei serbatoi dopo un'operazione di rifornimento o di scarico. Se si tratta di scarico il numero che rappresenta la quantità di olio va preceduto dal segno meno (-). Es.: -10.
Al mattino, all'inizio delle operazioni della giornata, sulla prima riga di queste colonne si segnerà la quantità di olio o di grasso esistente a bordo in quel momento e direttamente controllate dallo specialista.

g. **Quadro 21. - "Rifornito".**

Nelle due colonne di questo quadro, lo specialista che effettua i rifornimenti di combustibile, olio o grasso, apporrà la propria firma leggibile (colonna "Da") ed il nome della località (colonna "Località") nella quale viene eseguito il rifornimento.

h. **Quadro 22. - "FUNZIONAMENTI GIORNALIERI".**

La compilazione di questo quadro è compito del pilota che deve effettuare le relative annotazioni al termine di ogni volo.

(1) Colonne 22.a "Avviamenti".

Annotare, per il motore 1 e 2, il numero di avviamenti effettuati per ogni volo.

(2) Colonne 22.b "Aborti".

Annotare, per il motore 1 e 2, il numero degli eventuali aborti avvenuti durante l'avviamento.

(3) Colonne 22.c "Lettura Gimmetro".

Al termine di ogni volo annotare i valori massimi raggiunti dal Gimmetro, nella colonna contrassegnata dal segno "+" per i "g" positivi, nella colonna contrassegnata con il segno "-" per i "g" negativi.

(4) Colonne 22.d "Cicli procedura RUNAWAY MOTORI".

(a) Colonna "N° Eventi".

Al termine di ogni volo annotare il numero di procedure "Runaway motori" effettuate.

(b) Colonna "Tempo di permanenza con NR tra 100% e 105%".

Al termine di ogni volo annotare, in minuti, il tempo di permanenza nel campo di rotazione tra il 100% e il 105% di NR.

(c) Colonna "Tempo di permanenza con NR tra 105% e 110%".

Al termine di ogni volo annotare, in secondi, il tempo di permanenza nel campo di rotazione tra il 105% e il 110% di NR.

(5) Colonna 22.e "Cicli sistema ACCESSORY DRIVE".

Annotare, al termine di ogni volo, il numero di procedure di avviamento, passaggio o spegnimento in "Accessory Drive" del motore n. 1.

(6) Colonna 22.f "Tempo nel peso Alternativo".

Annotare, al termine di ogni volo, in minuti, il tempo di volo effettuato nel campo del peso alternativo dell'aeromobile.

(7) Colonna 22.g "Atterraggi".

Annotare, al termine di ogni volo, il numero degli atterraggi effettuati.

i. **Quadro 23. - "FUNZIONAMENTI CUMULATIVI".**

Al termine di ciascun giorno volativo il Capo Velivolo o il Capo Squadra dovrà trascrivere le somme cumulative in tutto il quadro ed al mattino, all'inizio delle operazioni giornaliere, dovrà effettuare i riporti all'atto dell'impianto di un nuovo foglio di Parte II.

(1) Colonna 23.a "Avviamenti".

Nella prima riga (Riporto) dovranno essere riportati, per ogni motore, i valori dei "Totali" della Parte II precedente.

Nella seconda riga (Nel giorno) dovrà essere annotato, per ogni motore, il totale degli avviamenti della giornata desunta dalle colonne 22.a.

Nella terza riga (TOTALE) dovrà essere riportata, per ogni motore, la somma delle due righe precedenti.

(2) Colonna 23.b "Avviamenti caldi".

Nella prima riga (Riporto) dovranno essere riportati, per ogni motore, i valori dei "Totali" della Parte II precedente.

Nella seconda riga (Nel giorno) dovrà essere annotato, per ogni motore, il totale degli eventuali avviamenti caldi della giornata desunta dal quadro 26..
Nella terza riga (TOTALE) dovrà essere riportata, per ogni motore, la somma delle due righe precedenti.

(3) Colonna 23.c "Aborti".

Nella prima riga (Riporto) dovranno essere riportati, per ogni motore, i valori dei "Totali" della Parte II precedente.

Nella seconda riga (Nel giorno) dovrà essere annotato, per ogni motore, il totale degli eventuali aborti avvenuti durante gli avviamenti della giornata desunta dalle colonne 22.b.

Nella terza riga (TOTALE) dovrà essere riportata, per ogni motore, la somma delle due righe precedenti.

(4) Colonna 23.d "Cicli procedura RUNAWAY MOTORI".

Nella prima riga (Riporto) dovranno essere riportati i valori dei "Totali" della Parte II precedente .

Nella seconda riga (Nel giorno) dovrà essere annotato il totale degli eventi, i tempi di permanenza nei due regimi di rotazione di NR (il primo in minuti ed il secondo in secondi) della giornata desunta dalle colonne 22.d.

Nella terza riga (TOTALE) dovrà essere riportata la somma delle due righe precedenti.

(5) Colonna 23.e "Cicli sistema ACCESSORY DRIVE".

Nella prima riga (Riporto) dovrà essere riportato il valore del "Totali" della Parte II precedente.

Nella seconda riga (Nel giorno) dovrà essere annotato il totale dei cicli della giornata desunta dalle colonne 22.e.

Nella terza riga (TOTALE) dovrà essere riportata la somma delle due righe precedenti.

(6) Colonna 23.f " Tempo nel peso Alternativo".

Nella prima riga (Riporto) dovrà essere riportato il valore del "Totali" della Parte II precedente.

Nella seconda riga (Nel giorno) dovrà essere annotato il totale dei minuti della giornata desunta dalla colonna 22.f.

