



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 1109

3 Ιουνίου 2011

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. Δ3/Γ/12041/2861

Κανονισμός Ανεφοδιασμού αεροσκαφών με καύσιμα σε αεροδρόμια.

Η ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ
ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τη σύμβαση του Σικάγο «περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας» όπως κυρώθηκε με το ν. 211/1947.

2. Το ν. 1815/1988 «περί Κυρώσεως του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου».

3. Τις διατάξεις του άρθρου 24 παρ. 1 του Ν.Δ. 714/70 (ΦΕΚ 238Α') όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

4. Τις διατάξεις του Π.Δ. 56/89 «Οργανισμός της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών» όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα.

5. Τις διατάξεις του Π.Δ. 187/09 Διορισμός Υπουργών και Υφυπουργών (ΦΕΚ 214/Α/7-10-2009), όπως τροποποιήθηκε με τα Π.Δ. 88/2010 και Π.Δ. 89/2010 (ΦΕΚ/154/7-9-2010).

6. Τις διατάξεις της υπ' αριθ. 2876/2009 απόφασης του Πρωθυπουργού «Αλλαγή τίτλων Υπουργείων» (ΦΕΚ 2234/Β'/7-10-2009).

7. Την υπ' αριθμ: ΥΠΑ/Δ3/Γ/34923/8000/27-8-2008 (ΦΕΚ/Β'/ 1839/12-9-2008) απόφαση του Διοικητή ΥΠΑ «Κανονισμός Διαδικασιών Ανεφοδιασμού αεροσκαφών με καύσιμα σε αεροδρόμια».

8. Την υπ' αριθμ: ΥΠΑ/Δ3/Γ/27303/7048/16-7-2009 (ΦΕΚ/Β'/1517/24-7-2009) απόφαση Διοικητή ΥΠΑ «Τροποποίηση Κανονισμού Διαδικασιών Ανεφοδιασμού αεροσκαφών με καύσιμα σε αεροδρόμια».

9. Την υπ' αριθμ: ΥΠΑ/Δ3/Γ/22600/5895/16-6-2009 (ΦΕΚ/Β'/1263/26-6-2009) απόφαση Διοικητή ΥΠΑ «Κανονισμός Ανεφοδιασμού καυσίμου Ελαφρών και Υπερελαφρών αεροσκαφών».

10. Την ανάγκη ενοποίησης των διαδικασιών ανεφοδιασμού αεροσκαφών με καύσιμα σε ενιαίο Κανονισμό.

11. Την μη διατύπωση σχολίων κατά την διάρκεια της ανάρτησης του σχεδίου Κανονισμού στον ιστότοπο της ΥΠΑ από 14 έως 23 Μαρτίου 2011.

12. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

1. Εγκρίνουμε τον «Κανονισμό Ανεφοδιασμού αεροσκαφών με καύσιμα σε αεροδρόμια» μετά των πέντε (5) παραρτημάτων του, τα οποία και αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα αυτού. Το κείμενο του κανονισμού έχει ως ακολούθως:

2. Οι αναφερόμενες Αποφάσεις στα υπό στοιχεία 8,9 και 10 του σκεπτικού της παρούσας Απόφασης καταργούνται.

3. Ισχύς της απόφασης από δημοσίευσής στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

«ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΚΑΥΣΙΜΑ ΣΕ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

1. ΣΚΟΠΟΣ

Ο παρών κανονισμός έχει σκοπό να θέσει τις προϋποθέσεις με βάση τις οποίες οι ανεφοδιασμοί των πολιτικών αεροσκαφών με καύσιμα, στα Ελληνικά Αεροδρόμια, θα διεξάγονται με ασφάλεια.

2. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Με τον κανονισμό αυτό καθορίζονται οι διαδικασίες, οι απαιτήσεις και τα μέτρα ασφαλείας που πρέπει να εφαρμόζονται κατά την διάρκεια του ανεφοδιασμού με καύσιμα των πολιτικών αεροσκαφών στα Αεροδρόμια (δηλαδή τους Αερολιμένες, τα αδειοδοτημένα πεδία προσγείωσης και τα αδειοδοτημένα ελικοδρόμια). Η εκπόνηση του έγινε με βάση τις σχετικές με το αντικείμενο απαιτήσεις διεθνών προτύπων, Οργανισμών και Φορέων Πολιτικής Αεροπορίας και τις πρακτικές των αεροδρομίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η αρμόδια Αρχή του Αερολιμένα παρακολουθεί και ελέγχει την εφαρμογή και συμμόρφωση των εμπλεκόμενων σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, επιβάλλει δε και τις προβλεπόμενες κυρώσεις σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες αερολιμενικές διατάξεις.

