

Ordin nr. 1121/2009

din 02/11/2009

Publicat in Monitorul Oficial, Partea I nr. 768 din 11/11/2009

pentru aprobarea Reglementarii aeronautice civile romane privind asigurarea cu combustibili de aviatie pe aerodromuri, RACR-AD-ACAA, editia 01/2009

Pentru indeplinirea atributiilor ce revin Ministerului Transporturilor si Infrastructurii, ca autoritate de stat in domeniul transporturilor,

in temeiul prevederilor art. 4 lit. b) si f) din Ordonanta Guvernului nr. 29/1997 privind Codul aerian civil, republicata, cu modificarile si completarile ulterioare, precum si ale art. 5 alin. (4) din Hotararea Guvernului nr. 76/2009 privind organizarea si functionarea Ministerului Transporturilor si Infrastructurii, cu modificarile si completarile ulterioare,

ministrul transporturilor si infrastructurii emite urmatorul ordin:

Art. 1. - Se aproba Reglementarea aeronautica civila romana privind asigurarea cu combustibili de aviatie pe aerodromuri, RACR-AD-ACAA, editia 01/2009, prevazuta in anexa care face parte integranta din prezentul ordin.

Art. 2. - Autoritatea Aeronautica Civila Romana va lua masuri pentru ducerea la indeplinire a prevederilor prezentului ordin.

Art. 3. - La data intrarii in vigoare a prezentului ordin, Ordinul ministrului transporturilor nr. 438/1999 pentru aprobarea reglementarilor aeronautice civile romane referitoare la cerintele privind facilitatile tehnice destinate combustibililor de aviatie si procedurile operationale de alimentare a aeronavelor cu combustibili pe aerodromuri/RACR-AD-FTPACA, publicat in Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, nr. 464 din 24 septembrie 1999, se abroga.

Art. 4. - Prezentul ordin se publica in Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I.

Ministrul transporturilor si infrastructurii,
Radu Mircea Berceanu

Bucuresti, 2 noiembrie 2009.

Nr. 1.121.

ANEXĂ

REGLEMENTARE AERONAUTICA CIVILA ROMANA
privind asigurarea cu combustibili de aviatie pe aerodromuri,
RACR-AD-ACAA, editia 01/2009

Reglementare aeronautica civila romana privind asigurarea cu combustibili de aviatie pe aerodromuri, RACR- AD-ACAA, editia 01/2009

din 02/11/2009

Publicat in Monitorul Oficial, Partea I nr. 768 din 11/11/2009

PREAMBUL

In conformitate cu prevederile Codului aerian si in scopul reglementarii domeniului aviatiei civile, Ministerul Transporturilor si Infrastructurii, in calitatea sa de autoritate de stat, asigura prin organisme tehnice specializate delegate punerea in aplicare a reglementarilor aeronautice civile romane, care au caracter obligatoriu pentru toti participantii la activitatile aeronautice civile si conexe, precum si pentru persoanele care isi propun ori desfasoara activitati in zonele supuse servitutilor de aeronautica civila.

Autoritatea Aeronautica Civila Romana este organismul tehnic specializat delegat de catre autoritatea de stat, pentru asigurarea aplicarii reglementarilor aeronautice civile nationale si supravegherea respectarii lor de catre persoanele juridice si fizice, romane sau straine, care furnizeaza servicii ori produse pentru aviatia civila din Romania, realizand astfel functia de supraveghere a sigurantei in domeniul aviatiei civile.

In conformitate cu Ordinul ministrului transporturilor nr. 101/2007 pentru aprobarea Reglementarii aeronautice civile romane privind accesul pe piata serviciilor de handling la sol pe aeroporturi - RACR-APSH, editia 03/2007, publicat in Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, nr. 334 din 17 mai 2007, si cu Ordinul ministrului transporturilor nr. 1.245/2008 pentru aprobarea Reglementarii aeronautice civile romane privind autorizarea agentilor aeronautici de handling - RACR-AD-AAH, editia 1/2008, publicat in Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, nr. 713 din 21 octombrie 2008, activitatea de handling combustibil (organizarea si executarea operatiunilor de alimentare cu si golire de combustibil, inclusiv depozitarea combustibilului, precum si controlul calitatii si cantitatii combustibilului la livrare) este inclusa in anexa la reglementarile respective.

RACR-AD-ACAA (Asigurarea cu combustibili de aviatie pe aerodromuri), editia 01/2009, are ca scop reglementarea completa a desfasurarii activitatilor de handling combustibil.

Prevederile prezentei reglementari sunt aliniate la normele si practicile recomandate cuprinse in documentele Asociatiei Transportului Aerian International (IATA), singurele reglementari internationale aplicabile pentru alimentarea cu combustibili de aviatie a aeronavelor. Prin aceste prevederi sunt dezvoltate proceduri universale pentru asigurarea calitatii combustibilului de aviatie pe aerodromuri.

CAPITOLUL 1

Generalitati

1.1. Scop

1.1.1. Prezenta reglementare stabileste cerinte tehnice si operationale specifice, aplicabile activitatilor de handling combustibil pentru realizarea sigurantei zborului.

1.1.2. Asigurarea cu combustibili de aviatie pe aerodromurile civile romanesti trebuie planificata, organizata, pregatita si executata corespunzator cerintelor detaliate in prezenta reglementare, cu respectarea prevederilor celorlalte acte normative nationale aplicabile activitatilor economice.

1.2. Aplicabilitate

1.2.1. Prevederile prezentei reglementari se aplica:

a) agentilor aeronautici de handling combustibil de aviatie pentru terti;

b) operatorilor aeriени care executa activitati de handling combustibil in sistem propriu in vederea sustinerii activitatii de zbor.

1.2.2. Cerintele si conditiile de autorizare de catre Autoritatea Aeronautica Civila Romana (AACR) a agentilor aeronautici de handling si a operatorilor aeriени fac obiectul unor reglementari specifice.

1.2.3. - (1) AACR poate accepta, la cerere, derogari de la cerintele si conditiile tehnice si operationale prevazute in reglementarea de fata, cu conditia mentinerii calitatii combustibilului de aviatie, a sigurantei operationale si implicit a nivelului de siguranta a zborului.

(2) Cererea pentru derogare va fi inaintata directorului general al AACR si va include fundamentarea derogarii solicitate. Aceasta trebuie sa fie sustinuta de o analiza a efectelor asupra sigurantei operationale si de un plan de actiuni pentru mentinerea calitatii combustibilului de aviatie, a sigurantei operationale si implicit

a nivelului de siguranta a zborului.

1.3. Definitii si abrevieri

1.3.1. In sensul prezentei reglementari, termenii de mai jos au urmatoarele semnificatii:

- administrator al aerodromului - persoana fizica sau juridica care conduce si gestioneaza un aerodrom aflat in proprietatea publica sau in proprietatea privata a unor persoane fizice ori juridice;
 - aerodrom - suprafata delimitata pe pamant sau pe apa, care cuprinde, eventual, cladiri, instalatii si materiale, destinata a fi utilizata, in totalitate sau in parte, pentru sosirea, plecarea si manevrarea la sol a aeronavelor;
 - aeroport - aerodromul deschis pentru operatiuni comerciale de transport aerian;
 - aeroport mic - aeroport unde numarul total de operatiuni de alimentare pe an este mai mic de 4.000 si/sau cantitatea de combustibil livrata este mai mica de 2,5 milioane de litri.
- Nota: La aeroporturile unde nu exista echipamente de alimentare mobile (autoalimentatoare) si alimentarea este efectuata de la statii fixe, limitarile de mai sus nu sunt valabile;
- agent aeronautic civil - orice persoana fizica sau juridica autorizata sa desfasoare activitati aeronautice civile;
 - asigurarea cu combustibili de aviatie pe aerodromuri - totalitatea activitatilor legate de aprovizionare, depozitare si alimentare cu combustibili a aeronavelor la sol;
 - atmosfera exploziva - un amestec, in conditii atmosferice, de aer si una sau mai multe substante periculoase, sub forma de gaz, vapori, ceata sau praf, in care, dupa ce s-a produs aprinderea, arderea se propaga in intreaga masa;
 - dead-man control - dispozitiv de siguranta, instalat pe un echipament de alimentare, care, printr-o actionare continua sau intermitenta, declanseaza/intrerupe alimentarea cu combustibil a aeronavelor la sol;
 - facilitati - baza materiala asociata desfasurarii activitatii de transport si depozitare a combustibilului de aviatie si alimentare cu combustibil a aeronavelor;
 - filtru - vas sub presiune, echipat corespunzator, care contine elemente filtrante;
 - incident - orice eveniment/situatie care ar expune personalul sau echipamentul la risc, in mod direct sau indirect;
 - instruire - pregatirea prin cursuri de specialitate, la locul de munca, in centre specializate sau in alt mod, pentru insusirea si aprofundarea cunostintelor necesare indeplinirii sarcinilor de serviciu in conditii de calitate si siguranta;
 - presiune diferentiala - diferenta dintre valorile presiunilor la intrarea si, respectiv, iesirea din filtru;
 - siguranta zborului - capacitate a activitatii aeronautice constand in evitarea afectarii sanatatii sau pierderii de vieti omenesti, precum si producerii de pagube materiale;
 - zona de alimentare - ansamblu de cercuri cu raza de 3 m sau mai mult daca este specificat de autoritatile locale, avand centrul la gurile de umplere a rezervoarelor aeronavei, cuprinzand aeronava, autoalimentatorul si furtunurile utilizate si care poate fi clasificata ca zona 0 sau 1 conform zonarii mediilor cu pericol de explozie;
 - zona 0 - in care atmosfera exploziva este prezenta in mod permanent sau pe perioade lungi de timp ori frecvent, in conditii normale de functionare. Acest spatiu cuprinde, in esenta, interiorul rezervoarelor sau aparatelor;
 - zona 1 - in care atmosfera exploziva poate sa apara intermitent sau periodic, in conditii normale de functionare. Acest spatiu cuprinde, de exemplu: imprejurul gurilor de alimentare, imprejurul dispozitivelor de umplere si golire, imprejurul unor presetupe insuficient etanse.