Nella terza riga (TOTALE) dovrà essere riportata la somma delle due righe precedenti.

(7) Colonna 23.g "Atterraggi"

Nella prima riga (Riporto) dovrà essere riportato il valore del "Totali" della Parte II precedente.

Nella seconda riga (Nel giorno) dovrà essere annotato il totale degli atterraggi della giornata desunta dalla colonna 22.g.

Nella terza riga (TOTALE) dovrà essere riportata la somma delle due righe precedenti.

I. Quadro 24. - "INSTALLAZIONE (W.U.C.)".

Per ogni inconveniente riscontrato o lavorazione da effettuare che si registra nella colonna 26, va segnato, su questa colonna, il numero distintivo dell'impianto interessato.

L'elenco dei numeri distintivi degli impianti si trova nella seconda pagina del foglio istruzioni, all'inizio del libretto DP/5069-A129. Quando si deve eseguire una ispezione a tutto l'aeromobile, si pone il numero distintivo "01". Per i sistemi duplicati (2 motori, 2 impianti idraulici, ecc), aggiungere al numero distintivo dell'impianto anche il numero progressivo del sistema. (Es.: 46-2 significa un difetto all'impianto combustibile del motore n. 2).

m. Quadro 25. - "SIMBOLO".

Apporre il simbolo idoneo per l'inconveniente riscontrato o la lavorazione da effettuare di cui alla colonna 26., seguendo le direttive di cui al Capo I, paragrafo 3.

Se un superiore ritiene che l'inferiore ha usato un simbolo non rispondente alle effettive condizioni dell'aeromobile, è sempre l'Ufficiale Tecnico che, dopo aver preso visione dell'inconveniente, opera il cambio del simbolo.

La procedura è la seguente:

- (1) annulla in colonna 25. il simbolo errato apponendovi sopra la propria sigla (nome e cognome);
- (2) in corrispondenza alla colonna 27. scrive: "Cambio simbolo da..... a....." e firma in colonna 28.;
- (3) segna il simbolo corretto nella prima casella libera della colonna 25., trascrive nelle caselle adiacenti il WUC (colonna 24.) e l'inconveniente (colonna 26.);
- (4) aggiorna, se necessario, il quadro 16..

Quando nel quadro 25. viene posta la linea orizzontale rossa (lavoro programmato da effettuare), questo simbolo può essere annullato dopo che sia stato eseguito il lavoro richiesto o a seguito di proroga autorizzata da apposita Prescrizione Tecnica. In tali casi la riga sarà chiusa facendo riferimento, in colonna 27., alla P.T. di proroga ed agli esiti favorevoli degli eventuali controlli/ispezioni richiesti dalla P.T. medesima.

Il lavoro programmato verrà quindi trascritto nella prima riga libera successiva, apponendo come simbolo la linea orizzontale blu (o nera) ed indicando, nella colonna 26., anche i termini di validità della proroga: "Prorogato sino a". In questo caso, la trascrizione può essere riportata in Parte III.

Alla scadenza della proroga concessa occorrerà procedere nuovamente al cambio del simbolo, ritornando alla linea orizzontale rossa, in Parte II.

n. Quadro 26. - "RILIEVI DEL PILOTA E DELLO SPECIALISTA".

Ogni inconveniente riscontrato a terra, in qualsiasi momento, da uno specialista, verrà opportunamente e concisamente descritto in questa colonna (Es.: VIBRAZIONI MOTORE 1; TAGLIO COPERTONE RUOTA DESTRA; etc.).

Appena scade il termine (in ore o tempo) di una ispezione o del cambio di un accessorio, apposita annotazione va posta in questa colonna (Es.: 3[^] ISPEZIONE DI 2° L.T. DA EFFETTUARE; DA CAMBIARE HSI; etc.).

Ogni volta che si riceve una Prescrizione Tecnica, che interessa l'aeromobile, IMMEDIATA o URGENTE o di Azione Normale (quando la mancata introduzione in tempi stabiliti comporta la sospensione dall'impiego del materiale interessato) sarà riportato in questa colonna il numero, data e titolo della P.T..

Ogni volta che avviene un incidente all'aeromobile, annotare in questa colonna, succintamente, le cause e l'entità del danno (Es.: ATTERRAGGIO PESANTE: CONTROLLARE CARELLO; URTO A TERRA CONTRO ALTRO VELIVOLO (o mezzo o ostacolo): AMMACCATURA PALA ROSSA R.P.; etc.).

Dopo ogni volo, il Pilota annoterà qui tutti gli inconvenienti occorsi durante il volo, preceduti dal numero progressivo del volo e seguiti dalla firma del pilota. Utilizzare una o, se necessario, più di una riga per ogni inconveniente. (Es.: Volo n. 1 - SUPERAMENTO LIMITAZIONE GIRI TRASMISSIONE =NR 111% (firma). Volo n. 3 - ACCENSIONI AD INTERMITTENZA DOPPLER MEM; - TRXM CHIP IN PLNTY (EFFETTUATO BURN=CATALOGATO SMALL); - RADAR ALT INEFFICIENTE (firma).

Se tutto è andato bene durante il volo, l'annotazione sarà: Volo n. 2: VA BENE (firma).

La firma va apposta nel quadro successivo 28..

I simboli corrispondenti saranno apposti, in colonna 25., dagli specialisti interessati.

In questa colonna vanno segnati anche tutti gli avviamenti caldi dei motori. Si tiene poi il conteggio progressivo degli avviamenti caldi, apponendo, nel quadro 23. (colonna 23.b), il totale di essi (Es.: se il motore 2 di un elicottero ha subito 2 avviamenti caldi, nel colonna 23.b Motore 2 si leggerà 2).