3. ΟΡΙΣΜΟΙ-ΕΠΕΞΗΓΗΣΕΙΣ

3.1. Εταιρεία καυσίμων

Για τις ανάγκες του παρόντος κανονισμού είναι Εταιρεία δραστηριοποιούμενη σε χώρο του αεροδρομίου εγκεκριμένη από την ΥΠΑ ως φορέας επίγειας εξυπηρέτησης και έχει ως έργο τον ανεφοδιασμό των αεροσκαφών με καύσιμα συμπεριλαμβανομένης της αποθήκευσης και του ελέγχου ποιότητας και της ποσότητας των αεροπορικών καυσίμων.

3.2. Ανεφοδιασμός αεροσκαφών με καύσιμα

Ο όρος περιλαμβάνει τα εξής:

- Πλήρωση με καύσιμο των δεξαμενών αεροσκάφους.
- Άντληση καυσίμου από τις δεξαμενές του αεροσκάφους.
- Αποστράγγιση από καύσιμο των δεξαμενών του αεροσκάφους.

3.2. Καύσιμα πολιτικών αεροσκαφών.

Τέτοια καύσιμα είναι ενδεικτικά τα εξής:

- Κηροζίνη JET A1
- Κηροζίνη JET B
- Βενζίνη AVGAS 100LL

3.3. Ζώνη ανεφοδιασμού

Είναι μία περιοχή που περικλείεται από κύκλους ακτίνας τουλάχιστον έξι (6) μέτρων από τα σημεία πλήρωσης και εξαέρωσης των δεξαμενών του αεροσκάφους, από τον εξοπλισμό του οχήματος ανεφοδιασμού ή και από τη βαλβίδα του hydrant σε περίπτωση που χρησιμοποιείται σύστημα hydrant για ανεφοδιασμό.

3.4. Περιοχή ασφαλείας ανεφοδιασμού

Είναι περιοχή σε ανοικτό χώρο, η οποία εκτείνεται σε απόσταση δεκαπέντε (15) μέτρων περιμετρικά από το τέλος της ζώνης ανεφοδιασμού.

3.5. Οχήματα ανεφοδιασμού

Ο όρος περιλαμβάνει τα εξής:

Βυτιοφόρο (AIRCRAFT FUELLER): Μηχάνημα έργου σχεδιασμένο και εξοπλισμένο κατάλληλα, ώστε να μεταφέρει καύσιμα και να ανεφοδιάζει με αυτά τα ελικόπτερα και τα αεροσκάφη (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α').

Διανομέας (HYDRANT DISPENSER): Μηχάνημα έργου σχεδιασμένο και εξοπλισμένο κατάλληλα ώστε να ανεφοδιάζει αεροσκάφη, αντλώντας καύσιμα από σύστημα HYDRANT (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α').

3.6. Σύστημα HYDRANT

Υπόγεια εγκατάσταση σωληνώσεων στο χώρο του Αερολιμένα, μέσω της οποίας γίνεται μεταφορά καυσίμου, μέχρι τις θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών, όπου γίνεται ο ανεφοδιασμός τους με διανομέα (HYDRANT DISPENSER), χωρίς την μεσολάβηση βυτιοφόρου οχήματος.

3.7. Γείωση κατά τον ανεφοδιασμό

Είναι η σύνδεση με αγωγή μεσο (πχ καλώδιο γείωσης, αλυσίδα, αγωγή ελαστικά, κλπ) μεταξύ του αεροσκάφους ή του ανεφοδιαστικού οχήματος με το δάπεδο στάθμευσης και επιτρέπει την αποφόρτίσή τους από πιθανή συσσώρευση ηλεκτρικού φορτίου σε αυτά.

3.8. Γεφύρωση

Γεφύρωση κατά τον ανεφοδιασμό είναι η σύνδεση με αγωγή μεσο (πχ καλώδιο γεφύρωσης) του αεροσκάφους με τον ανεφοδιαστικό εξοπλισμό.

3.9. Αρχές του αερολιμένα

Είναι οι αρμόδιοι για την τήρηση και εφαρμογή του παρόντος Κανονισμού. Στους Κρατικούς Αερολιμένες «Αρχή του Αερολιμένα» είναι ο Αερολιμενάρχης και οι υπάλληλοι που ασκούν Αερολιμενικά καθήκοντα, στους δε μη Κρατικούς ο φορέας λειτουργίας αεροδρομίου.

