

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	4
Термины и определения.....	4
Обозначения и сокращения.....	9
1. Правила авиатопливообеспечения полетов воздушных судов гражданской авиации.....	10
2. Правила хранения авиационных горюче-смазочных материалов на складе организаций авиатопливообеспечения полетов воздушных судов гражданской авиации.....	13
3. Правила подготовки и выдачи авиационных горюче-смазочных материалов на заправку в воздушные суда.....	16
4. Правила заправки воздушных судов авиационными горюче-смазочными материалами.....	18
5. Правила выполнения контроля качества авиационных горюче-смазочных материалов в процессе авиатопливообеспечения полетов воздушных судов гражданской авиации.....	23
6. Правила технического обслуживания оборудования авиатопливообеспечения.....	29
7. Условия авиатопливообеспечения полетов воздушных судов гражданской авиации.....	30
8. Основные задачи участников авиатопливообеспечения и условия допуска организации к участию в процессе авиатопливообеспечения.....	31
9. Условия взаимодействия участников процесса авиатопливообеспечения полетов воздушных судов гражданской авиации.....	41
10. Условия применения оборудования авиатопливообеспечения в технологических процессах авиатопливообеспечения полетов воздушных судов.....	42
Приложение А.....	45
Приложение Б Методика определения уровня чистоты авиатоплив индикатором качества топлива.....	58
Приложение В Акт отбора проб.....	59

ВВЕДЕНИЕ

Аэропортовая деятельность по авиатопливообеспечению, осуществляемая юридическими лицами, направлена на обеспечение безопасности и регулярности воздушных перевозок гражданской авиации. Основными задачами организаций, сертифицированных на этот вид деятельности является обеспечение безопасной и бесперебойной заправки воздушных судов кондиционными авиационными материалами с учетом требований нормативно-технической документации.

Одним из основных сертификационных требований, предъявляемых к организациям авиатопливообеспечения воздушных перевозок, является наличие технологии работы обеспечивающей выполнение выше указанных задач.

Заправка воздушных судов кондиционными авиаГСМ подразумевает, что авиаГСМ в полном объеме прошли все технологические этапы авиатопливоподготовки, которые включают технологические процессы приема, хранения, перекачки, подготовку авиаГСМ к выдаче и выдачу на заправку, заправку авиаГСМ в воздушное судно и организацию контроля качества на всех перечисленных технологических этапах.

Аэропортовая деятельность по авиатопливообеспечению является частью аэропортовой деятельности, и от четкой работы многочисленных служб аэропорта во многом зависит решение задач, стоящих перед гражданской авиацией в целом. Помимо предприятий гражданской авиации в процессе авиатопливообеспечения задействованы и предприятия других отраслей промышленности.

Данное учебное пособие дает представление об основных требованиях, предъявляемых к технологии авиатопливообеспечения, участникам процесса авиатопливообеспечения и условиям их взаимодействия.

Термины и определения

В настоящих федеральных авиационных правилах применяются следующие термины с соответствующими определениями:

2.1. **Авиабензин**: жидкое топливо нефтяного происхождения для использования в авиационных двигателях с принудительным зажиганием.

2.2. **Авиакеросин**: жидкое топливо нефтяного происхождения для использования в авиационных газотурбинных двигателях.

2.3. **Авиамасло**: техническое масло для использования в авиационных двигателях для предупреждения или уменьшения износа трущихся поверхностей и уменьшения потерь на трение скольжения.

2.4. **Авиатопливо**: жидкое топливо нефтяного происхождения для использования в авиационных двигателях.

2.5. Авиатопливообеспечение полетов воздушных судов: совокупная деятельность различных субъектов хозяйственной деятельности, направленная на обеспечение летной эксплуатации, технического обслуживания и ремонта воздушных судов качественными и кондиционными авиационными горюче-смазочными материалами и специальными жидкостями.

2.6. Авиационные горюче-смазочные материалы: общее наименование топлив, масел, смазок и спецжидкостей всех марок, применяемое при эксплуатации авиационной техники.

2.7. Анализ показателей качества авиационных горюче-смазочных материалов: документ, выдаваемый лабораторией авиационных горюче-смазочных материалов по результатам оценки показателей качества авиационных горюче-смазочных материалов в представленной для исследования пробе для целей предприятия, представившего пробу; анализ показателей качества авиационных горюче-смазочных материалов не является заключением о пригодности авиационных горюче-смазочных материалов к применению (использованию).

2.8. Аэропорт: комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал, другие сооружения, предназначенный для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющий для этих целей необходимое оборудование, авиационный персонал и других работников.

2.9. Аэропортовая деятельность: деятельность, осуществляемая юридическими лицами по обеспечению взлета, посадки, руления, стоянки воздушных судов, их технического обслуживания, заправки авиационными горюче-смазочными материалами, обслуживанию пассажиров, багажа, почты и грузов.

2.10. Аэропортовая деятельность по авиатопливообеспечению полетов воздушных судов: деятельность, осуществляемая юридическими лицами, по непосредственному обеспечению летной эксплуатации, технического обслуживания и ремонта воздушных судов кондиционными авиационными горюче-смазочными материалами и специальными жидкостями в аэропортах.

2.11. Аэропортовая деятельность по контролю качества авиационных горюче-смазочных материалов и спецжидкостей: деятельность, осуществляемая самостоятельными юридическими лицами или структурными подразделениями организации авиатопливообеспечения полетов воздушных судов, по контролю количественных и качественных показателей авиационных горюче-смазочных материалов и спецжидкостей на этапах авиатопливообеспечения полетов воздушных судов в аэропортах.

2.12. Аэропортовая деятельность по аэродромному обеспечению полетов воздушных судов (в части обеспечения подвижными средствами заправки авиационными горюче-смазочными материалами): деятельность, осуществляемая юридическими лицами по обеспечению процессов заправки

воздушных судов подвижными техническими средствами заправки и слива авиационных горюче-смазочных материалов в аэропортах.

2.13. Завозные аэропорты: аэропорты районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей с ограниченными сроками завоза грузов (продукции).

2.14. Качество авиационных горюче-смазочных материалов: соответствие качества авиационных горюче-смазочных материалов требованиям технических регламентов, национальных стандартов, технических условий.

2.15. Кондиционность авиационных горюче-смазочных материалов: соответствие качественных горюче-смазочных материалов требованиям конкретной типовой эксплуатационной документации воздушных судов и конкретным условиям эксплуатации воздушных судов.

2.16. Контроль качества авиационных горюче-смазочных материалов: комплекс мероприятий по контролю количественных и (или) качественных характеристик свойств авиационных горюче-смазочных материалов на этапах авиатопливообеспечения полетов воздушных судов; заключается в определении показателей качества продуктов путем проведения физико-химических анализов.

2.17. Контрольный талон на средство заправки: документ, выдаваемый организацией авиатопливообеспечения полетов воздушных судов по результатам контроля качества авиационных горюче-смазочных материалов, свидетельствующий о кондиционности наливного авиационного горюче-смазочного материала, находящегося в средстве заправки и являющийся разрешением на заправку воздушных судов из средства заправки.

2.18. Марка авиационного горюче-смазочного материала: наименование, номерное или буквенное обозначение авиационного горюче-смазочного материала.

2.19. Наливные авиационные горюче-смазочные материалы: авиационные горюче-смазочные материалы, поставляемые наливным транспортом или по трубопроводу.

2.20. Оборудование авиатопливообеспечения: технические средства, применяемые самостоятельно для выполнения основных и дополнительных операций авиатопливообеспечения полетов воздушных судов, а также объединенные в типовые технологические схемы для приема, хранения, внутрискладских перекачек, учета, подготовки к выдаче, выдачи и заправки воздушных судов наливными авиационными горюче-смазочными материалами.

2.21. Организация авиатопливообеспечения полетов воздушных судов: юридическое лицо любой организационной правовой формы, осуществляющее аэропортовую деятельность по авиатопливообеспечению в конкретном аэропорту, выполняющее как весь комплекс работ, так и только их часть и имеющее сертификат на право деятельности.

2.22. Организация, осуществляющая деятельность по организационному обеспечению полетов воздушных судов: юридическое лицо любой организационной правовой формы или его специализированное структурное подразделение, осуществляющее деятельность по организационному обеспечению полетов воздушных судов и имеющая сертификат на право деятельности.

2.23. Организация по аэродромному обеспечению полетов воздушных судов (в части обеспечения подвижными средствами заправки авиационными горюче-смазочными материалами): юридическое лицо любой организационной правовой формы, осуществляющее аэропортовую деятельность по аэродромному обеспечению (в части заправки обеспечения подвижными средствами заправки авиационными горюче-смазочными материалами) путем содержания, поддержания в исправном техническом состоянии и представлении потребителям подвижных средств заправки воздушных судов (и слива) авиационных горюче-смазочных материалов в конкретном аэропорту и имеющее сертификат на право деятельности.

2.24. Организация по контролю качества авиационных горюче-смазочных материалов (лаборатория авиационных горюче-смазочных материалов): самостоятельное юридическое лицо любой организационной правовой формы или специализированное структурное подразделение организации авиатопливообеспечения полетов воздушных судов, осуществляющее аэропортовую деятельность по контролю качества авиационных горюче-смазочных материалов и спецжидкостей на этапах авиатопливообеспечения в конкретном аэропорту, выполняющее как весь комплекс работ, так и только их часть и имеющее сертификат на право деятельности.

2.25. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники: юридическое лицо любой организационной правовой формы, осуществляющее техническое обслуживание и (или) ремонт воздушных судов и их компонентов, и имеющее сертификат на право деятельности.

2.26. Партия авиационных горюче-смазочных материалов: любое количество продукции, изготовленной по одной технологической документации в ходе непрерывного технологического процесса, однородной по компонентному составу, свойствам и показателям качества, отправленного в один адрес и сопровождаемого одним документом о качестве.

2.27. Паспорт качества: документ, выдаваемый лабораторией авиационных горюче-смазочных материалов, формируемый в процессе приема, хранения, подготовки авиационных горюче-смазочных материалов и спецжидкостей к выдаче на заправку на складе авиационных горюче-смазочных материалов организации авиатопливообеспечения полетов воздушных судов, по результатам приемного и складского контроля, свидетельствующий о качестве наливного горюче-смазочного материала, находящегося в резервуаре склада, и являющийся основанием для последующей выдачи наливного

горюче-смазочного материала на заправку в воздушные суда через средства заправки.

2.28. **Паспорт продукции:** документ, выдаваемый изготовителем или продавцом (на предприятиях, осуществляющих хранение готовой к реализации продукции) на каждую партию каждой марки продукции, находящейся в обороте (за исключением розничной торговли); содержит наименование и марку продукции, сведения об изготовителе (продавце) продукции, включая его адрес, нормативные значения характеристик, установленные техническим регламентом для данного вида продукции, фактические значения этих характеристик, определенные по результатам испытаний, дату отбора проб, номер резервуара (номер партии), из которого данная проба отобрана, дату изготовления продукции, дату проведения анализа продукции, а также сведения о наличии (наименование и содержание) или отсутствии присадок.

2.29. **Правила авиатопливообеспечения:** порядок выполнения процессов авиатопливообеспечения полетов воздушных судов гражданской авиации.

2.30. **Резервный запас авиаГСМ:** фактический неснижаемый запас качественных авиаГСМ в резервуарах и тарных хранилищах (для авиатоплива определяется без учета его остатков в трубопроводах и невыбираемых остатков в резервуарах).

2.31. **Система «Дедман»:** система дистанционного контроля управления процессами заправки воздушных судов авиатопливом таймерного типа с проверкой функции управления через равные интервалы времени и постоянным контролем работоспособности оператора.

2.32. **Система «Интерлок»:** система комплексного контроля положений элементов оборудования подвижного технического средства заправки с принудительной блокировкой движения через тормозную систему с целью исключения возможности его движения в случае невыполнения процедур перевода элементов оборудования из рабочего положения в транспортное.

2.33. **Средства заправки авиационными горюче-смазочными материалами:** подвижные, передвижные и стационарные технические средства, обеспечивающие заправку воздушных судов наливными авиационными горюче-смазочными материалами из собственной цистерны или из системы централизованной заправки, а также переносные технические средства.

2.34. **Тарные авиационные горюче-смазочные материалы:** авиационные горюче-смазочные материалы, поставляемые в герметичной таре производителя продукции.

2.35. **Условия авиатопливообеспечения:** наиболее общие требования, обязательные для исполнения всеми участниками процесса авиатопливообеспечения полетов воздушных судов в гражданской авиации.

2.36. **Эксплуатант:** гражданин или юридическое лицо, имеющее воздушное судно на правах собственности, на условиях аренды или на ином

законном основании, использующее указанное воздушное судно для полетов и имеющее сертификат (свидетельство) эксплуатанта.

Обозначения и сокращения

АвиаГСМ – авиационные горюче-смазочные материалы;
АТ – авиационная техника;
АТО – авиатопливообеспечение;
ВС – воздушное судно;
ГА – гражданская авиация;
ИКТ – индикатор качества топлива;
ГОСТ – государственный стандарт;
ОООП – организация, осуществляющая деятельность по
организационному обеспечению полетов воздушных судов;
ОСТ – отраслевой стандарт;
ПВКЖ – противоводокристаллизационная жидкость;
ПОЖ – противообледенительная жидкость;
РЛЭ – руководство по летной эксплуатации воздушного судна;
РО – регламент обслуживания воздушного судна;
РЭ – руководство по эксплуатации воздушного судна;
СЗ - средство заправки;
ТО – техническое обслуживание;
ТОиР – техническое обслуживание и ремонт;
ТУ – технические условия;
ЦЗС – система централизованной заправки;
ЭД – эксплуатационная документация.

1. Правила авиатопливообеспечения полетов воздушных судов гражданской авиации.

Правила приема авиационных горюче-смазочных материалов на склад организаций авиатопливообеспечения полетов воздушных судов.

Правила приема на склад организаций АТО полетов ВС наливных авиаГСМ.

Для приема каждого вида авиаГСМ должны быть выделены отдельные устройства слива авиаГСМ, трубопроводные коммуникации, насосы и резервуары.

Разрешается осуществлять прием авиатоплив ТС-1, РТ и Джет А-1 (Jet A-1) по одним и тем же трубопроводам. При приеме авиатоплива Джет А-1 (Jet A-1) по трубопроводу, заполненному ТС-1 или РТ, трубопровод должен быть предварительно промыт авиатопливом Джет А-1 (Jet A-1) в объеме, не менее полуторного объема трубопроводных коммуникаций. Авиатопливо Джет А-1 (Jet A-1), использованное для промывки, разрешается сливать в резервуары, содержащие авиатоплива ТС-1 или РТ.