Se un accessorio, inefficiente, deve essere rimosso dall'aeromobile per effettuarvi una lavorazione qualsiasi, accanto alla descrizione dell'inconveniente, in questa colonna si scrive R.T.E. (Rimozione Temporanea dell'Equipaggiamento).

o. Quadro 26.a - "FIRMA".

In questo quadro devono essere apposte, le firme in modo leggibile, dai Piloti e dagli Specialisti che hanno effettuato il rilievo.

p. Quadro 27. - "PROVVEDIMENTO CORRETTIVO".

Ad ogni inconveniente registrato nella colonna 26. deve corrispondere su questa colonna un provvedimento preso. Questo può essere uno dei seguenti:

- (1) Descrizione del lavoro effettuato per eliminare l'inconveniente (es.: SOSTITUITA RUOTA DESTRA). In questo caso nella colonna 27.a va segnato il tempo impiegato a portare a termine il lavoro.
- (2) Se l'inconveniente non ha carattere di gravità e quindi risulta non urgente eliminarlo, previa approvazione dell'Ufficiale Tecnico, si può:
 - (a) rimandarlo al giorno successivo, ed allora su questa colonna si scrive "RIPORTATO AVANTI";
 - (b) rimandarlo alla prossima ispezione maggiore ed allora su questa colonna si scrive "ALLA PARTE III" e si trascrive l'inconveniente sulla Parte III del libretto.

NOTA

L'approvazione dell'Ufficiale Tecnico sarà formalizzata mediante apposizione della sua firma, in corrispondenza della riga interessata, al quadro 28.a.

(3) Se nella colonna 26. era contemplata un'ispezione, in questa colonna si indicherà "ULTIMATA IN DATA" (mentre i lavori eseguiti vengono registrati nel relativo Modulo dei Lavori).

q. Quadro 27.a - "DURATA".

La durata del lavoro eseguito va espresso in ore-uomo o minuti-uomo.

r. Quadro 28. - "FIRMA".

La firma apposta in questa casella dal Pilota e dallo Specialista sta a rappresentare che egli ha eseguito il lavoro descritto alla colonna 27. e che, per lo Specialista, il lavoro effettuato ha eliminato l'inconveniente descritto alla colonna 26.. Attenzione: la firma deve essere leggibile.

s. Quadro 28.a - "CONVALIDA".

In questa colonna deve essere apposta la firma, leggibile, dell'Ufficiale Tecnico, a convalida di quanto espresso nei punti precedenti, ove applicabile.

t. Quadro 29. - "CONFIGURAZIONE CARICHI ESTERNI"

Questo quadro deve essere compilato a cura dello Specialista di Sistemi d'Arma (SSA) della Squadra all'inizio delle operazioni della giornata e deve rispecchiare quanto installato agli attacchi delle alette. (Es.: HELITOW - HL-7-80 - / - HL-7-80 - HELITOW).

u. Quadro 29.a - "ARMAMENTO".

La tenuta ed aggiornamento di questo quadro è a cura dello Specialista di Sistema d'arma (SSA) che dovrà compilare ogni singolo quadro/colonna in funzione dei colpi/razzi/missili sparati, tali da evidenziare in ogni momento la quantità di munizionamento sparato dall'aeromobile cui si riferisce.

Al termine di ogni giornata volativa, aggiornerà il quadro 29.a prelevando i dati dalla Parte I Quadro 5 (NOTE).

4. Trascrizione delle notazioni precedenti nella nuova parte II o nella parte III.

Alla fine delle operazioni della giornata volativa qualsiasi eventuale inconveniente non eliminato verrà riportato nella nuova Parte II o passato nella Parte III.

Il decidere quale delle due trascrizioni deve essere fatta, è questione da vedere di volta in volta, in base all'urgenza ed all'importanza del lavoro, alla disponibilità di parti e di attrezzature, a speciali condizioni locali, etc..

CAPO IV

Parte III - ELENCO DEI PROVVEDIMENTI CORRETTIVI DIFFERITI.

1. Scopo.

a. Se un provvedimento correttivo viene differito di pochissimi giorni, esso verrà ogni giorno trascritto nella nuova Parte II finché non si eseguono i lavori relativi. Ma se si prevede che l'esecuzione dei lavori ritarderà di parecchi giorni, allora conviene passare l'annotazione alla Parte III.

Si riportano, di seguito, alcuni casi caratteristici per i quali la trascrizione NON deve essere trasferita nella Parte III:

(1) Prescrizioni tecniche che riguardano la Sicurezza del Volo (di AZIONE URGENTE ed AZIONE IMMEDIATA).

(2) Necessità di sostituzione di un particolare non disponibile in Magazzino, importante per la Sicurezza del Volo.

Ogni giorno dovrà essere apportata una breve annotazione nella Parte II (Es.: ELEMENTI FILTRANTI FILTRO CARBURANTE DA SOSTITUIRE).

b. E' chiaro, quindi, che non si trascriverà mai nella Parte III un inconveniente affetto da: crocetta rossa - crocetta rossa circoscritta - linea rossa orizzontale - barra diagonale rossa e, in genere, qualsiasi provvedimento giudicato indifferibile.