3.10. Επόπτης ασφαλείας ανεφοδιασμού

Είναι άτομο που ανήκει στο προσωπικό της αεροπορικής Εταιρείας, της οποίας το αεροσκάφος ανεφοδιάζεται με καύσιμα ή της Εταιρείας που παρέχει σ' αυτό εξυπηρέτηση εδάφους (GROUND HANDLING SERVICES). Ορίζεται και εξουσιοδοτείται από την αεροπορική Εταιρεία σαν υπεύθυνο άτομο για την επίβλεψη, συντονισμό και εξασφάλιση όλων των απαιτήσεων, διαδικασιών και μέτρων ασφαλείας που προβλέπονται από τον παρόντα κανονισμό κατά την φάση του ανεφοδιασμού του αεροσκάφους με καύσιμα. Για τον ανωτέρω λόγο ο επόπτης ασφαλείας ανεφοδιασμού μπορεί να είναι μηχανικός συντήρησης, μέλος πληρώματος ή άλλο πρόσωπο που έχει εκπαιδευτεί στο έργο της επίβλεψης των διαδικασιών εξυπηρέτησης στο έδαφος και στην αντιμετώπιση επικίνδυνων καταστάσεων που μπορεί να προκύψουν κατά τον ανεφοδιασμό. Στις περιπτώσεις ανεφοδιασμού ιδιωτικών ή στρατιωτικών αεροσκαφών επόπτης ασφαλείας ανεφοδιασμού είναι ο κυβερνήτης, ο συγκυβερνήτης ή ο μηχανικός του αεροσκάφους.

3.11. Προσωπικό ανεφοδιασμού (ανεφοδιαστές)

Αποτελείται από άτομα άρτια εκπαιδευμένα, τα οποία ανήκουν στο υπαλληλικό προσωπικό των εταιρειών καυσίμων, για την πραγματοποίηση του ανεφοδιασμού αεροσκαφών με καύσιμα.

3.12. Επιπτερύγιος ανεφοδιασμός

Ανεφοδιασμός που γίνεται από το επάνω μέρος της πτέρυγας του αεροσκάφους.

3.13. Υποπτερύγιος ανεφοδιασμός

Ανεφοδιασμός που γίνεται από το κάτω μέρος της πτέρυγας του αεροσκάφους.

3.14. Εγκαταστάσεις καυσίμων

Αφορούν την εναποθήκευση και τις σταθερές εγκαταστάσεις και κατασκευές που απαιτούνται για τη διακίνηση αεροπορικών καυσίμων.

3.15. Διάδρομος προσγείωσης- απογείωσης

Μια καθορισμένη περιοχή στο αεροδρόμιο σχήματος ορθογωνίου παραλληλογράμμου, κατάλληλη για την προσγείωση και την απογείωση των αεροσκαφών.

3.16. Τροχόδρομος

Μια καθορισμένη λωρίδα σε αεροδρόμιο, κατάλληλη για τη τροχοδρόμηση αεροσκαφών, που σκοπό έχει τη σύνδεση των διαφόρων τμημάτων του αεροδρομίου μεταξύ τους.

3.17. Δάπεδο στάθμευσης

Μια καθορισμένη, κατάλληλα επιστρωμένη, περιοχή σε αεροδρόμιο που προορίζεται να διευκολύνει το αεροσκάφος, όσον αφορά τις διαδικασίες αποβίβασης ή επιβίβασης επιβατών, φορτοεκφορτώσεις εμπορευμάτων ή ταχυδρομείου, ανεφοδιασμού με καύσιμα, στάθμευση ή τεχνική συντήρηση, καθαρισμός (εσωτερικός-εξωτερικός αεροσκαφών), τροφοδοσία κλπ.

4. ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΦΥΛΑΞΗΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟ

4.1. Πυροσβεστική Υπηρεσία Αεροδρομίου

Το προσωπικό Πυρόσβεσης-Διάσωσης κάθε Αεροδρομίου πρέπει να γνωρίζει τις διαδικασίες του ανεφοδιασμού καθώς και τις απαραίτητες ενέργειες αντιμετώπισης προβλημάτων που απορρέουν από τον ανεφοδιασμό και την διακίνηση-εναποθήκευση καυσίμου.

