

Сравнительная таблица к изменениям в АПКР «Авиатопливообеспечение»

№	До изменения	Текст изменениями
1.	10. Окраска основных сооружений и технологического оборудования производится в соответствии с требованиями настоящих Правил по необходимости, но не реже одного раза в год.	10. Окраска основных сооружений и технологического оборудования производится в соответствии с требованиями настоящих Правил по необходимости, но не реже одного раза в два года.
2.	12. Обязательная сертификация организаций, осуществляющих авиатопливообеспечение воздушных перевозок, проводится в целях обеспечения: 1) условий для эффективной деятельности гражданской авиации Кыргызской Республики; 2) необходимого уровня безопасности полетов воздушных судов и авиационной безопасности; 3) безопасности жизни и здоровья граждан.	12. Обязательная сертификация организаций, осуществляющих авиатопливообеспечение воздушных перевозок, контроль качества авиаГСМ и СЖ, проводится в целях обеспечения: 1) условий для эффективной деятельности гражданской авиации Кыргызской Республики; 2) необходимого уровня безопасности полетов воздушных судов и авиационной безопасности; 3) безопасности жизни и здоровья граждан.
3.	Аккредитация испытательных лабораторий - официальное признание правомочности осуществлять определенные виды испытаний однородной или конкретной продукции на соответствие требованиям нормативных документов.	Исключить
4.	Дополнить	Сертификация - процедура, посредством которой третья сторона, независимая от поставщика и получателя, дает письменную гарантию того, что продукция, процесс или услуга соответствует установленным требованиям.

5.	<p>Паспорт качества на авиационные горюче-смазочные материалы предприятия-изготовителя - документ, оформленный предприятием-изготовителем авиационных горюче-смазочных материалов на партию авиационных горюче-смазочных материалов, в котором указаны:</p> <p>1) значения показателей качества в полном объеме требований технических условий стандарта на изготовление для данной марки авиационного топлива;</p> <p>2) результаты испытаний;</p> <p>3) заключение о соответствии показателей качества авиационных горюче-смазочных материалов данной партии требованиям стандарта.</p>	<p>Паспорт качества – документ, выдаваемый лабораторией горюче-смазочных материалов, формируемый в процессе приема, хранения, подготовки авиационных горюче-смазочных материалов к выдаче на заправку на складе авиационных горюче-смазочных материалов организации авиатопливообеспечения полетов воздушных судов, по результатам входного, приемного контроля, свидетельствующий о соответствии качества наливного горюче-смазочного материала, находящегося в резервуаре склада, требованиям нормативных документов и являющейся основанием для последующей выдачи его на заправку в воздушные суда через средства заправки.</p>
6.	<p>Паспорт качества на авиационные горюче-смазочные материалы/Протокол испытаний лаборатории - документ, содержащий результаты проведения испытаний, анализа авиационных горючесмазочных материалов, оформленный лабораторией по контролю качества.</p>	<p>Протокол испытаний лаборатории ГСМ является выходным документом, содержащим фактические значения проверенных показателей качества продукта в представленной на анализ пробе.</p>
7.	<p>Проба авиационных горюче-смазочных материалов - часть авиационных горюче-смазочных материалов, отобранная от определенного количества авиационных горюче-смазочных материалов для проведения контроля показателей качества.</p> <p>Виды проб:</p> <p>1) Точечная проба - проба, отобранная за один прием (единовременно) с установленного уровня (верхнего, среднего или нижнего) резервуара, железнодорожной цистерны и автоцистерны.</p>	<p>Проба авиационных горюче-смазочных материалов - часть авиационных горюче-смазочных материалов, отобранная от определенного количества авиационных горюче-смазочных материалов для проведения контроля показателей качества.</p> <p>Виды проб:</p> <p>1) Точечная проба - проба, отобранная за один прием (единовременно) с установленного уровня (верхнего, среднего, нижнего или с иного требуемого) резервуара, железнодорожной цистерны и автоцистерны.</p>

8.	25. В соответствии с конструкторской и эксплуатационно-технической документацией к применению в двигателях и вспомогательных силовых установках ВС допущены основные марки авиационных топлив: топливо для реактивных двигателей марок ТС-1 и РТ.	25.В соответствии с конструкторской и эксплуатационно-технической документацией к применению в двигателях и вспомогательных силовых установках ВС допущены основные марки авиационных топлив: топливо для реактивных двигателей марок ТС-1 и РТ, топливо для газотурбинного двигателя керосинового типа Джет А-1 (Jet A-1).
9.	<p>26. Некоторые технические особенности применения авиационных топлив.</p> <p>1) Для применения топлива для реактивных двигателей марок ТС-1 и РТ, исходя из данных паспорта завода-изготовителя авиационного топлива по показателю «Температура кристаллизации», в соответствии с климатическими условиями в аэропорту вылета/прилета, должны соблюдаться следующие обязательные требования:</p> <p>а) авиационное топливо с температурой кристаллизации не выше минус 60°С (по данным паспорта изготовителя или данным испытаний лаборатории по контролю качества авиаГСМ) разрешается применять без ограничений во всех климатических районах;</p> <p>б) авиационное топливо с температурой кристаллизации не выше минус 50°С:</p> <ul style="list-style-type: none"> - применять без ограничений во всех климатических районах, при температуре наружного воздуха у земли не ниже минус 45°С; - заправлять в ВС при температуре наружного воздуха у земли не ниже минус 30°С в течение 24 часов до вылета; - применять согласно подпункту 1 настоящего пункта, если лаборатория по контролю качества авиаГСМ в результате анализа установит, что у данной партии авиакеросина температура кристаллизации ниже минус 60°С. 	<p>26. Некоторые технические особенности применения авиационных топлив.</p> <p>1) Для применения топлива для реактивных двигателей марок ТС-1 и РТ, исходя из данных паспорта завода-изготовителя авиационного топлива по показателю "Температура кристаллизации", в соответствии с климатическими условиями в аэропорту вылета/прилета, должны соблюдаться следующие обязательные требования:</p> <p>а) авиационное топливо с температурой кристаллизации не выше минус 60 °С (по данным паспорта изготовителя или данным испытаний лаборатории авиаГСМ) разрешается применять без ограничений во всех климатических районах;</p> <p>б) авиационное топливо с температурой кристаллизации не выше минус 50 °С:</p> <ul style="list-style-type: none"> - применять без ограничений во всех климатических районах, при температуре наружного воздуха у земли не ниже минус 45 °С; - заправлять в ВС при температуре наружного воздуха у земли не ниже минус 30 °С в течение 24 часов до вылета; - применять согласно подпункту 1 настоящего пункта, если лаборатория ГСМ в результате анализа установит, что у данной партии авиакеросина температура кристаллизации ниже минус 60 °С.

	2) Смесь топлив ТС-1 и РТ с различными температурами кристаллизации применяется по нормативам, установленным для продукта с наивысшей из указанных в паспортах температур кристаллизации.	2) Смесь топлив ТС-1 и РТ с различными температурами кристаллизации применяется по нормативам, установленным для продукта с наивысшей из указанных в паспортах температур кристаллизации.
10.	31. К применению на ВС допущены следующие марки ПВКЖ: 1) жидкость «И», представляющая собой однокомпонентную жидкость – моноэтиловый эфир этиленгликоля; 2) жидкость «И-М», двухкомпонентная жидкость, состоящая из жидкости «И» и добавки метилового спирта.	31. К применению на ВС допущены следующие марки ПВКЖ: 1) жидкость "И" высшего сорта, представляющая собой однокомпонентную жидкость - моноэтиловый эфир этиленгликоля; 2) жидкость "И-М", высшего сорта, двухкомпонентная жидкость, состоящая из жидкости "И" и метилового спирта.
11.	36. Допускается применение топлива марок ТС-1 и РТ с ПВКЖ и при температуре наружного воздуха выше + 5оС.	36. Допускается применение топлива марок ТС-1, РТ и их смеси с ПВКЖ и при температуре наружного воздуха выше + 5 °С.
12.	38. Применение топлива, которое содержит ПВКЖ 1) Если авиационное топливо, которое содержит ПВКЖ, по тем или иным причинам находилось в контакте с водой, то необходимо обязательно отобрать пробу авиационного топлива и направить ее на испытания в лабораторию по контролю качества авиаГСМ.	38. Применение топлива, которое содержит ПВКЖ. 1) Если авиационное топливо, которое содержит ПВКЖ, по тем или иным причинам находилось в контакте с водой, то необходимо обязательно отобрать пробу авиационного топлива и направить ее на испытания в лабораторию ГСМ
13.	48. Контроль внешних параметров качества включает: 1) контроль сопроводительной документации, удостоверяющей соответствие качества поставленной продукции нормативно-технической документации на изготовление и поставку; 2) контроль упаковки (тары) продукции на соответствие требованиям, указанным в настоящих Правилах; 3) для наливных авиаГСМ, поступающих в ЖДЦ, комплекс обязательных, в том числе и контрольных, работ по приему ЖДЦ;	48. Контроль внешних параметров качества включает: 1) контроль сопроводительной документации, удостоверяющей соответствие качества поставленной продукции нормативно-технической документации на изготовление и поставку; 2) контроль упаковки (тары) продукции на соответствие требованиям, указанным в настоящих Правилах; 3) для наливных авиаГСМ, поступающих в ЖДЦ, комплекс обязательных, в том числе и контрольных, работ по приему ЖДЦ;

	4) оформление результатов контроля внешних параметров качества.	4) оформление результатов контроля внешних параметров качества в виде Карты входного контроля по форме Приложения к настоящим Правилам.
14.	52. Порядок проведения испытаний, оформления и выдачи результатов испытаний лабораториями по контролю качества авиаГСМ установлен в настоящих Правилах и других нормативных документах, определяющих технические требования на конкретные авиаГСМ и СЖ и на методы испытаний авиаГСМ и СЖ.	52. Порядок проведения испытаний, оформления и выдачи результатов испытаний лабораториями ГСМ установлен в настоящих Правилах и других нормативных документах, определяющих технические требования на конкретные авиаГСМ и СЖ и на методы испытаний авиаГСМ и СЖ.
15.	53. Входной контроль - контроль качества каждой партии авиаГСМ/СЖ при поступлении, на технологической стадии до приема на склад ОАТО. Входной контроль производится при приемке на склад каждой партии авиаГСМ/СЖ, поступающей от изготовителя (поставщика) любым видом транспорта. Он предназначен для: 1) установления соответствия поступающих транспортных средств и тары, а также количества находящегося в них продукта сопроводительной документации; 2) оценки чистоты поступивших наливных авиаГСМ. По результатам входного контроля принимается решение о порядке приема на склад поступившего продукта, которое записывается в порезервуарный журнал и/или журнал передачи смен.	53. Входной контроль - контроль качества каждой партии авиаГСМ/СЖ при поступлении, на технологической стадии до приема на склад ОАТО. Входной контроль производится при приемке на склад каждой партии авиаГСМ/СЖ, поступающей от изготовителя (поставщика) любым видом транспорта. Он предназначен для: 1) установления соответствия поступающих транспортных средств и тары, а также количества находящегося в них продукта сопроводительной документации; 2) оценки чистоты поступивших наливных авиаГСМ. По результатам входного контроля оформляется Карта (пп.4 п 49, настоящих Правил) и принимается решение о порядке приема на склад поступившего продукта, которое записывается в порезервуарный журнал и/или журнал передачи смен.

16.	<p>54. Приемный контроль - контроль качества каждой партии авиаГСМ /СЖ при поступлении, на стадии после приема на склад ГСМ и/или в случае долива резервуара.</p> <p>1) проверки марки продукта в данном резервуаре;</p> <p>2) исключения возможности вовлечения в технологический процесс подготовки некондиционного авиаГСМ и СЖ в результате смешения его в процессе транспортировки или приемки на складах с другими, не допущенными для смешения, видами или марками авиаГСМ или химическими веществами.</p> <p>Приемный контроль включает определение физико-химических показателей авиаГСМ и СЖ и установление уровня его чистоты.</p> <p>По результатам приемного контроля персоналом ОАТО принимается решение о пригодности продукта к хранению и последующей выдаче. Решение принимается на основании сопоставления полученных величин контролируемых показателей:</p> <p>1) с данными паспорта изготовителя;</p> <p>2) с требованиями, определяющими технические требования на конкретные авиаГСМ и СЖ;</p> <p>3) с требованиями настоящих Правил. По результатам приемного контроля авиаГСМ и СЖ, лабораторией по контролю качества авиаГСМ оформляется паспорт качества, удостоверяющий пригодность авиаГСМ и СЖ к хранению и последующей выдаче.</p> <p>Документы действуют до израсходования проверенного продукта из резервуара, но не более 1 года для авиационных топлив и масел и 6 месяцев - для ПВКЖ, по истечении указанных сроков приемный контроль проводится повторно.</p>	<p>54. Приемный контроль - контроль качества каждой партии авиаГСМ/СЖ при поступлении, на стадии после приема в резервуар на склад ГСМ и/или в случае долива резервуара.</p> <p>Приемный контроль предназначен для:</p> <p>1) проверки марки продукта в данном резервуаре;</p> <p>2) исключения возможности вовлечения в технологический процесс подготовки некондиционного авиаГСМ и СЖ в результате смешения его в процессе транспортировки или приемки на складах с другими, не допущенными для смешения, видами или марками авиаГСМ или химическими веществами.</p> <p>Приемный контроль включает определение физико-химических показателей авиаГСМ и СЖ и установление уровня его чистоты.</p> <p>По результатам приемного контроля персоналом ОАТО принимается решение о пригодности продукта к хранению и последующей выдаче. Решение принимается на основании сопоставления полученных величин контролируемых показателей:</p> <p>1) с данными паспорта изготовителя;</p> <p>2) с требованиями, определяющими технические требования на конкретные авиаГСМ и СЖ;</p> <p>3) с требованиями настоящих Правил.</p> <p>4) с требованиями Технического регламента Таможенного союза.</p> <p>По результатам приемного контроля авиаГСМ и СЖ, лабораторией ГСМ оформляется паспорт качества, удостоверяющий пригодность авиаГСМ и СЖ к хранению и последующей выдаче.</p> <p>Документы действуют до израсходования проверенного продукта из резервуара, но не более 1 года для авиационных топлив и масел и 6 месяцев - для ПВКЖ, по истечении указанных сроков приемный контроль проводится повторно.</p>
-----	---	---