2. Tenuta del modello.

a. La tenuta della Parte III è molto semplice. Impiantato il foglio con i dati sull'intestazione (Es.: Tipo: ELICOTTERO; Modello: A-129; IMS: G-07A; Serie: 29007; M.M.: 81376; N° Id.: E.I. 906) si riempiono le colonne 30., 31. e 32., riportando i dati rispettivamente dalle colonne 24., 25. e 26.: è bene portare in quest'ultima colonna una brevissima annotazione sulle cause che hanno ritardato il provvedimento (Ad es.: N.M. (non in magazzino)).

b. Colonna 33. - "Notazione approvata da".

La trascrizione di un inconveniente nella Parte III va fatta dal Capo Velivolo o Capo Squadra, ma va sempre esaminata ed approvata dall'Ufficiale Tecnico, di cui grado e nominativo vanno indicati in questa colonna.

c. Colonna 34. - "Data trascrizione da Parte II".

Nella colonna 34. viene segnata la data alla quale è effettuata la trascrizione dalla Parte II alla Parte III.

d. Colonna 34.a - "Validità autorizzazione".

Quando è definibile, indicare la data sino alla quale l'autorizzazione è da considerare valida.

e. Colonna 35. - "Data riporto a Parte II".

Nella colonna 35. viene segnata la data alla quale l'inconveniente viene di nuovo ripassato alla Parte II, perché è giunto il momento dell'esecuzione dei lavori. Nella Parte II di quel giorno si riempiranno le colonne 24., 25. e 26. e, a lavori ultimati, anche le colonne 27., 27.a e 28..

3. Aggiornamento della Parte III.

Normalmente, la Parte III, viene aggiornata sino alla prossima ispezione (programmata).

Al raggiungimento di detta ispezione, tutte le voci esistenti vanno riportate in Parte II e le pagine della Parte III, a questo punto trascritte, vanno staccate dall'inserito e consegnate all'Ufficio Tecnico preposto alla conservazione sino all'invio dell'aeromobile al R.G., dopodiché potranno essere distrutte.

Al termine della ispezione si avvierà un nuovo ciclo di registrazioni.

CAPO V.

Parte IV - DATI CARATTERISTICI GENERALI DELL'AEROMOBILE.

1. Scopo.

Questa Parte contiene svariate notizie, già elencate al Capo I paragrafo 1.d.

2. Tenuta del modello.

- a. L'impianto del foglio viene fatto riempiendo le caselle sull'intestazione: **"AEROMOBILE** (Es.: Tipo: ELICOTTERO; Modello: A-129; IMS: G-07B; Serie: 29017; M.M.: 81386; N° Id.: E.I. 916), nonché i quadri: **36."COMBUSTIBILE", 37. "LUBRIFICANTE", 37.a OLIO IDRAULICO (HPS1/2), 38. "OLIO IDRAULICO", 39. "PESO A VUOTO AEROMOBILE" e 40. "DATI DEL MOTORE"**. I dati, per riempire tali quadri, verranno ricavati dai manuali di istruzione dell'aeromobile e dell'aeromobile stesso. Il dato del peso a vuoto deve corrispondere a quello dell'ultima pesata dell'aeromobile (modulo "C" dell'elicottero). Se vengono effettuate modifiche alle caratteristiche ivi contemplate, si apporgerà la relativa variazione sul modello. I motori saranno numerati da sinistra a destra, come visti dalla parte posteriore del velivolo.

b. **Quadro 41. - "COMPONENTI LA SQUADRA SPECIALISTI".**

Su questo quadro, nelle relative colonne, devono essere trascritti i nominativi e, per ognuno, i relativi dati, del personale che compone la squadra ovvero, se non è contemplata la squadra, annotare i dati del solo Capo Velivolo. (Es.: CV Mario ROSSI S.M. 12.10.1999).

c. **Quadro 42. - "PROSPETTO ISPEZIONI/SOSTITUZIONI ORARIE E CALENDARIALI".**

Questo quadro comprende gli accessori il cui controllo deve avvenire a determinati intervalli di tempo, indipendentemente dalle ore di funzionamento compiute.

(1) Colonna "Oggetto dell'Ispezione/sostituzione".

Il materiale soggetto ad ispezioni speciali/sostituzioni la cui scadenza non è in fase con le ispezioni programmate proprie dell'aeromobile.

Comprende: estintori, cinghie di sicurezza, battellini di salvataggio ed altri particolari, il cui elenco si ricaverà dai rispettivi Manuali di istruzione o da prescrizioni diramate da questa D.G.

(2) Colonna "Frequenza".

Verrà segnato, in giorni e mesi e/o ore di funzionamento, l'intervallo fra due ispezioni del particolare o la durata del suo impiego.

(3) Colonna "Prossima ispezione/sostituzione".

Verrà segnalata, con matita nera, la data (e/o le ore di funzionamento dell'aeromobile) a cui la prossima ispezione (o sostituzione) deve essere effettuata: Ultimata l'ispezione o la sostituzione, si cancella con la gomma il dato ivi indicato e si segna il successivo.

Alla scadenza dei termini previsti per l'esecuzione di una ispezione speciale o per la sostituzione del materiale quiiv elencato, il lavoro richiesto (ispezione o sostituzione) dovrà essere trascritto in Parte II - quadro 26., apponendo la prescritta indicazione del W.U.C. nel quadro 24. e l'adeguata simbologia nel quadro 25., secondo le istruzioni di cui al precedente Capo III.

d. Quadro 43. - "RIPORTO DATI GIORNALIERI".

In questo quadro vanno riportati, a scopo riassuntivo, i dati giornalieri dell'aeromobile.

La data e la località devono essere quelle di chiusura della Parte I e Parte II.