Η πυροσβεστική υπηρεσία κάθε αεροδρομίου γνωστοποιεί τις διαδικασίες κλήσης της, σε όλους τους φορείς και το προσωπικό που εμπλέκεται στον ανεφοδιασμό αεροσκαφών με καύσιμα.

4.2. Φορητοί πυροσβεστήρες

Το αεροδρόμιο διαθέτει σε κάθε θέση στάθμευσης τροχήλατο(ους) πυροσβεστήρα(ες) ξηράς σκόνης συνολικής χωρητικότητας τουλάχιστον 100Kg που χρησιμοποιείται(ούνται) για σοβαρό συμβάν κατά την διάρκεια του ανεφοδιασμού. Δύναται να αντιστοιχεί(ούν) πυροσβεστήρα(ες) συνολικής ποσότητας τουλάχιστον 100kg σε περισσότερες από μία θέσεις στάθμευσης εφόσον αυτό εγκριθεί από την Διεύθυνση Αερολιμένων (ΥΠΑ/Δ3) κατόπιν αιτιολογημένης αίτησης του Αερολιμένα. Το αεροδρόμιο διασφαλίζει με τακτικές επιθεωρήσεις και συντηρήσεις ότι οι ανωτέρω πυροσβεστήρες είναι έτοιμοι για άμεση χρήση και σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή. Το προσωπικό ανεφοδιασμού πρέπει να έχει εκπαιδευτεί στη χρήση τους σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 16 του παρόντος.

Οι πυροσβεστήρες που βρίσκονται επί των οχημάτων ανεφοδιασμού πρέπει να είναι σε τέτοια θέση ώστε να απελευθερώνονται γρήγορα από αυτά όπως περιγράφεται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α'.

4.3. Ενδείξεις φωτιάς - υπερθέρμανσης

Όταν στο θάλαμο διακυβέρνησης ενός αεροσκάφους υπάρχουν ενδείξεις για φωτιά ή υπερθέρμανση του κινητήρα, τότε το πλήρωμα του αεροσκάφους ειδοποιεί τον επόπτη ασφαλείας ή τον ανεφοδιαστή, ότι ο ανεφοδιασμός δεν πρέπει να αρχίσει μέχρι να βρεθεί η αιτία της ένδειξης και να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα έτσι ώστε ο ανεφοδιασμός να πραγματοποιηθεί με ασφάλεια.

4.4. Υπερθέρμανση συστήματος προσγείωσης

Σε περίπτωση που κάποιο μέρος του συστήματος προσγείωσης του αεροσκάφους π.χ. τροχοί, ελαστικά ή φρένα, παρουσιάσει υπερθέρμανση, η αεροπορική Εταιρεία ή ο εκμεταλλεζόμενος το αεροσκάφος εξασφαλίζει την κλήση της πυροσβεστικής υπηρεσίας του αεροδρομίου. Ο ανεφοδιασμός θα γίνει αφού πρώτα κρυώσει το σημείο που υπερθερμάνθηκε και ο επόπτης ασφαλείας και να συγκεκριμένου ανεφοδιασμού επιβεβαιώσει ότι είναι ασφαλές να προχωρήσουν στον ανεφοδιασμό. Ο εξοπλισμός του ανεφοδιασμού τοποθετείται κοντά στο αεροσκάφος μέχρις ότου το προσωπικό του ανεφοδιασμού πληροφορηθεί ότι δεν υπάρχει κανένας κίνδυνος από την υπερθέρμανση.

Για τον έλεγχο του συστήματος προσγείωσης σε περίπτωση υψηλών θερμοκρασιών, η προσέγγιση των τροχών γίνεται μόνο από εμπρός και πίσω, ποτέ από τα πλάγια.

4.5. Επόπτης ασφαλείας ανεφοδιασμού

Ο επόπτης ασφαλείας βρίσκεται στην περιοχή ασφαλείας-ανεφοδιασμού όταν γίνεται ο ανεφοδιασμός και διασφαλίζει τη σωστή τοποθέτηση του αναγκαίου εξοπλισμού και των οχημάτων ανεφοδιασμού.