<p>17. 55. Складской контроль - периодический контроль качества авиаГСМ и СЖ в процессе складского хранения.</p> <p>Складской контроль производится через 6 месяцев хранения авиационных топлив и масел и через 3 месяца хранения ПВКЖ в данном резервуаре.</p> <p>Складской контроль предназначен для: 1) определения уровня изменения параметров качества хранящегося продукта; 2) подтверждения возможности дальнейшего хранения (при необходимости) или применения продукта.</p> <p>Складской контроль включает определение физико-химических показателей авиаГСМ и уровня его чистоты. По результатам складского контроля принимается решение о пригодности к хранению или выдаче продукта из данного резервуара на заправку ВС. Оно принимается на основании сопоставления полученных величин проверяемых показателей: 1) с данными испытаний лаборатории по контролю качества авиаГСМ при приемном контроле, 2) с требованиями к авиаГСМ/СЖ, оговоренными настоящими Правилами.</p> <p>По результатам испытаний авиаГСМ и СЖ при складском контроле лабораторией по контролю качества авиаГСМ выдаются соответствующие документы. При удовлетворительных результатах складского контроля делается отметка на действующем паспорте качества, с указанием даты проведения анализа (или же оформляется новый паспорт качества)</p>	<p>55. Складской контроль - периодический контроль качества авиаГСМ и СЖ в процессе складского хранения.</p> <p>Складской контроль производится через 6 месяцев хранения авиационных топлив и масел и через 3 месяца хранения ПВКЖ в данном резервуаре.</p> <p>Складской контроль предназначен для:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) определения уровня изменения параметров качества хранящегося продукта; 2) подтверждения возможности дальнейшего хранения (при необходимости) или применения продукта. <p>Складской контроль включает определение физико-химических показателей авиаГСМ и уровня его чистоты. По результатам складского контроля принимается решение о пригодности к хранению или выдаче продукта из данного резервуара на заправку ВС. Оно принимается на основании сопоставления полученных величин проверяемых показателей:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) с данными испытаний лаборатории по контролю качества авиаГСМ при приемном контроле; 2) с требованиями к авиаГСМ/СЖ, оговоренными настоящими Правилами. <p>1) По результатам испытаний авиаГСМ и СЖ при складском контроле ГСМ выдаются соответствующие документы. При удовлетворительных результатах складского контроля делается отметка на действующем паспорте качества, с указанием даты проведения анализа (или же оформляется новый паспорт качества).</p>
--	---

18.	<p>59. К ведению (заполнению) контрольно-регистрационной документации допускаются сотрудники ОАТО и лаборатории по контролю качества авиаГСМ после соответствующего инструктажа и собеседования по проверке знания нормативных правовых актов Кыргызской Республики и настоящих Правил.</p>	<p>59. К ведению (заполнению) контрольно-регистрационной документации допускаются, приказом руководителя предприятия, сотрудники ОАТО и лаборатории после пройденной стажировки и проверки знаний нормативных правовых актов Кыргызской Республики и настоящих Правил.</p>
19.	<p>60. Для идентификации принадлежности на бланках контрольно-регистрационной документации, кроме информации, предусмотренной соответствующими формами, необходимо обеспечить наличие следующей информации:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) наименование ОАТО; 2) наименование структурного подразделения (ОАТО/лаборатория по контролю качества авиаГСМ). <p>(Эти пункты для журналов допускается указывать только на лицевом листе обложки соответствующего журнала).</p> <p>На лицевом листе обложки журналов также указываются:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) результаты каких работ/испытаний приведены в данном журнале; 2) дата, с которой начата регистрация записей («Начат с»); 3) дата, которой окончена регистрация записей («Окончен»); 4) дата, до которой определен минимальный срок хранения данного журнала («Хранить до»). <p>На оборотной стороне лицевого листа обложки журнала должны быть указаны образцы подписей и фамилии сотрудников, допущенных к ведению записей в данном журнале.</p>	<p>60. Для идентификации принадлежности, на бланках контрольно-регистрационной документации, кроме информации, предусмотренной соответствующими формами, необходимо обеспечить наличие следующей информации:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) наименование ОАТО; 2) наименование структурного подразделения (ОАТО/лаборатория ГСМ). <p>(Эти пункты для журналов допускается указывать только на лицевом листе обложки соответствующего журнала).</p> <p>На лицевом листе обложки журналов также указываются:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) результаты каких работ/испытаний приведены в данном журнале; 2) дата, с которой начата регистрация записей ("Начат с ..."); 3) дата, которой окончена регистрация записей ("Окончен ..."); 4) дата, до которой определен минимальный срок хранения данного журнала ("Хранить до ..."). <p>На оборотной стороне лицевого листа обложки журнала должны быть указаны образцы подписей и фамилии сотрудников, допущенных к ведению записей в данном журнале.</p>

20.	<p>63. Помарки, исправления и уточнения в записях в бланках контрольно-регистрационной документации, кроме случаев, оговоренных ниже, не допускаются. Если возникла необходимость внесения дополнительной информации, запись, которая отменяется, аккуратно перечеркивается, взамен имеющейся записи производится исправительная/уточняющая запись, которая в обязательном порядке подтверждается подписью и указанием фамилии сотрудника, внесшего эту запись. В случае отсутствия места для внесения дополнительной информации или большого количества необходимых исправлений, ранее выписанный документ аннулируется, в бланке контрольно-регистрационной документации ранее выполненная запись аккуратно перечеркивается и производится запись «..... аннулирована, см. новую запись» и под тем же номером и датой выписывается новый документ с внесением всех необходимых уточнений. Аннулирование ранее выписанного паспорта качества (протокола испытаний) может быть выполнено только начальником лаборатории по контролю качества авиаГСМ или лицом, замещающим его, с отметкой в соответствующем журнале регистрации результатов испытаний. В паспортах качества, протоколах испытаний лаборатории по контролю качества авиаГСМ исправления не допускаются</p>	<p>63. Помарки, исправления и уточнения в записях в бланках контрольно-регистрационной документации, кроме случаев, оговоренных ниже, не допускаются. Если возникла необходимость внесения дополнительной информации, запись, которая отменяется, аккуратно перечеркивается, взамен имеющейся записи производится исправительная/уточняющая запись, которая в обязательном порядке подтверждается подписью и указанием фамилии сотрудника, внесшего эту запись. В случае отсутствия места для внесения дополнительной информации или большого количества необходимых исправлений, ранее выписанный документ аннулируется, в бланке контрольно-регистрационной документации ранее выполненная запись аккуратно перечеркивается и производится запись "... аннулирована, см. новую запись" и под тем же номером и датой выписывается новый документ с внесением всех необходимых уточнений. Аннулирование ранее выписанного паспорта качества (протокола испытаний) может быть выполнено только начальником/заведующим лаборатории/ей ГСМ или лицом, замещающим его, с отметкой в соответствующем журнале регистрации результатов испытаний. В паспортах качества, протоколах испытаний лаборатории ГСМ исправления не допускаются.</p>
21.	<p>64. Журналы учета выполненных работ по авиатопливообеспечению и контролю качества авиаГСМ и СЖ должны быть:</p>	<p>64. Журналы учета выполненных работ по авиатопливообеспечению и контролю качества авиаГСМ и СЖ должны быть:</p>

	<p>1) постранично (каждый лист с двух сторон) пронумерованы, начиная с первой страницы, на которой начата регистрация записей;</p> <p>2) прошнурованы (все листы, включая лицевой и последний лист обложки) не менее чем через два сквозных отверстия. Концы шнуровки должны быть завязаны и заклеены листком бумаги, на котором имеются подпись и фамилия начальника соответствующего подразделения ОАТО или, по принадлежности работ, руководителя лаборатории по контролю качества авиаГСМ.</p> <p>Подпись должна быть удостоверена штампом ОАТО или лаборатории по контролю качества авиаГСМ.</p>	<p>1) постранично (каждый лист с двух сторон) пронумерованы, начиная с первой страницы, на которой начата регистрация записей;</p> <p>2) прошнурованы (все листы, включая лицевой и последний лист обложки) не менее чем через два сквозных отверстия. Концы шнуровки должны быть завязаны и заклеены листком бумаги, на котором имеются подпись и фамилия начальника соответствующего подразделения ОАТО или, по принадлежности работ, руководителя лаборатории ГСМ.</p> <p>Подпись должна быть удостоверена штампом ОАТО или лаборатории ГСМ.</p>
22.	<p>65. Место хранения бланков контрольно-регистрационной документации после окончания их заполнения, должно быть легкодоступно и должно обеспечивать сохранность записей в контрольно-регистрационной документации в процессе хранения. О месте хранения журналов, по принадлежности работ, должен знать каждый сотрудник ОАТО и лаборатории по контролю качества авиаГСМ.</p>	<p>65. Место хранения бланков контрольно-регистрационной документации после окончания их заполнения, должно быть легкодоступно и должно обеспечивать сохранность записей в контрольно-регистрационной документации в процессе хранения. О месте хранения журналов, по принадлежности работ, должен знать каждый сотрудник ОАТО и лаборатории ГСМ.</p>
23.	<p>66. Документацией, удостоверяющей выполнение ОАТО всех необходимых технологических работ по приему, хранению, очистке, контролю и испытаниям, а также подтверждающей соответствие качества авиаГСМ/СЖ в пределах требований ведомственной нормативной документации, в порядке выполнения работ, являются:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Акт отбора пробы авиаГСМ; 2) Журнал регистрации проб авиаГСМ; 3) журналы регистрации результатов испытаний; 4) Журнал регистрации перепадов давления на фильтрах; 	<p>66. Документацией, удостоверяющей выполнение ОАТО всех необходимых технологических работ по приему, хранению, очистке, контролю и испытаниям, а также подтверждающей соответствие качества авиаГСМ/СЖ в пределах требований ведомственной нормативной документации, в порядке выполнения работ, являются:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Карта входного контроля 2) Акт отбора пробы авиаГСМ; 3) Журнал регистрации проб авиаГСМ; 4) журналы регистрации результатов испытаний; 5) Журнал регистрации перепадов давления на фильтрах;

	<p>5) регистрационные документы, выдаваемые лабораторией по контролю качества авиаГСМ, по результатам испытаний. Далее эти документы обозначены как паспорта качества, протоколы испытаний;</p> <p>6) Контрольный талон выдачи авиаГСМ на заправку ВС;</p> <p>7) журналы регистрации периодических проверок оборудования;</p> <p>8) журналы проведения ежедневного и технического обслуживания;</p> <p>9) Порезервуарный журнал;</p> <p>10) Журнал приема-передачи смен;</p> <p>11) Журнал допуска транспортных средств.</p>	<p>6) регистрационные документы, выдаваемые лабораторией ГСМ, по результатам испытаний. Далее эти документы обозначены как паспорта качества, протоколы испытаний;</p> <p>7) Контрольный талон выдачи авиаГСМ на заправку ВС;</p> <p>8) журналы регистрации периодических проверок оборудования;</p> <p>9) журналы проведения ежедневного и технического обслуживания;</p> <p>10) Порезервуарный журнал;</p> <p>11) Журнал приема-передачи смен;</p> <p>12) Журнал допуска транспортных средств.</p>
24.	<p>67. Паспорт качества, протокол анализа показателей качества оформляются на бланках и выдаются лабораторией по контролю качества авиаГСМ. Они содержат:</p> <p>1) перечень комплекса показателей, установленных настоящими Правилами, подлежащих испытаниям;</p> <p>2) выписку нормативных требований для каждого показателя,</p> <p>3) результаты испытаний лаборатории по контролю качества авиаГСМ;</p> <p>4) заключение о соответствии/несоответствии результатов испытаний требованиям нормативной документации.</p> <p>При соответствии результатов испытаний, паспорт качества удостоверяет, что принятый на склад продукт по проверенным показателям соответствует марке, указанной в паспорте изготовителя; при приемке на склад и хранении, его пригодность к выдаче</p>	<p>67. Паспорт качества, протокол испытаний /анализа показателей качества оформляются на бланках и выдаются лабораторией ГСМ. Они содержат:</p> <p>1) перечень комплекса показателей, установленных настоящими Правилами, подлежащих испытаниям;</p> <p>2) выписку нормативных требований для каждого показателя,</p> <p>3) результаты испытаний лаборатории ГСМ;</p> <p>4) заключение о соответствии/несоответствии результатов испытаний требованиям нормативной документации (только для Паспорта качества).</p> <p>При соответствии результатов испытаний, паспорт качества удостоверяет, что принятый на склад продукт по проверенным показателям соответствует марке, указанной в паспорте изготовителя; при приемке на склад и хранении, его пригодность к выдаче сохранилась, о чем производится соответствующая запись в графе бланка - "Заключение".</p> <p>АвиаГСМ/СЖ, не имеющие заключения ГСМ о соответствии требованиям, к заправке в системы ВС не допускаются.</p>

	сохранилась, о чем производится соответствующая запись в графе бланка - «Заключение». АвиаГСМ/СЖ, не имеющие заключения лаборатории по контролю качества авиаГСМ о соответствии требованиям, к заправке в системы ВС не допускаются.	
25.	68. Анализ показателей качества является документом ОАТО, лаборатория которой выполнила комплекс необходимых испытаний, оформляется на бланке установленной формы и выдается авиапредприятию или стороннему предприятию, представившему пробу на испытания. По результатам испытаний пробы авиаГСМ, представленной на испытания, в бланках указываются фактические значения проверенных показателей качества авиаГСМ и СЖ, находящихся на складе или в системах ВС, в том числе в аварийной и отказавшей технике.	68. Анализ показателей качества /Протокол испытаний является документом ОАТО, лаборатория которой выполнила комплекс необходимых испытаний, оформляется на бланке установленной формы и выдается авиапредприятию или стороннему предприятию, представившему пробу на испытания. По результатам испытаний пробы авиаГСМ, представленной на испытания, в бланках указываются фактические значения проверенных показателей качества авиаГСМ и СЖ, находящихся на складе или в системах ВС, в том числе в аварийной и отказавшей технике.
26.	§ 4. Проведение испытаний в лабораториях по контролю качества авиаГСМ 71. Испытания физико-химических показателей качества авиаГСМ выполняются в специализированных – аккредитованных лабораториях по контролю качества авиаГСМ.	§ 4 Проведение испытаний в лабораториях ГСМ 71. Испытания физико-химических показателей качества авиаГСМ выполняются в специализированных – сертифицированных лабораториях ГСМ.
27.	75. На временных аэродромах (посадочных площадках) контроль чистоты авиационного топлива осуществляется в расходном резервуаре (в том числе из емкости ТЗ/АЦ) и из раздаточного пистолета. Контроль осуществляется визуально и с помощью индикатора качества топлива. Для проверки чистоты авиационного топлива из штатных точек технологической схемы авиатопливообеспечения проводится определение содержания механических примесей весовым методом.	75. На временных аэродромах (посадочных площадках) контроль чистоты авиационного топлива осуществляется в расходном резервуаре (в том числе из емкости ТЗ/АЦ) и из раздаточного пистолета. Контроль осуществляется визуально и с помощью индикатора качества топлива. Для проверки чистоты авиационного топлива из штатных точек технологической схемы авиатопливообеспечения проводится определение содержания механических примесей весовым методом.