1.3.2. Abrevieri uzuale utilizate in prezenta reglementare:

- AACR - Autoritatea Aeronautica Civila Romana;
- AD/AP - aerodrom/aeroport;
- AMC - aparatura de masura si control;
- API - American Petroleum Institute (Institutul American de Petrol);
- APU - auxiliary power unit (motor auxiliar);
- GPU - ground power unit (grup electric de sol);
- IATA - International Air Transport Association (Asociatia Internationala de Transport Aerian);
- ICAO - International Civil Aviation Organization (Organizatia Aviatiei Civile Internationale);
- RACR - reglementari aeronautice civile romane.

1.4. Referinte

1.4.1. Asigurarea cu combustibili de aviatie pe aerodromurile civile se organizeaza si se desfasoara conform prevederilor prezentei reglementari si ale actelor normative nationale aplicabile activitatilor respective.

1.4.2. Prevederile actelor normative nationale si reglementarilor aeronautice aplicabile activitatilor respective pot fi corelate si/sau completate cu specificatiile de profil (caracteristici tehnice, parametri functionali, criterii, metode, solutii, algoritmi, proceduri etc.) continute de editiile in vigoare ale unor documente de aviatie civila relevante, cum sunt:

a) documentul IATA JIG 1: Guidelines for Aviation Fuel Quality Control & Operating Procedures for Joint IntoPlane Fuelling Services (Ghiduri pentru controlul calitatii combustibilului de aviatie si proceduri de operare pentru alimentarea cu combustibil a aeronavelor);

b) documentul IATA JIG 2: Guidelines for Aviation Fuel Quality Control & Operating Procedures for Joint

Airport Depots (Ghiduri pentru controlul calitatii combustibilului de aviatie si proceduri de operare pentru depozite aeroportuare);

c) documentul IATA JIG 4: Guidelines for Aviation Fuel Quality Control and Operating Procedures for Smaller Airports (Ghiduri pentru controlul calitatii combustibilului de aviatie si proceduri de operare pentru aeroporturi mici);

d) standardul SR EN 12312-5: Echipament de sol pentru aeronave, Cerinte specifice, Partea 5: Echipament de alimentare cu combustibil pentru aeronave;

e) API 1529: Aviation fuelling hose and hose assemblies (Furtunuri pentru combustibili de aviatie si asamblarea furtunurilor);

f) EN 1361: Rubber hoses and hose assemblies for aviation fuel handling. Specification (Furtunuri de cauciuc si asamblarea furtunurilor pentru manipularea combustibilului de aviatie. Specificatie);

g) API 1542: Identification markings for dedicated aviation fuel manufacturing and distribution facilities, airport storage and mobile fuelling equipments (Marcaje de identificare dedicate facilitatilor de fabricare si distributie a combustibilului de aviatie, facilitatilor de stocare pe aeroporturi si echipamentelor mobile de alimentare);

h) API 1581: Specification and Qualification Procedures for Aviation Jet Fuel Filter Separators (Specificatii si proceduri de testare pentru filtre separatoare de apa);

i) API 1583: Specification and Qualification Procedures for Aviation Fuel Filter Monitors with Absorbent Type Elements (Specificatii si proceduri de testare pentru filtre monitor cu elemente absorbante);

j) API 1590: Specification and qualification procedures for aviation fuel microfilters (Specificatii si proceduri de testare pentru microfiltre de combustibil de aviatie);

k) documentul IATA: Manual pentru handling aeroportuar; si/sau alte documente emise de organizatii internationale de aviatie civila, precum si documentatiile tehnice furnizate de producatori sau de beneficiarii serviciilor aeroportuare.

CAPITOLUL 2

Cerinte privind constructia depozitelor pentru combustibilii de aviatie

2.1. Cerinte generale pentru depozit

2.1.1. Pentru a fi acceptate de AACR ca utilizabile pentru activitati de aeronautica civila, instalatiile pentru combustibilii de aviatie trebuie sa corespunda:

a) standardelor generale in vigoare privind instalatiile de depozitare a produselor petroliere;

b) cerintelor tehnice din cuprinsul prezentului capitol, pentru a fi constituite conditiile de executare continua, corecta si completa a procedurilor privind asigurarea calitatii combustibililor de aviatie pe timpul depozitarii.

2.1.2. Daca anumite cerinte ale standardelor generale in vigoare privind instalatiile de depozitare a produselor petroliere difera de cerintele tehnice din cuprinsul prezentului capitol, acestea din urma prevaleaza.

2.1.3. Instalatiile si echipamentele pentru combustibilii de aviatie trebuie sa fie segregate pozitiv (separate total de instalatiile si echipamentele utilizate pentru alte produse), prin utilizarea unei vane cu sertar dublu si golirea spatiului dintre sertare sau unui blind prins intre flanse. De asemenea, instalatiile utilizate pentru diferitele tipuri de combustibili de aviatie trebuie sa fie segregate pozitiv.

2.1.4. Nu este permisa depozitarea combustibilului de aviatie in cisterne rutiere, remorci sau vagoane.

2.1.5. Rezervoarele si conductele construite din otel carbon trebuie protejate la interior pe toata suprafata. Materialele utilizate la protectia interioara trebuie sa fie de culoare alba si sa nu contamineze combustibilul. Nu sunt permise aliajele de cupru, cadmiu sau zinc, protectie prin cadmiere, tabla galvanizata sau materiale plastice. Rezervoarele si conductele construite din otel inoxidabil sau din aliaj de aluminiu nu necesita protectie interioara.

2.1.6. Fiecare depozit trebuie sa aiba un plan coordonator, pe care sa fie marcate rezervoarele, echipamentele, conductele, retelele supraterane si subterane. Acest plan va avea anexate instructiunile pentru operatiunile de receptie si livrare afisate intr-un loc usor accesibil personalului operator.

2.1.7. Fiecare depozit trebuie sa aiba schema tehnologica afisata intr-un loc usor accesibil. Pe aceasta trebuie sa fie marcate si notate urmatoarele:

a) rezervoarele (numarul rezervorului, tipul, capacitatea in mc, tipul combustibilului de aviatie depozitat, robinete si armaturi cu indicarea tipului, dimensiuni, caracteristici tehnice);

b) filtre (numar, tip);

c) pompe (numar, tipul de pompa, combustibilul pompat, debit, presiune, puterea motorului, legaturi tehnologice);

d) rampe de descarcare-incarcare cisterne cale ferata si/sau cisterne auto;

e) conducte tehnologice intre instalatii, cu indicarea diametrului, numerotarii si tipului de combustibil de aviatie.

2.1.8. Butoanele de pornire/oprire ale pompelor din zonele de descarcare/incarcare a combustibilului trebuie sa fie usor accesibile si clar identificate.

2.1.9. Depozitele trebuie prevazute cu sisteme de oprire in caz de urgenta/avarie. Butoanele de oprire trebuie sa fie situate in imediata apropiere a zonelor destinate activitatilor de manipulare a combustibilului, sa

fie usor accesibile si clar identificabile.

2.1.10. Proiectele pentru orice instalatie noua sau modernizare la cele existente trebuie avizate de catre AACR si punerea in functiune a acestora sa fie asistata de catre AACR.

2.1.11. - (1) **oate** rezervoarele, precum si reseaua de conducte aferente acestora trebuie sa fie clar marcate prin etichete si codificate prin culori pentru identificarea sortimentului de combustibil (inscripionandu-se obligatoriu si cuvintele care indica tipul combustibilului) si a sensului de curgere a combustibilului.

(2) Pentru combustibilul pentru turbomotoare de aeronave (petrol de aviatie) se vor folosi etichete negre cu scrisul alb si pentru benzina de aviatie etichete rosii cu scrisul alb, conform API 1542.

2.1.12. Incinta depozitului trebuie sa fie curata, ordonata si bine intretinuta. Rezervoarele si conductele trebuie revopsite cand este necesar, scarile, pasarelele si balustradele trebuie sa fie fara rugina.

2.1.13. Managerul organizatiei are responsabilitatea de a asigura securitatea depozitului prin amenajari adecvate pentru protectia personalului, bunurilor si operarea facilitatilor. Trebuie luate toate masurile pentru a impiedica accesul persoanelor neautorizate, furtul sau contaminarea combustibilului, furtul echipamentelor sau utilizarea acestora in activitati ilegale.

2.2. Rezervoare

2.2.1. Numarul si marimea rezervoarelor se calculeaza astfel incat sa asigure o cantitate suficienta de combustibili pentru alimentarea aeronavelor in perioada de trafic de varf a aerodromului, luandu-se in considerare modalitatile de aprovizionare, durata decantarii si analizelor de laborator si a curatarii rezervoarelor.

2.2.2. Rezervoarele trebuie sa fie construite si instalate astfel incat sa fie evitata intrarea apei si a murdariei.

(1) Rezervoarele orizontale trebuie sa aiba o panta continua de minimum 1/50 catre colectorul de apa si impuritati.

(2) Rezervoarele verticale trebuie sa aiba fund conic cu o panta continua de cel putin 1/30 spre colectorul central de apa si impuritati.

2.2.3. Rezervoarele trebuie sa fie echipate cu:

a) supape de respiratie/site de aerisire corespunzatoare tipului de combustibil, prevazute cu opritoare de flacari;

b) un colector de apa si impuritati solide situat la cel mai de jos punct, prevazut cu o conducta si valva corespunzatoare pentru purjarea apei si sedimentelor. Volumul liniei de drenare trebuie sa fie clar marcat;

c) conducte separate pentru umplerea rezervorului si livrarea combustibilului; pentru rezervoarele orizontale, acestea trebuie situate la partea cea mai inalta a rezervorului, conducta de umplere directionand fluxul catre colectorul de apa si impuritati;

d) guri de vizitare cu diametrul de minimum 600 mm, pentru a permite degazarea si accesul in interior pentru curatare;

e) orificii pentru luarea probelor si efectuarea masuratorilor;

f) sistem flotant de aspiratie cu indicatoare de pozitie a bratelor si/sau cablu de control din otel inoxidabil legat la mantaua rezervorului. Pentru rezervoarele orizontale, punctul cel mai de jos de la care poate fi tras combustibilul trebuie situat in partea cea mai inalta a rezervorului, la cel putin 15 cm fata de fundul rezervorului, iar pentru rezervoarele verticale, punctul cel mai de jos trebuie situat la minimum 45 cm fata de fundul rezervorului;

g) sistem de alarmare si/sau inchidere la un nivel prestabilit.