4.6. Ελεύθεροι οδοί διακίνησης

Ο επόπτης ασφαλείας μαζί με τον (τους) ανεφοδιαστή(ές) εξασφαλίζει τη διατήρηση ελεύθερης (χωρίς εμπόδια) οδού διακίνησης από το αεροσκάφος έτσι ώστε να επιτρέπει τη γρήγορη μετακίνηση των οχημάτων ανεφοδιασμού και του εξοπλισμού, σε περίπτωση ανάγκης. Ο εξοπλισμός ανεφοδιασμού τοποθετείται έτσι ώστε να μην απαιτείται από τα οχήματα να κάνουν ελιγμό με οπισθοπορεία για την απομάκρυνση τους. Όλα τα οχήματα και ο εξοπλισμός τοποθετούνται έτσι ώστε να μην εμποδίζουν την έξοδο των επιβατών από το αεροσκάφος σε περίπτωση ανάγκης.

4.7. Απαιτούμενος αριθμός προσωπικού ανεφοδιασμού

Ο αριθμός του προσωπικού ανεφοδιασμού είναι σύμφωνα με αυτόν που καθορίζεται στα πρότυπα ασφαλείας (safety standards) της Εταιρείας καυσίμων η οποία πραγματοποιεί τον συγκεκριμένο ανεφοδιασμό. Η Εταιρεία καυσίμων υποχρεούται να ενημερώνει τις αρχές του αερολιμένα σχετικά με τα προβλεπόμενα ασφαλείας ως προς τον απαιτούμενο αριθμό προσωπικού ανεφοδιασμού.

4.8. Χειρισμός των οχημάτων ανεφοδιασμού

Κάθε βυτιοφόρο όχημα (BAUSER) που χρησιμοποιείται για μεταφορά καυσίμου ή ενεργεί σαν διανομέας (DISPENSER) εποπτεύεται και βρίσκεται σε συνεχή επιτήρηση από ένα τουλάχιστον αρμόδιο πρόσωπο, εφόσον δεν βρίσκεται στην καθορισμένη θέση στάθμευσης.

Ο χειρισμός του εξοπλισμού γίνεται μόνο από κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό της Εταιρείας καυσίμων.

Οι οδηγοί των οχημάτων ανεφοδιασμού την στιγμή που εγκαταλείπουν την θέση στάθμευσης τους ελέγχουν την καλή λειτουργία των φρένων.

Τα οχήματα ανεφοδιασμού κινούνται στην πίστα με ανώτατη ταχύτητα 25km/h και πλησιάζουν τα αεροσκάφη που πρόκειται να ανεφοδιάσουν μόνο όταν οι αναλάμποντες φανοί του αεροσκάφους έχουν σβήσει. Η προσέγγιση των οχημάτων στα αεροσκάφη είναι τέτοια έτσι ώστε και σε περίπτωση βλάβης των φρένων, να είναι δυνατή η αποφυγή σύγκρουσης με το αεροσκάφος.

Τα οχήματα ανεφοδιασμού να κινούνται με εμπροσθοπορεία για την θέση ανεφοδιασμού, όσο αυτό είναι εφικτό. Εάν απαιτηθεί η κίνηση με οπισθοπορεία, τότε είναι απαραίτητη η συνδρομή εξωτερικού «καθοδηγητή», για την ασφαλή κίνηση του οχήματος.

Απαγορεύεται η οπισθοπορεία οχημάτων που φέρουν ρυμουλκούμενες δεξαμενές καυσίμων.

Οι οδηγοί των οχημάτων μεριμνούν για την ασφαλή στάθμευση, λαμβάνοντας υπόψη τα κατωτέρω:

- Να αποφεύγουν τυχόν σύγκρουση με οποιοδήποτε μέρος του αεροσκάφους ή μηχανημάτων επίγειας εξυπηρέτησης ενώ πραγματοποιούν τους αναγκαίους ελιγμούς για την τελική θέση εγκατάστασης (ή απομάκρυνσης) των οχημάτων ανεφοδιασμού στην (από την) θέση ανεφοδιασμού.

- Να διαβεβαιώνονται ότι υπάρχει στο εμπρόσθιο μέρος του οχήματος οδός διαφυγής ελεύθερη από εμπόδια, έτσι ώστε σε περίπτωση πυρκαγιάς ή άλλης επικίνδυνης κατάστασης να μπορεί το όχημα να απομακρυνθεί ή να ρυμουλκηθεί άμεσα.

- Το όχημα να είναι μακριά από το σημείο εξαερισμού (vent points) των δεξαμενών του αεροσκάφους (ελάχιστη ακτίνα προσέγγισης 3μέτρα), από την εξάτμιση της APU και από άλλες επικίνδυνες περιοχές. Οι μηχανές και οι εξατμίσεις των οχημάτων ανεφοδιασμού δεν πρέπει να βρίσκονται κοντά σε ανοίγματα ή εξαεριστήρες απ' όπου μπορούν να εκλύονται ατμοί καυσίμου.