<p>Сущность метода заключается в определении массы механических примесей, задерживаемых мембранными фильтрами при фильтровании через них испытуемого топлива. Штатные точки для отбора проб устанавливаются согласно технологической схеме и техническим средствам системы авиатопливообеспечения для каждой ОАТО отдельно, но обязательно:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) трубопровод, линии приема авиационного топлива на склад, до и после фильтров; 2) резервуары склада ГСМ, донная проба; 3) отстойники средств фильтрации, при необходимости; 4) трубопровод пункта выдачи в ТЗ, до и после фильтров; 5) наконечник нижней заправки пункта налива в ТЗ; 6) отстойник цистерны ТЗ; 7) отстойник фильтра, а также до и после фильтра, установленного на ТЗ, при необходимости; 8) наконечник нижней заправки ТЗ. <p>Штатные точки выбираются так, чтобы прослеживалась тенденция изменения уровня чистоты авиационного топлива на этапах от приема до выдачи на заправку, оценивались соблюдение действующих и заявленных нормативов по уровню чистоты авиационного топлива и эффективность работы используемых средств фильтрации.</p> <p>Испытания для проверки чистоты авиационного топлива на выходе из фильтров и наконечника нижней заправки пункта налива и ТЗ проводятся не реже одного раза в месяц, остальных штатных точек - не реже одного раза в шесть месяцев.</p>	<p>Сущность метода заключается в определении массы механических примесей, задерживаемых мембранными фильтрами при фильтровании через них испытуемого топлива. Штатные точки для отбора проб устанавливаются согласно технологической схеме и техническим средствам системы авиатопливообеспечения для каждой ОАТО отдельно, но обязательно:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) трубопровод, линии приема авиационного топлива на склад, до и после фильтров; 2) резервуары склада ГСМ, донная проба; 3) отстойники средств фильтрации, при необходимости; 4) трубопровод пункта выдачи в ТЗ, до и после фильтров; 5) наконечник нижней заправки пункта налива в ТЗ; 6) отстойник цистерны ТЗ; 7) отстойник фильтра, а также до и после фильтра, установленного на ТЗ, при необходимости; 8) наконечник нижней заправки ТЗ. <p>Штатные точки выбираются так, чтобы прослеживалась тенденция изменения уровня чистоты авиационного топлива на этапах от приема до выдачи на заправку, оценивались соблюдение действующих и заявленных нормативов по уровню чистоты авиационного топлива и эффективность работы используемых средств фильтрации.</p> <p>Испытания для проверки чистоты авиационного топлива на выходе из фильтров и наконечника нижней заправки пункта налива и ТЗ проводятся не реже одного раза в месяц, остальных штатных точек - не реже одного раза в шесть месяцев.</p>
---	---

<p>28. 79. Контроль качества авиационных топлив</p> <p>1) Входной контроль наливных авиаГСМ - проводится до и во время приема на склад ГСМ:</p> <p>а) с целью обеспечения должного качества авиационных топлив, поступающих в ЖДЦ, перед началом слива, во время приема и после слива авиаГСМ необходимо провести ряд обязательных работ. Работы должны проводиться в соответствии с технологической картой работ по приемке наливных авиаГСМ;</p> <p>б) прием авиационных топлив и их слив в резервуары на склад может быть произведен персоналом ОАТО только после выполнения подготовительных работ по приему авиационного топлива из ЖДЦ и проверке качества авиационных топлив (наличие механических примесей и содержания воды - визуально).</p> <p>Результаты работ по подготовке к приему, по приему и проведению входного контроля наливных авиаГСМ регистрируются в Журнале учета слива авиационного топлива из ЖДЦ и выполнения внутрискладских перекачек.</p> <p>2) Приемный контроль - проводится после слива наливных авиаГСМ в резервуар для хранения, а также после долива резервуара продуктом другой партии:</p> <p>а) при проведении приемного контроля проверяется чистота авиаГСМ в резервуаре (визуально: отсутствие воды и механических примесей, цвет и прозрачность) и проводятся испытания по параметрам не менее: массовая плотность, фракционный состав, вязкость, кислотность, температура вспышки в закрытом тигле, содержание фактических смол, содержание водорастворимых кислот и щелочей, содержание механических примесей, содержание воды,</p>	<p>79. Контроль качества авиационных топлив.</p> <p>1) Входной контроль наливных авиаГСМ - проводится до и во время приема на склад ГСМ:</p> <p>а) с целью обеспечения должного качества авиационных топлив, поступающих в ЖДЦ, перед началом слива, во время приема и после слива авиаГСМ необходимо провести ряд обязательных работ. Работы должны проводиться в соответствии с технологической картой работ по приемке наливных авиаГСМ;</p> <p>б) прием авиационных топлив и их слив в резервуары на склад может быть произведен персоналом ОАТО только после выполнения подготовительных работ по приему авиационного топлива из ЖДЦ и проверке качества авиационных топлив (наличие механических примесей и содержания воды - визуально).</p> <p>Результаты работ по подготовке к приему, по приему и проведению входного контроля наливных авиаГСМ регистрируются в Журнале учета слива авиационного топлива из ЖДЦ, оформления карты входного контроля, с последующим и выполнением внутрискладских перекачек.</p> <p>2) Приемный контроль - проводится после слива наливных авиаГСМ в резервуар для хранения, а также после долива резервуара продуктом другой партии:</p> <p>а) перед при проведении приемного контроля проверяется чистота авиаГСМ в резервуаре (визуально: отсутствие воды и механических примесей, цвет и прозрачность) и проводятся испытания по параметрам не менее: массовая плотность, фракционный состав, вязкость, кислотность, температура вспышки в закрытом тигле, содержание фактических смол, содержание водорастворимых кислот и щелочей, содержание механических примесей, содержание воды, взаимодействие с водой, температура начала кристаллизации, удельная электрическая проводимость при 20 °С;</p>
--	---

<p>взаимодействие с водой, температура начала кристаллизации, удельная электрическая проводимость при 20оС;</p> <p>б) по выполнении приемного контроля, результаты работ по принадлежности их выполнения регистрируются:</p> <p><input type="checkbox"/> контроль чистоты авиационных топлив - в Порезервуарном передаточном журнале;</p> <p><input type="checkbox"/> результаты испытаний - в лаборатории по контролю качества авиаГСМ - в журналах результатов испытаний авиационного топлива.</p> <p>3) Складской контроль при хранении авиационных топлив проводится периодически, не реже 1-го раза в 6 месяцев:</p> <p>а) при выполнении складского контроля проверяется чистота авиаГСМ в резервуаре (визуально: отсутствие воды и механических примесей, цвет и прозрачность) и проводятся испытания по параметрам не менее: массовая плотность, фракционный состав, содержание фактических смол, содержание водорастворимых кислот и щелочей;</p> <p>б) методы испытаний при складском контроле те же, что и при приемном контроле;</p> <p>в) результаты работ по выполнению складского контроля авиационных топлив регистрируются:</p> <p><input type="checkbox"/> результаты испытаний</p> <p>- в журналах результатов испытаний авиационного топлива;</p> <p><input type="checkbox"/> результаты контроля чистоты - в Порезервурном передаточном журнале.</p>	<p>б) по выполнении приемного контроля, результаты работ по принадлежности их выполнения регистрируются:</p> <p>- контроль чистоты авиационных топлив - в Порезервуарном передаточном журнале;</p> <p>- результаты испытаний - в лаборатории ГСМ - в журналах результатов испытаний авиационного топлива.</p> <p>в) при проведении приемных испытаний топлива Джет А-1 по Def Stan 91-091, 12 издание испытания выполняются (не менее) по показателям:</p> <p>- внешний вид;</p> <p>- цвет;</p> <p>- фракционный состав;</p> <p>- температура вспышки;</p> <p>- плотность при 15°С;</p> <p>- температура замерзания;</p> <p>- вязкость при минус 20°С;</p> <p>- коррозия-испытание на медной пластине;</p> <p>- фактические смолы;</p> <p>- характеристики водоотделения микросепарометром;</p> <p>- электропроводность;</p> <p>3) Складской контроль при хранении авиационных топлив проводится периодически, не реже 1-го раза в 6 месяцев:</p> <p>а) при выполнении складского контроля проверяется чистота авиаГСМ в резервуаре (визуально: отсутствие воды и механических примесей, цвет и прозрачность) и проводятся испытания по параметрам не менее: массовая плотность, фракционный состав, содержание фактических смол, содержание водорастворимых кислот и щелочей;</p> <p>б) методы испытаний при складском контроле те же, что и при приемном контроле;</p> <p>в) результаты работ по выполнению складского контроля авиационных топлив регистрируются:</p>
---	--

	<p>4) Аэродромный контроль авиационных топлив проводится с периодичностью и в соответствии с главой 5 настоящих Правил.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - результаты испытаний - в журналах результатов испытаний авиационного топлива; - результаты контроля чистоты - в Порезервуарном передаточном журнале. <p>г) при проведении складского контроля топлива Джет А-1 по Def Stan 91-091, 12 издание, испытания выполняются (не менее) по показателям:</p> <ul style="list-style-type: none"> - плотность при 15°C - внешний вид; - цвет; - фракционный состав; - температура вспышки; - температура замерзания; - электропроводность; <p>4) Аэродромный контроль авиационных топлив проводится с периодичностью и в соответствии с главой 5 настоящих Правил.</p>
29.	<p>80. Контроль качества авиационных масел и пластичных смазок</p> <p>1) При входном контроле авиационных масел и пластичных смазок необходимо выполнять:</p> <ul style="list-style-type: none"> а) контроль внешних параметров качества; б) контроль массовой плотности (для авиационных масел); в) контроль чистоты приемного резервуара (для сливаемых авиационных масел). <p>2) Приемный контроль производится:</p> <ul style="list-style-type: none"> а) для авиационных масел по параметрам не менее: внешний вид, массовая плотность, содержание механических примесей, вязкость, температура вспышки в открытом (или закрытом) тигле, коксуемость, кислотное число, содержание водорастворимых кислот и щелочей, содержание воды, содержание Fe и Cu; 	<p>80. Контроль качества авиационных масел и пластичных смазок.</p> <p>1) При входном контроле авиационных масел и пластичных смазок необходимо выполнять:</p> <ul style="list-style-type: none"> а) контроль внешних параметров качества; б) контроль массовой плотности (для авиационных масел); в) контроль чистоты приемного резервуара (для сливаемых авиационных масел). <p>2) Приемный контроль производится:</p> <ul style="list-style-type: none"> а) для авиационных масел по параметрам не менее: внешний вид, массовая плотность, содержание механических примесей, вязкость, температура вспышки в открытом (или закрытом) тигле, кислотное число, содержание водорастворимых кислот и щелочей, содержание воды; б) для пластичных смазок по параметрам не менее: внешний вид, содержание воды, содержание механических примесей,

	<p>б) для пластичных смазок по параметрам не менее: внешний вид, содержание воды, содержание механических примесей, содержание свободных щелочей и органических кислот, коллоидная стабильность.</p> <p>3) При хранении авиационных масел и пластичных смазок производится складской контроль:</p> <p>а) для авиационных масел: проверяется чистота авиационных масел, хранящихся в резервуаре, и проводятся испытания по параметрам не менее: внешний вид, массовая плотность, вязкость, температура вспышки в открытом (закрытом) тигле, содержание водорастворимых кислот и щелочей;</p> <p>б) для пластичных смазок: проводится контроль внешних параметров качества: сохранность тары, соблюдение гарантийного срока хранения.</p> <p>4) Аэродромный контроль авиационных масел проводится в соответствии с главой 5 настоящих Правил.</p> <p>5) Результаты контроля чистоты авиационных масел фиксируются в лаборатории по контролю качества авиаГСМ в Журнале регистрации результатов аэродромного контроля чистоты авиационных масел и в контрольном талоне.</p>	<p>содержание свободных щелочей и органических кислот, коллоидная стабильность.</p> <p>3) При хранении авиационных масел и пластичных смазок производится складской контроль:</p> <p>а) для авиационных масел: проверяется чистота авиационных масел, хранящихся в резервуаре, и проводятся испытания по параметрам не менее: внешний вид, массовая плотность, вязкость, температура вспышки в открытом (закрытом) тигле, содержание водорастворимых кислот и щелочей;</p> <p>б) для пластичных смазок: проводится контроль внешних параметров качества: сохранность тары, соблюдение гарантийного срока хранения.</p> <p>4) Аэродромный контроль авиационных масел проводится в соответствии с главой 5 настоящих Правил.</p> <p>5) Результаты контроля чистоты авиационных масел фиксируются в лаборатории ГСМ в Журнале регистрации результатов аэродромного контроля чистоты авиационных масел и в контрольном талоне.</p> <p>Объем контроля качества авиаГСМ с периодичностью и ответственными за выполнение приведено в Приложении 23.</p>
30.	<p>82. Контроль качества ПВКЖ</p> <p>1) Контроль ПВКЖ должен производиться:</p> <p>а) при входном контроле - при поступлении на склад ГСМ производится проверка соответствия наименования и количества поступившей жидкости указанным в сопроводительной документации. Из поступивших цистерн (бочек) жидкости «И-М» производится отбор</p>	<p>82. Контроль качества ПВКЖ.</p> <p>1) Контроль ПВКЖ марки «И-М» должен производиться:</p> <p>а) при входном контроле - при поступлении на склад ГСМ производится проверка соответствия наименования и количества поступившей жидкости указанным в сопроводительной документации.</p>

<p>проб для проведения входного анализа и арбитражного хранения, также должны быть выполнены испытания по параметрам: плотность, массовая доля воды, наличие растворимых загрязнений, содержание растворимых соединений металлов;</p> <p>б) при приемном контроле - производится отбор проб не ранее чем через 30 минут после завершения слива в емкость для хранения и в расходную емкость - для постоянной выдачи ПВКЖ. Испытания при приемном контроле производятся по параметрам: внешний вид, плотность, показатель преломления, массовая доля воды, наличие растворимых загрязнений, содержание механических примесей, содержание растворимых соединений металлов.</p> <p>Хранение жидкости «И-М» должно осуществляться в условиях, исключающих возможность обводнения жидкости и смешения с некондиционной партией.</p> <p>После истечения трех месяцев хранения проверяется наличие механических примесей в донной пробе, а также проводится складской анализ качества объединенной пробы;</p> <p>в) при складском контроле хранения ПВКЖ: из емкости для складского хранения - не реже одного раза в 3 месяца – в объеме параметров приемного контроля. Складской анализ проводится на соответствие по показателям: внешний вид, массовая доля воды, наличие растворимых загрязнений, содержание растворимых соединений металлов.</p> <p>По истечении шести месяцев хранения проверяется наличие механических примесей в донной пробе, а также производится приемный анализ.</p>	<p>Из поступивших цистерн (бочек) жидкости "И-М" производится отбор проб для проведения входного анализа и арбитражного хранения, также должны быть выполнены испытания по параметрам: внешний вид, плотность, массовая доля воды, наличие растворимых загрязнений, содержание растворимых соединений металлов;</p> <p>б) при приемном контроле - производится отбор проб не ранее чем через 30 минут после завершения слива в емкость для хранения и в расходную емкость - для постоянной выдачи ПВКЖ. Испытания при приемном контроле производятся по параметрам: внешний вид, плотность, показатель преломления, массовая доля воды, наличие растворимых загрязнений, содержание механических примесей, содержание растворимых соединений металлов.</p> <p>Хранение жидкости "И-М" должно осуществляться в условиях, исключающих возможность обводнения жидкости и смешения с некондиционной партией.</p> <p>После истечения трех месяцев хранения проверяется наличие механических примесей в донной пробе, а также проводится складской анализ качества объединенной пробы;</p> <p>в) при складском контроле хранения ПВКЖ: из емкости для складского хранения - не реже одного раза в 3 месяца - в объеме параметров приемного контроля.</p> <p>По истечении шести месяцев хранения проверяется наличие механических примесей в донной пробе, а также производится приемный анализ.</p> <p>Для жидкости «И»</p> <p>2) Контроль ПВКЖ марки «И» должен производиться:</p> <p>а) при входном контроле - при поступлении на склад ГСМ производится проверка соответствия наименования и количества поступившей жидкости указанным в сопроводительной документации.</p>
---	--