2.2.4. Pentru toate rezervoarele trebuie facute amenajari pentru indepartarea apei si a sedimentelor din colectorul de apa si impuritati:

a) pentru rezervoarele mici orizontale (sub 20.000 l) purjarea se poate face in galeti cu capacitate de minimum 5 l, construite din otel inoxidabil sau otel carbon protejat la interior cu materiale epoxi, de culoare alba, care sa nu contamineze combustibilul, prevazute cu cablu de legatura echipotentiala;

b) pentru rezervoarele ingropate este necesara o pompa de aspiratie racordata la conducta de purjare;

c) pentru rezervoarele verticale si orizontale supraterane de capacitate mare sunt recomandate rezervoare de recuperare a cantitatilor provenite din purjari; conductele de legatura intre rezervoarele de stocare si cele de recuperare, precum si rezervoarele de recuperare trebuie sa indeplineasca aceleasi cerinte constructive si de intretinere ca si cele de stocare, daca combustibilul recuperat este utilizat in scopuri aviatice.

2.2.5. Fiecare rezervor trebuie sa fie clar identificabil printr-un numar sau o litera, corespunzator schemei tehnologice. De asemenea, trebuie inscripionata pe mantaua rezervorului data ultimei curatari/inspectii si a efectuarii protectiei interioare.

2.3. Conducte/Furtunuri

2.3.1. Fiecare sortiment de combustibil trebuie sa fie circulat printr-un sistem complet separat. Nu trebuie sa existe linii de legatura intre conductele prin care trec sortimente diferite de combustibil/produs petrolier.

2.3.2. Pe toate conductele vor fi marcate clar tipul combustibilului si sensul de curgere, conform codului de marcare si culori mentionat in paragraful 2.1.11.

2.3.3. Prizele de descarcare a cisternelor/vagoanelor vor fi prevazute cu cuple de diametru si tip ales astfel incat sa dea gradul maxim practicabil de garantare a calitatii combustibilului si a sigurantei operationale.

2.3.4. Toate furtunurile de incarcare autoalimentatoare trebuie sa fie de tip C (semiconductor), fabricate conform specificatiilor API 1529 sau EN 1361, ultima editie.

2.4. Filtrare

2.4.1. In scopul intretinerii si al verificarilor de rutina, echipamentele de filtrare trebuie instalate in locuri usor

accesibile.

2.4.2. La rampa de descarcare cisterne rutiere/vagoane-cisterna, inainte de intrarea in rezervoare, precum si la rampele de incarcare a combustibililor in autoalimentatoare trebuie montate echipamente de filtrare, dupa cum urmeaza:

a) pentru petrolul de aviatie: filtre separatoare conform specificatiilor API/IP 1581, ultima editie. In amonte, la rampa de descarcare cisterne/vagoane, poate fi instalat si un prefiltru pentru a indeparta impuritatile solide si a prelungi viata elementelor filtrului separator.

b) pentru benzina de aviatie: microfiltru cu finetea de maximum 5 microni.

c) in ambele cazuri de mai sus, la rampele de incarcare a combustibililor in autoalimentatoare se poate folosi filtru monitor conform specificatiilor API/IP 1583, ultima editie, ca alternativa la filtrul separator/microfiltru, daca combustibilul nu contine aditivi antiinghet (FSII).

2.4.3. Filtrele construite din otel carbon trebuie protejate la interior cu materiale de culoare alba, care sa nu contamineze combustibilul. Nu sunt permise aliajele de cupru, cadmiu sau zinc, protectie prin cadmiere, tabla galvanizata sau materiale plastice.

2.4.4. Filtrele trebuie sa fie prevazute cel putin cu:

a) racord la intrarea si iesirea din filtru, care sa permita luarea probelor in conditii de curgere a combustibilului;

b) manometru cu citire directa a presiunii diferentiale;

c) o valva de dezaerare situata la cel mai inalt punct al vasului, precum si o supapa de siguranta;

d) placuta constructorului, care trebuie sa includa cel putin urmatoarele informatii: numele constructorului, numarul seriei vasului si numarul modelului, data fabricarii, presiunea diferentiala maxima, debitul nominal, tipul si categoria conform specificatiei API/IP ultima editie, tipul si numarul elementelor filtrante, cuplul de strangere.

2.4.5. Racordurile de intrare-iesire si drenare trebuie marcate corespunzator.

CAPITOLUL 3

Asigurarea calitatii combustibilului de aviatie la receptie si pe timpul stocarii

3.1. Receptia combustibililor in depozitul de aerodrom

3.1.1. Fiecare lot de combustibil trebuie sa fie insotit cel putin de urmatoarele documente:

a) buletinul de analiza/raportul de inspectie si declaratia de conformitate de la rafinarie, in care trebuie mentionate clar numarul de lot, tipul combustibilului livrat si ca acesta indeplineste specificatiile relevante;

b) autorizatia de transfer/avizul de insotire a marfii, care contine cel putin urmatoarele informatii: data si ora incarcarii sau transferului, numarul rezervorului din care provine combustibilul, tipul combustibilului, numarul de lot si densitatea (la 15°C) combustibilului in rezervorul din care a fost incarcat, certificarea "fara apa si impuritati".

3.1.2. La receptia combustibililor in depozit trebuie desfasurate cel putin urmatoarele operatiuni:

a) verificarea datelor din documentele de insotire;

b) examinarea sigiliilor de pe mijloacele de transport si asigurarea ca acestea sunt intacte;

c) drenarea fiecarui compartiment al mijloacelor de transport si efectuarea controlului vizual;

d) masurarea densitatii, corectarea la 15°C si compararea valorii cu cea inregistrata in autorizatia de transfer/raportul de inspectie; aceasta nu trebuie sa difere cu mai mult de 3 kg/m³;

e) prelevarea probelor pentru analiza de recertificare (in cazul in care transportul de la rafinarie este efectuat cu mijloace de transport nededicate si/sau instalatiile de umplere din rafinarie nu sunt segregate pozitiv si nu sunt exploatate in regim de asigurare a calitatii similar cu cel aplicat in depozitul de aerodrom sau umplerea s-a efectuat din rezervoare al caror continut nu a fost recertificat).

3.1.3. Dupa descarcarea combustibilului in rezervoare:

a) se preleva probe pentru testul de recertificare, daca nu a fost indeplinita cerinta de la paragraful 3.1.2 lit. e) de mai sus, sau se amesteca doua ori mai multe loturi;

b) daca sunt descarcate in rezervor mai mult de 3 loturi noi, compararea rezultatelor din testul de recertificare cu cele din buletinele de analiza de origine este dificil de facut si, in acest caz, se recomanda efectuarea unui test de specificatie completa;

c) dupa epuizarea timpului de decantare (pentru rezervoare orizontale minimum 1 ora si pentru cele verticale minimum 2 ore), se elimina prin purjare toata apa si impuritatile solide.

3.2. Proceduri de stocare-intretinere a rezervoarelor

3.2.1. Zilnic, rezervoarele trebuie purjate la jet maxim, prin deschiderea rapida a valvei.

3.2.2. Lunar trebuie verificata functionarea corecta a sorbului flotant.

3.2.3. Toate sitele de aerisire trebuie verificate lunar sau mai des, in functie de conditiile meteo locale. Supapele de respiratie trebuie verificate conform recomandarilor producatorului.

3.2.4. Conductivitatea petrolului de aviatie trebuie masurata lunar.

3.2.5. Din stocurile fara miscare (la care nu s-a adaugat nicio cantitate de produs) timp de 6 luni pentru petrolul de aviatie si 3 luni pentru benzina de aviatie, se preleva probe pentru analize periodice.

3.2.6. Rezervoarele trebuie inspectate in interior (cu intrare) si curatate la un an dupa punerea in serviciu si dupa aceea la fiecare 3 ani, daca conditiile nu impun altfel.

3.2.7. Inspectii cu intrare sau curatari mai frecvente pot fi necesare daca: durata de viata a elementelor filtrante este redusa semnificativ, controalele de calitate ale combustibilului in aval de rezervoare indica prezenta sedimentelor in cantitati excesive, o contaminare microbiologica.

3.2.8. Daca rezervoarele stau goale mai mult de 30 de zile, trebuie inspectate si, daca este cazul, se vor curata.

3.2.9. Anual trebuie efectuata inspectia vizuala din exterior, prin gurile de vizitare, fara intrare, daca se poate vizualiza complet interiorul. Rezervoarele de recuperare purjari trebuie sa fie inspectate trimestrial in cazul in care cantitatile respective sunt utilizate in scopuri aviatice.

3.2.10. La curatarea rezervoarelor nu trebuie utilizate produse care sa contamineze combustibilul de aviatie ce urmeaza a fi stocat in rezervoare.

3.2.11. Sistemele de alarmare/oprire la preaplin trebuie verificate cel putin anual, in conformitate cu recomandarile producatorului. Este recomandabil ca functionarea acestor sisteme sa fie verificata lunar, in timpul umplerii rezervoarelor.

3.3. Proceduri de stocare-intretinere a filtrelor

3.3.1. Zilnic, la inceperea lucrului, filtrele trebuie purjate, sub presiune.

3.3.2. Periodic in timpul fiecarei pompări, presiunea diferentiala trebuie observata. Variatii neasteptate ale presiunii diferentiale (scaderi sau cresteri bruste) impun oprirea pompării, inregistrarea si investigarea cauzelor.

3.3.3. Saptamanal, in cursul unui pompaj la debitul cel mai ridicat realizat in mod normal, dar nu mai putin de 50% din debitul nominal, trebuie notata presiunea diferentiala pe un grafic. Daca este necesar, se va face corectia presiunii diferentiale in functie de debitul nominal al filtrului.

3.3.4. Lunar, pentru petrolul de aviatie, trebuie efectuat testul colorimetric pe membrana de la un punct imediat in aval de fiecare filtru, la un debit de cel putin 50% din debitul nominal.