Gli altri dati vanno desunti:

- per le ore del giorno dell'aeromobile e atterraggi, dalla Parte I Quadro 6. e 7.;
- per le ore motore, dalla Parte II Quadro 18. riga "Ore giornaliere" colonne relative al motore 1 e 2;
- per il carburante, dal Quadro 19. "COMBUSTIBILE" alla riga "Totale" della colonna "Rifornimento terra/bordo".

Le ore totali vanno ottenute sommando le ore della riga precedente a quelle delle ore del giorno.

La firma, leggibile, dell'ultima riga è apposta dal C.V. a significare l'esattezza dei dati riportati.

e. Quadro 44. - "ISTRUZIONI OPERATIVE-AVVERTENZE-LIMITAZIONI D'IMPIEGO".

A volte questa D.G. emette Prescrizioni Tecniche che introducono modifiche sul materiale di volo la cui applicazione comporta istruzioni operative e/o avvertenze dirette al personale navigante e/o limitazioni l'impiego e/o variazioni delle caratteristiche di impiego. In tali casi insieme alla P.T. di modifica vengono emanati appositi supplementi / P.T. di aggiornamento alle pubblicazioni operative interessate.

Normalmente l'introduzione della modifica avviene secondo un programma temporale, per cui, per determinati periodi, possono coesistere aeromobili in configurazione differente.

La suddetta condizione può ingenerare dubbi e confusione sull'effettivo stato di ciascun aeromobile e quindi sul modo in cui lo stesso debba essere utilizzato.

Per eliminare qualsiasi dubbio, in questo quadro viene evidenziata la situazione relativa all'aeromobile di appartenenza fornendone, modifica per modifica, lo stato e le conseguenziali specifiche informazioni.

In questo quadro vengono altresì evidenziate tutte le eventuali informazioni che l'Ufficiale Tecnico ritiene necessario siano a conoscenza del Pilota per una corretta e sicura conduzione dell'aeromobile.

Questo quadro deve essere compilato, aggiornato e firmato dall'Ufficiale Tecnico (o equivalente).

3. Quadro 45. - "REGISTRO ISPEZIONI".

L'ispezione al servizio di manutenzione deve essere continua e coscienziosa.

Essa viene effettuata con criteri diversi a seconda del livello tecnico di chi la compie. Le firme apposte in questo quadro certificheranno dell'avvenuta ispezione nonché degli eventuali provvedimenti presi, quando necessari.

La firma del Capo Velivolo/Capo Squadra non viene richiesta in quanto la sua opera è una sovrintendenza continua ai lavori in corso.

L'Ispettore del C.Q. apporrà la propria firma a seguito degli accertamenti effettuati, come richiesto nel programma di verifiche disposte dal Capo del proprio Servizio.

L'Ufficiale Tecnico eseguirà periodicamente il controllo sulla tenuta del Modello DP/5069-A129.

I suoi controlli sono a sua discrezione, ma debbono essere effettuati almeno una volta al mese.

IL DIRETTORE GENERALE
(Gen. Isp. G.A. CARDINALI Ing. Nazzareno)

AEROMOBILE: TIPO, MODELLO: **ELICOTTERO A-129**

M.M. AEROMOBILE: _____

SERIE: _____

N° ID.: **E.I.** _____

IMS: _____



MINISTERO DELLA DIFESA

DIREZIONE GENERALE DEGLI ARMAMENTI AERONAUTICI

LIBRETTO RAPPORTI DI VOLO

E

REGISTRO DELLA MANUTENZIONE DELL'AEROMOBILE A-129

(A-129 Flight Report Log
Find Aircraft Maintenance Log Book)

FOGLIO ISTRUZIONI - PARTE I

Quadro 3 - REGOLE - CONDIZIONI DI VOLO- SIMBOLO DELLA MISSIONE.

Nelle colonne corrispondente alla sigla della regola del volo seguite (VFR o IFR), riportare i relativi tempi di volo in minuti primi. A dette sigle far seguire la lettera "N" preceduta da una barra se il volo è stato effettuato, anche in parte, di notte.

Se tutto o parte del volo è condotto in IMC riportare nella corrispondente colonna il tempo di volo.

Se il volo è condotto con l'ausilio degli occhiali NVG o con sistemi FLIR riportare il tempo di volo nella colonna corrispondente alla condizione VMC/N.

Se i voli IMC sono simulati (volo in "tendina") far seguire alla sigla la lettera "S" preceduta da una barra. Il tempo di volo simulato va accreditato al solo pilota in addestramento.

SIMBOLO DELLA MISSIONE:

Registrare nella colonna "1 e" i codici corrispondenti ai tipi di missione svolti, secondo le indicazioni di seguito elencate:

Simboli relativi alle modalità di condotta del volo:

- N - missione condotta in volo notturno
- Y - missione condotta in volo tattico
- S - missione condotta in condizioni di volo IMC simulate
- I - missione condotta in IFR
- YN - missione condotta in volo tattico notturno

AVVERTENZE:

- (1) Ogni simbolo precede quello relativo alla missione di volo con l'interposizione di una barra;
- (2) L'omissione di qualsivoglia simbolo prevede l'effettuazione di una missione condotta con le normali tecniche di volo VFR diurno;
- (3) Il simbolo S può precedere solo le missioni A1 e A2;
- (4) Tutte le missioni svolte con piano di volo IFR saranno precedute dal simbolo "I" rimandando la specifica delle condizioni di volo nell'apposita colonna del quadro 3. Analoga procedura verrà adottata per i voli svolti su simulatore, indicando con "I" il simbolo della missione e segnando il tempo di volo nella colonna IMC/S.