		<p>Из поступивших цистерн (бочек) жидкости "И" производится отбор проб для проведения входного анализа и арбитражного хранения, также должны быть выполнены испытания по параметрам: внешний вид, плотность, массовая доля воды, смешиваемость с водой, растворимость в топливе, показатель преломления, содержание растворимых соединений металлов;</p> <p>б) при приемном контроле - производится отбор проб не ранее чем через 30 минут после завершения слива в емкость для хранения и в расходную емкость - для постоянной выдачи ПВКЖ. Испытания при приемном контроле производятся по параметрам: внешний вид, плотность, массовая доля воды, смешиваемость с водой, растворимость в топливе, показатель преломления, содержание растворимых соединений металлов, массовая доля кислот в пересчёте на уксусную кислоту.</p> <p>Хранение жидкости "И" должно осуществляться в условиях, исключающих возможность обводнения жидкости и смешения с некондиционной партией.</p> <p>После истечения трех месяцев хранения проверяется наличие механических примесей в донной пробе, а также проводится складской анализ качества объединенной пробы;</p> <p>в) при складском контроле хранения ПВКЖ: из емкости для складского хранения - не реже одного раза в 3 месяца - в объеме параметров приемного контроля.</p> <p>По истечении шести месяцев хранения проверяется наличие механических примесей в донной пробе, а также производится приемный анализ.</p>
31.	84. Подготовка и контроль качества авиаГСМ/СЖ должны выполняться с момента приема и до заправки в ВС в порядке и объеме, регламентированными технологией и технологической картой выполнения комплекса работ.	<p>84. Подготовка и контроль качества авиаГСМ/СЖ должны выполняться с момента приема и до заправки в ВС в порядке и объеме, регламентированными технологией и технологической картой выполнения комплекса работ.</p> <p>Перед выдачей авиаГСМ/СЖ на заправку ВС на складе ГСМ, стоянке спецтранспорта и на летном поле должен быть выполнен</p>

	<p>Перед выдачей авиаГСМ/СЖ на заправку ВС на складе ГСМ, стоянке спецтранспорта и на летном поле должен быть выполнен комплекс работ, предусмотренных на стадии аэродромного контроля.</p> <p>Аэродромный контроль является завершающим этапом в общей системе подготовки и контроле качества авиационных топлив и включает комплекс мероприятий по проверке состояния раздаточных и приемных средств, СЗ и фильтрования, слива отстоя и контроля чистоты авиаГСМ, а также документальную проверку его качества и оформление результатов контроля.</p> <p>Задачей аэродромного контроля качества авиаГСМ/СЖ является обеспечение выдачи на заправку ВС авиаГСМ/СЖ требуемых марок, с определенным уровнем эксплуатационной чистоты (содержание механических примесей и воды).</p>	<p>комплекс работ, предусмотренных на стадии аэродромного контроля.</p> <p>Аэродромный контроль является завершающим этапом в общей системе подготовки и контроле качества авиационных топлив и включает комплекс мероприятий по проверке состояния раздаточных и приемных средств, СЗ и фильтрования, слива отстоя и контроля чистоты авиаГСМ, а также документальную проверку его качества и оформление результатов контроля.</p> <p>Задачей аэродромного контроля качества авиаГСМ/СЖ является обеспечение выдачи на заправку ВС кондиционных авиаГСМ/СЖ требуемых марок, с определенным уровнем эксплуатационной чистоты (содержание механических примесей и воды).</p>
32.	<p>88. Основными мероприятиями по обеспечению качества авиаГСМ/СЖ являются:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) обеспечение полного слива авиаГСМ/СЖ из средств транспортировки и предохранение от попадания в приемные резервуары воды и механических примесей; 2) обязательная проверка надежности прокладок, чистоты и исправности фланцев при подготовке устройства для нижнего слива; 3) систематический слив отстоя из всех отстойных и низко расположенных точек в резервуарах, емкостях и трубопроводах, т.е. из мест наиболее вероятного сосредоточения воды и механических примесей; 4) использование для приема, хранения и выдачи авиаГСМ резервуаров (емкостей) и другого оборудования, которые имеют внутреннее 	<p>88. Основными мероприятиями по обеспечению качества авиаГСМ/СЖ являются:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) обеспечение полного слива авиаГСМ/СЖ из средств транспортировки и предохранение от попадания в приемные резервуары воды и механических примесей; 2) обязательная проверка надежности прокладок, чистоты и исправности фланцев при подготовке устройства для нижнего слива; 3) систематический слив отстоя из всех отстойных и низко расположенных точек в резервуарах, емкостях и трубопроводах, т.е. из мест наиболее вероятного сосредоточения воды и механических примесей; 4) использование для приема, хранения и выдачи авиаГСМ резервуаров (емкостей) и другого оборудования, которые имеют внутреннее противокоррозионное покрытие (кроме оборудования для ПВКЖ);

<p>противокоррозионное покрытие (кроме оборудования для ПВКЖ);</p> <p>5) подготовка и контроль состояния и исправности резервуаров и оборудования;</p> <p>6) тщательная и своевременная очистка технических средств;</p> <p>7) соблюдение сроков зачистки средств хранения и заправки;</p> <p>8) контроль и обеспечение герметичности и исправности резервуаров и технологического оборудования;</p> <p>9) соблюдение правил приема, хранения и выдачи авиаГСМ/СЖ. Налив авиаГСМ в резервуары, ТЗ и АЦ должен производиться закрытым способом (нижний налив);</p> <p>10) соблюдение сроков метрологической поверки контрольно-измерительных приборов;</p> <p>11) очистка авиаГСМ/СЖ от механических примесей и воды при приеме и в процессе хранения путем отстаивания и фильтрации с обезвоживанием авиационных топлив в фильтрах-сепараторах, а авиационных масел - фильтрованием и выпариванием воды на маслостанциях или МЗ;</p> <p>12) контроль за работой фильтров и фильтров-сепараторов, своевременная замена фильтроэлементов и промывка фильтров МЗ;</p> <p>13) соблюдение сроков хранения авиаГСМ в зависимости от климатических зон;</p> <p>14) систематический контроль качества и, в первую очередь, чистоты авиаГСМ (визуально и с применением индикатора качества топлива).</p>	<p>5) подготовка и контроль состояния и исправности резервуаров и оборудования;</p> <p>6) тщательная и своевременная очистка технических средств;</p> <p>7) соблюдение сроков зачистки средств хранения и заправки;</p> <p>8) контроль и обеспечение герметичности и исправности резервуаров и технологического оборудования;</p> <p>9) соблюдение правил приема, хранения и выдачи авиаГСМ/СЖ. Налив авиаГСМ в резервуары, ТЗ и АЦ должен производиться закрытым способом (нижний налив);</p> <p>10) соблюдение сроков метрологической поверки контрольно-измерительных приборов;</p> <p>11) очистка авиаГСМ/СЖ от механических примесей и воды при приеме и в процессе хранения путем отстаивания и фильтрации с обезвоживанием авиационных топлив в фильтрах-сепараторах, а авиационных масел - фильтрованием и выпариванием воды на маслостанциях или МЗ;</p> <p>12) контроль за работой фильтров и фильтров-сепараторов, своевременная замена элементов и промывка фильтров МЗ;</p> <p>13) соблюдение сроков хранения авиаГСМ в зависимости от климатических зон;</p> <p>14) систематический контроль качества и, в первую очередь, чистоты авиаГСМ (визуально и с применением индикатора качества топлива).</p>
---	---

33.	<p>93. В зимний (холодный) период разрешается держать ТЗ в отопительных гаражах при соблюдении следующих условий:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) емкость ТЗ должна быть максимально заполнена топливом с учетом теплового расширения, а горловина надежно загерметизирована и закрыта чехлом; 2) продолжительность стоянки ТЗ в помещении не должна быть более 8 часов; 3) после выезда ТЗ из отопительного гаража перед каждой заправкой ВС необходимо проверять топливо после слива отстоя на содержание воды визуально и с помощью индикатора качества топлива, поскольку резкое и значительное снижение температуры топлива содействует переходу воды в топливе из растворенного состояния в свободное. 	<p>93. В зимний (холодный) период разрешается держать ТЗ в отапливаемых гаражах при соблюдении следующих условий:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) емкость ТЗ должна быть максимально заполнена топливом с учетом теплового расширения, а горловина надежно загерметизирована и закрыта чехлом; 2) продолжительность стоянки ТЗ в помещении не должна быть более 8 часов; 3) после выезда ТЗ из отапливаемого гаража перед каждой заправкой ВС необходимо проверять топливо после слива отстоя на содержание воды визуально и с помощью индикатора качества топлива, поскольку резкое и значительное снижение температуры топлива содействует переходу воды в топливе из растворенного состояния в свободное.
34.	<p>05. В помещении дежурной смены склада ГСМ (при больших объемах выполняемых работ) рекомендуется устанавливать стенд (щит, табло), на котором указываются:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) номера расходных резервуаров для каждой марки авиаГСМ; 2) номера очередных расходных резервуаров с авиаГСМ, которые проанализированы и имеют паспорт лаборатории по контролю качества авиаГСМ с положительными результатами испытаний; 3) номера резервуаров, выдача из которых из-за некондиционности авиаГСМ или по каким-либо другим причинам категорически запрещена. 	<p>95. В помещении дежурной смены склада ГСМ (при больших объемах выполняемых работ) рекомендуется устанавливать стенд (щит, табло), на котором указываются:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) номера расходных резервуаров для каждой марки авиаГСМ; 2) номера очередных расходных резервуаров с авиаГСМ, которые проанализированы и имеют паспорт лаборатории ГСМ с положительными результатами испытаний; 3) номера резервуаров, выдача из которых из-за некондиционности авиаГСМ или по каким-либо другим причинам категорически запрещена.
35.	<p>100. До слива авиаГСМ из транспортных средств отбираются точечные пробы для проверки чистоты продукта, массовой плотности и составления объединенной пробы с оформлением Акта отбора пробы</p>	<p>100. До слива авиаГСМ из транспортных средств отбираются точечные пробы для проверки чистоты продукта, массовой плотности и составления объединенной пробы с оформлением Акта отбора пробы авиаГСМ. Объединенная проба делится на</p>

	<p>авиаГСМ. Объединенная проба делится на две части - одна для входного контроля, другая - хранится опечатанной для арбитражного испытания на случай разногласий. В поступившем транспортном средстве проверяется наличие подтоварной воды (с использованием водочувствительной пасты). Проверка чистоты (уровня загрязненности) авиаГСМ производится визуально.</p> <p>Одновременно проверяется уровень налива продукта. Анализ массовой плотности принимаемого продукта производится при средней температуре продукта в емкости транспортного средства. Разность между определенной величиной плотности, приведенной к стандартной температуре, и величиной, указанной в паспорте завода-изготовителя, не должна превышать $\pm 0,002 \text{ г/см}^3$.</p>	<p>две части - одна для входного контроля, другая - хранится опечатанной для арбитражного испытания на случай разногласий. В поступившем транспортном средстве проверяется наличие подтоварной воды (с использованием водочувствительной пасты). Проверка чистоты (уровня загрязненности) авиаГСМ производится визуально.</p> <p>Одновременно проверяется уровень налива продукта. Анализ массовой плотности принимаемого продукта производится при средней температуре продукта в емкости транспортного средства. Разность между определенной величиной плотности, приведенной к стандартной температуре, и величиной, указанной в паспорте завода-изготовителя/ в паспорте качества лаборатории ГСМ, не должна превышать $\pm 2 \text{ кг/м}^3$</p>
36.	<p>102. При неудовлетворительных результатах испытаний массовой плотности, отсутствии паспорта, нарушении герметичности транспортных емкостей производится отбор точечных проб авиаГСМ из транспортного средства и донной пробы с оформлением акта комиссией по приему материальных ценностей, назначенной руководителем ОАТО в установленном порядке.</p> <p>Принимается решение о сливе продукта в отдельный резервуар, по возможности, по отдельным трубопроводным коммуникациям и о проведении исследований отобранных проб. Резервуар с некондиционным продуктом должен быть отделен от общей системы трубопроводов, на резервуарах и задвижках должны быть вывешены указатели - «Продукт некондиционный», а сами задвижки должны быть закрыты и опломбированы.</p>	<p>102. При неудовлетворительных результатах испытаний массовой плотности, отсутствии паспорта, нарушении герметичности транспортных емкостей производится отбор точечных проб авиаГСМ из транспортного средства и донной пробы с оформлением акта комиссией по приему материальных ценностей, назначенной руководителем ОАТО в установленном порядке.</p> <p>Принимается решение о сливе продукта в отдельный резервуар, по возможности, по отдельным трубопроводным коммуникациям и о проведении исследований отобранных проб. Резервуар с некондиционным продуктом должен быть отделен от общей системы трубопроводов, на резервуарах и задвижках должны быть вывешены указатели - "Продукт некондиционный", а сами задвижки должны быть закрыты и опломбированы.</p>

	<p>Последующее решение о рациональном применении продукта принимается на основании заключения лаборатории по контролю качества авиаГСМ по результатам испытаний проб.</p> <p>При неудовлетворительных результатах контроля чистоты при входном контроле продукт сливается в приемный резервуар, по возможности, по отдельному трубопроводу, минуя ступень предварительной фильтрации.</p>	<p>Последующее решение о рациональном применении продукта принимается на основании заключения лаборатории ГСМ по результатам испытаний проб. При неудовлетворительных результатах контроля чистоты при входном контроле продукт сливается в приемный резервуар, по возможности, по отдельному трубопроводу, минуя ступень предварительной фильтрации.</p>
37.	<p>105. При положительных результатах приемного контроля лабораторией по контролю качества авиаГСМ оформляется паспорт качества.</p> <p>Продукт может закладываться на хранение или непосредственно использоваться для подготовки к заправке ВС.</p>	<p>105. При положительных результатах приемного контроля лабораторией ГСМ оформляется паспорт качества.</p> <p>Продукт может закладываться на хранение или непосредственно использоваться для подготовки к заправке ВС.</p>
38.	<p>106. При неудовлетворительных результатах контроля качества при приемном контроле производится отбор донной и точечных проб и принимается решение о дальнейшем использовании продукта. При необходимости, пробы авиаГСМ отправляются в независимую аккредитованную лабораторию по испытанию и контролю качества авиаГСМ, с приложением сопроводительной документации и копий паспортов завода-изготовителя и Протокола испытаний лаборатории по контролю качества авиаГСМ, для решения вопроса о рациональном использовании продукта.</p>	<p>106. При неудовлетворительных результатах контроля качества при приемном контроле производится отбор донной и точечных проб и принимается решение о дальнейшем использовании продукта. При необходимости, пробы авиаГСМ отправляются в независимую сертифицированную лабораторию по испытанию и контролю качества авиаГСМ, с приложением сопроводительной документации и копий паспортов завода-изготовителя и Протокола испытаний ГСМ, для решения вопроса о рациональном использовании продукта.</p>
39.	<p>114. Удаление воды из минеральных авиационных масел осуществляется путем предварительного отстаивания с последующим выпариванием воды из масла при температуре 105°С. Выпаривание воды осуществляется в бойлерах маслостанций или МЗ. Общая</p>	<p>114. Удаление воды из минеральных авиационных масел осуществляется путем предварительного отстаивания с последующим выпариванием воды из масла при температуре 105 °С. Выпаривание воды осуществляется в бойлерах маслостанций или МЗ. Общая продолжительность выдержки</p>