3.3.5. O data pe an, toate filtrele trebuie deschise si inspectate in interior. Inspectiile suplimentare ale filtrelor sunt necesare pentru a verifica pierderile prin scurgere la etanseitatea imbinarilor elementelor, daca probele prelevate in amonte prezinta cantitati mari de sedimente ori apa sau cand este observata o reducere semnificativa a debitului.

3.3.6. Elementele filtrante se vor inlocui conform criteriilor prevazute in anexa A.

3.3.7. Toate filtrele vor avea inscrise pe o eticheta fixata pe manta urmatoarele informatii: codul si numarul exact al elementelor filtrante instalate in interior, precum si data ultimei inspectii si schimbari a elementelor filtrante.

3.3.8. Semestrial se verifica cursa libera a pistonului manometrului diferential, pe tot domeniul.

3.3.9. Sitele de filtrare trebuie curatate cel putin lunar.

3.4. Legaturi echipotentiale si impamantarea

3.4.1. In timpul descarcarii cisternelor rutiere/vagoanelor sau incarcarii autoalimentatoarelor, vehiculele trebuie totdeauna legate la instalatiile fixe, care la randul lor sunt impamantate in mod corespunzator. Legatura echipotentiale trebuie facuta inaintea cuplării furtunurilor si inainte de deschiderea vanelor, a busoanelor de umplere si trebuie mentinuta pana cand furtunurile au fost decuplate, iar busoanele repuse.

3.4.2. Galetile si recipientele metalice folosite pentru purjare trebuie sa fie interconectate electric cu vehiculele/conductele rezervoarelor, inaintea si in timpul operatiunilor de purjare. Este interzisa folosirea recipientelor din plastic sau tabla galvanizata.

3.4.3. Cablurile de legatura electrica, clemele si tamburii trebuie verificati zilnic, pentru conditia generala si rigiditatea legaturii, si saptamanal trebuie masurata continuitatea electrica la desfasurarea completa a cablului de pe tambur. Valoarea rezistentei nu trebuie sa depaseasca 25 ohm.

3.5. Capace de protectie impotriva contaminantilor

Toate furtunurile si conductele cu capete deschise (libere), inclusiv conductele de prelevare a probelor, cand nu sunt in uz, trebuie sa fie protejate cu capace, busoane sau alte mijloace corespunzatoare.

3.6. Aparatura de masura si control

3.6.1. Aparatura de masura si control aflata in exploatare trebuie inregistrata si verificata metrologic conform legislatiei in domeniul metrologiei.

3.6.2. Este interzisa utilizarea instalatiilor/echipamentelor care au AMC defecte sau cu verificarea metrologica expirata.

3.6.3. Fiecare aparat de masura trebuie inregistrat intr-o evidenta centralizata a AMC din depozit.

3.7. Furtunuri

3.7.1. Fiecare furtun trebuie sa aiba un numar permanent de identificare si o fisa de evidenta.

3.7.2. Durata de pastrare a furtunurilor in magazie nu trebuie sa depaseasca 2 ani, iar durata maxima de lucru recomandata este limitata la 10 ani, ambele calculate de la data fabricatiei. Aceasta perioada poate fi extinsa la 13 ani (pentru aeroporturi mici), daca se obtin rezultate satisfacatoare la testul vizual si la cel de presiune de 10 bari. Conditii de pastrare/exploatare a furtunurilor, recomandate de fabricantul acestora, trebuie cunoscute si respectate.

3.7.3. Furtunurile noi si cele folosite anterior in sistemul de combustibili pentru aviatie trebuie sa fie verificate si, inainte de punerea in serviciu, trebuie spalate cu combustibil specific instalatiei si supuse unei probe de presiune. Combustibilul folosit pentru spalare nu va fi utilizat la alimentarea aeronavelor.

3.7.4. Furtunurile care au fost folosite anterior pentru combustibili nespecifici aviatiei nu trebuie folosite in instalatiile de combustibili pentru aviatie.

3.7.5. Lunar, furtunul sub presiune trebuie examinat pe toata lungimea. O atentie deosebita trebuie acordata portiunilor situate la circa 45 cm fata de racorduri, aceste portiuni fiind cele mai supuse deteriorarii.

3.7.6. Semestrial se efectueaza testul de presiune la 10 bari.

3.8. Extinctoare

3.8.1. Extinctoarele trebuie sa fie usor accesibile, in bune conditii si marcate cu numere sau coduri de identificare.

3.8.2. Extinctoarele trebuie verificate lunar privind starea lor si cel putin anual de catre o unitate specializata, conform recomandarilor fabricantului. Ele trebuie etichetate pentru evidentierea datei de verificare.

3.9. Schimbarea sortimentului de combustibil in rezervoarele de stocare

Procedurile de schimbare a sortimentului de combustibil trebuie sa includa urmatoarele cerinte, fara a fi limitate la acestea:

3.9.1. Rezervoarele trebuie golite si curatate. Conductele aferente, pompele si filtrele trebuie drenate si spalate cu sortimentul de combustibil ce urmeaza a fi stocat, utilizand o cantitate cel putin de 3 ori mai mare decat capacitatile respective.

3.9.2. La curatarea rezervoarelor nu trebuie utilizate produse care sa contamineze combustibilul de aviatie ce urmeaza a fi stocat in rezervoare.

3.9.3. Toate elementele filtrante care echipeaza filtrele aferente trebuie schimbate.

3.9.4. Unde este necesar, se vor face modificari ale conductelor si vanelor pentru a se mentine o segregare pozitiva.

3.9.5. Trebuie schimbate codul de culori si inscripționarea corespunzator sortimentului de combustibil.

3.10. Receptia si stocarea combustibilului de aviatie in butoaie

3.10.1. Butoaiele trebuie sa fie construite din oțel inoxidabil si sa fie prevazute cu capac/busoane care sa permita vizualizarea interioara si curatarea completa.

3.10.2. Toate receptiile combustibilului in butoaie trebuie sa fie acoperite de autorizatiile de transfer de la depozitele de unde au fost umplute, mentionandu-se cantitatea si tipul combustibilului, numarul lotului si al certificatului de calitate.

3.10.3. Inainte de acceptare, butoaiele trebuie examinate din punctul de vedere al avariilor si al integritatii sigiliilor. Trebuie verificata marcarea sortimentului si acesta sa corespunda detaliilor din autorizatiile de transfer/certificatul de calitate.

3.10.4. Nu se accepta butoaiele care curg, sunt deformatate, au sigiliile rupte sau in cazul carora informatiile precizate pe marcaje sunt diferite de cele din autorizatiile de transfer.

3.10.5. Butoaiele trebuie sa fie stocate orizontal pentru a se evita acumularea apei pe capacele acestora si cu ambele busoane sub nivelul lichidului. Butoaiele trebuie inspectate extern cel putin saptamanal pentru depistarea eventualelor scurgeri, integritatea etichetelor/marcajelor.

3.10.6. Sortimentele diferite de combustibil trebuie puse separat pentru a minimaliza riscul erorii de alimentare.

3.10.7. Sistemul de stocare trebuie sa fie adoptat astfel incat cel mai vechi combustibil sa fie folosit primul, in conformitate cu numarul lotului si data umplerii.

3.10.8. In cazul in care timp de 12 luni de la data umplerii nu s-a deschis butoiul, se vor preleva probe pentru testul periodic. Dupa o perioada de maximum 24 de luni, combustibilul va fi utilizat in alte scopuri decat cele aviatice.

3.10.9. Dupa utilizare si inainte de a fi returnate la furnizor, vor fi sterse toate etichetele/marcajele de pe butoaie.

CAPITOLUL 4

Cerinte privind constructia echipamentelor de alimentare cu combustibili a aeronavelor

4.1. Cerinte generale

4.1.1. Pentru a fi acceptate de AACR ca utilizabile pentru activitati de aeronautica civila, echipamentele de alimentare cu combustibil a aeronavelor trebuie sa corespunda:

a) standardelor generale in vigoare privind echipamentele de alimentare cu combustibil pentru aeronave;

b) cerintelor tehnice din cuprinsul prezentului capitol, pentru a fi constituite conditiile de executare continua, corecta si completa a procedurilor privind asigurarea calitatii combustibililor de aviatie si siguranta operationala pe aerodrom pe timpul utilizarii acestora la deservirea aeronavelor.

4.1.2. Daca anumite cerinte ale standardelor prevazute la lit. a) a paragrafului 4.1.1. difera de cerintele prevazute la lit. b) a aceluasi paragraf, acestea din urma prevaleaza.

4.1.3. Echipamentele de alimentare cu combustibil a aeronavelor trebuie sa fie proiectate si construite conform normelor de siguranta, incorporand sistemele de respiratie corespunzatoare ale cisternelor, testele hidrostatice ale circuitelor de pompare, sistemele de franare pneumatica de siguranta, comenzile de oprire de urgenta etc. Toate autoalimetatoarele trebuie sa fie cu motor diesel.

4.1.4. Rezervoarele si conductele trebuie sa fie construite din aliaj de aluminiu, oțel inoxidabil sau oțel carbon protejat la interior. Materialele utilizate la protectia interioara trebuie sa fie de culoare alba si sa nu contamineze combustibilul. Nu sunt permise aliajele de cupru sau zinc, protectie prin cadmiere, tabla

galvanizata ori materiale plastice.

4.1.5. Un autoalimentator trebuie sa fie destinat unui singur sortiment de combustibil si trebuie sa aiba etichete de identificare a combustibilului, aplicate in mod vizibil, pe fiecare parte a autovehiculului si la fiecare punct de umplere.

4.1.6. Autoalimentatoarele trebuie sa fie identificabile prin numar si numele companiei careia ii apartin.

4.1.7. Garda la sol pentru toate componentele susceptibile sa produca pierderi de combustibil in caz de avarie trebuie sa fie de minimum 0,3 m.

4.1.8. Autoalimentatorul trebuie sa aiba o raza de viraj mai mica de 12 m.

4.1.9. In fata si in spate, autoalimentatorul trebuie sa aiba dispozitiv pentru tractare, care va permite tractarea autoalimentatorului in cazul unei defectiuni.