Разрешается при приеме авиатоплив марок ТС-1 и РТ использовать одни и те же резервуары. Авиатоплива ТС-1 и РТ разрешается смешивать в любом соотношении.

До приема авиаГСМ на склад организаций АТО полетов ВС производится подготовка к приему, которая включает в себя:

- подготовку инвентаря и посуды для отбора проб и лабораторного оборудования для проведения анализов и проверок;
- проверку исправности оборудования АТО и технологической цепи приема авиаГСМ;
- проверку приемных резервуаров на предмет достаточности свободного объема для принятия партии авиаГСМ;
- определение наличия подтоварной воды и слив ее из приемных резервуаров (для авиатоплив и авиамасел);
- отбор проб остатка авиаГСМ и контроль его чистоты в приемных резервуарах;
- проверку марки и качества остатка авиаГСМ в приемных резервуарах по паспорту качества;
- слив отстоя из сливных кранов отстойников фильтров и нижних точек приемных трубопроводов;
- подготовку отдельных резервуаров на случай поступления некачественных авиаГСМ или авиаГСМ с отсутствующей или неправильно оформленной документацией;
- тщательную зачистку (промывку) оборудования АТО перед заполнением их другим видом или маркой авиаГСМ (кроме марок авиатоплива ТС-1 и РТ);
- обеспечение персонала функциональными схемами трубопроводов и управления задвижками при проведении различных операций в

соответствующих рабочих зонах, проверку правильности собранной схемы приема авиаГСМ согласно карты маневрирования задвижками.

При приеме авиатоплива по нефтепродуктопроводу до начала приема необходимо дополнительно к вышеуказанным положениям проверить исправность оборудования нефтепродуктопровода на стыке с оборудованием склада организации АТО полетов ВС, и получить информацию о наличии у оператора нефтепродуктопровода паспорта продукции, оформленного производителем. Прием авиатоплива по нефтепродуктопроводу осуществляется в соответствии с взаимно согласованной инструкцией между организацией АТО полетов ВС и предприятием, обеспечивающим поставку и перекачку авиатоплива.

Перед приемом авиаГСМ должен выполняться его входной контроль, правила выполнения входного контроля и перечень проверок в процессе входного контроля производится в соответствии с Приложением А настоящего пособия.

При удовлетворительных результатах входного контроля авиаГСМ принимается в подготовленные резервуары. При неудовлетворительных результатах входного контроля авиаГСМ организация АТО полетов ВС не принимает авиаГСМ или принимает его в отдельный резервуар, но отстраняет от применения на ВС. В последнем случае паспорт продукции утрачивает силу. Возобновление паспорта продукции осуществляет головная научно-исследовательская организация гражданской авиации по применению авиаГСМ на основании проведенных исследований.

Окончательное решение о рациональном использовании авиаГСМ принимает организация АТО полетов ВС после возобновления паспорта продукции в соответствии с полученными рекомендациями.

При приеме авиатоплив, авиамасел, ПВКЖ должна осуществляться их очистка методом фильтрации. Для авиатоплива должна применяться четырехступенчатая система фильтрации в соответствии с ГОСТ Р 52906. Допускается применение оборудования фильтрации авиатоплива, обеспечивающего большую степень очистки, чем предусмотрено ГОСТ Р 52906. В процессе приема авиатоплива в резервуар должна контролироваться величина перепада давления на фильтре.

При приеме авиатоплива по нефтепродуктопроводу в начале перекачки, в ходе перекачки с интервалом не более двух часов и в конце перекачки должен осуществляться отбор проб авиатоплива из пробоотборных точек перед фильтром и после фильтра для проверки чистоты авиатоплива.

После окончания приема авиаГСМ в резервуар, но не ранее чем через 0,5 часа, должен быть осуществлен замер количества авиаГСМ в резервуаре и отобрана объединенная проба для проведения приемного контроля. После каждого долива в резервуары авиаГСМ другой партии также выполняется приемный контроль. Перечень анализов и проверок, выполняемых в процессе приемного контроля, приведен в приложении А настоящего пособия.

При удовлетворительных результатах входного и приемного контроля оформляется паспорт качества; поступившая партия авиаГСМ может быть вовлечена в процесс подготовки к выдаче на заправку в ВС. В случае смешения в резервуаре нескольких партий авиаГСМ организация АТО полетов ВС обеспечивает оформление паспорта качества на авиаГСМ, находящиеся в резервуаре. Паспорт качества действует до израсходования проверенного авиаГСМ из резервуара, но не более:

- шести месяцев для авиакеросина;
- шести месяцев для авиабензина;
- шести месяцев для ПВКЖ «И-М»;
- двенадцати месяцев для минеральных авиамасел, поступающих наливом;
- шести месяцев для ПОЖ, поступающих наливом.

Требования к оформлению паспорта качества - в соответствии с Федеральными авиационными правилами «Сертификационные требования к организациям, осуществляющим контроль качества авиационных топлив, масел, смазок и специальных жидкостей, заправляемых в воздушные суда» (утверждены приказом Минтранса России от 07.10.2002 № 126, зарегистрировано в Минюсте 18.10.2002 № 3867).

Эти требования включают:

- допуск авиаГСМ к применению в авиационной технике;
- наличие сопроводительной документации (акты отбора проб, паспорта продукции, сертификаты соответствия);
- положительные результаты испытаний проб авиаГСМ.

При неудовлетворительных результатах приемного контроля авиаГСМ отстраняются от дальнейших операций по подготовке к применению и хранятся отдельно от авиаГСМ, прошедших приемный контроль. Возобновление паспорта продукции осуществляет головная научно-исследовательская организация гражданской авиации по применению авиаГСМ на основании проведенных исследований.

После приема авиатоплива в резервуары оно подлежит отстаиванию. Необходимое время отстаивания зависит от марки авиатоплива, высоты взлива, типа резервуара, массы и дисперсности загрязнений, конструкции системы фильтрации авиатоплива на приеме и устанавливается ГОСТ Р 52906. До тех пор пока не истекло требуемое время отстаивания и не получены удовлетворительные результаты проверок уровня чистоты, авиатопливо не подлежит выдаче из резервуара. Время окончания наполнения резервуара и время отстаивания авиатоплива должно фиксироваться в контрольно-регистрационной документации организаций АТО полетов ВС.

Правила приема на склад организаций АТО полетов ВС тарных авиаГСМ.

Перед поступлением авиаГСМ в тарной упаковке на тарном хранилище должны быть подготовлены места для хранения, позволяющие осуществлять раздельное хранение авиаГСМ по видам и маркам.

Места для хранения каждой марки авиаГСМ должны быть обозначены соответствующими надписями.

В ходе приема авиаГСМ в тарной упаковке должен выполняться его входной контроль. Перечень проверок, выполняемых в процессе входного контроля в соответствии с Приложением А настоящего пособия.

При удовлетворительных результатах входного контроля авиаГСМ подлежат складированию на тарном хранилище для последующей выдачи потребителям.

При неудовлетворительных результатах входного контроля авиаГСМ организация АТО полетов ВС не принимает авиаГСМ или принимает их и складировать на изолированном участке тарного хранилища, но отстраняет от применения на ВС. В последнем случае паспорт продукции утрачивает силу.

Возобновление паспорта продукции осуществляет головная научно-исследовательская организация гражданской авиации по применению авиаГСМ на основании проведенных исследований.

Лабораторный контроль авиаГСМ в тарной упаковке не проводится.

2. Правила хранения авиационных горюче-смазочных материалов на складе организаций авиатопливообеспечения полетов воздушных судов гражданской авиации.

Правила хранения наливных авиаГСМ.

Поступившие в авиапредприятия наливные авиаГСМ хранятся в приемных или расходных резервуарах.

Каждая марка наливного авиаГСМ должна храниться в специально выделенных стальных вертикальных или горизонтальных резервуарах с отдельной трубопроводной обвязкой.

Не допускается смешение при хранении различных марок авиаГСМ, предназначенных для заправки в ВС, за исключением авиационных топлив ТС-1 и РТ.

Конструкция резервуаров для хранения авиаГСМ должна соответствовать требованиям ГОСТ Р 52906, а также требованиям безопасности, изложенным в технических регламентах и нормативных актах в области промышленной безопасности.

При переходе на другой вид (марку) авиаГСМ необходимо:

- освободить резервуар и связанные с ним трубопроводы, насосы, фильтры от остатков заменяемого авиаГСМ;
- зачистить резервуар;

- оборудование трижды промыть; авиаГСМ нового вида (марки), использованный для промывки авиаГСМ, сливается;
- после промывки заменить фильтроэлементы в фильтрах технологической линии для другого вида (марки) авиаГСМ;
- оснастить резервуар оборудованием, предназначенным для хранения нового вида (марки) авиаГСМ;
- перемаркировать резервуар;
- после заполнения резервуара отобрать объединенную пробу авиаГСМ для выполнения приемного контроля.

При выполнении каких-либо работ на резервуарах запрещается использование веществ, материалов, технологических процессов, которые могут отрицательно повлиять на качество авиаГСМ, хранимого в резервуарах.

Правила хранения тарных авиаГСМ.

АвиаГСМ в тарной упаковке следует хранить на стеллажах, поддонах или штабелях в крытых складских помещениях, под навесом или на спланированной площадке, защищенной от действия прямых солнечных лучей и атмосферных осадков.

Синтетические масла и рабочие жидкости должны храниться в складских помещениях закрытого типа отдельно от других минеральных авиаГСМ.

Хранение авиаГСМ в тарной упаковке должно осуществляться в условиях, исключающих нарушения герметичности тары.

Правила обеспечения сохранности качества авиаГСМ на складе.

При хранении авиаГСМ должны быть исключены условия изменения их качества.

Конкретные условия хранения определяются ТУ на авиаГСМ. Если в ТУ не конкретизированы условия хранения авиаГСМ, то выбранные условия хранения должны обеспечивать исключение ухудшения качества авиаГСМ, возможности загрязнения их механическими примесями, обводнения, пересортицы, максимальное сокращение потерь авиаГСМ от испарения и утечек.

Срок хранения авиаГСМ не должен превышать гарантийных сроков хранения, оговоренных ТУ на авиаГСМ с учетом климатического района, считая от даты их изготовления.

На авиаГСМ, находящиеся во вскрытой таре, гарантийные сроки хранения не распространяются.

Для контроля сохранности качества авиационного топлива на складе организации АТО полетов ВС должны выполняться следующие мероприятия:

- ежемесячно из каждого расходного резервуара и резервуара подготовленного к расходованию должна отбираться проба из сливной линии. В отобранной пробе должна осуществляться визуальная проверка и проверка с помощью ИКТ. Методика определения уровня чистоты авиатоплив ИКТ - в соответствии с приложением Б. Перед отбором проб

должна осуществляться промывка трубопровода сливной линии количеством авиационного топлива, как минимум, в полтора раза превышающем объем трубопровода сливной линии до крана отбора проб. Более частые проверки должны проводиться в случае частого выпадения осадков или ливневых дождей. Обнаруженная подтоварная вода должна сливаться;

- один раз в месяц в объединенных пробах из резервуаров должна проверяться удельная электрическая проводимость топлив для реактивных двигателей, содержащих антистатическую присадку.

Для контроля сохранности качества авиаГСМ в тарной упаковке не реже одного раза в месяц должен осуществляться осмотр сохранности тары и проверка соблюдения гарантийного срока хранения.

Сохранность качества авиаГСМ при хранении должна подтверждаться регулярным складским контролем. Периодичность и перечень анализов и проверок, выполняемых в процессе складского контроля, приведены в Приложении А настоящего пособия. Лабораторный контроль качества авиаГСМ в тарной упаковке в течение установленного гарантийного срока хранения не проводится при условии обеспечения сохранности тары и соблюдения условий хранения.

При удовлетворительных результатах складского контроля:

- авиаГСМ могут храниться далее или могут быть вовлечены в процесс подготовки к выдаче на заправку в ВС;
- на наливные авиаГСМ оформляется новый паспорт качества.

При неудовлетворительных результатах складского контроля, после истечения гарантийного срока хранения, при нарушении герметичности упаковки или подозрении на порчу авиаГСМ паспорт продукции утрачивает силу. Возобновление паспорта продукции осуществляет головная научно-исследовательская организация гражданской авиации по применению авиаГСМ на основании проведенных исследований.

До принятия решения должно быть обеспечено отдельное хранение авиаГСМ, не прошедших складской контроль, и исключена возможность их заправки или использования в ВС.

Правила внутрискладских перекачек наливных авиационных горюче-смазочных материалов.

При внутрискладских перекачках наливных авиаГСМ должны быть исключены условия изменения его качества за счет загрязнения или смешения с другими видами и марками авиаГСМ.

До начала перекачки производится:

- проверка документации, подтверждающей качество авиаГСМ в опорожняемых и наполняемых резервуарах;
- проверка достаточности объема приемного резервуара для выполнения операции по перекачке;
- замер массовой плотности авиаГСМ в резервуарах;

- контроль наличия и удаление подтоварной воды из резервуаров;
- визуальный контроль чистоты проб авиаГСМ из средств очистки, установленных на линии перекачки между опорожняемым и наполняемым резервуаром;
- проверка правильности открытия задвижек трубопроводов, используемых при перекачке.

После завершения перекачки из наполняемого резервуара должна быть отобрана объединенная проба для проведения приемного контроля.

3. Правила подготовки и выдачи авиационных горюче-смазочных материалов на заправку в воздушные суда.

Правила подготовки и выдачи на заправку наливных авиаГСМ.

Подготовка и выдача наливных авиаГСМ на заправку в ВС включает в себя комплекс работ, которые проводятся:

- в резервуарном парке склада организации АТО полетов ВС;
- на пунктах налива аэродромных топливозаправщиков;
- в ЦЗС ВС;
- на оперативной стоянке СЗ;
- в зоне ТО ВС при подготовке их к вылету.

Подготовка и выдача авиаГСМ на заправку в ВС осуществляется ответственными лицами организации АТО полетов ВС и лаборатории авиаГСМ.