	<p>продолжительность выдержки при температуре 105°С не должна превышать 35 часов (при длительном нагреве масла окисляются). Перед выпариванием воды авиационные масла обязательно нужно предварительно выдерживать на протяжении 6 - 7 часов при температуре 70 - 80 °С.</p> <p>Запрещается подогрев и осушка авиационных масел при отсутствии на бойлерах или МЗ термометров.</p>	<p>при температуре 105 °С не должна превышать 35 часов (при длительном нагреве масла окисляются). Перед выпариванием воды авиационные масла обязательно нужно предварительно выдерживать на протяжении 6-7 часов при температуре 70-80 °С. Запрещается подогрев и осушка авиационных масел при отсутствии или неисправности на бойлерах или МЗ термометров.</p>
40.	<p>117. В процессе хранения авиаГСМ производится складской контроль. При удовлетворительных результатах складского контроля наливных авиаГСМ, в паспорте качества/протоколе испытаний, выданном лабораторией по контролю качества авиаГСМ ранее по результатам приемного контроля, делается отметка о выполненном испытании при складском контроле и указывается срок следующего (очередного) испытания. Продукт допускается к дальнейшему хранению или выдаче на заправку.</p> <p>Результаты осмотра состояния заводской тары заносятся в журнал передачи смен.</p>	<p>117. В процессе хранения авиаГСМ производится складской контроль. При удовлетворительных результатах складского контроля наливных авиаГСМ, в паспорте качества/протоколе испытаний, выданном лабораторией ГСМ ранее по результатам приемного контроля, делается отметка о выполненном испытании при складском контроле и указывается срок следующего (очередного) испытания. Продукт допускается к дальнейшему хранению или выдаче на заправку.</p> <p>Результаты осмотра состояния заводской тары заносятся в журнал передачи смен.</p>
41.	<p>118. При получении неудовлетворительных результатов испытаний при складском контроле, для восстановления качества авиаГСМ и установления возможных условий применения продукта, выполняются работы, предусмотренные в приложении 5 к настоящим Правилам.</p>	<p>118. При получении неудовлетворительных результатов испытаний при складском контроле, для восстановления качества авиаГСМ и установления возможных условий применения продукта, выполняются работы, предусмотренные в приложении 5 к настоящим Правилам, по ЗаклЮчению ФГУП ГосНИИ ГА или иного сертифицированного Центра, имеющего право выдавать рекомендации по исправлению качества авиационных ГСМ и СЖ.</p>
42.	<p>120. Внутрискладской перекачке по штатным трубопроводам могут подвергаться авиаГСМ, имеющие положительное заключение по результатам испытаний в лаборатории по контролю качества авиаГСМ.</p>	<p>120. Внутрискладской перекачке по штатным трубопроводам могут подвергаться авиаГСМ, имеющие положительное заключение по результатам испытаний в лаборатории ГСМ.</p>

43.	<p>126. Установление пригодности авиаГСМ к выдаче из расходного резервуара предусматривает:</p> <p>1) проверку наличия на данный резервуар паспорта качества/ протокола испытаний, выданного лабораторией по контролю качества авиаГСМ, и наличие в указанном документе положительного заключения о соответствии качества авиаГСМ;</p> <p>2) проведение контроля чистоты продукта (отсутствие воды, кристаллов льда и мехпримесей в пробе, отобранной из крана нижнего слива расходного резервуара);</p> <p>3) проверку исправности функционирования технологического оборудования и технических СЗ. Оценка работоспособности средств фильтрации пункта налива при наполнении ТЗ должна производиться по соответствию величины перепада давления требованиям, указанным в паспорте для соответствующего фильтра;</p> <p>4) контроль температуры и плотности топлива / масла в расходном резервуаре;</p> <p>5) лабораторный контроль содержания в авиационном топливе ПВКЖ с периодичностью, определяемой технологией.</p>	<p>126. Установление пригодности авиаГСМ к выдаче из расходного резервуара предусматривает:</p> <p>1) проверку наличия на данный резервуар паспорта качества/протокола испытаний, выданного лабораторией ГСМ, и наличие в указанном документе положительного заключения о соответствии качества авиаГСМ и его пригодности к выдаче в СЗ;</p> <p>2) проведение визуального и инструментального контроля чистоты продукта (отсутствие воды, кристаллов льда и мехпримесей в пробе, отобранной из крана нижнего слива расходного резервуара);</p> <p>3) проверку исправности функционирования технологического оборудования и технических СЗ. Оценка работоспособности средств фильтрации пункта налива при наполнении ТЗ должна производиться по соответствию величины перепада давления при рабочем расходе требованиям, указанным в паспорте для соответствующего фильтра/элемента;</p> <p>4) контроль температуры и плотности топлива/масла в расходном резервуаре;</p> <p>5) лабораторный контроль содержания в авиационном топливе ПВКЖ с периодичностью, определяемой технологией.</p>
44.	<p>130. При удовлетворительных результатах контроля авиаГСМ и СЗ, перед выдачей авиаГСМ на заправку, разрешается заполнение СЗ авиаГСМ и оформление авиатехником контрольного талона, а также, только для авиационных топлив, указания температуры кристаллизации по данным паспорта предприятия-изготовителя (запись данных «Температура кристаллизации» производится только по требованию экипажа ВС.)</p>	<p>130. При удовлетворительных результатах контроля авиаГСМ и СЗ, перед выдачей авиаГСМ на заправку, разрешается заполнение СЗ авиаГСМ и оформление авиатехником контрольного талона, а также, только для авиационных топлив, указания температуры кристаллизации.</p> <p>Контрольный талон удостоверяет, что через данное СЗ разрешена выдача на заправку ВС определенной марки подготовленного и кондиционного авиаГСМ. Далее, до окончания расходования продукта из расходного резервуара, может быть оформлен новый контрольный талон, но не более</p>

	<p>Контрольный талон удостоверяет, что через данное СЗ разрешена выдача на заправку ВС определенной марки подготовленного и кондиционного авиаГСМ. Далее, до окончания расходования продукта из расходного резервуара, может быть оформлен новый контрольный талон, но не более срока действия документов, подтверждающих кондиционность данной партии продукта, находящегося в расходном резервуаре.</p>	<p>срока действия документов, подтверждающих кондиционность данной партии продукта, находящегося в расходном резервуаре.</p>
45.	<p>136. Не реже 1 раза в смену необходимо производить оценку работоспособности средств водоотделения и фильтрации пункта налива путем контроля величины перепада давления на них в зависимости от производительности насоса при наполнении ТЗ. Перепад давления на средствах очистки не должен превышать на номинальном режиме предельно-допустимой величины, установленной нормативно-технической документацией на них (паспорта, на конкретные марки фильтров). Допустимая и замеренная величина перепада давления должна заноситься в Журнал регистрации перепадов давления на фильтрах - сепараторах, ресурсов и учета замены фильтрационных средств.</p> <p>Основанием для замены фильтрующих и водоотделяющих элементов являются:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) достижение предельно допустимого перепада давления на фильтре и фильтре-сепараторе (разность давлений до и после фильтра или фильтрасепаратора), замеренного при номинальной пропускной способности, и в зависимости от производительности насоса; 2) обнаружение разрывов и потертостей на фильтрующих или водоотделяющих перегородках элементов, а также других неисправностей, которые 	<p>136. Не реже 1 раза в смену необходимо производить оценку работоспособности средств водоотделения и фильтрации пункта налива путем контроля величины перепада давления на них в зависимости от производительности насоса при наполнении ТЗ. Перепад давления на средствах очистки не должен превышать на номинальном режиме предельно-допустимой величины, установленной нормативно-технической документацией на них (паспорта, на конкретные марки фильтров/элементов). Допустимая и замеренная величина перепада давления должна заноситься в Журнал регистрации перепадов давления на фильтрах-сепараторах, ресурсов и учета замены фильтрационных средств.</p> <p>Основанием для замены фильтрующих и водоотделяющих элементов являются:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) достижение предельно допустимого перепада давления на фильтре и фильтре-сепараторе (разность давлений до и после фильтра или фильтра-сепаратора), замеренного при номинальной пропускной способности, и в зависимости от производительности насоса; 2) обнаружение разрывов и потертостей на фильтрующих или водоотделяющих перегородках элементов, а также других неисправностей, которые могут вызвать нарушение герметичности при установке этих элементов в корпус фильтра или фильтра-сепаратора;

	<p>могут вызвать нарушение герметичности при установке этих элементов в корпус фильтра или фильтра-сепаратора;</p> <p>3) резкое уменьшение (более 0,02—0,03 МПа) начального перепада давления на фильтре или фильтре-сепараторе;</p> <p>4) резкое уменьшение (более 0,03 МПа) перепада давления ниже перепада давления, отмеченного при предыдущей заправке или при перекачке топлива.</p> <p>Первоначальный перепад давления в фильтрах и фильтрах-сепараторах в начале эксплуатации фильтрующих и водоотделяющих элементов (чехлов) не должен быть меньше чем на 0,02—0,03 МПа от перепада давления, указанного в паспортах. Меньший перепад давления указывает на нарушение герметичности фильтрующих или водоотделяющих элементов (чехлов) или на их неплотную установку в корпусе фильтров и фильтров-сепараторов.</p> <p>В случае уменьшения более чем на 0,02—0,03 МПа начального перепада давления на фильтре или фильтре-сепараторе или перепада давления, отмеченного при предыдущей заправке (перекачке), а также отсутствия перепада давления перекачка топлива прекращается, фильтр или фильтр-сепаратор вскрывается и проверяется состояние обвязки фильтрующих или водоотделяющих элементов (чехлов).</p>	<p>3) резкое уменьшение (более 0,02-0,03 МПа) начального перепада давления на фильтре или фильтре-сепараторе;</p> <p>4) резкое уменьшение (более 0,03 МПа) перепада давления ниже перепада давления, отмеченного при предыдущей заправке или при перекачке топлива.</p> <p>Первоначальный перепад давления в фильтрах и фильтрах-сепараторах в начале эксплуатации фильтрующих и водоотделяющих элементов (чехлов) не должен быть меньше чем на 0,02-0,03 МПа от перепада давления, указанного в паспортах. Меньший перепад давления указывает на нарушение герметичности фильтрующих или водоотделяющих элементов (чехлов) или на их неплотную установку в корпусе фильтров и фильтров-сепараторов.</p> <p>В случае уменьшения более чем на 0,02-0,03 МПа начального перепада давления на фильтре или фильтре-сепараторе или перепада давления, отмеченного при предыдущей заправке (перекачке), а также отсутствия перепада давления перекачка топлива прекращается, фильтр или фильтр-сепаратор вскрывается и проверяется состояние обвязки фильтрующих или водоотделяющих элементов (чехлов).</p>
46.	<p>137. Не менее 1 раза в смену также должен производиться контроль содержания ПВКЖ в авиационном топливе, хранящемся в ТЗ.</p> <p>В случае эксплуатации ТЗ с встроенной системой дозирования ПВКЖ необходимо ежемесячно контролировать работу дозатора, путем определения</p>	<p>137. Не менее 1 раза в смену также должен производиться контроль содержания ПВКЖ в авиационном топливе, хранящемся в ТЗ.</p> <p>В случае эксплуатации ТЗ с встроенной системой дозирования ПВКЖ необходимо ежемесячно контролировать работу дозатора, путем определения содержания ПВКЖ в пробе топлива из</p>

	<p>содержания ПВКЖ в пробе топлива из наконечника нижней заправки раздаточных рукавов. Перед отбором пробы нужно прокачать через рукав 500-700 л смеси топлива с ПВКЖ.</p> <p>Результаты ежесменного контроля содержания ПВКЖ должны фиксироваться персоналом лаборатории по контролю качества авиаГСМ в Журнале контроля содержания ПВКЖ и руководителем смены или авиатехником по авиаГСМ - в контрольном талоне.</p> <p>В случае обнаружения содержания ПВКЖ в авиационном топливе менее нормируемого (с учетом допусков), авиационное топливо из ТЗ должно сливаться в отдельную емкость, должна производиться регулировка дозатора и контроль точности дозирования.</p>	<p>наконечника нижней заправки раздаточных рукавов. Перед отбором пробы нужно прокачать через рукав 500-700 л смеси топлива с ПВКЖ.</p> <p>Результаты ежесменного контроля содержания ПВКЖ должны фиксироваться персоналом лаборатории ГСМ в Журнале контроля содержания ПВКЖ и руководителем смены или авиатехником по авиаГСМ - в контрольном талоне.</p> <p>В случае обнаружения содержания ПВКЖ в авиационном топливе менее нормируемого (с учетом допусков), авиационное топливо из ТЗ должно сливаться в отдельную емкость, должна производиться регулировка дозатора и контроль точности дозирования.</p>
47.	<p>138. При хранении авиационного топлива в СЗ на складе ГСМ более 10 суток, производится проверка уровня его чистоты путем визуального и с помощью индикатора качества топлива контроля пробы, отобранной после слива отстоя из отстойника емкости. При удовлетворительных результатах контроля делается отметка в контрольном талоне. При неудовлетворительном результате продукт сливается, а контрольный талон изымается.</p> <p>При хранении авиационного топлива в СЗ длительное время более 10 суток в летнее время при воздействии на ТЗ/АЦ прямых солнечных лучей происходит испарение легких фракций. В связи с этим необходимо:</p> <p>1) заказывать и заливать в ТЗ/АЦ авиационное топливо в количествах не более потребного расхода на 3-5 суток и не хранить его летом в ТЗ/АЦ длительное время;</p>	<p>138. При хранении авиационного топлива в СЗ на складе ГСМ более 10 суток, производится проверка уровня его чистоты путем визуального и с помощью индикатора качества топлива контроля пробы, отобранной после слива отстоя из отстойника емкости. При удовлетворительных результатах контроля делается отметка в контрольном талоне. При неудовлетворительном результате продукт сливается, а контрольный талон изымается.</p> <p>При хранении авиационного топлива в СЗ длительное время более 10 суток в летнее время при воздействии на ТЗ/АЦ прямых солнечных лучей происходит испарение легких фракций. В связи с этим необходимо:</p> <p>1) заказывать и заливать в ТЗ/АЦ авиационное топливо в количествах не более потребного расхода на 3-5 суток и не хранить его летом в ТЗ/АЦ длительное время;</p> <p>2) при наличии в ТЗ/АЦ авиационного топлива, при его хранении в течение более 5 суток, исключить воздействие на ТЗ/АЦ прямых солнечных лучей.</p>