- Οι μάνικες ανεφοδιασμού (από το όχημα ανεφοδιασμού προς το αεροσκάφος και οι μάνικες από το hydrant προς τον διανομέα) πρέπει να τοποθετούνται και να σημαίνονται ευκρινώς έτσι ώστε να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος πρόκλησης ατυχήματος λόγω πρόσκρουσης των οχημάτων επίγειας εξυπηρέτησης με τις μάνικες ανεφοδιασμού.

- Όταν ο ανεφοδιασμός είναι υποπερύγιος θα πρέπει η θέση του οχήματος να είναι τέτοια, ώστε οι μάνικες ανεφοδιασμού να μπορούν να κρέμονται ελεύθερα και κάθετα από το σημείο πλήρωσης της πτέρυγας του αεροσκάφους, έτσι ώστε να μην ασκούνται πλάγιες δυνάμεις που μπορεί να προκαλέσουν καταστροφή στο ακροσωλήνιο της μάνικας ή στον υποδοχέα (adapter) του αεροσκάφους στο σημείο πλήρωσης.

- Όταν το όχημα ανεφοδιασμού τοποθετείται κάτω από την πτέρυγα του αεροσκάφους, τότε ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται στην ύπαρξη επαρκούς ελεύθερου χώρου, για την αποφυγή επαφής οποιουδήποτε τμήματος της πτέρυγας λόγω της καθίζησης του αεροσκάφους από το φορτίο καυσίμου που εισέρχεται στις δεξαμενές του.

- Ο οδηγός δεν εγκαταλείπει την καμπίνα του οχήματος του, εάν δεν βεβαιωθεί ότι η φωτεινή ένδειξη του χειρόφρενου έχει ανάψει.

- Εάν η τοποθέτηση του ανεφοδιαστικού οχήματος δεν μπορεί να γίνει σύμφωνα με τα ανωτέρω, τότε ο επόπτης ασφαλείας ανεφοδιασμού ειδοποιεί τις Αρχές του Αεροδρομίου και αποφασίζονται από κοινού επιπρόσθετα μέτρα προφύλαξης που πρέπει να ληφθούν για τον ασφαλή ανεφοδιασμό.

4.9. Ζώνη ανεφοδιασμού

Επειδή κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού, παράγονται ατμοί καυσίμου στις δεξαμενές καυσίμου του αεροσκάφους, οι οποίοι αποβάλλονται μέσω των σημείων εξαερισμού και ενδεχομένως να δημιουργούν εκρηκτικό περιβάλλον, λαμβάνονται τα ακόλουθα μέτρα προστασίας στην ζώνη ανεφοδιασμού.

4.9.1. Εντός της ζώνης ανεφοδιασμού απαγορεύεται αυστηρά το κάπνισμα και η χρήση φώτων με ακάλυπτους λαμπτήρες ή θραυσμένα κρύσταλλα φωτιστικών σωμάτων. Επίσης απαγορεύεται η χρήση ασυρμάτων, ασύρματων - κινητών τηλεφώνων και τηλεϊεδοποιητών καθώς και η χρήση διακοπών συστημάτων φωτισμού, εκτός αν πρόκειται για ασφαλείς τύπους συσκευών (αντικρηκτικούς-ατμοστεγείς). Το προσωπικό που εργάζεται στη ζώνη ανεφοδιασμού και εκείνοι οι οποίοι ασχολούνται με τον ανεφοδιασμό δεν φέρουν μαζί τους σπίρτα ή άλλα μέσα ανάφλεξης ή να φορούν παπούτσια που να περιέχουν σίδηρο ή καρφιά στις σόλες τους.

4.9.2. Εντός της ζώνης ανεφοδιασμού επιτρέπεται να κινούνται μόνο εξουσιοδοτημένα άτομα ή οχήματα ενώ ο αριθμός αυτών πρέπει να είναι ο κατά το δυνατόν ελάχιστος. Οι επιβάτες δεν επιτρέπεται να βρίσκονται μέσα στη ζώνη ανεφοδιασμού και η τακτοποίηση ή αναγνώριση των αποσκευών των επιβατών γίνεται εκτός της ζώνης ανεφοδιασμού.

4.9.3. Σήματα όπως «Απαγορεύεται το κάπνισμα» υπάρχουν σε απόσταση όχι μικρότερη των 15μ από το όχημα ανεφοδιασμού και από τα σημεία εξαερισμού των δεξαμενών του αεροσκάφους, εκτός αν ο ανεφοδιασμός γίνεται σε περιοχή που έχει ορισθεί ως περιοχή μη καπνιζόντων.