Подготовка и выдача наливных авиаГСМ на заправку в ВС включает в себя следующие процессы:

- проверку исправности оборудования АТО, технологической цепи подготовки и выдачи авиаГСМ на заправку в ВС;
- доведение показателей качества авиаГСМ до уровня, соответствующего нормативным требованиям по содержанию механических загрязнений и воды (путем отстаивания, фильтрации, водоотделения);
- придание топливу для реактивных двигателей необходимых эксплуатационных свойств путем добавления в него ПВКЖ;
- выдачу авиаГСМ в СЗ (в ЦЗС);
- проведение процедур аэродромного контроля при подготовке к выдаче в СЗ и в процессе заправки авиаГСМ в ВС.

При обнаружении в донной пробе минерального масла из расходного резервуара воды (методом потрескивания) перед началом выдачи требуется отстаивание масла с последующим выпариванием непосредственно в бойлере маслостанции или выпариванием в маслозаправщике.

Перед выпариванием масло выдерживается при температуре 70-80°C в течение 6-7 часов, затем выпаривается при температуре не более 105°C с общей выдержкой, не превышающей 35 часов.

При обнаружении воды в синтетическом масле Б-3В ее удаление производится с помощью пропускания горячего воздуха через нагретое до 105°С масло в течение 2-3 часов.

Обнаружение видимых загрязнений осуществляется:

- для вязких масел просмотром смеси из одной части донной пробы масла и четырех частей бензина «Нефрас С-50/170»;
- для маловязких масел просмотром донной пробы масла (в прозрачной, светлой таре).

Разрешается заливать масла, содержащие видимые загрязнения, из расходного резервуара в маслозаправщик с последующим удалением загрязнений. Загрязнения удаляются из масла прокачкой через фильтр маслозаправщика или маслостанции «на кольцо».

После окончания очистки или выпаривания в лаборатории авиаГСМ проверяется отсутствие воды и чистота масла в донной пробе, отобранной из МЗ.

Аэродромный контроль подтверждает подготовленность:

- к выдаче на заправку авиаГСМ в расходном резервуаре;
- к выдаче на заправку авиаГСМ в емкостях конкретных СЗ;
- пригодность самого СЗ.

Аэродромный контроль производится в соответствии с Приложением А настоящего пособия.

При удовлетворительном результате аэродромного контроля на СЗ оформляется (подтверждается) контрольный талон.

При неудовлетворительном результате аэродромного контроля авиаГСМ в расходном резервуаре выдача авиаГСМ не разрешается.

При неудовлетворительном результате аэродромного контроля авиаГСМ в емкостях СЗ выдача авиаГСМ не разрешается, контрольный талон изымается.

Кондиционность выдаваемого на заправку наливного ГСМ подтверждается действующим паспортом качества авиаГСМ в расходном резервуаре и контрольным талоном на СЗ.

Правила выдачи тарных авиационных горюче-смазочных материалов.

АвиаГСМ в неповрежденной тарной упаковке в течение гарантийного срока хранения при соблюдении условий хранения не нуждается в специальных предварительных операциях по подготовке к заправке в ВС.

АвиаГСМ в тарной упаковке выдаются по заявкам потребителей нераспакованными с приложением паспорта продукции изготовителя.

Перед выдачей авиаГСМ персонал организации АТО полетов ВС должен выполнить проверку:

- количества затребованного авиаГСМ;
- наличия паспорта продукции изготовителя;
- состояние тары (маркировки, наличия пломб);
- соблюдения гарантийного срока хранения.

4. Правила заправки воздушных судов авиационными горюче-смазочными материалами.

Заправка ВС должна производиться только кондиционными авиаГСМ, с обеспечением мер безопасности работ и предупреждения потерь авиаГСМ.

Работы по заправке ВС авиаГСМ осуществляют в соответствии с требованиями типовой ЭД ВС на производство этих работ и взаимосогласованной технологией работ.

Заправку ВС авиаГСМ производят с помощью СЗ в соответствии с требованиями документов по их эксплуатации. Раздаточные устройства этих средств должны быть исправными и чистыми, крышки фильтров и заливные горловины опломбированными. СЗ допускаются к использованию только после их контрольного осмотра. Ответственность за качество авиаГСМ в емкостях СЗ и состояние СЗ возлагается на организацию АТО полетов ВС и организацию по аэродромному обеспечению полетов ВС (в части обеспечения подвижными СЗ авиаГСМ).

Заправка ВС авиатопливом запрещается в случаях:

- наличия пассажиров на борту ВС, за исключением случаев, оговоренных в Федеральных авиационных правилах «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» (утверждены приказом МТ РФ от 17.07.2008г. №108, зарегистрировано в Минюсте 14.08.2008г. №12119);
- когда на заправку подано авиатопливо, не соответствующее данному типу ВС;
- когда при проверке выявлена некондиционность авиатоплива, неправильно оформлен контрольный талон на СЗ;
- наличия разлитого авиатоплива на стоянке ВС и когда авиатопливом облито ВС или СЗ;
- обнаружения паров (запаха авиатоплива) внутри ВС (в салонах, багажных, служебных и технических отсеках ВС);
- наличия заглушек в дренажной системе топливных баков ВС;
- отсутствия свободного пути отхода (отвода) СЗ от ВС;
- наличия неисправности или перегрева тормозных устройств колес СЗ;
- грозовых разрядов атмосферного электричества.

Заправку ВС авиаГСМ осуществляет персонал организаций АТО полетов ВС, организаций по аэродромному обеспечению полетов ВС (в части обеспечения подвижными СЗ авиаГСМ), организаций по ТОиР АТ, эксплуатанта ГА, допущенный к выполнению этих работ. Распределение функций персонала при заправке ВС и ответственности должно быть определено в технологиях взаимодействия организаций – участников процесса заправки ВС и в договорах организаций АТО полетов ВС с конкретными эксплуатантами ГА.

Функции персонала, принимающего участие в заправке ВС, должны предусматривать (в т.ч. на уровне должностных инструкций):

- подъезд СЗ по команде ответственного за ВС работника в соответствии с утвержденной в аэропорту схемой подъезда;
- контрольный осмотр СЗ;
- предъявление должностному лицу (работнику), под ответственностью которого находится ВС, контрольного талона на СЗ и пробы авиаГСМ, отобранной из отстойника СЗ или пробоотборного устройства наконечника нижней заправки;
- заземление ВС и установку под его колеса упорных колодок;
- заземление СЗ и установку под его колеса упорных колодок;
- подключение троса выравнивания электрического потенциала СЗ и ВС;
- обеспечение электрического соединения штыря раздаточного рукава (пистолета) с бортовым гнездом у горловины бака на ВС, стыковку наконечника нижней заправки раздаточного рукава с заправочным штуцером на ВС при закрытой заправке (при открытой заправке при отсутствии гнезда перед началом заправки необходимо коснуться пистолетом обшивки судна не ближе 1,5 м от горловины бака);
- открытие горловин баков (заправочных штуцеров) ВС;
- получение разрешения на заправку ВС от должностного лица, под ответственностью которого находится ВС;
- заправку баков ВС авиаГСМ в соответствии с ЭД ВС и указаниями должностного лица (работника), под ответственностью которого находится ВС, по необходимому количеству заправляемого авиаГСМ и по величине давления заправки;
- отсоединение наконечника нижней заправки раздаточного рукава от бортового штуцера заправки и закрытие горловин, штуцеров после заправки;
- отсоединение прицепного устройства диспенсера от гидрантного регулятора ЦЗС и закрытие крышки гидрантного колодца.

Во всех случаях ответственность за закрытие заправочных горловин и штуцеров ВС возлагается на работника, производящего заправку. Должностное лицо (работник), под ответственностью которого находится ВС, осуществляет контроль закрытия указанных точек непосредственно после окончания заправки.

Заправка ВС авиаГСМ производится с разрешения должностного лица, под ответственностью которого ВС находится. Лица, разрешающие заправку, и работники ее осуществляющие, несут ответственность за качество и безопасность производимых работ.

Разрешение на заправку баков ВС авиатопливом и авиамаслом могут выдавать:

- член экипажа ВС, на которого возложены функции оперативного контроля и наблюдения за снаряжением ВС и его подготовкой к полету (если ВС находится под ответственностью экипажа);
- работник, непосредственно осуществляющий руководство ТО ВС (если ВС не принято экипажем).

Перед выдачей разрешения на заправку ВС авиаГСМ должностное лицо, под ответственностью которого находится ВС, должно проверить готовность ВС к заправке и соответствие авиаГСМ требованиям ЭД на данный тип ВС:

- проконтролировать слив отстоя авиатоплива из баков ВС и проверить отсутствие в нем воды и механических примесей;
- по контрольному талону проверить пригодность авиаГСМ к заправке, соответствие марки авиаГСМ данному типу ВС, содержание в авиатопливе ПВКЖ, дату и время контроля пробы, слитой из отстойника емкости, и фильтров СЗ, наличие подписей должностных лиц организации АТО полетов ВС, подтверждающих записи в контрольном талоне;
- слить отстой (проконтролировать слив) и проверить пробу авиатоплива из отстойника емкости и фильтров СЗ на отсутствие в нем воды и механических примесей;
- заземлить ВС, если этого требует ЭД ВС, проверить заземление СЗ;
- проверить подключение троса (провода) выравнивания электрического потенциала ВС и СЗ;
- проверить наличие средств пожаротушения на местах стоянок;
- проверить наличие упорных колодок под колесами опор шасси ВС;
- убедиться в отсутствии под крылом, фюзеляжем, гондолами стрелянок и других крупногабаритных предметов, которые могут повредить ВС при его оседании в процессе заправки.

При положительных результатах проверки готовности к заправке выдается разрешение на ее проведение.

При подготовке СЗ и ВС к заправке авиаГСМ:

- относительное размещение ВС и СЗ должно соответствовать требованиям, действующим в условиях конкретного аэропорта;
- подвижные СЗ должны устанавливаться возле заправляемого ВС так, чтобы в аварийных ситуациях СЗ могли быть удалены из зоны заправки без дополнительного маневрирования;
- должно быть исключено расположение двигателя СЗ под ВС, если это предусмотрено ЭД ВС;
- должно быть исключено размещение СЗ под дренажными патрубками топливной системы ВС;
- необходимо принять меры, исключая наезд транспорта и средств механизации на раздаточные рукава;

- разматывание с барабанов СЗ раздаточных рукавов и тросов заземления и выравнивания потенциалов статического электричества должно производиться в направлении, перпендикулярном оси вращения барабана;
 - перед раскаткой раздаточных рукавов и перемещением их по поверхности покрытия мест стоянок ВС необходимо убедиться в отсутствии дефектов покрытия, способных нанести механические повреждения раздаточным рукавам (раздаточные краны, наконечники следует укладывать, в случае необходимости, на покрытие без ударов о покрытие);
 - должно быть исключено образование петель и перекручивание раздаточных рукавов СЗ;
 - подсоединенные к ВС раздаточные рукава СЗ должны свисать свободно в вертикальной плоскости (без перекосов);
 - при открытой (верхней) заправке ВС раздаточные рукава СЗ должны быть заведены на поверхность крыла со стороны передней кромки крыла (расположение раздаточных рукавов СЗ по задней кромке крыла запрещается);
 - крышки заправочных штуцеров топливных баков ВС и наконечников нижней заправки раздаточных рукавов СЗ допускается вскрывать только предназначенным для этих целей инструментом, исключающим искрообразование (запрещается выполнять указанную работу методами нанесения ударов).
- При заправке ВС авиатопливом:
- с целью предотвращения накопления статического электричества в системе «ВС—СЗ» при открытой (верхней) заправке ВС авиатопливом наполнение топливных баков ВС из заправочного пистолета должно осуществляться без разбрызгивания и вспенивания авиатоплива;
 - при закрытой заправке производительность наполнения авиатопливом топливных баков ВС не должна превышать значений, установленных ЭД для данного типа ВС и способа заправки;
 - необходимо контролировать герметичность СЗ и соединений наконечников заправки с ВС и гидрантного регулятора ЦЗС, перепад давления на фильтре СЗ;
 - в случае, если доступ к штуцерам заправки ВС осуществляется с подъемной платформы СЗ, платформа не должна подниматься или опускаться во время подачи авиатоплива для того, чтобы раздаточные рукава и система труб СЗ не поднимались или не опускались вместе с платформой; оператор, по возможности, должен осуществлять заправку и контроль за ней с земли.
- При заправке ВС авиатопливом (сливе авиатоплива) запрещается:
- блокировать или заклинивать клавишу системы «Дедман» в нажатом положении;

- подключать и отключать от ВС источники электроэнергии, использовать электроинструменты, которые могут стать источниками искры или электродуги, включать бортовые потребители электроэнергии, не связанные с заправкой ВС и ее контролем, располагать провода, соединяющие ВС с источником электроэнергии, на пути подъезда (отъезда) средств наземного обслуживания;
- выполнять работы по ТО ВС, которые могут создать источник воспламенения паров авиатоплива;
- пользоваться переносными радиостанциями и мобильными телефонами в зоне дренажных патрубков ВС;
- подогревать двигатели, системы, воздух в кабине экипажа и пассажирских салонах моторными подогревателями;
- пользоваться открытым огнем, неисправными электрическими лампами (фонарями) для контроля работ при заправке (сливе);
- проезжать или останавливаться под ВС любым видам транспорта;
- обрабатывать ВС ПОЖ;
- выполнять любые виды работ по ТО и по устранению неисправностей на СЗ.

В случае нарушения в процессе заправки герметичности раздаточных рукавов и штуцеров, обливе ВС или СЗ авиатопливом, разливе авиатоплива на землю (искусственное покрытие), а также при обнаружении паров авиатоплива внутри ВС, заправка ВС авиатопливом или слив авиатоплива из его баков должны быть немедленно прекращены и приняты меры пожарной безопасности. Должностные лица, ответственные за ВС, техническое состояние СЗ и непосредственно осуществляющие заправку (слив), обязаны:

- прекратить подачу (слив) авиатоплива;
- вызвать к месту работ пожарно-спасательный расчет авиапредприятия;
- отключить электропитание ВС (в случае возгорания или по команде пожарно-спасательного расчета);
- отсоединить раздаточные (сливные) рукава от ВС;
- удалить СЗ от ВС на расстояние не менее 75 м;
- удалить пролитое авиатопливо с поверхностей и из полостей внутри ВС;
- отбуксировать ВС со стоянки, предварительно покрыв разлившееся на ней авиатопливо огнегасящей пеной;
- убрать авиатопливо со стоянки с искусственным покрытием при помощи адсорбентов;
- не устанавливать ВС на стоянке без искусственного покрытия, на которой было разлито авиатопливо, до полного испарения его из почвы.