	<p>2) при наличии в ТЗ/АЦ авиационного топлива, при его хранении в течение более суток, исключить воздействие на ТЗ/АЦ прямых солнечных лучей.</p> <p>При хранении авиационного топлива в летний период более 10 суток в ТЗ/АЦ необходимо не реже одного раза в неделю проверять плотность и фракционный состав. Результаты проведенного контроля должны фиксироваться в контрольно-регистрационной документации.</p>	<p>При хранении авиационного топлива в летний период более 10 суток в ТЗ/АЦ необходимо не реже одного раза в неделю проверять плотность и фракционный состав. Результаты проведенного контроля должны фиксироваться в контрольно-регистрационной документации.</p>
48.	<p>145. Для проверки содержания ПВКЖ в авиационном топливе, выдаваемом СЗ, не реже 1 раза в смену - из наконечника нижней заправки СЗ должны отбираться пробы, которые затем анализируются в лаборатории по контролю качества авиаГСМ.</p>	<p>145. Для проверки содержания ПВКЖ в авиационном топливе, выдаваемом СЗ, не реже 1 раза в смену - из наконечника нижней заправки СЗ должны отбираться пробы, которые затем анализируются в лаборатории ГСМ.</p>
49.	<p>149. АвиаГСМ, поставляемые для заправки в системы ВС на временные аэродромы и посадочные площадки, должны пройти весь комплекс операций по подготовке к заправке, включая проверки качества и чистоты, и должны иметь копии паспорта поставщика и/или паспорт качества/протокол испытаний, выданный лабораторией по контролю качества авиаГСМ.</p>	<p>149. АвиаГСМ, поставляемые для заправки в системы ВС на временные аэродромы и посадочные площадки, должны пройти весь комплекс операций по подготовке к заправке, включая проверки качества и чистоты, и должны иметь копии паспорта поставщика и/или паспорт качества/протокол испытаний, выданный лабораторией ГСМ.</p>
50.	<p>151. При выдаче авиационного топлива в АЦ/ТЗ стороннему авиапредприятию (организации) производится отбор арбитражных проб (2 шт, по 0,75 л не менее, каждая проба).</p> <p>1-я проба хранится у предприятия, выдавшего авиационное топливо, 2-я проба вместе с копией Акта отбора пробы авиаГСМ выдается водителю АЦ/ТЗ предприятия, получившего авиационное топливо, для последующего хранения.</p> <p>Примечание.</p>	<p>151. При выдаче авиационного топлива в АЦ/ТЗ стороннему авиапредприятию (организации) производится отбор арбитражных проб (2 шт., по 0,75 л не менее, каждая проба). Для ПВКЖ допускается объём пробы - 2шт по 0,5 л каждая проба.</p> <p>1-я проба хранится у предприятия, выдавшего авиационное топливо, 2-я проба вместе с копией Акта отбора пробы авиаГСМ/СЖ выдается водителю АЦ/ТЗ предприятия, получившего авиационное топливо/СЖ, для последующего хранения.</p> <p>Примечание.</p>

	<p>Выдача авиаГСМ оформляется соответствующими расходными документами, которые служат основанием для учета расхода, бухгалтерского учета и предъявления счетов на оплату.</p>	<p>Выдача авиаГСМ оформляется соответствующими расходными документами, которые служат основанием для учета расхода, бухгалтерского учета и предъявления счетов на оплату.</p> <p>В случае, когда сторонняя организация отказывается от арбитражной пробы, необходимо в Акте отбора проб сделать об этом запись, с подписью представителя сторонней организации.</p>
51.	<p>160. Своевременная и качественная подготовка технических средств перекачки, хранения, транспортирования, очистки и заправки авиаГСМ для осуществления соответствующих технологических операций, является одним из условий, обеспечивающих сохранность качества авиаГСМ. Для приема, хранения, выдачи и заправки ВС авиаГСМ должны применяться только исправные технические средства.</p> <p>Каждая группа резервуаров должна быть предназначена для хранения только определенной марки авиационного топлива (масла) и должна быть обвязана трубопроводами.</p> <p>Резервуары для приема, хранения и расходования должны быть оборудованы исправными дыхательными клапанами, устройствами для удаления подтоварной воды и отстоя, отбора проб, расходные резервуары авиационного топлива - устройствами для верхнего забора.</p> <p>Резервуары должны иметь двухтрубную обвязку и исправное внутреннее антикоррозионное покрытие.</p> <p>Сливная магистраль должна быть оборудована защитным сетчатым фильтром грубой очистки на высасывающей линии насосных агрегатов. Сетчатый фильтр должен обеспечивать удаление механических примесей с частицами размером более 100 мкм.</p>	<p>160. Своевременная и качественная подготовка технических средств перекачки, хранения, транспортирования, очистки и заправки авиаГСМ для осуществления соответствующих технологических операций, является одним из условий, обеспечивающих сохранность качества авиаГСМ. Для приема, хранения, выдачи и заправки ВС авиаГСМ должны применяться только исправные технические средства.</p> <p>Каждая группа резервуаров должна быть предназначена для хранения только определенной марки авиационного топлива (масла) и должна быть обвязана трубопроводами.</p> <p>Резервуары для приема, хранения и расходования должны быть оборудованы исправными дыхательными клапанами, устройствами для удаления подтоварной воды и отстоя, отбора проб, расходные вертикальные резервуары авиационного топлива - устройствами для верхнего забора.</p> <p>Резервуары должны иметь двухтрубную обвязку и исправное внутреннее антикоррозионное покрытие.</p> <p>Сливная магистраль должна быть оборудована защитным сетчатым фильтром грубой очистки на высасывающей линии насосных агрегатов. Сетчатый фильтр должен обеспечивать удаление механических примесей с частицами размером более 100 мкм.</p> <p>При поступлении авиационного топлива по трубопроводу, в конце трубопровода, перед пунктом предварительного фильтрования, монтируется отстойник для отстаивания и отделения механических примесей. Скорость движения</p>

	<p>При поступлении авиационного топлива по трубопроводу, в конце трубопровода, перед пунктом предварительного фильтрования, монтируется отстойник для отстаивания и отделения механических примесей. Скорость движения авиационного топлива в отстойнике по отношению к скорости в трубопроводе снижается в 30 раз. Межскладская и внутрискладская трубопроводные коммуникации должны быть, по возможности, оборудованы устройством для слива отстоя и отбора проб, установленным в нижней точке. При межскладских перекачках авиационного топлива необходимо обеспечить его очистку от загрязнений. Тонкость фильтрования при межскладских перекачках должна быть не более 5 мкм, общее количество механических примесей - не более 1 мг/дм³, содержание свободной воды – не более 0,0015 % масс.</p>	<p>авиационного топлива в отстойнике по отношению к скорости в трубопроводе снижается в 30 раз. Межскладская и внутрискладская трубопроводные коммуникации должны быть, по возможности, оборудованы устройством для слива отстоя и отбора проб, установленным в нижней точке. При межскладских перекачках авиационного топлива необходимо обеспечить его очистку от загрязнений. Тонкость фильтрования при межскладских перекачках должна быть не более 5 мкм, общее количество механических примесей - не более 1 мг/дм³, содержание свободной воды - не более 0,0015% масс.</p>
52.	<p>162. Зачистка резервуаров, емкостей для хранения и транспортировки авиаГСМ/СЖ должна производиться (не реже) по графику, с периодичностью, указанной в таблице 6. График зачистки резервуаров ежегодно составляется ОАТО и утверждается руководителем. При обнаружении повышенного загрязнения, независимо от срока последней зачистки, производится внеочередная зачистка емкостей. После проведения зачистки комиссионно проверяется состояние внутренней поверхности резервуаров. Результаты выполненной зачистки и проверки оформляются актом, что допускает данный резервуар (емкость) к эксплуатации для приема, хранения и выдачи только для одной определенной марки авиаГСМ.</p>	<p>162. Зачистка резервуаров, емкостей для хранения и транспортировки авиаГСМ/СЖ должна производиться (не реже) по графику, с периодичностью, указанной в таблице 6. График зачистки резервуаров ежегодно составляется ОАТО и утверждается руководителем. При обнаружении повышенного загрязнения, независимо от срока последней зачистки, производится внеочередная зачистка резервуаров/емкостей. После проведения зачистки комиссионно проверяется состояние внутренней поверхности резервуаров/емкостей. Результаты выполненной зачистки и проверки оформляются актом, что допускает данный резервуар/емкость к эксплуатации для приема, хранения и выдачи только для одной определенной марки авиаГСМ. Представитель ОАТО производит опломбирование спецоборудования, горловины и крышек фильтропакетов.</p>

	<p>Представитель ОАТО производит опломбирование спецоборудования, горловины и крышек фильтропакетов.</p> <p>Эксплуатировать СЗ с неопломбированным специальным оборудованием запрещается.</p>	<p>Эксплуатировать СЗ с неопломбированным специальным оборудованием запрещается.</p>
53.	<p>165. При очистке емкостей ТЗ контролируется состояние внутреннего антикоррозионного покрытия. В случае его нарушения ТЗ к заправке не допускается.</p> <p>Промывка котла МЗ производится путем заливки в него 80 - 100 дм³ неэтилированного бензина и выдерживании его в емкости в течение 6 - 7 ч. После этого бензин сливается, снимается доньшко отстойника, вскрываются люки на задней стенке кабины и через люки и горловину струей из раздаточного крана бензозаправщика внутреннюю поверхность котла дополнительно промывают неэтилированным бензином.</p>	<p>165. При очистке емкостей ТЗ контролируется состояние внутреннего антикоррозионного покрытия (при его наличии). В случае его нарушения ТЗ к заправке не допускается.</p> <p>Промывка котла МЗ производится путем заливки в него 80-100 дм³ неэтилированного бензина и выдерживании его в емкости в течение 6-7 ч. После этого бензин сливается, снимается доньшко отстойника, вскрываются люки на задней стенке кабины и через люки и горловину струей из раздаточного крана бензозаправщика внутреннюю поверхность котла дополнительно промывают неэтилированным бензином.</p>
54.	<p>168. Заключительная операция фильтрации авиационного топлива должна осуществляться через фильтроэлементы, которые должны обеспечивать:</p> <p>1) снижение содержания механических примесей до (не более) 0,26 мг/дм³ (0,00003 мас. %);</p> <p>2) снижение содержания свободной воды до (не более) 0,0015 мас. %.</p>	<p>168. Заключительная операция фильтрации авиационного топлива должна осуществляться через элементы, которые должны обеспечивать:</p> <p>1) снижение содержания механических примесей до (не более) 0,26 мг/дм³ (0,00003 мас. %);</p> <p>2) снижение содержания свободной воды до (не более) 0,0015 мас. %.</p>
55.	<p>69. Выдача авиационного топлива в ТЗ должна производиться обязательно через пункт фильтрования, состоящий из фильтра предварительной очистки, фильтра-сепаратора или фильтроводоотделителя либо импортных фильтров и фильтров-сепараторов с фильтроэлементами, соответствующими требованиям фильтрации авиационного топлива.</p>	<p>169. Выдача авиационного топлива в ТЗ должна производиться обязательно через пункт фильтрования, состоящий из фильтра предварительной очистки, фильтра-сепаратора или фильтроводоотделителя либо импортных фильтров и фильтров-сепараторов с элементами, соответствующими требованиям фильтрации и водоотделения авиационного топлива.</p>

56.	<p>170. Хранение, установка/замена фильтроэлементов должны осуществляться в условиях, которые исключают попадание в них загрязнений и воды.</p> <p>При снятии фильтропакета нужно провести его очистку, протирку каркаса и удаление загрязнений из корпуса фильтра или сепаратора.</p> <p>В фильтрах, установленных параллельно, фильтроэлементы заменяются одновременно.</p> <p>Фильтроэлементы поступают готовыми к употреблению, поэтому снимать заводскую упаковку необходимо только непосредственно перед установкой в фильтропакеты.</p> <p>Перед установкой новых фильтропакетов каждый из них необходимо проверить на чистоту поверхности, отсутствие повреждений и соответствие типа фильтропакетов нормативному типу.</p>	<p>170. Хранение, установка/замена элементов должны осуществляться в условиях, которые исключают попадание в них загрязнений и воды.</p> <p>При снятии фильтропакета нужно провести его очистку, протирку каркаса и удаление загрязнений из корпуса фильтра или сепаратора.</p> <p>В фильтрах, установленных параллельно, фильтроэлементы заменяются одновременно. Фильтроэлементы поступают готовыми к употреблению, поэтому снимать заводскую упаковку необходимо только непосредственно перед установкой.</p> <p>Перед установкой новых элементов каждый из них необходимо проверить на чистоту поверхности, отсутствие повреждений и соответствие типа элементов нормативному типу.</p>
57.	<p>174. При снятии заменяемого фильтрочехла или фильтроэлементов производится осмотр, очистка и протирка внутренних и внешних стенок корпусов фильтров и фильтров-сепараторов, корзины, пакета, каркаса и других деталей, проверяется отсутствие повреждений антикоррозионного покрытия.</p> <p>При монтаже фильтрочехлов на корзины фильтров особое внимание должно быть обращено на недопустимость повреждения и надежную обвязку (закрепление) чехлов.</p> <p>Крышки фильтров и фильтров-сепараторов после установки корзин и фильтропакетов пломбируются.</p> <p>Даты выпуска и установки, новых фильтропакетов и чехлов и их выпуска, а также показания манометров записываются в Журнал регистрации перепадов</p>	<p>174. При снятии заменяемого фильтрочехла или элементов производится осмотр, очистка и протирка внутренних и внешних стенок корпусов фильтров и фильтров-сепараторов, корзины, пакета, каркаса и других деталей, проверяется отсутствие повреждений антикоррозионного покрытия.</p> <p>При монтаже фильтрочехлов на корзины фильтров особое внимание должно быть обращено на недопустимость повреждения и надежную обвязку (закрепление) чехлов.</p> <p>Крышки фильтров и фильтров-сепараторов после установки корзин и фильтропакетов/элементов пломбируются. Даты выпуска и установки, новых фильтропакетов/элементов и чехлов, и их выпуска, а также показания манометров записываются в Журнал регистрации перепадов давления на фильтрах и удостоверяются подписью.</p> <p>Минимальный перепад давления на средствах очистки и водоотделения после установки новых чехлов или пакетов при</p>

	<p>давления на фильтрах и удостоверяются подписью авиатехника ОАТО.</p> <p>После установки новых фильтропакетов в фильтры и фильтрысепараторы, установленные на СЗ, следует произвести через них прокачку в отдельную емкость или «на кольцо» не менее 5000 дм³ авиационного топлива при режиме перекачки не выше номинального с проверкой чистоты индикатором частоты топлива.</p> <p>Минимальный перепад давления на средствах очистки и водоотделения после установки новых чехлов или пакетов при номинальном режиме прокачки должен быть не менее установленного в паспортах на фильтры.</p> <p>Более низкий перепад давления в этом случае может указывать на неплотную обвязку чехлов, негерметичность пакетов или их повреждение (при исправных манометрах). Необходимо тщательно проверить работу фильтра, выявить и устранить причину пониженного перепада давления на фильтре, после чего допустить его к эксплуатации.</p> <p>При отсутствии нарастания перепада давления без видимых причин (изменение режима работы средств перекачки или вязкости перекачиваемого продукта) или при снижении перепада давления необходимо произвести осмотр пакета или чехла на предмет отсутствия прорывов или нарушения обвязки.</p>	<p>номинальном режиме прокачки должен быть не менее установленного в паспортах на фильтры. Более низкий перепад давления в этом случае может указывать на неплотную обвязку чехлов, негерметичность пакетов или их повреждение (при исправных манометрах). Необходимо тщательно проверить работу фильтра, выявить и устранить причину пониженного перепада давления на фильтре, после чего допустить его к эксплуатации.</p> <p>При отсутствии нарастания перепада давления без видимых причин, (изменение режима работы средств перекачки или вязкости перекачиваемого продукта) или при снижении перепада давления необходимо произвести осмотр пакета или чехла на предмет отсутствия прорывов или нарушения обвязки.</p>
58.	<p>176. Проверка состояния и промывка маслофильтров, установленных на МЗ, производится после прокачки через них 8000 дм³ масла или по мере необходимости, а учет ведется в Журнале регистрации прокачки авиамасла через фильтр МЗ. В этом же журнале не реже 1 раза в месяц ведется учет объема прокачки масла.</p>	<p>176. Проверка состояния и промывка маслофильтров, установленных на МЗ, производится после прокачки через них 8000 дм³ масла или по мере необходимости, а учет ведется в Журнале регистрации прокачки авиамасла через фильтр МЗ. В этом же журнале не реже 1 раза в месяц ведется учет объема прокачки масла.</p>