Simboli relativi alle missioni di volo:

Addestramento:

- A1 - volo di addestramento
- A2 - volo di controllo o di esame
- A3 - tiro con le armi di bordo
- A4 - tiro con le armi di bordo simulato
- A5 - volo in montagna
- A6 - volo su zone innevate
- A7 - volo su specchi d'acqua
- A8 - volo con carichi sub-aerei

Quadro 1. - GRADO, NOME E COGNOME.

Segnalare a stampello, per esteso, nome, cognome e matricola meccanografica di tutti i componenti l'equipaggio. Per coloro che non appartengono al Reparto che ha in carico il velivolo, indicare il codice del Reparto di appartenenza.

Quadro 2. - MANSIONI A BORDO.

Piloti e Navigatori:

- ADC - Allievo pilota a Doppio Comando
- ASP - Allievo Solo Pilota
- PDC - Pilota a Doppio Comando
- CF - Capo Formazione
- CDA - Comandante di Aeromobile
- 1P - Primo Pilota
- 2P - Secondo Pilota
- SP - Solo Pilota
- CP - Copilota Tiratore
- PI - Pilota istruttore
- PIR - Pilota Istruttore in Reciproco
- PIS - Pilota Istruttore di Simulatore
- IPS - Istruttore Pilota Solo
- PCS - Pilota Collaudatore Sperimentatore
- PCP - Pilota Collaudatore di Produzione
- OA - Osservatore Aereo
- T - Tiratore (anche Tecnici di volo)

Equipaggi flussi di volo:

- UT - Ufficiale Tecnico
- TA* - Tecnico AVES

NOTA Se durante il volo a qualche membro dell'equipaggio viene affidato un compito diverso da quello iniziale, il nuovo simbolo del compito deve essere segnalato nelle successive colonne e corrispondentemente le condizioni di volo e durata (nella casella 2. Indicare anche il numero corrispondente al membro a cui va riferito il nuovo simbolo).

* Include tutte le categorie aeronaviganti del personale AVES non Pilota (TMA, TEA, EB, SSA, RMB, etc.).

Passengeri:

- X - Passeggero

- A11 - mix addestrativa con pilota controllore a bordo
- A0 - trasferimento connesso a missione di tipo A

Osservazione:

- O1 - osservazione locale
- O2 - esplorazione
- O3 - ricognizione
- O4 - osservazione del tiro
- O5 - Acquisizione obiettivi
- O6 - controllo unità in movimento
- O0 - trasferimento connesso a missione di tipo O

Eveossi:

- F1 - fuoco aria-terra ed aria-aria
- F2 - scorta
- F0 - trasferimento connesso a missione di tipo F

Tecnico-tattiche:

- C1 - comando e controllo
- C2 - accertamento meteorologico
- C3 - rilevamento radiologico
- C6 - attività di guerra elettronica
- C7 - illuminazione del campo di battaglia
- C8 - irrorazione ed ammebbiamento
- C0 - trasferimento connesso a missione di tipo C

Missioni speciali:

- K1 - manifestazione aerea, dimostrazione o propaganda
- K0 - trasferimento connesso a missione di tipo K

Concorsi a favore delle altre FF.AA.:

- M1 - concorso a favore di altre FF.AA. o C.A. dello Stato
- M0 - trasferimento connesso a missioni di tipo M

Trasferimenti del velivolo:

- B1 - trasferimento in altra sede

Missioni Legatorie:

- T1 - prova di controllo miniera in volo
- T2 - prova di collaudo generale o parziale
- T3 - volo prova
- T4 - prove valutazione impiego nuovi velivoli o sistemi

Concorsi protezione civile:

P4 - sorveglianza, ricerca e controllo

Concorsi a Enti civili:

H4 - sorveglianza, ricerca e controllo

Quadro 4. - DATI DI VOLO.

Orario.

L'ora della partenza, è quella in cui l'elicottero si alza dal suolo; l'ora di arrivo è quella in cui l'elicottero tocca il terreno sulla piazzola di parcheggio.

Ore di volo.

Vanno indicate le ore e minuti con arrotondamento ai 5 minuti, a meno che ordini operativi non prescrivano approssimazioni al minuto.

Quadro 5. - NOTE.

Trascrivere in questo quadro i numeri delle missioni amministrative od operative e ogni altra notizia che sia di interesse all'Ufficio Operazioni/Volo.

Quadro 6. - ORE DI VOLO.

Vanno indicate le ore e minuti con arrotondamento ai 5 minuti, a meno che ordini operativi non prescrivano approssimazioni al minuto.

Quadro 7. - ATTERRAGGI.

Vanno indicati gli atterraggi totali compiuti nella giornata desunti dal quadro 4.

Quadro 8. - CAPO VELIVOLO.

Quando alla fine della giornata, il foglio di Parte I viene consegnato all'Ufficio Operazioni/Voli, il Capo Velivolo firma in questa casella per certificare che egli ha già utilizzato i dati della Parte I che gli occorrono per le prescritte notazioni.

NOTA.

La Parte I deve essere compilata a stampatello, con penna blu (o nera), dall'equipaggio di volo ad eccezione dei quadri 6, 7 e 8 che debbono essere compilati dal Capo velivolo (o Capo Squadra).

FOGLIO ISTRUZIONI - PARTE II

I PILOTI DEVONO ANNOTARE SULLA PARTE II:

- (a) gli atterraggi forzati per condizioni meteorologiche o altri inconvenienti non dipendenti dal materiale;
- (b) gli atterraggi forzati causati da avarie meccaniche o da difetti di materiale o da cattivo funzionamento;
- (c) gli atterraggi molto pesanti e pesanti;
- (d) ogni superamento delle limitazioni di velocità.