После завершения заправки ВС в раздаточных рукавах должно быть стравлено избыточное давление и из раздаточных рукавов должен быть откачан авиаГСМ, если это предусмотрено ЭД СЗ. Тросы заземления и

тросы для выравнивания потенциалов статического электричества между ВС и СЗ следует отсоединять только после отсоединения раздаточных рукавов. После заправки авиатопливом авиатехник производит слив отстоя из точек, предусмотренных для данного типа ВС, и проверяет отстой на отсутствие воды и примесей. При обнаружении в отстое механических примесей, воды или кристаллов льда принимаются меры по выявлению причин их появления и полному удалению примесей и воды.

Слив авиаГСМ из баков и систем ВС.

Выполнение работ при полном (частичном) сливе авиатоплива (авиамасла) из баков ВС возлагается на работников организации по ТОиР АТ или эксплуатанта ГА (членов экипажа) и организации АТО полетов ВС. При этом специалисты организации по ТОиР АТ (экипажа) обязаны установить очередность слива, управлять аппаратурой топливной (масляной) системы, установленной на ВС, принимать меры по сохранению центровки ВС и предупреждению деформации баков.

Распределение функций персонала при сливе авиаГСМ из баков и систем ВС должно быть определено в технологиях взаимодействия организаций – участников процесса заправки ВС.

5. Правила выполнения контроля качества авиационных горюче-смазочных материалов в процессе авиатопливообеспечения полетов воздушных судов гражданской авиации.

Виды контроля качества осуществляются в соответствии с п. 7 Федеральных авиационных правил «Сертификационные требования к организациям авиатопливообеспечения воздушных перевозок» (утверждены Приказом ФСВТ России от 18.04.2004 № 89, зарегистрировано в Минюсте 05.10.2000 №2411) и изложены ниже.

Перечень операций, выполняемых при проведении указанных видов контроля, проводится в соответствии с Приложением А настоящего пособия.

Правила отбора проб и их транспортировки.

Пробы авиаГСМ из средств транспортировки, хранения и СЗ отбираются для установления соответствия качества авиаГСМ требованиям технических регламентов, национальных стандартов, ТУ, и установленным нормативам чистоты авиаГСМ.

Пробы авиаГСМ из систем и агрегатов ВС отбираются для определения уровня их чистоты и качества, полноты выполнения регламентных работ по ТО, подготовленности систем и агрегатов к эксплуатации и других целей.

Отбираемые пробы авиаГСМ должны быть представительными. Представительность проб достигается:

- отбором заданного количества авиаГСМ из определенной части его объема установленным способом в местах и с периодичностью, оговоренных настоящими Федеральными авиационными правилами;
- отбором проб в специально подготовленную тару;

- достоверностью и необходимым объемом прилагаемой к пробе документации;
- соблюдением правил укупорки и доставки к месту исследований, хранения до и после исследования.

Ответственность за обеспечение представительности проб авиаГСМ возлагается на лиц, участвующих в отборе проб.

Отбор проб из средств транспортировки, заправки и технологического оборудования складов авиаГСМ производится техническим персоналом организации АТО полетов ВС.

Отбор проб авиаГСМ из систем и агрегатов ВС производится техническим персоналом организации по ТОиР АТ с привлечением при необходимости инженерно-технического персонала организации АТО полетов ВС.

Отбор проб авиаГСМ при их приеме, хранении и подготовке к выдаче производится в соответствии с требованиями ГОСТ 2517.

Порядок отбора проб авиаГСМ в случаях авиационных происшествий и инцидентов с ВС производится по специальной процедуре и оформляется актом (см. Приложение В).

При отборе проб авиаГСМ через сливное устройство (отстойников, емкостей СЗ, сифонов, нижних кранов резервуаров, отстойников средств очистки и водоотделения и т.п.) предварительно производится слив отстоя при полностью открытом сливном кране до появления однородного продукта, но не менее $0,5 \text{ дм}^3$, и не менее 1,5 объема сливного трубопровода. Данные об объемах авиаГСМ, содержащихся в сливных трубопроводах, должны быть зафиксированы на информационных этикетках, прикрепленных к стенкам резервуаров, фильтров и т.д.

Объемы проб, предназначенных для лабораторных анализов, регламентированных в Приложении Б, должны составлять для авиатоплив не менее $1,5 \text{ дм}^3$, а для остальных видов авиаГСМ - не менее $0,7 \text{ дм}^3$.

Для проверки уровня чистоты авиатоплив и авиамасел объем отбираемой пробы должен составлять $0,5...0,8 \text{ дм}^3$.

Отбор проб авиаГСМ должен производиться в тару (посуду), подготовленную лабораторией авиаГСМ, о чем делается отметка в акте отбора проб.

Бутылки с пробами должны быть плотно закупорены пробками или винтовыми крышками с прокладками, материал которых не должен растворяться в авиаГСМ. При применении резиновых или корковых пробок для их обертки используется полиэтиленовая пленка. Горло бутылки следует обернуть полиэтиленовой или другой плотной пленкой и обвязать бечевкой, концы которой пропускают под этикетку. Концы бечевки пломбируют или заливают сургучом (мастикой) на пластинке из картона, дерева или другого материала и печатают. Допускается приклеивать этикетку к бутылке.

На этикетке должны быть указаны:

- номер пробы по журналу учета отбора проб или журналу регистрации проб;
- наименование, марка продукта;
- номер резервуара (цистерны; танка; тип, номер воздушного судна и номер бака), из которого отбиралась проба;
- от какого количества отобрана проба;
- номер партии авиаГСМ;
- дата и время отбора пробы;
- наименование технического регламента, национального стандарта, ТУ на авиаГСМ;
- цель отбора пробы;
- фамилии и подписи лиц, отобравших и опечатавших пробу.

Отбор проб оформляется специальным актом, обязательным для организаций АТО полетов ВС при отправлении проб авиаГСМ в стороннюю организацию, и регистрируется в журнале.

Форма акта отбора проб, действующая внутри организации АТО полетов ВС, разрабатывается самой организацией и вносится в технологию работы.

При направлении проб авиаГСМ, отобранных в связи с расследованием причин авиационного происшествия (инцидента) с ВС в акте в свободной форме должна быть изложена технология отбора проб с указанием какой объем отстоя сливался, когда производился отбор пробы из этого узла, точно указывается точка отбора пробы и состояние оборудования откуда она отбиралась, состояние окружающей среды, кем подготавливалась тара, какие точечные пробы отбирались для составления объединенной пробы. Если отбор производился в меньших количествах, чем установлено нормативно-технической документацией, то указывается причина, а также применение промежуточных емкостей (приспособлений) для отбора проб.

Пробы направляются на исследование с сопроводительным письмом, в котором указывается цель проведения исследований. К письму прилагается акт отбора пробы.

Порядок подготовки и транспортировки проб авиаГСМ осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Правила выполнения входного контроля авиационных горюче-смазочных материалов

При поступлении авиаГСМ должен выполняться его входной контроль по ассортименту, количеству и качеству.

Проверка поступающих авиаГСМ по ассортименту, количеству и качеству включает в себя:

- контроль наличия на транспортных средствах (вагоне, цистерне, барже, трюме судна, автофургоне и т.п.) или на контейнерах пломб отправителя или пункта отправления (станции, пристани, порта), исправность пломб,

оттиски на них, состояние вагона, иных транспортных средств или контейнера, наличие защитной маркировки груза, а также исправность тары;

- проверку соответствия наименования груза и транспортной маркировки на нем данным, указанных в транспортных документах;

- проверку транспортных и сопроводительных документов (спецификации, описи, упаковочных ярлыков и др.) отправителя (изготовителя);

- проверку паспорта продукции, оформленного изготовителем или продавцом;

- проверку сертификата (декларации) соответствия продукции или отметки (знака соответствия) о сертификации (декларировании) продукции в паспорте продукции;

- проверку уровня налива авиаГСМ и наличия подтоварной воды (с использованием водочувствительной пасты) в транспортном средстве.

Тарная упаковка должна соответствовать следующим требованиям:

- тара должна быть изготовлена в соответствии с действующей технической документацией и обеспечивать сохранность качества и количества продукта в течение установленного изготовителем срока хранения;

- конструкция тары должна быть выполнена таким образом, чтобы несанкционированное вскрытие тары не оставалось незамеченным потребителем;

- маркировка тары должна быть нанесена несмываемой краской и содержать сведения об изготовителе, марке продукта (включая стандарт или спецификацию, в соответствии с которой изготовлен продукт), а также дату изготовления продукта и номер партии.

При поступлении наливных авиаГСМ должен проводиться отбор проб, который осуществляется до слива авиаГСМ из каждой поступившей железнодорожной или автомобильной цистерны, из каждого танка нефтеналивного судна в соответствии с ГОСТ 2517.

При поступлении авиационного топлива по нефтепродуктопроводу производятся отбор точечных проб; порядок и периодичность отбора проб устанавливается взаимным соглашением организации АТО полетов ВС и поставщика, но не реже чем через два часа.

Отбор проб выполняется с целью:

- проведения анализов и проверок в соответствии с приложением А;

- составления арбитражных проб (с оформлением актов).

Анализ массовой плотности принимаемого наливного авиаГСМ производится при средней температуре авиаГСМ в емкости транспортного средства. Разность между определенной величиной плотности, приведенной к температуре, указанной в нормативном документе на авиаГСМ, и величиной,

указанной в паспорте продукции не должна превышать нормативных требований по воспроизводимости арбитражного метода.

Правила выполнения аэродромного контроля авиатоплива.

В расходном резервуаре уровень чистоты авиатоплива должен проверяться перед началом расходования, но не реже одного раза в смену. Наличие подтоварной воды проверяется с помощью визуальной проверки и водочувствительной пасты, с помощью ИКТ проводится контроль донных проб, отобранных из нижнего крана (сифона) резервуара или его нижнего уровня.

В средствах фильтрации и водоотделения пункта налива уровень чистоты авиаГСМ должен проверяться не реже одного раза в смену путем визуальной проверки проб, отобранных из отстойников фильтров.

В средствах фильтрации и водоотделения, установленных на подвижных и передвижных СЗ, уровень чистоты авиатоплива должен проверяться один раз в смену по их прибытии на склад авиаГСМ путем визуальной проверки проб, отобранных из отстойников фильтров.

В отстойниках цистерн подвижных и передвижных СЗ уровень чистоты авиатоплива должен проверяться:

- по прибытию на склад авиаГСМ – визуально;
- через 15 минут после наполнения – визуально и с помощью ИКТ;
- по прибытию на стоянку спецавтотранспорта – визуально;
- через каждые 6 часов стоянки ранее допущенного СЗ – визуально и с помощью ИКТ (при этом также измеряется температура и плотность авиатоплива);
- при хранении авиатоплива в цистернах более 10 суток – визуально и с помощью ИКТ.

В средствах фильтрации и водоотделения гидрантного регулятора ЦЗС уровень чистоты авиатоплива должен проверяться, как минимум, один раз в начале смены путем визуальной проверки и с помощью ИКТ проб, отобранных из отстойников фильтров. В случае резкого изменения температуры и влажности воздуха один раз в смену измеряется температура и плотность авиатоплива.

В гидрантном регуляторе ЦЗС уровень чистоты авиатоплива должен проверяться не реже одного раза в смену путем визуальной проверки и проверки с помощью ИКТ проб, отобранных после прокачки не менее 5 дм³ авиатоплива из каждого гидрантного регулятора ЦЗС. В случае резкого изменения температуры и влажности воздуха один раз в смену измеряется температура и плотность авиатоплива.

Из наконечников нижней заправки СЗ пробы авиатоплива должны отбираться из потока не реже одного раза в смену для выполнения проверки уровня чистоты авиатоплива путем визуальной проверки и проверки с помощью ИКТ.

Контроль содержания ПВКЖ в авиатопливе проводится в случае ее введения в авиатопливо, которое производится при помощи дозатора.

Нормы добавления ПВКЖ определены ЭД на конкретный тип ВС и зависят от температуры воздуха у земли в аэропорту вылета, продолжительности полета, района посадки и типа ВС. Пробы для проверки содержания ПВКЖ в авиатопливе должны отбираться не реже одного раза в смену из:

- отстойников цистерн подвижных и передвижных СЗ, не оборудованных дозирующими устройствами;
- из наконечников нижней заправки подвижных и передвижных СЗ, обеспечивающих заправку ВС и оборудованных дозирующими устройствами; пробы отбираются из потока; работы проводятся на пункте проверки;
- из наконечников нижней заправки стационарных заправочных агрегатов (заправочных колонок) из потока при прокачке авиатоплива в отдельную емкость.

В случае обнаружения в пробе авиакеросина из цистерны СЗ ПВКЖ сверх - или ниже установленной нормы (с учетом допусков) авиакеросин из СЗ сливается в отдельную емкость, производится регулирование дозатора и контроль точности дозирования.

Правила выполнения аэродромного контроля минеральных авиационных масел, поставляемых наливом.

В расходном масляном резервуаре уровень чистоты масла должен проверяться перед началом расходования. Наличие механических примесей проверяется визуально; наличие воды – методом потрескивания.

В бойлере маслостанции уровень чистоты масла должен проверяться перед началом расходования, но не реже одного раза в смену. Наличие механических примесей проверяется визуально; наличие воды – методом потрескивания.

В маслофильтре маслозаправщика уровень чистоты авиамасла должен проверяться один раз в смену по прибытии маслозаправщика на склад авиаГСМ путем визуальной проверки пробы, отобранной из отстойника фильтра.

Уровень чистоты масла в маслозаправщике должен проверяться в пробе, отобранной из раздаточного крана, путем проверки пробы на наличие механических примесей – визуально и на наличие воды – методом потрескивания:

- после наполнения маслозаправщика на складе;
- по прибытии маслозаправщика на стоянку спецавтотранспорта;
- на стоянке спецавтотранспорта один раз в смену.

Анализ работавших авиационных горюче-смазочных материалов из систем воздушных судов.

Анализ работавших авиаГСМ из систем ВС должен содержать фактические данные по проверенным показателям, перечень которых определен заказывающей организацией. В случае, если поставленная цель исследований, объем контролируемых показателей, превышает возможности данной лаборатории авиаГСМ, пробы направляются на исследование в головную научно-исследовательскую организацию ГА по применению авиаГСМ.