4.9.4. Οι μονάδες βοηθητικής ισχύος (A.P.U.s) του αεροσκάφους των οποίων τα καυσαέρια εκπέμπονται μέσα στη ζώνη ανεφοδιασμού, εφόσον απαιτείται να είναι σε λειτουργία κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού, ενεργοποιούνται πριν μετακινηθούν τα καλύμματα του στομίου πλήρωσης ή γίνουν οι συνδέσεις με τα ακροφύσια ανεφοδιασμού.

4.9.5. Οι μονάδες ισχύος (γεννήτριες) εδάφους (G.P.U.s) επιτρέπεται να είναι σε λειτουργία αλλά πρέπει να βρίσκονται σε απόσταση μεγαλύτερη από 6 μέτρα από τα σημεία πλήρωσης και εξαερισμού του αεροσκάφους, τις βαλβίδες του hydrant και το λοιπό εξοπλισμό ανεφοδιασμού.

4.9.6. Εξοπλισμός με μεταλλικούς τροχούς ή ελαστικά που περιέχουν μεταλλικά καρφιά ικανά να προκαλέσουν σπινθήρες δεν επιτρέπεται να κινούνται στη ζώνη ανεφοδιασμού κατά τη διάρκεια που ο ανεφοδιασμός βρίσκεται σε εξέλιξη.

4.9.7. Η αεροπορική Εταιρεία ή ο εκμεταλλεόμενος το αεροσκάφος εξασφαλίζει ότι όλο το προσωπικό που εργάζεται μέσα ή κοντά στο αεροσκάφος είναι ενήμερο για την έναρξη του ανεφοδιασμού.

4.9.8. Όλοι οι φακοί και οι λάμπες επιθεώρησης καθώς και τα καλώδια σύνδεσης τους που χρησιμοποιούνται στη ζώνη ανεφοδιασμού είναι πιστοποιημένα για τη χρήση τους σε τέτοιο περιβάλλον.

4.9.9. Στη ζώνη ανεφοδιασμού οι μηχανές των οχημάτων δεν πρέπει να είναι σε λειτουργία, όταν δεν υπάρχει λόγος.

4.9.10. Τα φλας των φωτογραφικών μηχανών ή ο εξοπλισμός ηλεκτρονικής αναλαμπής (strobe light) δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται σε απόσταση μικρότερη των 6 μέτρων από το ανεφοδιαστικό όχημα ή από τα σημεία πλήρωσης ή εξαέρωσης των δεξαμενών του αεροσκάφους.

4.9.11. Όλα τα οχήματα (ανεφοδιαστικά, οχήματα εξυπηρέτησης αεροσκαφών, οχήματα αεροπορικών αντιπροσώπων κλπ) που κινούνται στην ζώνη ανεφοδιασμού και την περιοχή ασφαλείας του ανεφοδιασμού υποχρεούνται να έχουν τοποθετημένες φλογοπαγίδες.

4.10. Κίνδυνοι από δραστηριότητες δίπλα σε αεροσκάφος

4.10.1. Πριν και κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού το προσωπικό του ανεφοδιασμού εξασφαλίζει ότι δεν υπάρχει κίνδυνος για ανθρώπους ή για εξοπλισμό ανεφοδιασμού από την εξαγωγή καυσαερίων από άλλο αεροσκάφος ή από την γεννήτρια του αεροσκάφους που πρόκειται να ανεφοδιαστεί.

4.10.2. Σε περιπτώσεις που σε απόσταση μικρότερη των 45 μέτρων από το σημείο του ανεφοδιασμού με καύσιμο υπάρχει εστία εκτόξευσης καυσαερίων από άλλο αεροσκάφος, ο ανεφοδιασμός σταματά και τα στόμια των σημείων τροφοδοσίας του αεροσκάφους κλείνουν με τα καλύμματα τους.

4.11. Λειτουργία του ραντάρ

Το αεροσκάφος ανεφοδιάζεται σε απόσταση μεγαλύτερη των 30μ από ραντάρ ή από συσκευή υψηλών συχνοτήτων που βρίσκεται υπό δοκιμή στο αεροσκάφος ή σε επίγειες εγκαταστάσεις.