Quadro 24. - NUMERO INSTALLAZIONI.

Impianto n° Raggruppamento e titolo degli impianti.

- 01 - Velivolo in generale.
Assistenza o servizio - Include spostamento, parcheggio, traino, rifornimento, ecc..
- 02 - Pulizia del velivolo.
Include lavaggio, controllo corrosione, rimozione di neve e ghiaccio, ecc..

Impianto n° Raggruppamento e titolo degli impianti.

- 03 - Controllo generale post-ispezione.
Include tutti i lavori, come ingrassaggio, ecc., compresi nei cartellini di lavoro e lavori minori, come stretta delle fascette, capottatura, ecc..
- 04 - Controllo generale post-ispezione speciale.
Include i lavori menzionati precedentemente all'impianto 03.
- 05 - Inmagazzinamento velivoli e motori installati.
Include tutti i lavori inerenti alla preservazione, immagazzinamento e messa in opera dei velivoli.
- 06 - Sicurezza a terra.
Include l'installazione e la rimozione delle spine di sicurezza sui seggiolini, tettucci e altri dispositivi esplosivi e l'inclusione ed esclusione della batteria.

Impianto n° Raggruppamento e titolo degli impianti.

- 11 - Cellula.
 - 12 - Comportamento fusoliera.
 - 13 - Carrello d'atterraggio.
 - 14 - Comandi di volo.
 - 15 - Impianti rotore elicottero.
- VELIVOLO
- 21 - Motori alternativi.
 - 22 - Motori a turbo-elica.
 - 23 - Motori a getto.
 - 24 - Motori ausiliari di bordo.
 - 25 - Motori a razzo.
 - 26 - Impianti di trazione ad ala rotante (conduttori e trasmissioni).
- MOTORE

Impianto n° Raggruppamento e titolo degli impianti:

ELICHE

- 31 - Eliche elettriche.
- 32 - Eliche idro-automatiche.

UTENZE GENERALI

- 41 - Condizionamento aria - Pressurizzazione e controllo
ghiaccio superficiali.
 - 42 - Alimentazione elettrica C.C.
 - 43 - Alimentazione elettrica C.A.
 - 44 - Impianto illuminazione.
 - 45 - Alimentazione idraulica.
 - 46 - Impianto carburante.
 - 47 - Impianto ossigeno.
 - 49 - Miscelantia.
- Incluse estinzioni incendio, avvisatori incendio, acqua, avvisatori suriscaldamento impianto JATO (assistenza al decollo con razzi).

STRUMENTAZIONE

- 51 - Strumenti.
- 52 - Autopilota.
- 53 - Impianto guida velivolo-bersaglio.

COMUNICAZIONI

- 61 - Impianto comunicazioni HF.
- 62 - Impianto comunicazioni VHF.
- 63 - Impianto comunicazioni UHF.
- 64 - Interfono.
- 65 - Impianto IFF.
- 66 - Radio emergenza.
- 69 - Impianto comunicazioni varie.

NAVIGAZIONE - ARMAMENTO - FOTOGRAFIA

- 71 - Navigazione radio.
- 72 - Navigazione Radar.
- 73 - Impianto navigazione bombardamento.
- 74 - Impianto controllo armi.
- 75 - Armi.

MISCELLANEA

- 91 - Equipaggiamento emergenza.

NOTA:

Quando sussiste la linea Rossa (-) o la Barra diagonale Rossa (/) l'Ufficiale autorizzato a rilasciare l'autorizzazione eccezionale" al volo può consentire il volo dell'aeromobile interessato firmando nella Casella 17. Tale autorizzazione indica che l'Ufficiale ha eseguito approfondite indagini sulle inefficienze/condizioni che hanno originato il simbolo rosso dominante ed altri eventuali simboli rossi apposti nel quadro 25 e certifica quindi che l'aeromobile può volare in sicurezza assumendone la responsabilità.

Quadro 16. - SIMBOLI DI POSIZIONE.

LA CROCETTA ROSSA (X) INDICA <<CONDIZIONI PERICOLOSE>>.

Questo simbolo indica che il velivolo non è efficiente al volo, la manutenzione richiesta rispecchia una grande inefficienza e preclude l'impiego dell'aeromobile. Questo NON può essere autorizzato al volo neppure con una "Autorizzazione eccezionale".

LA CROCETTA ROSSA CIRCOSCRITTA (⊗) INDICA <<OTTEMPERANZA A.P.T. URGENTE>>.

Questo simbolo indica che l'aeromobile non può volare perché in attesa di ottemperanza a P.T. "URGENTE" i cui limiti di tempo stabiliti sono scaduti. NON può essere rilasciata autorizzazione eccezionale al volo.

LA LINEA ROSSA (-) INDICA <<ISPEZIONE DA EFFETTUARE; NON ESEGUITA>>.

Questo simbolo indica che una ispezione prevista nello scadenziario non è stata effettuata al tempo previsto: Può essere autorizzato il volo con "Autorizzazione eccezionale".

LA BARRA DIAGONALE ROSSA (/) INDICA <<E' NECESSARIO LAVORO DI MANUTENZIONE>>.

Questo simbolo indica che la manutenzione rispecchia una inefficienza meno grave (non incide... sulla sicurezza del volo); Può essere autorizzato il volo con "Autorizzazione eccezionale".

LA LINEA ORIZZONTALE BLU (O NERA) (-) INDICA <<lavorazione programmata da eseguire>>.