6. Правила технического обслуживания оборудования авиатопливообеспечения.

В каждой организации АТО полетов ВС на основании ЭД на используемое оборудование должен быть разработан регламент ТО оборудования.

Подвижные и передвижные СЗ, обеспечивающие заправку ВС авиатопливом должны проходить регулярную проверку:

- каждую смену – наличие и целостность пломбировки выключателя системы «Интерлок»;
- каждую смену – чистоту и целостность сетчатого фильтра наконечника нижней заправки;
- не реже одного раза в неделю – работоспособность системы «Интерлок»;
- не реже одного раза в неделю – электрическую непрерывность троса выравнивания потенциалов;
- не реже одного раза в месяц, а также после ТО, регулировки, ремонта – работоспособность системы «Дедман»;
- не реже одного раза в месяц - гидравлические испытания раздаточных рукавов под давлением не выше 1,25 рабочего давления рукава;
- не реже одного раза в квартал – испытание работоспособности системы регулирования давления СЗ.

Резервуары для хранения авиаГСМ должны своевременно проходить градуировку, ТО, периодическую очистку, дефектоскопию, ремонт, замену (или ремонт) антикоррозионного покрытия и другие виды работ. Периодичность проведения работ по ТО резервуаров устанавливается нормативными правовыми актами федерального органа исполнительной власти в области ГА.

Для обеспечения качества хранимых наливных авиаГСМ следует осуществлять постоянный контроль за техническим состоянием резервуарного парка и технологического оборудования, своевременно проводить профилактические мероприятия по поддержанию в исправном состоянии оборудования АТО, соблюдать сроки зачистки резервуаров.

Зачистка резервуаров из-под авиатоплив производится не реже двух раз в год. Резервуары, изготовленные из нержавеющей стали или имеющие

внутреннее антикоррозионное покрытие, зачищаются в зависимости от их состояния, но не реже одного раза в три года.

Резервуары для авиамасел и спецжидкостей и емкости маслостанций зачищаются один раз в год.

Стальные резервуары, предназначенные для хранения ПВКЖ, зачищаются не реже двух раз в год. Расходные бачки для ПВКЖ – не реже одного раза в три месяца (изготовленные из нержавеющей стали – не реже одного раза в шесть месяцев).

В случае обнаружения повышенного количества загрязнений, ржавчины, микробиологического загрязнения, загрязнения поверхностно–активными веществами производится внеочередная зачистка резервуара (емкости).

7. Условия авиатопливообеспечения полетов воздушных судов гражданской авиации

Участники и виды деятельности участников процесса авиатопливообеспечения полетов воздушных судов гражданской авиации.

Виды деятельности участников процесса АТО полетов ВС ГА состоят из:

- поставки авиаГСМ в аэропорты;
- аэропортовой деятельности по АТО полетов ВС;
- аэропортовой деятельности по контролю качества авиаГСМ;
- аэропортовой деятельности по аэродромному обеспечению полетов ВС (в части обеспечения подвижными СЗ авиаГСМ);
- заправки авиаГСМ в ВС;
- планирования заправки ВС авиаГСМ;
- поддержания и обеспечения инфраструктуры организации АТО полетов ВС;
- деятельности по методическому руководству лабораториями авиаГСМ, выполнению арбитражного контроля, выполнению анализов авиаГСМ в случае авиационных происшествий и инцидентов, проведению исследований некондиционных авиаГСМ.

Участниками процесса обеспечения полетов ВС ГА авиаГСМ являются:

- поставщики авиаГСМ (производители, продавцы);
- поклажедатели авиаГСМ (при передаче авиаГСМ на хранение в организации АТО — производители, эксплуатанты ГА, организации по ТОиР АТ);
- организации АТО полетов ВС;
- лаборатории авиаГСМ;
- организации по аэродромному обеспечению полетов ВС (в части обеспечения подвижными СЗ авиаГСМ);
- организации по ТОиР АТ;
- эксплуатанты ГА;
- организации по организационному обеспечению полетов;

- организации, оказывающие услуги по поддержанию работоспособности капитальных сооружений организаций АТО полетов ВС, оборудования АТО, лабораторного оборудования и т.д.;
- головная научно-исследовательская организация ГА по применению авиаГСМ.

8. Основные задачи участников авиатопливообеспечения и условия допуска организации к участию в процессе авиатопливообеспечения.

Поставщики и поклажедатели авиационных горюче-смазочных материалов.

Поставщики и поклажедатели авиаГСМ обеспечивают:

- гарантированность объемов, соблюдение сроков и номенклатуры поставок авиаГСМ;
- сохранение качества авиаГСМ (в соответствии с требованиями действующих редакций технических регламентов, национальных стандартов) при его приобретении, транспортировке, всеми видами транспорта (железнодорожным, автомобильным, водным, авиационным, нефтепродуктотрубопроводным), перегрузке и сдаче на хранение;
- исключение смешения авиаГСМ разных видов и марок при транспортировке, а также в случаях комплексной транспортировки авиаГСМ различными транспортными средствами до получателя;
- использование транспортных средств и емкостей специально подготовленных и предназначенных для транспортировки авиаГСМ;
- наличие паспортов продукции на каждую партию каждой марки авиаГСМ, поставляемой получателю (паспорта на авиаГСМ должны соответствовать требованиям технических регламентов);
- предоставление получателю авиаГСМ документов, содержащих сведения, указанные в технических регламентах;
- предоставление получателю документов, подтверждающих количество поставленных авиаГСМ;
- своевременное информирование получателя авиаГСМ о возникшем и выявленном случае ухудшения качества авиаГСМ в процессе производства, хранения и транспортировки, которые могут повлиять на надежность работы АТ при получении и использовании данной партии авиаГСМ;
- контрафактную безопасность при осуществлении поставок авиаГСМ;
- промышленную, пожарную, экологическую безопасность при осуществлении поставок авиаГСМ.

Поклажедатели авиаГСМ дополнительно обеспечивают создание и поддержание резерва авиаГСМ в предприятиях АТО полетов ВС в соответствии с требованиями настоящих Федеральных авиационных правил.

Поставщиком и поклажедателем авиаГСМ может быть только юридическое лицо.

Поставщиком авиаГСМ может быть производитель авиаГСМ, продавец авиаГСМ. Поклажедателем авиаГСМ может быть эксплуатант ГА и организация по ТООР АТ (при самостоятельной закупке авиаГСМ и передаче их на хранение организации АТО полетов ВС).

Договор на поставку или хранение авиаГСМ может быть заключен только между юридическими лицами. Организация АТО полетов ВС может сама заключить договора на поставку, хранение авиаГСМ с поставщиком или поклажедателем или эти договора могут заключаться с поставщиком или поклажедателем другим юридическим лицом (в зависимости от подчиненности организации АТО полетов ВС). Договора на поставку или хранение авиаГСМ должны пройти техническую экспертизу в организации АТО полетов ВС.

Договор на поставку или хранение авиаГСМ должен обязательно содержать:

- гарантии поставщика или поклажедателя по исполнению им положений указанных выше;
- гарантии поклажедателя по исполнению им положений указанных выше;
- сведения о взаимосогласованном месте перехода ответственности и риска потери качества авиаГСМ от поставщика к получателю;
- взаимосогласованную процедуру проверки качества и количества авиаГСМ, поступающего к получателю, с указанием методов и оборудования для оценки качества авиаГСМ;
- взаимосогласованную процедуру расследования случаев ухудшения качества авиаГСМ с указанием организации, осуществляющей арбитражную экспертизу авиаГСМ;
- обязательства и ответственность поставщика или поклажедателя в случае поставки некачественных авиаГСМ, недопоставки авиаГСМ по номенклатуре и количеству, непоставки авиаГСМ в установленные сроки.

Организации авиатопливообеспечения полетов воздушных судов гражданской авиации.

Организации АТО полетов ВС ГА обеспечивают:

- разработку (с учетом необходимой детализации) документов, регулирующих процессы АТО полетов ВС в конкретном аэропорту;
- сбор информации о потребностях аэропорта в авиаГСМ по ассортименту и количеству;
- согласование планов снабжения аэропорта авиаГСМ;
- приобретение отечественных и импортных авиаГСМ в согласованных количествах и ассортименте;
- прием авиаГСМ от поставщиков или поклажедателей на склад;
- хранение авиаГСМ на складе;

- создание и поддержание резервного запаса авиаГСМ под объемы перевозок аэропорта;
- сохранность качества и количества авиаГСМ во время его хранения на складе;
- подготовку авиаГСМ к выдаче на заправку ВС;
- выдачу авиаГСМ на заправку в ВС;
- отбор проб авиаГСМ;
- своевременность и полноту лабораторного контроля качества авиаГСМ в процессе приема, хранения, подготовки к выдаче на заправку в ВС наливных авиаГСМ в сертифицированных лабораториях авиаГСМ;
- своевременность и полноту аэродромного контроля качества авиаГСМ;
- лабораторный контроль качества авиаГСМ, работавших в системах ВС;
- своевременную заправку ВС в требуемых объемах (в соответствии с планом полетов);
- прием сливаемого из ВС авиатоплива;
- учет авиаГСМ;
- взаимодействие с другими участниками процесса обеспечения авиаГСМ полетов ВС;
- осуществление ТОиР сооружений, оборудования АТО;
- метрологическое обеспечение средств измерения;
- промышленную, пожарную, экологическую безопасность проводимых работ и мероприятий;
- периодическую переподготовку руководящего и инженерно-технического персонала организации АТО полетов ВС.

Организации АТО полетов ВС должны быть сертифицированы в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил «Сертификационные требования к организациям авиатопливообеспечения воздушных перевозок» (утверждены приказом ФСВТ России от 18.04.2000 № 89, зарегистрировано в Минюсте 05.10.2000 № 2411).

Если организация АТО полетов ВС сформировала в своем составе подразделение, осуществляющее аэродромное обеспечение полетов ВС (в части обеспечения подвижными СЗ авиаГСМ), организация АТО должна обеспечивать функционирование этого подразделения на основании требований Федеральных авиационных правил «Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим аэропортовую деятельность по аэродромному обеспечению полетов гражданских воздушных судов» (утверждены приказом ФСВТ России от 06.05.2000 № 121, зарегистрировано в Минюсте 31.08.2000 № 2369).

Для исключения сбоев полетов ВС объемы резервуарного парка, тарных хранилищ организаций АТО должны быть достаточными для обеспечения повседневных нужд аэропорта, потребностей аэропорта в пиковые периоды его работы, а также для создания резервного запаса авиаГСМ. При этом должны учитываться факторы:

- время отстоявания авиатоплива;
- время ТО и зачистки резервуаров;
- резерв емкостей для хранения некачественных авиаГСМ.

Конкретные потребности аэропорта в авиаГСМ в различные сезоны года определяются на основании заключенных договоров (контрактов) организации АТО полетов ВС с потребителями авиаГСМ. В завозных аэропортах запас авиаГСМ должен обеспечивать бесперебойную работу аэропорта в течение межнавигационного периода.

Покупатель авиатоплива (организация АТО полетов ВС, поклажедатель авиатоплива) должен обеспечить создание и поддержание резервного запаса авиатоплива на складе авиаГСМ организации АТО полетов ВС:

- при поставке авиатоплива по нефтепродуктотрубопроводу – не менее трех суток;
- при поставке железнодорожным и автомобильным транспортом – не менее пяти суток;
- при поставке водным путем – не менее пятнадцати суток;
- при поставке одновременно несколькими способами — не менее пяти суток.

Поддержание резервного запаса авиаГСМ должно быть обеспечено действующими договорами организации АТО полетов ВС с производителями, продавцами, поклажедателями на поставку или хранение авиаГСМ необходимого качества, количества и ассортимента (с фактическим запасом по сроку действия договора не менее одного месяца).

Организации АТО полетов ВС должны проводить оценку и отбор поставщиков и поклажедателей в зависимости от их способности предоставить авиаГСМ по качеству, количеству и ассортименту.

Организации АТО полетов ВС обязаны разработать критерии оценки и отбора поставщиков и поклажедателей авиаГСМ в аэропорт. Не допускается применение дискриминационных критериев отбора к поставщикам и поклажедателям авиаГСМ.

Факторами, подлежащими учету при оценке потенциального поставщика или поклажедателя авиаГСМ на предмет выполнения им обязательств по поставкам продукции, являются:

- наличие финансовых ресурсов (подтвержденных уставным капиталом, активами, оборотными средствами, публичной кредитной историей) и логистических возможностей для обеспечения гарантированности, регулярности, объемов, номенклатуры, качества и сроков поставок авиаГСМ;
- наличие в штатах поставщика или поклажедателя квалифицированных специалистов в области производства и применения авиаГСМ, имеющих соответствующий опыт работы;

- период времени, в течение которого поставщик или поклажедатель осуществляет свою деятельность по обеспечению авиаГСМ полетов ВС ГА.

Протоколы с результатами оценок и всех необходимых действий, вытекающих из оценки поставщиков и поклажедателей авиаГСМ, подлежат сохранению на срок действия договоров с поставщиками и поклажедателями авиаГСМ.

В соответствии с законодательством Российской Федерации о защите конкуренции организации АТО полетов ВС обязаны:

- при наличии предложений от лиц, не входящих в одну группу с организацией АТО полетов ВС, не допускать необоснованного отказа от заключения договоров на оказание комплекса услуг по обеспечению ВС авиатопливом; заключать договора на оказание комплекса услуг по обеспечению ВС авиатопливом на условиях, не допускающих неравного положения с лицами, входящими в одну группу с организацией АТО полетов ВС;

- при наличии предложений от авиакомпаний, а также лиц имеющих в собственности или арендуемых ВС, владельцев авиатоплива или лиц, ими уполномоченных, не входящих в одну группу лиц с организацией АТО полетов ВС, и при наличии технической возможности не допускать необоснованного отказа от заключения договоров на оказание услуг по хранению авиатоплива, принадлежащего указанным лицам;

- при наличии предложений от поставщиков авиатоплива, а также лиц ими уполномоченных, не входящих в одну группу лиц с организацией АТО полетов ВС, не допускать необоснованного отказа от заключения договоров на поставку авиатоплива для АТО полетов ВС.

В случае принятия организацией АТО полетов ВС решения об отказе поставщикам или поклажедателям авиатоплива в оказании комплекса услуг по обеспечению ВС авиатоплива, такой отказ должен быть технически (технологически, экономически) обоснован или должен быть прямо предусмотрен федеральными законами, нормативными правовыми актами Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, уполномоченных федеральных органов исполнительной власти или судебными актами.