	<p>Для очистки масляные фильтры разбираются и каждая секция (чечевицы) фильтроэлемента и все полости корпуса фильтра промываются чистым бензином Б-70/Нефрас С-50/170 или экстракционным. После промывки и просушки производится осмотр каждой секции. При наличии проколов или повреждений необходимо устранить повреждение или заменить секцию. О выполненной работе специалист ОАТО должен произвести запись в журнале. Выдача авиационного масла на заправку (дозаправку) маслосистем ВС должна производиться через фильтр МЗ.</p>	<p>Для очистки масляные фильтры разбираются и каждая секция (чечевицы) фильтроэлемента и все полости корпуса фильтра промываются чистым бензином Б-70/Нефрас С-50/170 или экстракционным. После промывки и просушки производится осмотр каждой секции. При наличии проколов или повреждений необходимо устранить повреждение или заменить секцию. О выполненной работе специалист ОАТО должен произвести запись в журнале. Выдача авиационного масла на заправку (дозаправку) маслосистем ВС должна производиться через фильтр МЗ, см. пункт 180</p>
59.	<p>178. После установки новых фильтров в корпус фильтропакетов ТЗ нужно произвести прокачку в отдельную емкость или на «кольцо» не менее 5000 литров топлива в режиме перекачивания не выше номинального, с проверкой чистоты топлива индикатором качества топлива.</p> <p>Если после прокачки через фильтр некоторого количества авиаГСМ перепад давления будет ниже минимально допустимого, то фильтроэлементы (чехлы) осматриваются на предмет установления состояния обвязки и уплотнительных колец. В случае отсутствия разрывов, потертостей и других дефектов, фильтрующие элементы устанавливаются в фильтр и производится проверка манометров. Минимальный перепад давления в фильтрах с новыми фильтрующими элементами (чехлами) должен быть в пределах, указанных в паспортах. Низкий перепад давления (менее 0,15 кгс/см²) указывает на неплотности обвязки, разрывы, потертости, разрушение герметизирующих прокладок, размыв пор или другие неисправности фильтрующих элементов (чехлов).</p>	<p>178. После установки новых элементов в корпус фильтра ТЗ нужно произвести прокачку в отдельную емкость или на "кольцо" не менее 5000 литров топлива в режиме перекачивания не выше номинального, с проверкой чистоты топлива индикатором качества топлива.</p> <p>Если после прокачки через фильтр некоторого количества авиаГСМ перепад давления будет ниже минимально допустимого, то фильтроэлементы (чехлы) осматриваются на предмет установления состояния обвязки и уплотнительных колец. В случае отсутствия разрывов, потертостей и других дефектов, фильтрующие элементы устанавливаются в фильтр и производится проверка манометров. Минимальный перепад давления в фильтрах с новыми фильтрующими элементами (чехлами) должен быть в пределах, указанных в паспортах. Низкий перепад давления (менее 0,15 кгс/см²) указывает на неплотности обвязки, разрывы, потертости, разрушение герметизирующих прокладок, размыв пор или другие неисправности фильтрующих элементов (чехлов).</p> <p>Для измерения перепада давления должны применяться только исправные и метрологически поверенные манометры и дифманометры.</p>

	Для измерения перепада давления должны применяться только исправные и метрологически поверенные манометры и дифманометры.	
60.	<p>209. Во время работы насосного агрегата необходимо:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) систематически наблюдать за показаниями манометров, вакууметров и мановакууметров и поддерживать нормальное рабочее давление; 2) отключать агрегат при появлении нехарактерного шума и стука; 3) контролировать наличие смазки трущихся деталей, температуру нагрева подшипников, сальников, не допуская нагрева их выше 60 °С. 	<p>209. Во время работы насосного агрегата необходимо:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) систематически наблюдать за показаниями манометров, вакууметров и мановакууметров и поддерживать нормальное рабочее давление; 2) отключать агрегат при появлении нехарактерного шума и стука; 3) контролировать наличие смазки трущихся деталей, температуру нагрева подшипников, сальников, не допуская нагрева их выше 60 °С или температуры, указанной в паспорте завода изготовителя.
61.	216. Трубопроводная сеть должна иметь внутреннее антикоррозионное покрытие (топливоводомаслостойкое, электробезопасное).	Исключить
62.	<p>256. Очистка резервуаров</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Очистка резервуаров производится согласно графику, утвержденному руководителем ОАТО, для предупреждения загрязнения и порчи авиаГСМ, а также при смене марок применяемых авиаГСМ и подготовке резервуаров к сварочным и ремонтным работам. 2) Периодичность проведения очистки резервуаров из под авиаГСМ/СЖ производится согласно таблице 6 настоящих Правил. <p>Очистка емкостей ТЗ производится не менее 1 раза в год, емкостей АЦ - 1 раз в 2 года.</p> <p>При обнаружении повышенного загрязнения в емкостях производится внеочередная очистка их независимо от установленных сроков.</p>	<p>256. Очистка резервуаров.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Очистка резервуаров, емкостей ТЗ и АЦ производится согласно графику, утвержденному руководителем ОАТО, для предупреждения загрязнения и порчи авиаГСМ, а также при смене марок применяемых авиаГСМ и подготовке резервуаров, емкостей ТЗ и АЦ к сварочным и ремонтным работам. 2) Периодичность проведения очистки резервуаров из-под авиаГСМ/СЖ, емкостей ТЗ и АЦ производится согласно таблице 6 настоящих Правил. <p>Очистка емкостей ТЗ производится не менее 1 раза в год, емкостей АЦ - 1 раз в 2 года.</p> <p>При обнаружении повышенного загрязнения в емкостях производится внеочередная очистка их независимо от установленных сроков.</p>

	3) Очистка резервуаров может производиться химикомеханизированным способом, с помощью соответствующей установки или ручным способом.	3) Очистка резервуаров может производиться химикомеханизированным способом, с помощью соответствующей установки или ручным способом.
63.	<p>260. Противокоррозионная защита внутренних поверхностей вертикальных резервуаров</p> <p>1) Для сохранения качества авиационного топлива резервуары для его хранения должны иметь внутреннее противокоррозионное покрытие (топливоводомаслостойкое покрытие, отвечающее требованиям электроискробезопасности).</p> <p>2) Для противокоррозионной защиты внутренних поверхностей вертикальных резервуаров используются покрытия холодного отверждения на основе серийно выпускаемых лакокрасочных материалов и растворителей. Противокоррозионную защиту целесообразно выполнять с привлечением специализированных организаций.</p> <p>3) Выбор покрытия производится с учетом того, что условия его эксплуатации в вертикальном резервуаре различны: верхняя часть корпуса резервуара находится в контакте с топливно-воздушной смесью, средняя часть - в контакте с топливом, днище и нижняя часть корпуса - в контакте с топливом и водой.</p> <p>4) При нанесении лакокрасочных материалов на внутренние поверхности стальных вертикальных резервуаров необходимо выполнить следующие операции:</p> <p>а) провести подготовительные организационные работы;</p> <p>б) подготовить внутренние поверхности крыши, перекрытий и корпуса резервуара для нанесения грунтовочного (первого) слоя покрытия;</p>	<p>260. Противокоррозионная защита внутренних поверхностей вертикальных резервуаров.</p> <p>1) Для сохранения качества авиационного топлива резервуары для его хранения должны иметь внутреннее противокоррозионное покрытие (топливоводомаслостойкое покрытие, отвечающее требованиям электроискробезопасности).</p> <p>2) Для противокоррозионной защиты внутренних поверхностей вертикальных резервуаров используются покрытия холодного отверждения на основе серийно выпускаемых лакокрасочных материалов и растворителей. Материалы, используемые для нанесения противокоррозионного покрытия, должны иметь сертификат ФГУП ГосНИИ ГА. Противокоррозионную защиту целесообразно выполнять с привлечением специализированных организаций.</p> <p>3) Выбор покрытия производится с учетом того, что условия его эксплуатации в вертикальном резервуаре различны: верхняя часть корпуса резервуара находится в контакте с топливно-воздушной смесью, средняя часть - в контакте с топливом, днище и нижняя часть корпуса - в контакте с топливом и водой.</p> <p>4) При нанесении лакокрасочных материалов на внутренние поверхности стальных вертикальных резервуаров необходимо выполнить следующие операции:</p> <p>а) провести подготовительные организационные работы;</p> <p>б) подготовить внутренние поверхности крыши, перекрытий и корпуса резервуара для нанесения грунтовочного (первого) слоя покрытия;</p> <p>в) проконтролировать качество подготовки внутренних поверхностей;</p>

<p>в) проконтролировать качество подготовки внутренних поверхностей;</p> <p>г) нанести грунтовочный (первый) слой покрытия на крышу, перекрытия и корпус резервуара и просушить его;</p> <p>д) заделать щели в местах контакта крыши резервуара с опорой перекрытий;</p> <p>е) нанести покровные (второй, третий) слои покрытия (согласно выбранному варианту покрытий) на крышу, перекрытия и корпус резервуара до половины нижнего пояса и просушить их;</p> <p>ж) проконтролировать качество нанесенного покрытия и, при необходимости, исправить дефекты;</p> <p>з) демонтировать подъемные приспособления и подсобные средства и убрать их из резервуара;</p> <p>и) подготовить поверхность днища резервуара для нанесения грунтовочного (первого) слоя покрытия;</p> <p>к) нанести грунтовочный (первый) слой покрытия на днище резервуара и просушить его;</p> <p>л) нанести покровные слои покрытия на вторую половину нижнего пояса и днище резервуара и просушить их;</p> <p>м) проконтролировать качество нанесенного покрытия и, при необходимости, исправить дефекты.</p> <p>5) При проведении работ по противокоррозионной защите резервуаров и ремонту покрытий должны выполняться требования охраны труда и пожарной безопасности.</p> <p>6) Приемка выполненных работ по противокоррозионной защите действующих резервуаров осуществляется комиссией, которая создается руководителем ОАТО и осуществляет осмотр и проверку качества покрытий.</p>	<p>г) нанести грунтовочный (первый) слой покрытия на крышу, перекрытия и корпус резервуара и просушить его;</p> <p>д) заделать щели в местах контакта крыши резервуара с опорой перекрытий;</p> <p>е) нанести покровные (второй, третий) слои покрытия (согласно выбранному варианту покрытий) на крышу, перекрытия и корпус резервуара до половины нижнего пояса и просушить их;</p> <p>ж) проконтролировать качество нанесенного покрытия и, при необходимости, исправить дефекты;</p> <p>з) демонтировать подъемные приспособления и подсобные средства и убрать их из резервуара;</p> <p>и) подготовить поверхность днища резервуара для нанесения грунтовочного (первого) слоя покрытия;</p> <p>к) нанести грунтовочный (первый) слой покрытия на днище резервуара и просушить его;</p> <p>л) нанести покровные слои покрытия на вторую половину нижнего пояса и днище резервуара и просушить их;</p> <p>м) проконтролировать качество нанесенного покрытия и, при необходимости, исправить дефекты.</p> <p>5) При проведении работ по противокоррозионной защите резервуаров и ремонту покрытий должны выполняться требования охраны труда и пожарной безопасности.</p> <p>6) Приемка выполненных работ по противокоррозионной защите действующих резервуаров осуществляется комиссией, которая создается руководителем ОАТО и осуществляет осмотр и проверку качества покрытий.</p> <p>7) Качество покрытий контролируют визуальным осмотром и с помощью приборов, определяя толщину, адгезию и сплошность покрытий.</p> <p>8) Визуальный контроль качества покрытий осуществляется руководителем бригады как в период нанесения покрытий, так и после нанесения каждого слоя и его сушки. В процессе покрытия</p>
---	---

<p>7) Качество покрытий контролируют визуальным осмотром и с помощью приборов, определяя толщину, адгезию и сплошность покрытий.</p> <p>8) Визуальный контроль качества покрытий осуществляется руководителем бригады как в период нанесения покрытий, так и после нанесения каждого слоя и его сушки. В процессе покрытия следует обратить внимание на правильность нанесения лакокрасочного материала. Лакокрасочный материал должен наноситься равномерно по всей поверхности, без подтеков и наплывов.</p> <p>9) По окончании нанесения и сушки лакокрасочного покрытия производится визуальный осмотр и определение толщины, адгезии и сплошности. Покрытия не должны иметь пузырей, отслоений пленки, подтеков и наплывов.</p> <p>10) Толщину лакокрасочного покрытия определяют, не нарушая его целостности, с помощью магнитного толщиномера. Измерения толщины производят выборочно: не менее чем по 5 измерений на днище, корпусе и крыше.</p> <p>Адгезия лакокрасочных покрытий - свойство прочно сцепляться с поверхностью, определяется способом «решетчатых надрезов». При этом на покрытии делают не менее 5 параллельных надрезов на всю глубину покрытия бритвенным лезвием или скальпелем по линейке или шаблону на расстоянии 1 - 2 мм друг от друга и столько же аналогичных надрезов, перпендикулярных первым. В результате на покрытии образуется стандартная решетка из квадратов одинакового размера 1х1 или 2 х 2 мм.</p>	<p>следует обратить внимание на правильность нанесения лакокрасочного материала. Лакокрасочный материал должен наноситься равномерно по всей поверхности, без подтеков и наплывов.</p> <p>9) По окончании нанесения и сушки лакокрасочного покрытия производится визуальный осмотр и определение толщины, адгезии и сплошности. Покрытия не должны иметь пузырей, отслоений пленки, подтеков и наплывов.</p> <p>10) Толщину лакокрасочного покрытия определяют, не нарушая его целостности, с помощью магнитного толщиномера. Измерения толщины производят выборочно: не менее чем по 5 измерений на днище, корпусе и крыше.</p> <p>Адгезия лакокрасочных покрытий - свойство прочно сцепляться с поверхностью, определяется способом "решетчатых надрезов". При этом на покрытии делают не менее 5 параллельных, надрезов на всю глубину покрытия бритвенным лезвием или скальпелем по линейке или шаблону на расстоянии 1-2 мм друг от друга и столько же аналогичных надрезов, перпендикулярных первым. В результате на покрытии образуется стандартная решетка из квадратов одинакового размера 1х1 или 2х2 мм.</p> <p>Поверхность покрытия после нанесения решетки очищается кистью, затем на нее наклеивается и снимается кусочек липкой ленты и определяется адгезия. Адгезия считается хорошей, если края надрезов гладкие, на липкой ленте нет сколов и отслоений кусочков покрытия.</p> <p>Адгезия лакокрасочных покрытий, определяемая данным способом, должна быть не менее двух баллов.</p> <p>На участок, где была определена адгезия, наносится покрытие в один слой.</p> <p>11) Сплошность лакокрасочных покрытий определяется с помощью электролитического дефектоскопа, при этом производится не менее 5 измерений на днище, корпусе и крыше.</p>
--	---