Questo simbolo indica una ispezione/sostituzione di parti/modifica non ancora scaduta che deve essere eseguita o la sua esecuzione è stata procrastinata dall'Ente Superiore: per l'attività volativa del velivolo non è necessaria alcuna autorizzazione (V. Capo I - 3.b(5)).

BARRA DIAGONALE BLU (O NERA) (/).

Questo simbolo indica che sull'aeromobile è stato riscontrato un difetto che non ha alcuna influenza sull'idoneità al volo dell'aeromobile medesimo (V. Capo I - 3.b (6)).

LA SIGLA IN NERO DELLO SPECIALISTA INDICA "ISPEZIONE EFFETTUATA E LAVORO COMPIUTO - BUONE CONDIZIONI DI EFFICIENZA".

Tale sigla apposta sopra una crocetta rossa (X) o una barra diagonale rossa o blu/nera (/) significa che l'avaria è stata eliminata: Non si deve mai apporre un simbolo sopra una sigla.

PARTE I - RAPPORTO DI VOLO (Flight Report Log)

REPARTO (Squadron):		DATI AEROMOBILE (Aircraft data):		Pagina	di pagina
		TIPO ELICOTTERO	MODELLO:	SERIE:	M.M.:
		IMS:			N° Id.: E.I.
1.	2.	3.	3.c	3.c	4.
	GRADO NOME - COGNOME (Rank - Name)	MANSIONI A BORDO	RECOLE - CONDIZIONI DI VOLO DURATA	RECOLE - CONDIZIONI DI VOLO DURATA	DATI DI VOLO (Flight Data)
			3.a VFR	3.b VMC/N	AEROPORTO di (Airbase)
			3.c IFR	3.d IMC	DECOLLO: (Take off)
					ATTERRAGGIO: (Landing)
1					Durata totale del volo:
2					Quota m (Flight level):
					N. atterraggi (Land N°):
5. NOTE (Remarks):					
AEROPORTO DI ARRIVO (Air base of arrival):		DATA (Date):	/	/	FIRMA I PILOTA:
1.	2.	3.	3.c	3.c	4.
	GRADO NOME - COGNOME (Rank - Name)	MANSIONI A BORDO	RECOLE - CONDIZIONI DI VOLO DURATA	RECOLE - CONDIZIONI DI VOLO DURATA	DATI DI VOLO (Flight Data)
			3.a VFR	3.b VMC/N	AEROPORTO di (Airbase)
			3.c IFR	3.d IMC	DECOLLO: (Take off)
					ATTERRAGGIO: (Landing)
1					Durata totale del volo:
2					Quota m (Flight level):
					N. atterraggi (Land N°):
5. NOTE (Remarks):					
AEROPORTO DI ARRIVO (Air base of arrival):		DATA (Date):	/	/	FIRMA I PILOTA:

1.	GRADO NOME - COGNOME (Rank - Name)	2. MANSIONI A BORDO	3. REGOLE - CONDIZIONI DI VOLO DURATA				3.c SIMB. MIX	4. DATI DI VOLO (Flight Data)
			3.a VFR	3.b VMC/N	3.c IFR	3.d IMC		
1							DECOLLO: (Take off)	
							ATTERRAGGIO: (Landing)	
2							Durata totale del volo:	
							Quota m (Flight level):	
							N. atterraggi (Land N°):	

5. NOTE (Remarks):

AEROPORTO DI ARRIVO (Air base of arrival):		DATA (Date):		FIRMA L'PILOTA:				
1.	GRADO NOME - COGNOME (Rank - Name)	2. MANSIONI A BORDO	3. REGOLE - CONDIZIONI DI VOLO DURATA				3.c SIMB. MIX	4. DATI DI VOLO (Flight Data)
			3.a VFR	3.b VMC/N	3.c IFR	3.d IMC		
1							DECOLLO: (Take off)	
							ATTERRAGGIO: (Landing)	
2							Durata totale del volo:	
							Quota m (Flight level):	
							N. atterraggi (Land N°):	

5. NOTE (Remarks):

AEROPORTO DI ARRIVO (Air base of arrival):		DATA (Date):		FIRMA L'PILOTA:	
6.	ORE DI VOLO	Riporto:	7.		8. Capo Vellivolo
		Nel giorno:	ATTERRAGGI		
PARTE I		Totale:			
RAPPORTO DI VOLO (Flight Report Log)					

PARTE II - REGISTRO ISPEZIONI E MANUTENZIONE AEROMOBILE (Maintenance Work Order Log)										Pagina di pagina	
10. Data (Date)		11. C.V. (Crew Chief)		12. Reparto (Squadra)		13. Sede (Main base)		14. DATI AEROMOBILE (Aircraft data)			
		Tipo		Modello		IMS		Serie		M.M. N° Id.	
		ELICOTTERO								E.I.	
15. POSIZIONE SCADENZA CONTROLLI/ISPEZIONI											
16. AUTORIZZAZIONE ECCEZIONALE											
17. AUTORIZZAZIONE ECCEZIONALE											
18. TEMPI											
19. COMBUSTIBILE (litri)											
20. OLIO LUBRIFICANTE/IDRAULICO (Litri/gr)											
21. Rifornito											
22. FUNZIONAMENTI GIORNALIERI											
23. FUNZIONAMENTI CUMULATIVI											
23.a Avviamenti											
23.b Avviamenti caldi											
23.c Avviamenti freddi											
23.d Cicli procedura RUNAWAY MOTORI											
23.e Cicli sistema ACCESSORY DRIVE											
23.f Tempo nel PESO ALTERNATIVO											
23.g Atterraggi											
Riperto: Nel giorno: TOTALE:											