Лаборатории авиационных горюче-смазочных материалов.

Лаборатории авиаГСМ осуществляют:

- контроль качества авиаГСМ на соответствующих этапах АТО полетов ВС в целях выявления изменений значений показателей качества авиаГСМ в процессе их приема, хранения, подготовки к применению, а также в целях оценки пригодности авиаГСМ к заправке в ВС;

- проведение анализов качества авиаГСМ, работавших в системах ВС;

- проведение анализов проб авиаГСМ, отобранных в связи с расследованием авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими ВС;
- учет и хранение (по согласованию с организацией АТО полетов ВС) паспортов продукции, паспортов качества, анализов показателей качества, актов отбора проб; сертификатов соответствия поставщиков (изготовителей);
- использование (при проведении исследований качества авиаГСМ) средств измерений и испытательного оборудования, соответствующего требованиям стандартов и технических условий на методы испытаний (средства измерений должны быть утвержденного типа, внесены в государственный реестр и поверены; испытательное оборудование должно быть аттестовано);
- систематическое подтверждение достоверности результатов анализов качества авиаГСМ путем сверки воспроизводимости результатов анализов, выполненных с использованием аттестованных образцов, подготовленных головной научно-исследовательской организацией ГА по вопросам применения авиаГСМ;
- обучение персонала организаций АТО полетов ВС методикам выполнения аэродромного контроля авиаГСМ;

Лаборатории авиаГСМ должны быть сертифицированы в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил «Сертификационные требования к организациям, осуществляющим контроль качества авиационных топлив, масел, смазок и специальных жидкостей, заправляемых в воздушные суда» (утверждены приказом Минтранса России от 07.10.2002 № 126, зарегистрировано в Минюсте России 18.10.2002 № 3867).

Организации по аэродромному обеспечению полетов воздушных судов (в части обеспечения подвижными средствами заправки авиационными горюче-смазочными материалами)

осуществляют:

- техническую эксплуатацию подвижных СЗ авиаГСМ;
- поддержание комплектации подвижных СЗ авиаГСМ специальным оборудованием, средствами измерения, противопожарными средствами;
- гидравлические испытания раздаточных рукавов;
- проверку целостности стренг заправочных рукавов;
- проверку полного электрического сопротивления антистатических рукавов;
- проверку исправности электрической цепи тросов заземления и выравнивания потенциалов;
- выделение подвижных СЗ авиаГСМ и водительского состава в оперативное подчинение организации АТО полетов ВС;

- допуск подвижных СЗ авиаГСМ к работе по заправке ВС в начале очередной смены (совместно с руководителем заправочной бригады организации АТО полетов ВС);
- выполнение водителем подвижного СЗ авиаГСМ действий по обеспечению заправки ВС в соответствии с персональным распределением производственных функций членов заправочной бригады на уровне должностных инструкций, взаимно согласованных организацией АТО полетов ВС и организацией по аэродромному обеспечению полетов;
- разработку мероприятий и получение разрешительной документации в соответствии с требованиями промышленной безопасности.

Эксплуатанты гражданской авиации.

Эксплуатанты ГА в процессе обеспечения авиаГСМ полетов ВС участвуют в заправке авиаГСМ в ВС, а также могут осуществлять:

- функции поставщиков по доставке авиаГСМ в аэропорты (когда самостоятельно приобретают авиаГСМ для своих нужд и хранят их в резервуарных парках или тарных хранилищах организаций АТО полетов ВС);
- деятельность по АТО полетов ВС (когда самостоятельно приобретают тарные авиаГСМ для своих нужд и хранят их у себя).

В процессе заправки ВС эксплуатанты ГА осуществляют:

- выдачу разрешения на заправку ВС авиаГСМ;
- информирование организации АТО полетов ВС о количестве заправляемого в ВС топлива (с учетом задания на полет и остатка топлива в баках), режимах и особенностях заправки;
- проверку готовности ВС к заправке и соответствия авиатоплива требованиям ЭД на данный тип ВС;
- включение (выключение) автоматики заправки на ВС, контроль за заправкой, распределением авиатоплива по бакам топливной системы ВС.

В процессе деятельности по доставке авиаГСМ в аэропорты в качестве поставщиков эксплуатанты ГА обеспечивают те же функции, что и поставщики авиаГСМ.

Если эксплуатант ГА самостоятельно закупает и хранит у себя тарные авиаГСМ для последующего использования в ВС, он должен:

- организовать тарное хранилище в соответствии с требованиями нормативной документации;
- организовать в своем составе подразделение (или выделить персонал) и обеспечить функционирование этого подразделения (персонала) на основании требований Федеральных авиационных правил «Сертификационные требования к организациям авиатопливообеспечения воздушных перевозок»

(утверждены приказом ФСБТ России от 18.04.2000 № 89, зарегистрировано в Минюсте 05.10.2000 № 2411).

При самостоятельной закупке авиаГСМ эксплуатанты ГА должны проводить оценку и отбор поставщиков в зависимости от их способности предоставить авиаГСМ по качеству, количеству и ассортименту.

Организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники.

Организации по ТОиР АТ в процессе обеспечения авиаГСМ полетов ВС участвуют в заправке авиаГСМ в ВС, а также могут осуществлять деятельность:

- поставщиков по доставке авиаГСМ в аэропорты (когда самостоятельно приобретают авиаГСМ для своих нужд и хранят их на складах авиаГСМ организаций АТО полетов ВС);
- по АТО полетов ВС (когда самостоятельно приобретают тарные авиаГСМ для своих нужд и хранят их у себя).

В процессе заправки ВС организации по ТОиР АТ осуществляют:

- выдачу разрешения на заправку ВС авиаГСМ;
- информирование организации АТО полетов ВС о количестве заправляемого в ВС топлива (с учетом задания на полет и остатка топлива в баках), режимах и особенностях заправки;
- проверку готовности ВС к заправке и соответствия авиатоплива требованиям ЭД на данный тип ВС;
- включение (выключение) автоматики заправки на ВС, контроль за заправкой, распределением авиатоплива по бакам топливной системы ВС.

В деятельности по доставке авиаГСМ в аэропорты в качестве поставщиков организации по ТОиР АТ обеспечивают те же функции, что и поставщики авиаГСМ.

Если организация по ТОиР АТ самостоятельно закупает и хранит тарные авиаГСМ для последующего использования в ВС, она должна:

- организовать тарное хранилище в соответствии с требованиями нормативной документации;
- организовать в своем составе подразделение (или выделить персонал) и обеспечить функционирование этого подразделения (персонала) на основании требований Федеральных авиационных правил «Сертификационные требования к организациям авиатопливообеспечения воздушных перевозок» (утверждены приказом ФСБТ России от 18.04.2000 № 89, зарегистрировано в Минюсте 05.10.2000 № 2411).

При самостоятельной закупке авиаГСМ организации по ТОиР АТ должны проводить оценку и отбор поставщиков в зависимости от их способности предоставить авиаГСМ по качеству, количеству и ассортименту.

Организации гражданской авиации по организационному обеспечению полетов осуществляют информационное обеспечение организации АТО полетов ВС в части предоставления сведений о планируемых полетах, типах, бортовых номерах ВС, времени посадки, вылета, мест стоянок, количестве топлива для каждого из них, а также заявки на авиаГСМ от организаций по ТООР АТ.

Организации, оказывающие услуги по поддержанию работоспособности капитальных сооружений организаций АТО полетов ВС, оборудования АТО, лабораторного оборудования.

Организации, оказывающие услуги, обеспечивают:

- соблюдение сроков выполнения работ и оказания услуг;
- использование в процессе выполнения работ и оказания услуг таких технологических процессов и материалов, которые не оказывают отрицательного влияния на качество авиаГСМ;
- своевременное информирование организации АТО полетов ВС о возникшем или выявленном случае использования технологий или материалов, которые могут оказать отрицательное влияние на качество авиаГСМ;
- контрафактную безопасность при применении материалов в процессе выполнения работ и оказания услуг;
- промышленную, пожарную, экологическую безопасность применяемых технологий, оборудования и материалов.

Организацией, оказывающей услуги, может быть только юридическое лицо.

Договор на оказание услуг может быть заключен только между юридическими лицами. Организация АТО полетов ВС может сама заключить договора на получение услуг или эти договора могут заключаться другим юридическим лицом (в зависимости от подчиненности организации АТО полетов ВС). Договора на оказание услуг должны пройти техническую экспертизу в организации АТО полетов ВС.

Договор на оказание услуг должен обязательно содержать:

- гарантии организации по исполнению им вышеуказанных функций;
- обязательства и ответственность организации в случае невыполнения работ в установленные сроки, использования технологических процессов и материалов, оказывающих отрицательное влияние на качество авиаГСМ.

Головная научно–исследовательская организация гражданской авиации по применению авиаГСМ.

Головная научно–исследовательская организация ГА по применению авиаГСМ осуществляет (в рамках процесса АТО полетов ВС):

- сертификацию авиаГСМ серийного производства, оформляет и регистрирует сертификаты соответствий в Государственном реестре;
- сертификацию партий авиаГСМ, оформляет и регистрирует сертификаты соответствий в Государственном реестре;
- исследования авиаГСМ в объеме требований технических регламентов, национальных стандартов, ГОСТ, ОСТ, ТУ и инструментальными методами аналитической химии;
- исследования авиаГСМ, осадков и отложений в связи с расследованием авиационных происшествий, инцидентов, в связи с отказами АТ и ее компонентов;
- исследования арбитражных проб авиаГСМ;
- исследования некондиционных авиаГСМ в целях разработки рекомендаций авиапредприятиям по рациональному применению продуктов;
- исследования работавших авиаГСМ из систем ВС в случаях, когда объем контролируемых показателей превышает возможности лаборатории авиаГСМ;
- исследования изменений качества авиаГСМ при их транспортировании, хранении, перекачке, эксплуатации АТ;
- исследования влияния на качество авиаГСМ оборудования АТО и противокоррозионных покрытий;
- обобщение опыта применений авиаГСМ;
- разработку для предприятий ГА методических документов по контролю качества авиаГСМ, разработку документации по использованию на отечественных ВС авиаГСМ зарубежного производства, разработку другой необходимой научно-методической документации;
- методическое руководство по проведению работ по оценке показателей качества авиаГСМ в лабораториях авиаГСМ;
- проведение сверки воспроизводимости результатов анализов показателей качества авиаГСМ в лабораториях авиаГСМ по перечням показателей качества всех видов контроля с использованием аттестованных образцов и выдачей заключения о надежности и достоверности результатов, полученных проверяемой лабораторией авиаГСМ;
- проведение методических и практических семинаров (сборов) персонала лабораторий авиаГСМ;
- стажировку персонала лабораторий авиаГСМ с приемом зачетов и выдачей допусков к самостоятельной работе;
- участие в аттестации персонала лабораторий авиаГСМ;
- предъявление производителю авиаГСМ требований по изменению качества выпускаемых авиаГСМ (по результатам опыта их эксплуатации или при систематическом снижении запаса качества по показателям, контролируемым в лабораториях авиаГСМ);

- оценку уровня качества и чистоты авиатоплива в системах АТО полетов ВС;
- участие в испытаниях наземных средств фильтрации авиатоплива и другого оборудования АТО;
- участие в эксплуатации под наблюдением авиаГСМ на ВС ГА;
- проведение исследований и внедрение новых и модифицированных марок авиаГСМ;
- методическое сопровождение подконтрольной эксплуатации АТ на новых и модифицированных марках авиаГСМ;
- методическое сопровождение производства, контроля качества, транспортирования, хранения авиаГСМ отечественного и зарубежного производства;
- разработку и внедрение методов испытаний и контроля качества авиаГСМ;
- испытания нового лабораторного оборудования и внедрение его в практику лабораторных исследований;
- модернизацию имеющихся и внедрение новых технологических процессов подготовки, хранения, применения авиаГСМ на предприятиях АТО полетов ВС;
- разработку методических рекомендаций по сбору отработанных авиаГСМ;
- выполнение оценки соответствия установленным требованиям организаций АТО полетов ВС, лабораторий авиаГСМ, технологий и оборудования АТО (с целью сертификации или инспекционного контроля);
- разработку нормативных правовых актов в области ГА по вопросам применения авиаГСМ, АТО, оборудования АТО;
- составление и ведение реестра производителей авиаГСМ.

Головная научно–исследовательская организация ГА по применению авиаГСМ может быть аккредитована:

- Федеральным агентством воздушного транспорта;
- Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии как испытательная лаборатория и орган по сертификации системы сертификации ГОСТ Р.

9. Условия взаимодействия участников процесса авиатопливообеспечения полетов воздушных судов гражданской авиации.

Взаимодействие участников процесса АТО полетов ВС - юридических лиц - осуществляется на основании договоров между участниками процесса - юридическими лицами.

Если участник процесса АТО полетов ВС не является самостоятельным юридическим лицом, то договор на его услуги заключает организация – юридическое лицо, в состав которой участник процесса входит на правах

структурного подразделения. Договора о взаимодействии должны пройти техническую экспертизу в организациях (подразделениях организаций) — участниках процесса АТО полетов ВС.

Если участники процесса АТО полетов ВС являются структурными подразделениями одной организации, то их взаимодействие осуществляется в соответствии с принятым в организации распределением производственных функций.

Взаимодействие всех участников процесса АТО полетов ВС осуществляется в соответствии с технологиями взаимодействия.

Технологии взаимодействия разрабатываются с учетом местных условий и особенностей работы аэропорта. Установленные в технологиях взаимодействия правила должны соответствовать требованиям раздела шесть настоящих Федеральных авиационных правил и иных нормативных правовых актов, регулирующих деятельность ГА.

Технологии взаимодействия оформляются в виде отдельных документов, подписанных должностными лицами организаций – участников процесса АТО полетов ВС. Допускается оформление единой технологии взаимодействия всех организаций и служб, осуществляющих деятельность по АТО полетов ВС в конкретном аэропорту.

В случае начала деятельности в аэропорту новой организации АТО полетов ВС технологии взаимодействия должны быть согласованы с другими участниками процесса в течение двух недель с момента выдачи новой организации соответствующего сертификата.

10 Условия применения оборудования авиатопливообеспечения в технологических процессах авиатопливообеспечения полетов воздушных судов.