	<p>Поверхность покрытия после нанесения решетки очищается кистью, затем на нее наклеивается и снимается кусочек липкой ленты и определяется адгезия. Адгезия считается хорошей, если края надрезов гладкие, на липкой ленте нет сколов и отслоений кусочков покрытия.</p> <p>Адгезия лакокрасочных покрытий, определяемая данным способом, должна быть не менее двух баллов.</p> <p>На участок, где была определена адгезия, наносится покрытие в один слой.</p> <p>11) Сплошность лакокрасочных покрытий определяется с помощью электролитического дефектоскопа, при этом производится не менее 5 измерений на днище, корпусе и крыше. 1</p> <p>12) В случае недостаточной толщины или неудовлетворительной сплошности комплексного покрытия на него наносят дополнительный покровный слой.</p> <p>О результатах приемки составляют акт, который затем утверждается руководителем ОАТО.</p> <p>13) Противокоррозионное покрытие должно соответствовать техническим условиям и обеспечивать длительную защиту от коррозии внутренних поверхностей резервуаров.</p>	<p>12) В случае недостаточной толщины или неудовлетворительной сплошности комплексного покрытия на него наносят дополнительный покровный слой.</p> <p>О результатах приемки составляют акт, который затем утверждается руководителем ОАТО.</p> <p>13) Противокоррозионное покрытие должно соответствовать техническим условиям и обеспечивать длительную защиту от коррозии внутренних поверхностей резервуаров.</p>
64.	292. Работа лаборатории ГСМ осуществляется по месячным планам, являющимся составной частью плана работы ОАТО.	Исключить
65.	317. Опознавательная окраска, маркировка и надписи должны, при необходимости, но не реже, чем раз в год, возобновляться, с учетом обеспечения ясной видимости цветов, изображений и надписей. Окраска должна быть	317. Опознавательная окраска, маркировка и надписи должны, при необходимости, но не реже, чем раз в 2 года, возобновляться, с учетом обеспечения ясной видимости цветов, изображений и надписей. Окраска должна быть ровной, без потеков, морщин, пятен и не должна отслаиваться.

	ровной, без потеков, морщин, пятен и не должна отслаиваться.	
66.	<p>326. На наружные поверхности трубопроводов, кроме опознавательной окраски и предупреждающих колец, следует наносить надписи, указывающие марку продукта, перекачиваемого по трубопроводу. Надписи выполняются белой краской на зеленом, красном и коричневом фоне, черной краской - на синем, желтом и сером фоне.</p> <p>Высота маркировочных надписей на трубопроводах должна приниматься в зависимости от наружного диаметра трубопровода в соответствии с рис. 2 и табл. 13.</p>	<p>326. На наружные поверхности трубопроводов, кроме опознавательной окраски и предупреждающих колец, следует наносить надписи, указывающие марку продукта, перекачиваемого по трубопроводу. Надписи выполняются белой краской на зеленом, красном и коричневом фоне, черной краской - на синем, желтом и сером фоне.</p> <p>Высота маркировочных надписей на трубопроводах должна приниматься в зависимости от наружного диаметра трубопровода в соответствии с рис. 2 и табл. 14.</p>
67.	<p>377. ОАТО несет ответственность за:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) техническую исправность СЗ и укомплектованность их специальным исправным оборудованием, поверенными, допущенными к применению средствами измерения, противопожарными средствами; 2) проведение гидравлических испытаний раздаточных рукавов перед установкой и ежемесячно); 3) проверку целостности стренг заправочных рукавов; 4) соответствие полного электрического сопротивления антистатических раздаточных рукавов установленным требованиям; 5) проверку, наличие и исправность электрической цепи тросов заземления и выравнивания потенциалов; 6) замену фильтроэлементов в фильтрах, установленных на СЗ; 7) очистку (промывку) емкостей СЗ, баков ПВКЖ; 8) пломбировку емкостей СЗ, фильтров, наконечника нижней заправки, баков ПВКЖ. 	<p>377. ОАТО несет ответственность за:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) техническую исправность СЗ и укомплектованность их специальным исправным оборудованием, поверенными, допущенными к применению средствами измерения, противопожарными средствами; 2) проведение гидравлических испытаний раздаточных рукавов (перед установкой и ежемесячно); 3) проверку целостности стренг заправочных рукавов; 4) соответствие полного электрического сопротивления антистатических раздаточных рукавов установленным требованиям; 5) проверку, наличие и исправность электрической цепи тросов заземления и выравнивания потенциалов; 6) замену элементов в фильтрах, установленных на СЗ; 7) очистку (промывку) емкостей СЗ, баков ПВКЖ; 8) пломбировку емкостей СЗ, фильтров, наконечника нижней заправки, баков ПВКЖ.

68.	491. Оценку соответствия нормативным требованиям уровня качества и чистоты авиаГСМ производит независимая аккредитованная лаборатория по контролю качества авиаГСМ. При отсутствии независимой лаборатории или ее значительной удаленности, допускается проведение оценки уровня качества и чистоты авиаГСМ в аккредитованной лаборатории авиаГСМ в присутствии специалиста органа гражданской авиации Кыргызской Республики.	491. Оценку соответствия нормативным требованиям уровня качества и чистоты авиаГСМ производит независимая сертифицированная лаборатория по контролю качества авиаГСМ. При отсутствии независимой сертифицированной лаборатории или ее значительной удаленности, допускается проведение оценки уровня качества и чистоты авиаГСМ в лаборатории авиаГСМ в присутствии специалиста органа гражданской авиации Кыргызской Республики.
69.	540. Основанием для выдачи наливных авиаГСМ на заправку в ВС является паспорт качества, формируемый в процессе приема, хранения, подготовки к выдаче авиаГСМ на заправку лабораторией по контролю качества авиаГСМ ОАТО, а при ее отсутствии - сертифицированной организацией, осуществляющей контроль качества авиаГСМ, заправляемых в ВС.	540. Основанием для выдачи наливных авиаГСМ на заправку в ВС является паспорт качества, формируемый в процессе приема, хранения, подготовки к выдаче авиаГСМ на заправку лабораторией ГСМ ОАТО, а при ее отсутствии - сертифицированной организацией, осуществляющей контроль качества авиаГСМ, заправляемых в ВС.
70.	543. Паспорта качества и сертификаты соответствия хранятся в лаборатории по контролю качества авиаГСМ или у лиц, специально назначенных руководством ОАТО.	543. Паспорта качества и сертификаты соответствия хранятся в лаборатории ГСМ или у лиц, специально назначенных руководством ОАТО.
71.	562. Заправка авиаГСМ в ВС осуществляется из СЗ. Не разрешается проведение заправки наливных авиаГСМ, не имеющих паспортов качества, выданных лабораторией по контролю качества авиаГСМ ОАТО или организацией, осуществляющей контроль качества авиаГСМ, заправляемых в ВС, и из СЗ, не имеющих оформленных в установленном порядке контрольных талонов.	562. Заправка авиаГСМ в ВС осуществляется из СЗ. Не разрешается проведение заправки наливных авиаГСМ, не имеющих паспортов качества, выданных лабораторией ГСМ ОАТО или организацией, осуществляющей контроль качества авиаГСМ, заправляемых в ВС, и из СЗ, не имеющих оформленных в установленном порядке контрольных талонов.
72.	Глава 22. Требования по обеспечению авиационной безопасности 563. Руководитель ОАТО несет ответственность и непосредственно отчитывается перед органом гражданской авиации Кыргызской Республики за	Глава 22. Требования по обеспечению авиационной безопасности 563. Руководитель ОАТО несет ответственность и непосредственно отчитывается перед органом гражданской авиации Кыргызской Республики за состояние авиационной безопасности, разработку, осуществление мероприятий по

	разработку и осуществление мероприятий по предотвращению актов незаконного вмешательства.	предотвращению актов незаконного вмешательства на каждом объекте ОАТО.
--	---	--

<p>73. 564. Обязанности руководителей ОАТО в области авиационной безопасности включают:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) назначение, по согласованию с органом гражданской авиации, должностного лица, ответственного за выполнение программы авиационной безопасности ОАТО; 2) назначение подразделения, обеспечивающего авиационную безопасность; 3) обеспечение наличия ресурсов и средств, необходимых для содержания службы авиационной безопасности; 4) разработку, согласование с органом гражданской авиации Кыргызской Республики и осуществление программы авиационной безопасности ОАТО; 5) осуществление постоянной оценки степени угрозы авиационной безопасности и внесение необходимых поправок и дополнений в программу авиационной безопасности ОАТО; 6) доведение до сведения всех заинтересованных лиц требований, предусмотренных программой авиационной безопасности в части, касающейся выполнения этих требований, и контроль; 7) немедленное информирование органа гражданской авиации и других соответствующих полномочных органов в сфере безопасности и правопорядка, отвечающих за исполнение требований настоящих Правил, об актах незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации; 8) ежегодное представление в орган гражданской авиации Кыргызской Республики обобщенной информации об актах незаконного вмешательства, принятых мерах и результатах их анализа. 	<p>564. В обязанности руководителя ОАТО в области авиационной безопасности входит:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) координация работы по осуществлению мер авиационной безопасности на каждом объекте ОАТО; 2) назначение на каждом объекте ОАТО штатного руководителя, соответствующего установленным органом гражданской авиации квалификационным требованиям, который несет ответственность за выполнение программы авиационной безопасности ОАТО. На данную должность назначается лицо, прошедшее соответствующую программу подготовки по авиационной безопасности и имеющее соответствующий сертификат, выданный учебным центром, сертифицированным или признанным органом гражданской авиации; 3) назначение службы, ответственной за обеспечение авиационной безопасности; 4) обеспечение наличия ресурсов и средств, необходимых для обеспечения авиационной безопасности; 5) разработка, согласование с органом гражданской авиации и осуществление программы авиационной безопасности; 6) осуществление постоянной оценки уязвимых мест, угрозы и риска авиационной безопасности на каждом объекте ОАТО, и внесение необходимых поправок и дополнений в свою программу авиационной безопасности, а также внесение в орган гражданской авиации предложений по внесению любых необходимых поправок и дополнений в настоящие Правила и нормативные правовые акты в сфере обеспечения авиационной безопасности; 7) доведение до сведения всех заинтересованных лиц схем расположения и назначение контролируемой зоны, охраняемой зоны ограниченного доступа, а также соответствующих инструкций; 8) доведение до сведения всех заинтересованных лиц
--	--

		<p>требований, предусмотренных программой авиационной безопасности каждого объекта ОАТО в части касающейся выполнения этих требований и контроль;</p> <p>9) немедленное информирование органа гражданской авиации и других соответствующих полномочных органов, отвечающих за исполнение требований настоящих Правил об актах незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;</p> <p>10) ежегодное предоставление в орган гражданской авиации информации об обеспечении мер авиационной безопасности, выявленных нарушениях, принятых мерах, мероприятий по контролю качества (планируемых и проведенных);</p> <p>11) внедрение принципов выявления поведенческих характеристик в свою практику и процедуры в области авиационной безопасности;</p> <p>12) обеспечение учёта требований, необходимых для оптимального применения мер обеспечения безопасности гражданской авиации при проектировании и строительстве новых и реконструкции существующих сооружений на объектах гражданской авиации;</p> <p>13) обеспечение учета аспектов человеческого фактора при приобретении нового оборудования для обеспечения безопасности.</p> <p>Примечание: при инвестировании в новое оборудование рассматривается возможность использования передового оборудования обеспечения безопасности;</p> <p>14) внедрение инновационных процессов и эксплуатационных процедур для обеспечения эксплуатационного разделения средств досмотра и контроля в целях безопасности;</p> <p>15) введение мер и процедур для предотвращения проноса каким-либо образом в контролируемую зону, охраняемую зону ограниченного доступа оружия, взрывчатых веществ или других</p>
--	--	---

		<p>опасных устройств, предметов или веществ, которые могут использоваться для совершения акта незаконного вмешательства и перевозка или ношение которых не санкционированы;</p> <p>16) внедрение, развитие и поощрение культуры авиационной безопасности на предприятии.</p>
74.	<p>565. Для обеспечения безопасности самого процесса и зданий, используемых при авиатопливообеспечении, принимаются меры контроля, изложенные в программе авиационной безопасности, которая согласовывается с органом гражданской авиации Кыргызской Республики.</p>	<p>565. На каждом объекте ОАТО разрабатывается, принимается в письменной форме, осуществляется и обновляется не реже одного раз в год программа авиационной безопасности, согласованная с органом гражданской авиации.</p>
75.	<p>566. ОАТО включает в свою программу авиационной безопасности и осуществляет надлежащие процедуры и меры контроля в целях безопасности для предотвращения несанкционированного доступа в ее службы, а также помещения оружия, взрывных и других опасных устройств вместе с бортовыми припасами. Расположенные за пределами аэропорта организации обеспечивают соответствующую охрану и защиту от несанкционированного доступа на участке от пункта налива ТЗ/АЦ до аэропорта.</p>	<p>566. Программа авиационной безопасности ОАТО описывает требования к безопасности и действующие на объекте ОАТО меры и процедуры обеспечения авиационной безопасности. Программа авиационной безопасности ОАТО разрабатывается в соответствии с инструкцией, утверждаемой органом гражданской авиации и включает как минимум следующую структуру и содержание:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) организация (цель, руководящие нормативные правовые акты, обязанности); 2) меры безопасности на объекте; 3) подготовка кадров; 4) контроль качества: надзор и мониторинг; 5) ответные меры в связи с актами незаконного вмешательства; 6) учет аспектов безопасности при проектировании любых новых объектов аэропорта, особенно тех, которые после ввода в эксплуатацию будут играть важную роль в обеспечении нормальной деятельности; 7) информацию об оборудовании для обеспечения безопасности и его использовании со ссылкой на процедуры калибровки и испытаний, которые подробно излагаются в стандартных эксплуатационных правилах;

		<p>8) планы действий на случай непредвиденных и чрезвычайных обстоятельств, рассчитанные на возникновение любой ситуации, ставящей под угрозу авиационную безопасность и безопасность полетов на объекте;</p> <p>9) перечень запрещенных предметов и пр.</p>
76.	<p>569. Целостность стерильных зон обеспечивается на основе использования запирающих устройств или других средств контроля за всеми потенциальными точками доступа в эту зону.</p> <p>Соответствующие процедуры досмотра содержатся в программе авиационной безопасности.</p>	<p>569. Целостность контролируемых зон, охраняемых зон ограниченного доступа обеспечивается на основе использования запирающих устройств или других средств контроля за всеми потенциальными точками доступа в эту зону.</p> <p>Соответствующие процедуры досмотра содержатся в Авиационных правилах Кыргызской Республики «АПКР 17. Авиационная безопасность» и в программе авиационной безопасности ОАТО.</p>