4.1.10. In fata, in spate si in zona laterala a rezervoarelor, autoalimentatorul trebuie sa fie prevazut cu bare exterioare pentru protectie.

4.1.11. Autoalimentatoarele trebuie sa fie echipate cu dispozitive de descarcare a electricitatii statice.

4.1.12. Toate autovehiculele si remorcile de alimentare cu combustibil la aeronave trebuie sa fie echipate cu cel putin doua extinctoare amplasate in locuri usor accesibile, cate unul pe fiecare parte a vehiculului. Cantitatea de agent de stingere existenta trebuie sa fie cea stabilita de proiectant, in functie de capacitatea autoalimentatorului.

4.2. Rezervoarele

4.2.1. Fundul rezervoarelor trebuie sa aiba o panta constanta descendenta de 5 grade catre un colector de apa si impuritati prevazut cu o conducta si un robinet de purjare aflat la partea cea mai de jos; in cazul rezervoarelor cu mai multe compartimente, fiecare compartiment trebuie sa aiba conducta de purjare separata.

4.2.2. Componentele interioare, sudurile, racordurile si niturile trebuie sa aiba suprafete netede pentru a preintampina acumularea sedimentelor.

4.2.3. Marginile vor fi de preferinta curbate, iar colturile trebuie sa fie rotunjite cu o raza de cel putin 75 mm.

4.2.4. In interiorul rezervoarelor trebuie instalat un dispozitiv cu sicane, pentru "spargerea valurilor".

4.2.5. Rezervoarele trebuie sa fie prevazute cu sisteme adecvate de respiratie, echipate cu dispozitive antiinflamare.

4.2.6. Fiecare rezervor trebuie sa aiba in partea superioara o gura de vizitare cu un diametru de cel putin 600 mm, care sa permita vizualizarea completa a interiorului, precum si intrarea operatorului pentru inspectie si curatare.

4.2.7. Capacul gurii de vizitare trebuie sa aiba sistem dublu de etansare si inchizatoare de siguranta.

4.2.8. In partea din spate a autoalimentatorului trebuie sa existe o scara care sa permita accesul de la nivelul solului pe rezervor si o cale antiderapanta de acces pe rezervor, avand o latime minima de 0,5 m, amenajata corespunzator cerintelor de protectia muncii pentru lucrul la inaltime.

4.2.9. Umplerea rezervoarelor trebuie efectuata prin partea de jos a acestora, printr-un racord cu etansare automata.

4.3. Sisteme de filtrare

4.3.1. Toate autovehiculele de alimentare cu combustibil a aeronavelor trebuie sa fie echipate cel putin cu urmatoarele echipamente de filtrare:

a) pentru petrol de aviatie: filtru separator de apa, conform API/IP 1581, sau filtru monitor, conform API/IP 1583, ultimele editii in vigoare;

b) pentru benzina de aviatie: microfiltru care sa asigure o filtrare de maximum 5 microni, conform API 1590, sau filtru monitor.

4.3.2. Filtrele construite din otel carbon trebuie protejate la interior cu materiale epoxidice de culoare alba, care sa nu contamineze combustibilul. Nu sunt permise aliajele de cupru, cadmiu sau zinc, protectie prin cadmiere, tabla galvanizata sau materiale plastice.

4.3.3. Filtrele trebuie sa fie prevazute cel putin cu:

a) racord la intrarea si iesirea din filtru, care sa permita luarea probelor in conditii de curgere a combustibilului;

b) manometru cu citire directa a presiunii diferentiale;

c) o valva de dezaerare situata la cel mai inalt punct al vasului, precum si o supapa de siguranta;

d) placuta constructorului, care trebuie sa includa cel putin urmatoarele informatii: numele constructorului, numarul seriei vasului si numarul modelului, data fabricarii, presiunea diferentia maxima, debitul nominal, tipul si categoria conform specificatiei API/IP ultima editie, tipul si numarul elementelor filtrante, cuplul de strangere.

4.3.4. Racordurile de intrare - iesire si drenare trebuie marcate corespunzator.

4.3.5. Cuplele si pistoalele de alimentare cu combustibil a aeronavelor trebuie sa fie prevazute cu site de filtrare care sa nu aiba mai putin de 60 mesh (ochiuri/inch).

4.4. Furtunuri

4.4.1. Furtunurile trebuie sa fie de tip C (semiconductor), fabricate conform specificatiilor API 1529 sau EN 1361, ultima editie.

4.4.2. Fiecare furtun trebuie sa aiba un numar permanent de identificare si o fisa de evidenta.

4.4.3. Durata de pastrare a furtunurilor in magazie nu trebuie sa depaseasca 2 ani; se recomanda ca durata maxima de viata sa se limiteze la 10 ani, ambele masurate de la data fabricatiei, putand sa fie extinsa la 13

ani (pentru aeroporturile mici) daca furtunul se mentine in bune conditii vizual si corespunde la testul de presiune.

4.4.4. Pe toata lungimea furtunului, la fiecare metru, trebuie sa fie stantate standardul, presiunea nominala si data fabricarii.

4.5. Sisteme de siguranta

4.5.1. Toate autoalimentatoarele folosite pe aerodromuri trebuie sa fie echipate cu un sistem de interblocare ("interlock") pe timpul operarii echipamentului, pentru a se evita deplasarea vehiculului in timpul alimentarii, cand furtunurile sunt inca cuplate la aeronava sau platforma operatorului se afla in pozitia "sus".

4.5.2. In cabina soferului trebuie prevazut un sistem de deblocare a interlockului, sigurantat printr-un fir de plumb si sigilat in pozitia de functionare a acestuia. Firul de plumb se va rupe in caz de urgenta.

4.5.3. Toate autoalimentatoarele utilizate la alimentarea sub presiune (sub aripa) trebuie sa fie echipate cu sistem de control ("dead-man") al alimentarii.

4.5.4. Echipamentele de alimentare cu combustibil trebuie sa fie prevazute cu sisteme de control al presiunii, pentru a proteja sistemele de combustibil ale aeronavelor la debit de alimentare excesiv si soc de presiune. Cerintele minime pentru echipamentele de control al presiunii sunt:

a) instalarea unei valve de control al presiunii la capatul furtunului, in cupla de alimentare, daca presiunea pompei de alimentare se situeaza in intervalul 3,5-5,5 bari;

b) daca presiunea pompei de alimentare este mai mare de 5,5 bari, trebuie instalate valve de control al presiunii la capatul furtunului (in cupla) si in linie; valva de control al presiunii in linie poate fi inlocuita cu o a doua valva de control la capatul furtunului;

c) daca presiunea pompei este sub 3,5 bari, nu este necesara instalarea echipamentelor de control al presiunii.

4.5.5. Toate autoalimentatoarele trebuie sa fie prevazute cu butoane de oprire a motorului in caz de urgenta, clar identificabile si usor accesibile de pe fiecare parte a vehiculului.

4.5.6. Toate autoalimentatoarele trebuie prevazute cu sistem de oprire a umplerii la un nivel prestabilit.

CAPITOLUL 5

Cerinte privind intretinerea echipamentelor de alimentare pentru asigurarea calitatii combustibililor

5.1. Cerinte generale

5.1.1. Echipamentul de alimentare cu combustibil la aeronave trebuie sa fie mentinut permanent in buna stare de functionare, astfel incat sa garanteze un serviciu de alimentare a aeronavelor eficient si sigur.

5.1.2. Lucrarile de intretinere trebuie planificate si inregistrate astfel incat fiecare echipament de alimentare cu combustibil sa fie supus unei intretineri complete, conform instructiunilor constructorului.

5.1.3. Compartimentele rezervoarelor autoalimentatoarelor trebuie sa fie mentinute permanent lipsite de impuritati si apa, luandu-se toate masurile pentru a preveni patrunderea contaminantilor in acestea.

5.1.4. Toate furtunurile, tevile si punctele de luare a probelor, la capetele libere, trebuie sa fie prevazute cu capace, busoane sau alte mijloace de protectie, care sa le protejeze pe timpul cat echipamentul nu este folosit pentru alimentarea aeronavelor.

5.2. Umplerea alimentatoarelor si controalele de calitate

5.2.1. Organizatia trebuie sa detina proceduri si echipamente care sa asigure umplerea alimentatoarelor fara scurgeri de combustibil.

5.2.2. Operatorul care supravegheaza umplerea alimentatoarelor trebuie sa aiba acces imediat la sistemele de oprire a operatiunii in situatii de urgenta.

5.2.3. La rampa de incarcare trebuie sa existe sistemul "dead-man" pentru controlul umplerii.

5.2.4. Purjarea echipamentelor de alimentare se efectueaza dupa cum urmeaza:

a) zilnic, la inceputul schimbului de dimineata;

b) dupa operatiunile de umplere (se lasa mai intai combustibilul sa se decanteze 15 min.);

c) dupa ploaie abundenta sau ninsoare (numai rezervoarele);

d) dupa o spalare sau intretinere a rezervoarelor, filtrelor sau sistemelor de combustibil.

5.3. Rezervoarele autoalimentatoarelor

5.3.1. Starea interioara a rezervoarelor autoalimentatoarelor trebuie controlata vizual in fiecare trimestru, prin gura de vizitare.

5.3.2. Anual, rezervoarele trebuie sa fie golite complet si inspectate in interior.

5.3.3. Cand este necesar, pe timpul acestor inspectii periodice se vor executa lucrari de curatare si de reparatii ale subansamblelor montate in interior si/sau refacerea protectiei interioare.

5.3.4. In cazul in care rezervoarele stau goale mai mult de 30 de zile, inainte de introducerea combustibililor, trebuie inspectate si, daca este cazul, curatate.

5.4. Filtre

5.4.1. In cursul fiecarei operatiuni de alimentare a aeronavelor, operatorul trebuie sa urmareasca indicatiile manometrului de presiune diferentiala, pentru a se asigura ca aceasta se mentine in limitele prescrise.

5.4.2. Orice variatie anormala (scadere sau crestere brusca) a presiunii diferentiale impune oprirea alimentarii, raportarea si investigarea cauzelor.