- сохранность качества авиаГСМ;
- безопасность полетов ВС;
- эффективность, качество и безопасность технологических процессов АТО;
- промышленную и пожарную безопасность, электробезопасность в соответствии с ГОСТ Р 52906;
- экологическую безопасность и охрану окружающей среды в соответствии с ГОСТ Р 52906.

В процессах АТО может использоваться оборудование отечественного и зарубежного производства, а также оборудование, укомплектованное компонентами отечественного и зарубежного производства.

Оборудование АТО подлежит обязательной сертификации в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Российской Федерации.

Перечень оборудования АТО, подлежащего сертификации, определяется Федеральными авиационными правилами «Сертификация аэропортов.

Процедуры» (утверждены Приказом ФСВТ России от 24.04.2000 № 98, зарегистрировано в Минюсте 31.08.2000 № 2370).

Процедуры сертификации оборудования АТО определяются Федеральными авиационными правилами «Сертификация наземной авиационной техники» (утверждены Приказом Минтранса России от 20.02.2003 № 19, зарегистрировано в Минюсте 25.03.2003 № 4316).

Характеристики оборудования АТО должны быть не ниже минимальных требований, установленных Национальным стандартом Российской Федерации ГОСТ Р 52906.

Оборудование АТО и материалы, из которых оно изготовлено, не должны ухудшать качество авиаГСМ. Все вновь вводимые в эксплуатацию трубопроводы, принадлежащие организациям АТО полетов ВС, должны быть либо изготовлены из коррозионностойкой стали, либо иметь внутреннее антикоррозионное покрытие на основе эпоксидных смол или иных материалов, не оказывающих отрицательного влияния на качество и кондиционность авиаГСМ. Отсутствие отрицательного влияния оборудования и материалов на авиаГСМ должно быть подтверждено исследованиями головной научно-исследовательской организации ГА по применению авиаГСМ, а при необходимости другими научно-исследовательскими организациями.

Организация АТО полетов ВС должна располагать отдельными технологическими линиями оборудования для каждой марки наливных авиаГСМ. Разрешается использование одной технологической линии для авиационных топлив марок ТС-1 и РТ.

Между трубопроводами, по которым перекачивают различные марки авиаГСМ, не должно быть соединительных магистралей, за исключением соединительных магистралей между трубопроводами резервуарного парка, по которым перекачивается авиационное топливо. Устройство соединительных магистралей должно обеспечивать их принудительное разделение по классу А ГОСТ 9544 в процессе перекачки авиационного топлива.

Прием и выдача авиатоплива из резервуара должны осуществляться через отдельные трубопроводы (приемный и раздаточный).

Технологические схемы маневрирования задвижками трубопроводной сети склада ГСМ должны быть размещены на видных для персонала местах.

На приемных и раздаточных трубопроводах резервуаров должна быть установлена запорная арматура, обеспечивающая закрытие по классу А ГОСТ 9544. Не допускается перетекание топлива через приемные и раздаточные трубопроводы.

Надежность закрытия трубопроводов обеспечивается одним из следующих способов:

- посредством установки заглушек между приемной и раздаточной линии;
- посредством установки задвижки с двойным уплотнением или установки системы задвижек на приемной и раздаточной линиях.

Задвижка с двойным уплотнением (система задвижек) должна иметь устройство индикации протечек уплотнения задвижек.

К применению в процессах АТО полетов ВС допускается только технически исправное оборудование, своевременно и в полном объеме прошедшее ТОиР.

Требования к ТОиР оборудования АТО, порядок его проведения и устранения отказов и неисправностей должны быть отражены в руководствах по эксплуатации (паспортах, инструкциях и т.д.) на конкретные образцы оборудования.

Оборудование АТО должно иметь маркировку с целью исключения смешения авиаГСМ различных видов и марок.

Все резервуары должны быть пронумерованы и промаркированы. Нумерация резервуаров склада авиаГСМ должна быть сквозная (без повторения номеров для различных видов и марок авиаГСМ). На крышках люков, лазов должны быть записи о датах последних зачинок резервуаров.

Все гидрантные колодцы должны быть обозначены идентификационным номером.

Подвижные и передвижные СЗ должны иметь на каждом борту и на всех заливных горловинах обозначение марки авиаГСМ.

На корпусах всех фильтров и фильтров-водоотделителей должна быть информация о датах осмотра и замены фильтроэлементов, а также должны иметься идентификационные таблички заводов-изготовителей с указанием технических характеристик и типа применяемых фильтроэлементов.

Приложение А
Таблица А.1.

Входной и приемный контроль авиакеросинов ТС-1 и РТ

Виды контроля							
Входной				Приемный			
Анализы, выполняемые лабораторией авиаГСМ или авиатехником по ГСМ	Проверки, выполняемые персоналом организации АТО полетов ВС	Периодичность	Основание для приема авиаГСМ на склад организации и АТО полетов ВС	Анализы, выполняемые лабораторией авиаГСМ	Проверки, выполняемые персоналом организации АТО полетов ВС	Периодичность	Основание для выдачи авиаГСМ на заправку в ВС
Массовая плотность	1. Визуальный контроль чистоты авиакеросина в приемном резервуаре. 2. Контроль наличия подтоварной воды в приемном резервуаре с помощью водочувствительной пасты. 3. Визуальный контроль чистоты авиакеросина в транспортном средстве. 4. Контроль наличия подтоварной воды в транспортном средстве с помощью водочувствительной пасты. 5. Внешний вид. 6. Паспорт продукции производителя (продавца). 7. Сопроводительная документация.	При поступлении и приеме каждой партии.	Решение по результатам входного контроля – о порядке приема авиакеросина на склад.	1. Массовая плотность. 2. Фракционный состав. 3. Вязкость. 4. Испытание на медной пластинке. 5. Температура вспышки в закрытом тигле. 6. Температура начала кристаллизации*. 7. Концентрация фактических смол. 8. Взаимодействие с водой. 9. Удельная электрическая проводимость. 10. Кислотность.	1. Визуальный контроль чистоты авиакеросина в резервуаре. 2. Контроль чистоты авиакеросина в резервуаре с помощью ИКТ. 3. Оценка взаимного соответствия результатов лабораторных анализов, данных паспорта продукции производителя (продавца), требований технического регламента, ГОСТа (ТУ).	1. После окончания наполнения резервуара (приема) 2. После каждого дозалива продуктом другой партии. 3. Через шесть месяцев.	1. Паспорт продукции производителя (продавца). 2. Паспорт качества лаборатории авиаГСМ.

* Определяется: при смешанных (последовательных) перекачках по магистральному трубопроводу различных видов авиаГСМ и водных перевозках, когда проверенный показатель соответствует требованиям ГОСТ, но имеются расхождения, выходящие за пределы воспроизводимости между результатами анализа лаборатории ГСМ авиапредприятия и данными паспорта изготовителя (поставщика); в авиапредприятиях, расположенных в районе I (ГОСТ 16350)

Таблица А.2.

Складской и аэродромный контроль авиакеросинов ТС-1 и РТ

Виды контроля

Складской				Аэродромный			
Анализы, выполняемые лабораторией авиаГСМ	Проверки, выполняемые персоналом организации АТО полетов ВС	Периодичность	Основание для подтверждения возможности дальнейшего хранения и применения авиаГСМ	Анализы, выполняемые лабораторией авиаГСМ или авиатехником по ГСМ	Проверки, выполняемые персоналом организации АТО полетов ВС	Периодичность	Основание для подтверждения подготовленности авиаГСМ к заправке в ВС
Совпадает по объему и периодичности с приемным контролем				Массовая плотность	1. Визуальный контроль чистоты авиакеросина. 2. Контроль чистоты с помощью ИКТ. 3. Контроль наличия подтоварной воды. Места отбора проб - с соответствующим разделом.	С соответствующим разделом.	Наличие контрольного талона

Таблица А.3.

Входной и приемный контроль авиакеросина Jet A-1

Виды контроля							
Входной				Приемный			
Анализы, выполняемые лабораторией авиаГСМ или авиатехником по ГСМ	Проверки, выполняемые персоналом организации АТО полетов ВС	Периодичность	Основание для приема авиаГСМ на склад организации АТО полетов ВС	Анализы, выполняемые лабораторией авиаГСМ	Проверки, выполняемые персоналом организации АТО полетов ВС	Периодичность	Основание для выдачи авиаГСМ на заправку в ВС
Массовая плотность	<ol style="list-style-type: none"> 1. Визуальный контроль чистоты авиакеросина в приемном резервуаре. 2. Контроль наличия подтоварной воды в приемном резервуаре с помощью водочувствительной пасты. 3. Визуальный контроль чистоты авиакеросина в транспортном средстве. 4. Контроль наличия подтоварной воды в транспортном средстве с помощью водочувствительной пасты. 5. Внешний вид. 6. Паспорт продукции производителя (продавца). 7. Сопроводительная документация. 	При поступлении и приеме каждой партии.	Решение по результатам входного контроля о порядке приема авиакеросина на склад.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Массовая плотность. 2. Фракционный состав. 3. Коррозия медной пластинки. 4. Температура вспышки в закрытом тигле. 5. Температура замерзания. 6. Концентрация фактических смол. 7. Взаимодействие с водой (оценка поверхности раздела фаз). 8. Удельная электрическая проводимость. 9. Внешний вид. 10. Кислотность. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Визуальный контроль чистоты авиакеросина в резервуаре. 2. Контроль чистоты авиакеросина в резервуаре с помощью ИКТ. 3. Оценка взаимного соответствия результатов лабораторных анализов, данных паспорта продукции изготовителя (продавца), требований технического регламента, ГОСТа (ТУ). 	<ol style="list-style-type: none"> 1. После окончания наполнения резервуара (приема). 2. После каждого дозалива продуктом другой партии. 3. Через шесть месяцев. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Паспорт продукции производителя (продавца). 2. Паспорт качества лаборатории авиаГСМ.

Таблица А.4.

Складской и аэродромный контроль авиакеросина Jet A-1

Виды контроля

Складской				Аэродромный			
Анализы, выполняемые лабораторией авиаГСМ	Проверки, выполняемые персоналом организации АТО полетов ВС	Периодичность	Основание для подтверждения возможности дальнейшего хранения и применения авиаГСМ	Анализы, выполняемые лабораторией авиаГСМ или авиатехником по ГСМ	Проверки, выполняемые персоналом организации АТО полетов ВС	Периодичность	Основание для подтверждения подготовленности авиаГСМ к заправке в ВС
Совпадает по объему и периодичности с приемным контролем.				1. Массовая плотность	1. Визуальный контроль чистоты авиакеросина 2. Контроль чистоты с помощью ИКТ. 3. Контроль наличия подтоварной воды. Места отбора проб - с соответствующим разделом.	С соответствующим разделом.	Наличие контрольного талона

Таблица А.5.

Входной и приемный контроль ПВКЖ «И-М», поступающей наливом

Виды контроля							
Входной				Приемный			
Анализы, выполняемые лабораторией авиаГСМ	Проверки, выполняемые персоналом организации АТО полетов ВС	Периодичность	Основание для приема авиаГСМ на склад организации АТО полетов ВС	Анализы, выполняемые лабораторией авиаГСМ	Проверки, выполняемые персоналом организации АТО полетов ВС	Периодичность	Основание для выдачи авиаГСМ на заправку в ВС
1. Плотность. 2. Массовая доля воды. 3. Наличие растворимых загрязнений. 4. Содержание растворимых соединений металлов.	1. Паспорт продукции производителя. 2. Сопроводительная документация.	При поступлении и приеме каждой партии.	Решение по результатам выполнения входного контроля.	1. Внешний вид. 2. Плотность. 3. Показатель преломления. 4. Массовая доля воды. 5. Наличие растворимых загрязнений. 6. Содержание механических примесей. 7. Содержание растворимых соединений металлов.	Оценка взаимного соответствия результатов лабораторных анализов и данных паспорта продукции изготовителя (продавца), требований ГОСТа (ТУ).	1. После окончания наполнения резервуара (приема). 2. После каждого дозалива продуктом другой партии. 3. Через шесть месяцев.	1. Паспорт продукции производителя 2. Паспорт качества лаборатории авиаГСМ.

Таблица А.6.

Складской и аэродромный контроль ПВКЖ «И-М», поступающей наливом

Виды контроля							
Складской				Аэродромный			
Анализы, выполняемые лабораторией авиаГСМ	Проверки, выполняемые персоналом организации АТО полетов ВС	Периодичность	Основание для подтверждения возможности дальнейшего хранения и применения авиаГСМ	Анализы, выполняемые лабораторией авиаГСМ	Проверки, выполняемые персоналом организации АТО полетов ВС	Периодичность	Основание для подтверждения подготовленности авиаГСМ к заправке в ВС
1. Внешний вид. 2. Массовая доля воды. 3. Наличие растворимых загрязнений. 4. Содержание растворимых соединений металлов.	1. Наличие механических примесей в донной пробе. 2. Оценка соответствия результатов лабораторных анализов ГОСТу (ТУ), паспорту качества	Через три месяца	1. Паспорт продукции производителя (продавца). 2. Решение по результатам складского контроля.	1. Внешний вид. 2. Массовая доля воды. 3. Содержание растворимых соединений.	Не проводится.	В пробе, отобранной из расходного резервуара (бачка), не реже одного раза в неделю.	1. Паспорт продукции производителя. 2. Паспорт качества лаборатории авиаГСМ. 3. Решение по результатам выполнения складского контроля.

Таблица А.7.

Входной и приемный контроль авиабензинов

Виды контроля							
Входной				Приемный			
Анализы, выполняемые лабораторией авиаГСМ или авиатехником по ГСМ	Проверки, выполняемые персоналом организации АТО полетов ВС	Периодичность	Основание для приема авиаГСМ на склад организации и АТО полетов ВС	Анализы, выполняемые лабораторией авиаГСМ	Проверки, выполняемые персоналом организации АТО полетов ВС	Периодичность	Основание для выдачи авиаГСМ на заправку в ВС
Массовая плотность	<ol style="list-style-type: none"> 1. Визуальный контроль чистоты авиабензина в приемном резервуаре. 2. Контроль наличия подтоварной воды в приемном резервуаре с помощью водочувствительной пасты. 3. Визуальный контроль чистоты авиабензина в транспортном средстве. 4. Контроль наличия подтоварной воды в транспортном средстве с помощью водочувствительной пасты. 5. Внешний вид. 6. Паспорт продукции производителя (продавца). 7. Сопроводительная документация. 	При поступлении и приеме каждой партии.	Решение по результатам входного контроля – о порядке приема авиабензина на склад.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Массовая плотность. 2. Содержание ТЭС. 3. Фракционный состав. 4. Содержание фактических смол. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Визуальный контроль чистоты авиабензина в резервуаре. 2. Контроль чистоты авиабензина в резервуаре с помощью ИКТ (только для оценки мехпримесей). 3. Цвет и прозрачность. 4. Оценка взаимного соответствия результатов лабораторных анализов; данных паспорта продукции изготовителя (продавца), требований технического регламента, ГОСТа (ТУ). 	<ol style="list-style-type: none"> 1. После окончания наполнения резервуара (приема). 2. После каждого дозалива продуктом другой партии. 3. Через шесть месяцев. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Паспорт продукции производителя (продавца). 2. Паспорт качества лаборатории авиаГСМ.

