

ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ АВИАТОПЛИВООБЕСПЕЧЕНИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НА АЭРОДРОМАХ МАЛОЙ АВИАЦИИ И ВЕРТОЛЕТОДРОМАХ

Современные требования авиатопливообеспечения аэропортов гражданской авиации и ПАНХ, так раньше назывались предприятия, выполняющие авиационные работы, авиации охраны лесов, других охранных формирований и тушения пожаров, ~~аэропортов~~ ^{вертолетодромов} государственной и экспериментальной авиации характеризуются повышением нормативов и параметров технологических операций от приёма топлива из видов транспорта до заправки воздушных судов. Особое место в нормативных документах отводится вопросам безопасности, в том числе пожарной и электроискробезопасности рабочих операций.

В соответствии с положениями Воздушного кодекса /1/ применительно к малой авиации следует рассматривать особенности функционирования гражданской авиации общего применения и коммерческой авиации. Тем не менее, качество авиатопливообеспечения должно быть на высоком уровне и индетичным. Более того, качество авиатопливообеспечения должно соответствовать требованиям экономики, пропускная способность комплексов гражданской авиации общего применения и коммерческой авиации, выполняющих топливозаправочные работы, должна соответствовать интенсивности полетов обслуживаемых воздушных судов.

Как показывает анализ, парк воздушных судов формируется как за счет поступления традиционных отечественных вертолетами, так и зарубежных образцов самолетов и вертолетов, в том числе малых и сверхмалых со своей спецификой авиатопливообеспечения. Характерным для новых организаций гражданской авиации общего применения и коммерческой авиации является приобретение воздушных судов импортного производства требующих для заправки зарубежные марки топлива и авиабензинов. Проблемным для них становится поставка, хранение и заправка разными марками топлива и авиабензинов. Тем более, что в России нет выпуска марки топлива и авиабензинов.

Рассмотрим основные проблемные вопросы. В настоящее время работы по авиатопливообеспечению осуществляются в соответствии с «Инструкцией по организации обеспечения, хранения, подготовки, контроля качества и заправки

воздушных судов ГСМ на аэродромах ПАНХ» /2/. Не смотря на то, что Инструкция разработана в 1988 году, ее основные положения по организации обеспечения можно рассматривать как вполне современные, которые можно принять за основу новых документов. Однако, есть существенные замечания по схемам и оснащению оборудованием. Они устарели или уже не выпускаются серийно в РФ. На слайде № 1 приведена схема заправки с использованием малогабаритный заправочный агрегат УЗС-7Б (ФЗА-3), для которых ранее применялись фильтроэлементы 8Д2.966.115 и 8Д2.966.800, они серийно сейчас не выпускаются. (Слайд №1 это приложение 2.2 рис. 1 Инструкции)

Серийно сейчас не выпускаются заправочные агрегаты УЗС-7Б и ФЗА-3. Требуется новая разработка. За рубежом есть альтернативные разработки (слайды № 2 и 3). Особенностью последнего варианта является заправка с отсосом паров топлива из баков вертолета. Так сейчас практикуется при заправке автомобилей на экологических АЗС. При этом обеспечивается безопасность даже при работающих двигателях, что может быть важно для коммерческой и государственной авиации.

На слайде № 4 приведена принципиальная схема упрощенной системы ЦЗТ. (Слайд № 4 это приложение 2.2 рис.2 Инструкции) Схема и оборудование уже не соответствует ГОСТ Р 52906-2006. **Требуется новая разработка.** Проблемными вопросами являются: кто будет заказывать разработку перспективной системы и кто будет разрабатывать систему и оборудование?

Проблемными вопросами и для государственной авиации являются заказ и разработка перспективных систем, поскольку функции авиатопливообеспечения по новым положениям переданы гражданским организациям аутсорсинга. Следует отметить, что в ГПИ и НИИ ГА сейчас нет отдела по проектированию систем авиатопливообеспечения, для аэропортов ГА проектирование проводят в основном зарубежные фирмы. Зарубежные фирмы предлагают свои услуги и в данном случае, например, фирма «АЛЬФОНС ХААР» предлагает самолетозаправочные станции (Слайд № 5). *ТЗХ — слайд 5!*

В соответствии с положениями Воздушного кодекса /1/ обязательной сертификации подлежат юридические лица разработчики и изготовители воздушных судов и другой авиационной техники, а также физические лица и юридические лица, осуществляющие или обеспечивающие коммерческие

воздушные перевозки, выполнение авиационных работ. Обязательной сертификации подлежат юридические лица, осуществляющие техническое обслуживание и ремонт авиационной техники. Подлежат сертификации аэродромы, аэропорты, воздушные суда, авиационные двигатели, воздушные винты, бортовое и наземное авиационное оборудование и другие объекты. В этом документе просматривается возможность толкования, что технические средства авиатопливообеспечения аэропортов гражданской авиации не подлежат обязательной сертификации, так как якобы не являются наземным авиационным оборудованием, а понятие « другие объекты» в положениях не конкретизированы.

Не прописаны технические средства и стационарные объекты авиатопливообеспечения аэропортов гражданской авиации в определениях «аэродром, вертолетодром, аэропорт». Поэтому технические средства авиатопливообеспечения аэропортов гражданской авиации подлежат, тем не менее, добровольной сертификации. *подписано. Осинова*

Список использованных источников:

1. Воздушный кодекс (с дополнениями 2008 года).
2. Инструкция по организации обеспечения, хранения, подготовки, контроля качества и заправки воздушных судов ГСМ на аэродромах ПАНХ. Утверждена МГА 15 декабря 1988 г. № 805у.
3. ВНТП 6 85 МГА Ведомственные нормы технологического проектирования объектов авиатопливообеспечения аэропортов гражданской авиации.
4. ГОСТ Р 52906-2008 Оборудование авиатопливообеспечения. Общие технические требования.
5. ОАТ ГА-90 Общие авиационные требования к средствам обеспечения вертолетов на судах и приподнятых над водой платформах. – М.: ГОСНИИ ГА, 1990.
6. Воронцов А.Е., Матыко А.Ю. Процесс авиатопливообеспечения воздушных судов на посадочных площадках. – М.: ОАТО ВС ГА. Информационный выпуск № 5, 2010.
7. ГОСТ Р 535433-2009 Средства наземного обслуживания самолётов и вертолётот. Общие технические требования. – М.: Стандартиформ, 2011.