5.4.3. In timpul unei alimentari si pentru fiecare autoalimentator in serviciu, cel putin zilnic, presiunea

diferentiala trebuie inregistrata/corectata la debitul maxim de lucru.

5.4.4. Saptamanal trebuie inregistrata pe un grafic presiunea diferentiala masurata sau corectata la debitul nominal al filtrului. Debitul la care se face citirea presiunii diferentiale nu trebuie sa fie mai mic de 50% fata de debitul nominal.

5.4.5. Lunar trebuie efectuat testul colorimetric pe membrana (Millipore).

5.4.6. Semestrial trebuie efectuate testele gravimetrice sau dublu colorimetric.

5.4.7. Testele Millipore se efectueaza numai pentru petrolul de aviatie, probele prelevandu-se la un debit de cel putin 50% din debitul nominal al filtrului.

5.4.8. O data pe an, toate filtrele trebuie deschise si inspectate in interior in privinta curateniei vasului, starii elementelor filtrante si a montajului corect al acestora. Elementele filtrante trebuie sa fie inlocuite in oricare situatie de scadere a eficientei evidenta sau suspectata, potrivit criteriilor din anexa A la prezenta reglementare.

5.5. Punerea in serviciu, controlul si repararea furtunurilor

5.5.1. La receptia fiecarui furtun, indiferent daca a fost primit instalat pe un autovehicul nou sau pentru stoc, acestuia trebuie sa i se dea un numar permanent de identificare si sa i se deschida o fisa de evidenta a inspectiei si a testarii.

5.5.2. Pastrarea si exploatarea furtunurilor trebuie facute corespunzator conditiilor indicate de fabricantul acestora.

5.5.3. Pe timpul operatiunilor de alimentare a aeronavelor, furtunurile trebuie sa fie supravegheate permanent.

5.5.4. Lunar, furtunurile trebuie inspectate vizual, aplicandu-se presiunea maxima de lucru.

5.5.5. Semestrial se efectueaza testul la presiune, astfel:

a) 20 bari la punerea in serviciu a furtunului;

b) 15 bari pentru furtunurile cu diametrul mai mare de 50 mm, utilizate la alimentarea sub presiune, racordate la cuple de alimentare;

c) 10 bari pentru furtunurile cu diametrul mai mic de 50 mm, utilizate la alimentarea pe aripa, racordate la pistoale de alimentare.

5.6. Cuple de alimentare

5.6.1. Toate cuplele de alimentare trebuie sa fie supravegheate in cursul fiecărei operatiuni de alimentare.

5.6.2. Cuplele de alimentare trebuie reglate si reparate conform cerintelor fabricantului.

5.6.3. Cel putin lunar se inspecteaza sitele de filtrare.

5.7. Pistoale de alimentare

5.7.1. Pistoalele de alimentare trebuie marcate, pe partea dinspre furtun, cu vopsea corespunzatoare codului de culori, in functie de tipul combustibilului (rosu pentru benzina de aviatie si negru pentru petrolul de aviatie).

5.7.2. Pistoalele de alimentare trebuie verificate in ceea ce priveste etanseitatea, in cursul fiecărei operatiuni de alimentare a aeronavelor.

5.7.3. Cel putin lunar se inspecteaza sitele de filtrare.

5.8. Aparate de masura si control

5.8.1. Aparatura de masura si control aflata in exploatare trebuie inregistrata si verificata metrologic conform legislatiei in domeniul metrologiei.

5.8.2. Semestrial se verifica cursa libera a pistonului manometrului diferential, pe tot domeniul, si se inregistreaza rezultatele.

5.9. Cabluri pentru legaturi echipotentiale

5.9.1. Cablurile de legatura electrica, clemele si tamburii trebuie verificati zilnic, pentru conditia generala si rigiditatea legaturii.

5.9.2. Saptamanal trebuie masurata continuitatea electrica in timpul desfasurarii complete a cablului de pe tambur si inregistrate rezultatele. Valoarea rezistentei nu trebuie sa depaseasca 25 ohm.

5.10. Sisteme de siguranta

5.10.1. Sistemele de control al alimentarii ("dead-man") trebuie testate lunar, in conditii de debit maxim de lucru.

5.10.2. Sigiliile sistemelor de interblocare ("interlock") trebuie verificate zilnic.

5.10.3. Saptamanal, sistemele de interblocare trebuie testate.

5.10.4. Lunar trebuie verificata corecta functionare a butoanelor de oprire a motoarelor in caz de urgenta.

5.10.5. Sistemele de control al presiunii (la capatul furtunului si in linie) trebuie verificate/testate trimestrial.

5.10.6. Sistemele de avertizare/oprire a umplerii la un nivel prestabilit trebuie testate cel putin trimestrial.

5.11. Extinctoare

5.11.1. Extinctoarele trebuie sa fie usor accesibile si in bune conditii si sa fie marcate cu numere sau coduri de identificare.

5.11.2. Extinctoarele trebuie verificate zilnic pentru pozitionarea corecta, lunar privind starea lor si cel putin anual de catre o unitate specializata conform recomandarilor fabricantului. Ele trebuie etichetate pentru evidentierea datei de verificare.

5.12. Punerea in serviciu a autoalimentatoarelor noi sau reconditionate

5.12.1. Inainte de punerea in serviciu, orice autoalimentator nou sau transferat, precum si toate echipamentele/materialele care au suferit o reparatie importanta sau o reconditionare completa trebuie sa fie

verificate, spalate si incercate, pentru a se asigura ca sunt in stare buna.

5.12.2. O atentie speciala trebuie acordata functionarii corecte a sistemelor de reglare a presiunii, interblocarilor, sistemului "dead-man" si opririi de urgenta. Trebuie verificate precizia debitmetrelor, precum si circuitul de alimentare, inclusiv furtunurile - la presiunea normala de lucru, pentru a fi identificate si eliminate orice defecte.

5.12.3. Rezervoarele si filtrele trebuie inspectate in interior in ceea ce priveste curatenia, starea protectiei epoxidice interioare (daca este cazul) si a subsansamblelor.

5.12.4. Toate elementele de filtrare vor fi inlocuite cu altele noi si se va efectua testul gravimetric sau dublu colorimetric.

CAPITOLUL 6

Proceduri de alimentare cu combustibili a aeronavelor pe aerodromuri

6.1. Personalul

6.1.1. Activitatile de alimentare a aeronavelor trebuie efectuate de personal competent, instruit si autorizat intern pentru procedurile de alimentare a aeronavelor, operarea echipamentelor de alimentare si actiunile ce trebuie intreprinse in cazul situatiilor de urgenta.

6.1.2. Personalul trebuie sa fie familiarizat cu localizarea si operarea butoanelor/sistemelor de intrerupere in caz de urgenta existente pe echipamentul de alimentare.

6.2. Conducerea si pozitionarea vehiculelor

6.2.1. Conducerea vehiculelor trebuie facuta la viteze reduse, fara a se depasi vitezele stabilite prin reglementarile aeroportuare locale sau cele impuse de fabricantii echipamentelor.

6.2.2. Utilizarea telefoanelor mobile in timpul conducerii vehiculelor este strict interzisa.

6.2.3. Alimentatoarele nu trebuie apropiate de aeronava daca luminile anticoliziune nu au fost stinse.

6.2.4. Apropierea la aeronava trebuie facuta cu atentie, astfel incat orice coliziune sa fie evitata in cazul in care accidental, in momentul respectiv, s-ar defecta franele autoalimentatorului.

6.2.5. Autoalimentatorul ar trebui sa fie manevrat la aeronava catre pozitia de alimentare pe cat posibil spre inainte si sa fie pozitionat astfel incat sa poata iesi din pozitie mergand inainte, fara manevre. Daca pentru pozitionare este obligatorie o manevra spre inapoi, manevra trebuie dirijata de o persoana aflata in spatele autoalimentatorului.

6.2.6. Este interzisa manevrarea spre inapoi a autoalimentatoarelor cu remorca.

6.2.7. In timpul pozitionarii la aeronava, alimentatoarele trebuie manevrate cu atentie maxima pentru a se evita coliziunea cu orice parte a aeronavei sau echipament de handling.

6.2.8. Alimentatoarele trebuie pozitionate astfel incat:

- a) sa nu impiedice accesul vehiculelor si echipelor de salvare si stingere a incendiului;
- b) sa existe un traseu fara obstacole pentru a fi usor si rapid indepartate in caz de urgenta;
- c) desfasurarea toboganelor de evacuare din avion in caz de avarie si iesirile pasagerilor sa nu fie blocate;
- d) sa fie imposibil contactul cu aripile si cu toate celelalte suprafete ale aeronavei, inclusiv in situatia cand aeronava se lasa in jos datorita cresterii in greutate prin alimentarea cu combustibil;
- e) sa fie permise cuplarea si decuplarea rapida a furtunurilor, o derulare (lungime) minima a acestora, un acces bun la comenzi, precum si posibilitatea maxima de supraveghere vizuala a acestora.

6.3. Legatura echipotentiala intre aeronava si echipamentul de alimentare

6.3.1. Pe timpul operatiunilor de alimentare, aeronava, autoalimentatoarele si, unde este cazul, pistoalele de alimentare trebuie sa fie interconectate electric, pentru a garanta ca intre acestea nu exista nicio diferenta de potential electric.

6.3.2. Operatiunile de legatura echipotentiala trebuie efectuate inainte de cuplarea furtunurilor sau de deschiderea busoanelor de umplere a rezervoarelor aeronavei (in cazul alimentarii pe aripa). Legatura va fi mentinuta pana la decuplarea furtunurilor si punerea la locul lor a tuturor busoanelor de umplere a rezervoarelor aeronavei.

6.4. Reguli generale de alimentare

6.4.1. Alimentarea aeronavelor cu combustibili nu este permisa pe timpul furtunilor locale puternice, insotite de descarcari electrice.

6.4.2. La alimentarea pe aripa (cu pistolul), daca tipul de combustibil cerut nu este inscriptionat clar langa busonul rezervorului, pilotul sau responsabilul serviciilor de sol trebuie sa il confirme in scris.

6.4.3. Este strict interzisa alimentarea aeronavelor cu benzina auto sau cu motorina.

6.4.4. Extinctoarele de incendiu trebuie fixate pe echipamentele de alimentare in suporturi prin prinderi demontabile rapid si sa fie accesibile cu usurinta.