Таблица А.8.

Складской и аэродромный контроль авиабензинов

Виды контроля							
Складской				Аэродромный			
Анализы, выполняемые лабораторией авиаГСМ	Проверки, выполняемые персоналом организации АТО полетов ВС	Периодичность	Основание для подтверждения возможности дальнейшего хранения и применения авиаГСМ	Анализы, выполняемые лабораторией авиаГСМ	Проверки, выполняемые персоналом организации АТО полетов ВС	Периодичность	Основание для подтверждения подготовленности авиаГСМ к заправке в ВС
1. Массовая плотность. 2. Содержание ТЭС. 3. Фракционный состав. 4. Содержание фактических смол. 5. Октановое число (после истечения одного года хранения).	1. Визуальный контроль чистоты авиабензина в резервуаре. 2. Контроль чистоты авиабензина в резервуаре с помощью ИКТ. 3. Оценка соответствия результатов лабораторных анализов техническому регламенту, ГОСТу (ТУ), паспорту качества.	Через три месяца	1. Паспорт продукции производителя (продавца). 2. Паспорт качества по результатам складского контроля.	Массовая плотность	1. Визуальный контроль чистоты авиабензина. 2. Контроль чистоты авиабензина с помощью ИКТ (только для оценки мехпримесей). 3. Контроль наличия подтоварной воды. 4. Цвет и прозрачность. Места отбора проб - с соответствующим разделом.	С соответствующим разделом.	Наличие контрольного талона

Таблица А.9.

Входной и приемный контроль минеральных авиамасел, поступающих наливом

Виды контроля							
Входной				Приемный			
Анализы, выполняемые лабораторией авиаГСМ или авиатехником по ГСМ	Проверки, выполняемые персоналом организации АТО полетов ВС	Периодичность	Основание для приема авиаГСМ на склад организации АТО полетов ВС	Анализы, выполняемые лабораторией авиаГСМ	Проверки, выполняемые персоналом организации АТО полетов ВС	Периодичность	Основание для выдачи авиаГСМ на заправку в ВС
Массовая плотность	1. Контроль чистоты авиамасла в приемном резервуаре. 2. Контроль чистоты авиамасла в транспортном средстве. 3. Паспорт продукции производителя. 4. Сопроводительная документация.	При поступлении и приеме каждой партии.	Решение по результатам входного контроля – о порядке приема авиамасла на склад.	1. Массовая плотность. 2. Вязкость. 3. Температура вспышки в открытом (закрытом) тигле. 4. Кислотное число. 5. Коксуемость (для масел для поршневых двигателей). 6. Содержание ВКЩ	1. Контроль чистоты авиамасла в резервуаре. 2. Оценка взаимного соответствия результатов лабораторных анализов данных паспорта продукции производителя (продавца), требованиям ГОСТа (ТУ), требованиям на маслосмеси.	1. После окончания наполнения резервуара (приема). 2. После каждого дозалива продуктом другой партии. 3. Через двенадцать месяцев.	1. Паспорт продукции производителя 2. Паспорт качества лаборатории авиаГСМ.

Таблица А.10.

Складской и аэродромный контроль минеральных авиамасел, поступающих наливом

Виды контроля

Складской				Аэродромный			
Анализы, выполняемые лабораторией авиаГСМ	Проверки, выполняемые персоналом организации АТО полетов ВС	Периодичность	Основание для подтверждения возможности дальнейшего хранения и применения авиаГСМ	Анализы, выполняемые лабораторией авиаГСМ или авиатехником по ГСМ	Проверки, выполняемые персоналом организации АТО полетов ВС	Периодичность	Основание для подтверждения подготовленности авиаГСМ к заправке в ВС
1. Массовая плотность. 2. Вязкость. 3. Температура вспышки в открытом (закрытом) тигле. 4. Содержание ВКЦ.	1. Контроль чистоты авиамасла в резервуарах. 2. Оценка взаимного соответствия результатов лабораторных анализов ГОСТу (ТУ), требованиям на маслосмеси, паспорту качества.	1. Через шесть месяцев. 2. При принятии решения о расходовании.	1. Паспорт продукции производителя. 2. Паспорт качества. 3. Решение по результатам выполнения складского контроля.	Массовая плотность.	1. Контроль чистоты авиамасла в расходном резервуаре (бойлере маслостанции). 2. Контроль чистоты авиамасла в маслозаправщике. Места отбора проб -с соответствующим разделом.	С соответствующим разделом.	Наличие контрольного талона.

Таблица А.11.

Входной и приемный контроль ПОЖ, поступающей наливом

Виды контроля

Входной				Приемный			
Анализы, выполняемые лабораторией авиаГСМ или авиатехником по ГСМ	Проверки, выполняемые персоналом организации АТО полетов ВС	Периодичность	Основание для приема авиаГСМ на склад организации АТО полетов ВС	Анализы, выполняемые лабораторией авиаГСМ	Проверки, выполняемые персоналом организации АТО полетов ВС	Периодичность	Основание для выдачи авиаГСМ на заправку в ВС
1. Внешний вид. 2. Массовая плотность (для ПОЖ типа I).	1. Паспорт продукции производителя. 2. Сопроводительная документация.	При поступлении и приеме каждой партии.	Решение по результатам входного контроля о порядке приема ПОЖ на склад.	1. Внешний вид. 2. Массовая плотность (для ПОЖ типа I). 3. Содержание механических примесей. 4. Водородный показатель РН. 5. Показатель преломления. 6. Вязкость (для ПОЖ типа I – кинематическая, для ПОЖ типа II, IV – динамическая).	Оценка взаимного соответствия результатов лабораторных анализов и данных паспорта продукции изготовителя (продавца), требований ГОСТ (ТУ).	1. После окончания наполнения резервуара (приема). 2. После каждого дозалива продуктом другой партии. 3. Через шесть месяцев.	1. Паспорт продукции производителя (продавца). 2. Паспорт качества лаборатории авиаГСМ.

Таблица А.12.

Складской и аэродромный контроль ПОЖ, поступающей наливом

Виды контроля							
Складской				Аэродромный			
Анализы, выполняемые лабораторией авиаГСМ	Проверки, выполняемые персоналом организации АТО полетов ВС	Периодичность	Основание для подтверждения возможности дальнейшего хранения и применения авиаГСМ	Анализы, выполняемые лабораторией авиаГСМ	Проверки, выполняемые персоналом организации АТО полетов ВС	Периодичность	Основание для подтверждения подготовленности авиаГСМ к заправке в ВС
Совпадает по объему и периодичности с приемным контролем.				Не проводится.	Не проводится.	Не проводится.	1. Паспорт продукции производителя. 2. Паспорт качества лаборатории по авиаГСМ.

Таблица А.13.

Входной и приемный контроль авиаГСМ, поступающих в тарной упаковке

Виды контроля							
Входной				Приемный			
Анализы, выполняемые лабораторией авиаГСМ	Проверки, выполняемые персоналом организации АТО полетов ВС	Периодичность	Основание для приема авиаГСМ на склад организации АТО полетов ВС	Анализы, выполняемые лабораторией авиаГСМ	Проверки, выполняемые персоналом организации АТО полетов ВС	Периодичность	Основание для выдачи авиаГСМ на заправку в ВС
Не проводятся	1. Паспорт продукции производителя. 2. Сопроводительная документация. 3. Состояние тары. 4. Гарантийный срок хранения.	При приеме каждой партии.	Решение по результатам выполнения входного контроля.	Не проводятся	Не проводятся	Не проводится	Не проводится

Таблица А.14.

Складской и аэродромный контроль авиаГСМ, поступающих в тарной упаковке

Виды контроля							
Складской				Аэродромный			
Анализы, выполняемые лабораторией авиаГСМ	Проверки, выполняемые персоналом организации АТО полетов ВС	Периодичность	Основание для подтверждения возможности дальнейшего хранения и применения авиаГСМ	Анализы, выполняемые лабораторией авиаГСМ	Проверки, выполняемые персоналом организации АТО полетов ВС	Периодичность	Основание для подтверждения готовности авиаГСМ к заправке в ВС
Не проводятся	1. Состояние тары. 2. Гарантийный срок хранения.	Один раз в месяц.	Решение по результатам выполнения складского контроля.	Не проводится	Не проводится	Не проводится	Паспорт продукции производителя.

Приложение Б

Методика определения уровня чистоты авиатоплив индикатором качества топлива

Определение (индикация) эмульсионной воды и механических примесей в авиационных топливах основано на изменении цвета индикатора при пропуске через него с помощью приспособления ПОЗ-Т (индикатора ПЭК-Т) пробы продукта. ИКТ реагирует на присутствие эмульсионной воды в пределах 0,001-0,003 % масс и механических примесей в пределах 0,0002 - 0,0003 % масс, что соответствует принятым в ВТ нормам чистоты авиатоплива.

1. Авиационные керосины

Индикатор вставляется белой стороной к подвижной части зажима приспособления ПОЗ-Т (индикатора ПЭК-Т). Производится засасывание авиакеросина из емкости с пробой (банки, пробоотборника) в течение 7 - 10 сек. приспособлением ПОЗ-Т или вращением рукоятки винта против часовой стрелки до упора индикатором ПЭК-Т. Делается выдержка в течение 3 – 5 сек. Во избежание подсоса воздуха зажим в процессе засасывания должен быть полностью погружен в топливо.

По окончании засасывания авиакеросина и выдержки ИКТ извлекается из зажима, раскрывается и рассматривается на белом фоне карточки с контрольными отпечатками.

Результат определения считается удовлетворительным при наличии на желтом слое индикатора не более двух голубых пятен (индикация эмульсионной воды) и на белом слое трех светло-коричневых пятен, интенсивность окраски которых светлее соответствующего (верхнего) контрольного отпечатка (индикация механических примесей).

Если при определении уровня чистоты авиакеросина с ПВКЖ на желтом слое ИКТ появилось три голубых пятна, то проверяется уровень обводненности авиакеросина без ПВКЖ, содержание воды в ПВКЖ и содержание ПВКЖ в авиакеросине. При удовлетворительных результатах всех анализов авиакеросин допускается к выдаче на заправку ВС.

2. Авиационные этилированные бензины

Загрязненность авиабензинов определяется аналогично с авиакеросинами с той разницей, что при появлении на белом слое ИКТ отпечатка темнее верхнего контрольного (браковочный признак по механическим примесям) производится повторное засасывание пробы через ИКТ, вставленный желтой стороной к подвижной части зажима. В этом случае уровень загрязненности авиабензина механическими примесями и водой определяется по отпечаткам на желтом слое ИКТ.

Темные пятна на белом слое ИКТ не всегда свидетельствуют о наличии механических примесей, а могут являться следствием химического

взаимодействия между солью, которой пропитан белый слой индикатора, и антидетонационными присадками авиабензинов.

ПРИМЕЧАНИЕ. Пользоваться ИКТ для определения уровня чистоты авиатоплив из систем ВС **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.

Приложение В

УТВЕРЖДАЮ
 Руководитель организации
 авиатопливообеспечения

авиапредприятие

подпись
 «__» _____ 20__ г.

АКТ на отбор пробы авиаГСМ «__» _____ 20__ г.

Комиссия в составе _____
 должности и фамилии лиц, участвующих

в отборе проб авиаГСМ
 на _____ основании

распоряжения, регламента обслуживания и т.д.
 произвела отбор проб авиаГСМ:

Номер пробы	Наименование авиаГСМ	Откуда отобрана проба	От какого количества авиаГСМ	Объем пробы	Вид анализа
-------------	----------------------	-----------------------	------------------------------	-------------	-------------

Пробы отобраны в посуду, подготовленную лабораторией авиаГСМ организации _____ и опечатаны печатью _____

Пробы отобраны для производства анализа в _____

наименование

лаборатории авиаГСМ, ГосНИИ ГА, вид контроля, перечень показателей

Председатель _____ комиссии

Члены _____ комиссии

Примечание

1. Номера проб проставляются в акте после регистрации в журнале отбора проб организации АТО полетов ВС.

2. Акт на отбор проб авиаГСМ, поступивших по железной дороге или в наливном судне, должен содержать также сведения, указанные в «Инструкции о порядке ведения учета, отчетности и расходования ГСМ в ГА».

Список литературы

1. Сертификация аэропортов. Процедуры: Федеральные авиационные правила: утв. приказом ФСВТ России от 24.04.2000 № 98.
2. Сертификационные требования к организациям авиатопливообеспечения воздушных перевозок: Федеральные авиационные правила: утв. приказом ФСВТ России от 18.04.2000 № 89.
3. Сертификационные требования к организациям, осуществляющим контроль качества авиационных топлив масел, смазок и специальных жидкостей, заправляемых в воздушные суда: Федеральные авиационные правила: утв. приказом Минтранса России от 07.10.2002 №126.
4. Наставление по службе горюче-смазочных материалов на воздушном транспорте Российской Федерации (НГСМ – РФ – 94): утв. зам. министра ГА 1 ноября 1991г.
5. Руководство по приему, хранению, подготовке к выдаче на заправку и контролю качества авиационных горюче-смазочных материалов и специальных жидкостей в предприятиях Российской Федерации: приказ ДВТ от 17 октября 1992г. № ДВ-126.
6. Руководство по технической эксплуатации складов и объектов горюче-смазочных материалов предприятий гражданской авиации: утв. зам. министра ГА 27 июля 1991 № 9/и.
7. Инструкция о порядке ведения учета, отчетности и расходования горюче-смазочных материалов в гражданской авиации: утв. зам. министра ГА 28 июня 1991г.
8. ГОСТ Р 52906 – 2008. Оборудование авиатопливообеспечения. Общие технические требования. – М.: Изд-во стандартов, 2008.