6.4.5. Se va evita plierea sau indoirea furtunurilor de alimentare, acestea trebuind sa fie amplasate astfel incat sa nu fie traversate de rotile altor vehicule care deservesc aeronava. Cuplele de alimentare si pistoalele nu trebuie tarate pe sol.

6.4.6. Pe timpul alimentarii, se verifica existenta scurgerilor de combustibil, se observa presiunea diferentiala pe filtru si buna functionare a dispozitivelor de reglare a presiunii, prin supravegherea manometrelor de pe tabloul de comanda al autoalimentatorului.

6.4.7. Daca se constata scurgeri de combustibil care creeaza riscul la incendiu si poluarea mediului,

operatiunea de alimentare trebuie intrerupta si vor fi luate masurile stabilite de reglementarile de pe aerodrom.

6.4.8. Pe durata livrării, operatorul va sta într-un loc din care să aibă o vizibilitate bună a panoului de comandă al autoalimentatorului și a punctelor de alimentare ale aeronavei.

6.4.9. Pe timpul alimentării cu combustibil nu trebuie efectuată nicio operațiune de întreținere la aeronava care ar putea provoca aprinderea vaporilor de combustibil. În situația în care se defectează vreun echipament de deservire aflat la mai puțin de 6 m față de autoalimentator, funcționarea echipamentului respectiv trebuie oprită pe toată durata alimentării.

6.4.10. Utilizarea telefoanelor mobile pe timpul alimentării este strict interzisă; când din motive operaționale este necesară utilizarea acestora, operatorul va întrerupe alimentarea și pe durata convorbirii va rămâne în cabina autoalimentatorului.

6.4.11. Pentru motive de siguranță (emisia de vapori, viteza de decuplare a furtunurilor și îndepărtarea vehiculelor în situații de urgență), în timpul alimentării nu este permis transferul de la autoalimentator la autoalimentator.

6.4.12. a) Personalul organizației care efectuează alimentarea nu va opera comenzile sistemului de combustibil al aeronavei, aceasta fiind responsabilitatea companiei aeriene deservite. Personalul companiei aeriene are și responsabilitatea de a determina cantitatea de combustibil livrată și de a face calculele corespunzătoare.

b) Face excepție de la prevederea de mai sus personalul care este instruit de către compania aeriană deservită pentru a opera comenzile sistemului de combustibil al aeronavei și care deține un certificat în acest sens, eliberat de compania în cauză.

6.5. Alimentarea/extractia cu pasageri la bord sau în curs de imbarcare/debarcare

6.5.1. Alimentarea sau extractia de combustibil în astfel de condiții poate fi efectuată numai dacă o asemenea acțiune este autorizată prin reglementările locale ale aeroportului și dacă este cerută de compania aeriană, de preferință în scris.

6.5.2. Compania aeriană trebuie să își asume întreaga responsabilitate pentru a se asigura ca:

- a)** sunt respectate dispozițiile locale ale aeroportului referitoare la alimentare/extractie;
- b)** angajații săi cunosc instrucțiunile pentru siguranța tuturor pasagerilor pe timpul alimentării și ca aceste instrucțiuni sunt respectate cu strictețe;
- c)** pasagerii imbarcați/debarcați sunt conduși într-o manieră sigură, sub supravegherea unei persoane responsabile, nu le este permis să fumeze sau să întârzie și sunt ținuți cât mai departe posibil de locul operațiunii de alimentare.

6.5.3. Alimentarea/extractia trebuie oprită imediat ce se constată apariția unei situații periculoase, cum ar fi scurgeri de combustibil, sau dacă orice abatere de la instrucțiuni ar conduce la un incident periculos.

6.5.4. Pe timpul alimentării cu petrol de aviație a elicopterelor nu este permisă prezența pasagerilor la bordul acestora. De asemenea, alimentarea cu benzină a aeronavelor cu pasageri la bord este strict interzisă.

6.6. Alimentarea unei aeronave având APU în funcțiune

6.6.1. În cazul în care evacuarea gazelor APU se află în afara zonei de alimentare:

- a)** pe timpul alimentării, APU poate fi oprit sau pornit fără o înștiințare prealabilă;
- b)** în cazul scurgerii de combustibil, APU trebuie oprit imediat și va fi repornit numai după ce combustibilul scurs a fost îndepărtat și nu mai există pericolul degajării vaporilor inflamabili.

6.6.2. Dacă evacuarea gazelor APU se află în zona de alimentare:

- a)** APU trebuie pornit înaintea defacerii capacelor de protecție ale gurilor de umplere ale rezervoarelor aeronavei și de efectuarea oricărei conexiuni cu punctele de alimentare;
- b)** dacă APU este oprit pe timpul alimentării, acesta nu trebuie repornit înainte de a fi întreruptă livrarea combustibilului către aeronava;
- c)** când APU evacuează gazele lateral față de aeronava, autoalimentatorul trebuie poziționat pe partea opusă;
- d)** în cazul scurgerii de combustibil, APU trebuie oprit imediat și va fi repornit numai după ce combustibilul scurs a fost îndepărtat și nu mai există pericolul degajării vaporilor inflamabili;
- e)** când gazele de evacuare ale APU trec peste aripa, alimentarea aeronavei pe aripa (cu pistolul) nu trebuie efectuată cu APU pornit.

6.7. Alimentarea unei aeronave cu GPU în funcțiune

6.7.1. GPU trebuie poziționat la cel puțin 6 m distanță față de autoalimentator și în afara zonelor de ventilație a rezervoarelor aeronavei.

6.7.2. Motorul GPU trebuie pornit și conexiunea electrică trebuie efectuată înaintea începerii alimentării. Pe timpul alimentării, GPU nu trebuie decuplat și nu trebuie acționat niciun întrerupător al acestuia.

6.7.3. În cazul scurgerii de combustibil, GPU trebuie oprit imediat și va fi repornit numai după ce combustibilul scurs a fost îndepărtat și nu mai există pericolul degajării vaporilor inflamabili.

6.8. Alimentarea unei aeronave cu sistemul de aer condiționat în funcțiune

Operațiunile de alimentare pot fi efectuate în aceleași condiții generale ale alimentării, cu excepția cazului scurgerilor de combustibil, caz în care sistemul de aer condiționat trebuie oprit pentru a preveni patrunderea vaporilor inflamabili în compartimentul de pasageri al avionului.

6.9. Alimentarea unei aeronave având un motor în funcțiune

6.9.1. Alimentarea cu un motor în funcțiune va fi executată numai dacă un reprezentant autorizat al

companiei aeriene isi asuma in scris intreaga responsabilitate pentru acest gen de operatiune.

6.9.2. Operatiunea de alimentare trebuie sa fie supervizata de un reprezentant calificat al companiei aeriene.

6.9.3. Din cauza caracterului ei de exceptie, operatiunea trebuie pregatita in avans de catre reprezentantii companiei aeriene si ai organizatiei care face alimentarea cu combustibil.

6.9.4. Aeronava trebuie pozitionata la o distanta de cel putin 50 m fata de zona de imbarcare pasageri a terminalului si fata de alte constructii sau alte aeronave.

6.9.5. Alimentarea va incepe numai dupa ce toti pasagerii au parasit aeronava si sunt tinuti la o distanta de cel putin de 50 m.

6.9.6. Tot personalul angajat in operatiunea de alimentare trebuie sa stea in afara zonei motorului pornit, iar celelalte categorii de personal, neimplicate direct in activitatea de alimentare, trebuie sa stea la o distanta de cel putin 50 m fata de aeronava.

6.9.7. Aeronava trebuie orientata cu fata spre vant.

6.9.8. Autovehiculele de stins incendii, cu tot personalul necesar, trebuie sa stea cu motoarele pornite, in apropierea aeronavei.

6.9.9. Combustibilul va fi alimentat pe partea opusa motorului aeronavei in functiune, autoalimentatorul fiind pozitionat la o distanta maxima fata de motorul in functiune.

6.9.10. Alimentarea pe aripa, cu un motor in functiune, este strict interzisa, indiferent de imprejurari.

6.10. Alimentarea aeronavelor cu combustibili din butoaie

6.10.1. Inainte de utilizare, butoaiile trebuie verificate pentru asigurarea ca sunt in bune conditii si toate marcajele sunt clar identificabile.

6.10.2. Butoaiile trebuie tinute in pozitie verticala 10 minute si prin intermediul unei pompe de extractie se va preleva, din punctul cel mai de jos, proba pentru control vizual.

6.10.3. Alimentarea trebuie facuta utilizandu-se o pompa portabila echipata cu filtru monitor, printr-o conducta fixa taiata pe diagonala la 75 mm fata de fundul butoiului.

6.10.4. Alimentarile ar trebui facute numai din butoaie pline. Totusi, daca dupa livrare ramane o cantitate semnificativa in butoaie (stocate orizontal, ambele busoane se afla sub nivelul lichidului), butoaiile vor fi resigilate si se va marca data deschiderii.

6.10.5. Dupa folosire, butoaiile goale nu trebuie reumplute cu combustibil pentru scopuri aviatice, acestea trebuind sa fie returnate la furnizorul de combustibil.

CAPITOLUL 7

Instruirea personalului, protectia muncii, procedurile de urgenta si protectia mediului

7.1. Instruirea personalului

7.1.1. Orice organizatie care desfasoara activitati de depozitare si/sau de alimentare a aeronavelor cu combustibili de aviatie pe un aerodrom trebuie sa aiba intocmite si sa aplice proceduri proprii, specifice activitatii. De asemenea, trebuie sa aiba proceduri privind protectia muncii, protectia mediului, siguranta aeronautica si de actiune in situatii de urgenta, corespunzand normelor locale (aeroportuare) si nationale.

7.1.2. Activitatile de receptie, depozitare si/sau de alimentare cu combustibili de aviatie pe un aerodrom trebuie efectuate numai de personal competent si instruit corespunzator sarcinilor pe care le executa.

7.1.3. Conducatorul organizatiei raspunde de organizarea si executarea unei instruirii corecte a personalului subordonat.

7.1.4. Personalul nou-angajat trebuie instruit minutios pentru activitatile si procedurile incluse in sarcinile sale, precum si pentru toate actiunile care trebuie luate in caz de urgenta, rezultatele pregatirii fiind evaluate prin teste teoretice si practice. In mod corespunzator, personalul existent care primeste noi responsabilitati trebuie instruit amanuntit inainte de a le indeplini fara supraveghere.

7.1.5. Pentru fiecare angajat trebuie pastrate inregistrari ale instruirii in care sa fie mentionate cel putin urmatoarele informatii:

- a) sarcinile pentru care a fost instruit si data la care s-a efectuat instruirea;
- b) semnatura persoanei instruite si a instructorului;
- c) testele prin care a fost evaluat;
- d) rezultatele instruirii practice si teoretice.

7.2. Protectia muncii

7.2.1. La locul de munca trebuie asigurat echipament de protectie pentru personal, care trebuie sa cuprinda cel putin: casti antizgomot, ochelari si casca de protectie, manusi si incaltaminte rezistenta la produse petroliere, uniforme/combinezoane antistatice, veste reflectorizante antistatice.

7.2.2. Echipamentul de protectie trebuie purtat corespunzator operatiunilor desfasurate.

7.2.3. In scopul eliminarii riscurilor asupra sanatatii, determinate de manipularea produselor de aviatie si a altor materiale care pot fi pastrate in incinta depozitelor, trebuie afisata la loc vizibil o lista cu masurile de precautii, personalul fiind instruit privind aplicarea acestora.

7.2.4. Intregul personal trebuie instruit pentru a se preveni vatamarile corporale si materiale, care pot fi produse in timpul executarii activitatilor, precum si inhalarea de vapori de combustibili. De asemenea, personalul trebuie instruit pentru acordarea de prim ajutor in caz de accidente.

7.2.5. Niciun angajat avand un grad de daltonism, care il impiedica sa aprecieze corect culoarea produselor de aviatie si codul lor de culoare corespondent pentru identificare, nu va fi insarcinat pentru manipularea produselor de aviatie.

7.3. Proceduri de actiune in situatii de urgenta

7.3.1. In fiecare depozit trebuie sa fie afisat la locul de munca, in mod vizibil, planul de urgenta care sa includa localizarea echipamentelor de stins incendiu, comutatoarelor si comenzilor de oprire de urgenta, drumurile de acces si punctele de iesire.

7.3.2. Personalul trebuie sa fie capabil sa analizeze situatiile de urgenta si sa actioneze in mod disciplinat, aplicand corect procedurile.

7.3.3. Procedurile trebuie sa fie specifice tipului si locului urgentei si sa includa cel putin urmatoarele:

- a) detalii ale actiunilor ce trebuie luate;
- b) precizarea responsabilitatilor fiecarei persoane;
- c) lista numerelor de telefon pentru contactare in caz de urgenta;
- d) disponibilitatea si sursele echipamentului de urgenta;
- e) regulile de actualizare.

7.3.4. Lista urgentelor care trebuie luate in considerare include:

- a) defecte de material care afecteaza capacitatea operationala;
- b) pana de energie;
- c) deversarea combustibilului;
- d) raniri grave ale personalului propriu si/sau al tertilor, decurgand din activitatea organizatiei;
- e) actiuni teroriste, amenintare cu bomba, tulburari civile etc.;
- f) probleme privind calitatea combustibilului;
- g) accidente/incidente la aeronava;
- h) incendii.

7.3.5. Aproximativ o data pe an, vor fi organizate exercitii de interventii la incendii, pe tipuri de incendii care pot fi intalnite, la care sa participe intreg personalul utilizand extincatoarele si echipamentele fixe antiincendiu. Exeritiile respective, precum si numele persoanelor care au participat trebuie inregistrate.

7.3.6. Situatiile de urgenta care ar putea aparea pe timpul operatiunilor trebuie simulate, in vederea formarii unei experiente practice asupra masurilor celor mai eficiente care trebuie aplicate si pentru a se asigura ca intregul personal isi cunoaste clar indatoririle. Pe cat posibil, instruirea ar trebui facuta in cooperare cu aeroportul sau serviciile de urgenta locale.

7.4. Protectia mediului

7.4.1. Scurgerile si deversarea combustibilului trebuie evitate permanent. Orice scurgere de produs poate constitui un pericol de incendiu si de poluare a mediului si trebuie tratat imediat.

7.4.2. Personalul trebuie sa fie instruit si antrenat pentru a fi capabil sa actioneze prompt, cu o judecata si initiativa corecte, in prevenirea pericolului rezultat din scurgerile de combustibili.

7.4.3. Conducatorul organizatiei este responsabil pentru respectarea in totalitate a reglementarilor locale si nationale de protectie a mediului. In acest sens, trebuie inclus in procedurile de urgenta un plan de urgenta in cazul deversarilor de combustibil.

CAPITOLUL 8

Inregistrari

8.1. Rezultatele tuturor controalelor/testelor efectuate conform cerintelor prezentei reglementari trebuie sa fie inregistrate.

8.2. Toate inregistrarile trebuie sa fie datate si semnate de catre persoane responsabile/autorizate intern.

8.3. Inregistrarile includ urmatoarele categorii de activitati, fara a fi insa limitate la acestea:

8.3.1. Activitati de receptie/depozitare:

a) activitatile de receptie, incluzand numarul lotului si certificatelor de calitate/rapoartelor de inspectii de la rafinarie, tipul de combustibil, cantitatea, mijloacele de transport (numar de identificare, verificarea inainte de umplere, dedicat sau nu), rezervoarele, in care a fost descarcata cantitatea, densitatea masurata si corectata la 15°C, diferenta de densitate;

b) verificarile efectuate inainte si dupa umplerea rezervoarelor, care trebuie sa includa informatii despre tipul combustibilului, numarul de lot intern, ora de umplere si de punere in serviciu a rezervorului, numarul si data buletinului de analiza de la furnizor si/sau de recertificare, valoarea conductivitatii, precum si certificarea "fara apa si impuritati";

c) detalii ale livrarilor/umplerii autoalimentatoarelor;

d) stocurile zilnice si purjarile;

e) testele de laborator efectuate (recertificare, periodicitate), controalele vizuale si de acceptabilitate, rezultatele masurarii conductivitatii, Millipore (cu pastrarea membranelor);

f) inspectia si curatarea rezervorului;

g) inspectia filtrului si schimbarea elementelor filtrante;

h) inspectia si testarea furtunurilor;

i) graficul saptamanal al presiunilor diferentiale;

j) verificarea extincatoarelor;

- k) verificarea instalatiilor fixe;
- l) detalii ale tuturor lucrarilor de intretinere.

8.3.2. Activitati de intretinere a echipamentelor de alimentare cu combustibil a aeronavelor:

- a) purjarile zilnice;
- b) testele de filtrare pe membrana, pastrandu-se membranele folosite;
- c) graficul saptamanal al presiunilor diferentiale;
- d) jurnalul de bord (inregistrarea alimentariilor), in care se inregistreaza cel putin: controalele vizuale la rezervor si filtru, detalii ale tipului de combustibil, numarului lotului/avizului de livrare si cantitatilor livrate la aeronava, presiunea diferentia si debitul, compania deservita;
- e) verificarile starii de functionare a autoalimentatorului;
- f) verificarile dead-man-ului si interlock-ului;
- g) controlul sistemelor de presiune (la capatul furtunului si in linie);
- h) inspectia si testarea furtunurilor;
- i) verificarea litrometrelor/debitmetrelor, manometrelor;
- j) inspectia si verificarea cuplelor, sitelor si pistoalelor de alimentare;
- k) inspectia si curatarea rezervorului autoalimentatorului;
- l) inspectia filtrului si schimbarea elementelor filtrante;
- m) verificarea extincatoarelor.

8.3.3. Accidente/incidente/sanatate si securitate in munca:

- investigarea incidentului existent sau potential;
- activitatile de remediere si corective intreprinse;
- statisticile privind incidentele semnalate pe anumite perioade de timp.

8.3.4. Instruirea personalului

8.3.5. Auditurile interne ale sistemului calitatii, neconformitati, actiuni corective si preventive.

ANEXA A **la reglementare**

Criterii de schimbare a elementelor filtrante

A 1. Microfiltre

- a) presiunea diferentia se modifica brusc, fara un motiv aparent;
- b) debitul este redus intr-un mod anormal;
- c) in avalul filtrelor se constata cantitati anormale de sedimente;
- d) dupa perioada recomandata de fabricant.

A 2. Filtre separatoare de apa

A 2.1. Prima treapta: elemente coalescente

- a) presiunea diferentia se modifica brusc, fara un motiv aparent;
- b) presiunea diferentia masurata sau corectata la debitul nominal atinge valoarea maxima indicata de fabricant;
- c) in avalul filtrelor se constata cantitati anormale de sedimente si/sau apa libera;
- d) testele de filtrare pe membrana indica faptul ca filtrele nu mai sunt performante;
- e) dupa perioada recomandata de fabricant.

NOTA: In cazul in care se constata la un control ca exista cel putin un element coalescent deteriorat, atunci toate elementele coalescente se vor schimba.

A 2.2. Treapta a doua: elemente separatoare din teflon sau sintetice

- a) vor fi inspectate si testate anual, conform recomandarilor constructorului si/sau cand se schimba elementele coalescente;
- b) vor fi schimbate, daca spalarea recomandata de constructor nu poate sa le redea performantele.

A 2.3. Elementele separatoare din hartie vor fi schimbate ori de cate ori vor fi schimbate elementele coalescente.

A 3. Filtre monitor

- a) presiunea diferentia masurata sau corectata la debitul maxim de lucru atinge valoarea maxima indicata de fabricant;
- b) presiunea diferentia se modifica brusc, fara un motiv aparent;
- c) debitul se reduce in mod inacceptabil;
- d) rezultatele testelor de filtrare pe membrana nu se incadreaza in limite normale;
- e) in avalul filtrelor se constata cantitati neobisnuite de sedimente sau mai mult decat urme de apa;
- f) dupa perioada maxima de lucru recomandata de fabricant.