4.12. Γείωση και γεφύρωση αεροσκάφους και οχήματος ανεφοδιασμού

4.12.1. Όλες οι συνδέσεις (γείωσης-γεφύρωσης) μεταξύ του επίγειου εξοπλισμού και του αεροσκάφους γίνονται πριν μετακινηθούν τα καλύμματα της δεξαμενής καυσίμου του αεροσκάφους και δεν διακόπτονται μέχρι τα καλύμματα να ξαναμπούν στη θέση τους. Οι λόγοι που επιβάλλουν τα ανωτέρω είναι:

4.12.2. Το αεροσκάφος μπορεί να συγκεντρώνει με τρεις διαφορετικές διαδικασίες ηλεκτροστατικά φορτία:

- Κατά τη διάρκεια της πτήσης λόγω της τριβής του με τον αέρα.

- Στο έδαφος κατά τη διάρκεια συγκεκριμένων ατμοσφαιρικών συνθηκών (πχ ξηρή ατμόσφαιρα, καταιγίδα).

- Κατά τη ροή του καυσίμου μέσα στις σωληνώσεις και τις μάνικες ή ακόμη και από την ελεύθερη ροή του καυσίμου από το άκρο της μάνικας.

Η παραπάνω συγκέντρωση ηλεκτροστατικών φορτίων μπορεί να εγκυμονεί κίνδυνο έναρξης πυρκαγιάς από σπινθήρα, εάν δεν προβλεφθούν μέτρα ασφαλείας, όπως αναφέρονται παρακάτω.

4.13. Γείωση κατά τον ανεφοδιασμό

Το αεροσκάφος και το όχημα ανεφοδιασμού γειώνονται πριν από οποιαδήποτε εργασία γεφύρωσης. Συνήθως για τη γείωση χρησιμοποιούνται αγώγιμα ελαστικά στους τροχούς, αλυσίδες ή συσκευές με ψήκρες για την εκφόρτιση. Όπου αυτό είναι δυνατόν, χρησιμοποιούνται τα υπάρχοντα σημεία γείωσης της πίστας. Η γείωση τότε του εξοπλισμού ανεφοδιασμού και του αεροσκάφους γίνεται με καλώδιο τύπου «Υ» και όχι μέσω του ανεφοδιαστικού οχήματος. Τα φρεάτια του hydrant δεν χρησιμοποιούνται ως μέσον γείωσης εκτός εάν το επιτρέπουν οι προδιαγραφές κατασκευής του.

4.14. Γεφύρωση κατά τον ανεφοδιασμό

4.14.1. Η γεφύρωση κατά τον ανεφοδιασμό γίνεται σύμφωνα με αναγνωρισμένα διεθνή πρότυπα (π.χ. IP ELECTRICAL SAFETY CODE 1963, CHAPTER III, CLAUSE 3.5).

Πριν από την έναρξη της εργασίας ανεφοδιασμού, το αεροσκάφος συνδέεται με το όχημα ανεφοδιασμού μέσω καλωδίου γεφύρωσης. Όλες οι συνδέσεις γεφύρωσης είναι σταθερές και γίνονται σε καθαρά και όχι βαμμένα μεταλλικά μέρη.

4.14.2. Οι σωλήνες παροχής καυσίμου δεν θεωρούνται αγωγοί σύνδεσης.

Οι συρόμενες αλυσίδες στο όχημα ανεφοδιασμού ή αγώγιμα ελαστικά στο όχημα ανεφοδιασμού και στο αεροσκάφος χρησιμοποιούνται συχνά σαν πρόσθετο μέσο προστασίας, αλλά δεν θεωρούνται αποτελεσματικά από μόνα τους. Εν τούτοις αποδίδουν σε περίπτωση που διακοπεί η σύνδεση αεροσκάφους-οχήματος ανεφοδιασμού ή αυτή είναι ελαττωματική και προκύψει στατικός ηλεκτρισμός από το αεροσκάφος ή το όχημα ή από τα είδη του εξοπλισμού.

Ως πρόσθετο μέτρο ασφαλείας υπάρχει και η ξεχωριστή γείωση αεροσκάφους και οχήματος. Αυτό το μέτρο περιορίζει οποιονδήποτε πιθανό κίνδυνο που μπορεί να προκληθεί από την διακοπή της σύνδεσης ή από ελαττωματική σύνδεση αυτής. Η πιθανότητα αυτή ελαχιστοποιείται εάν γίνεται ο κατάλληλος έλεγχος και συντήρηση του καλωδίου που συνδέει το αεροσκάφος με το όχημα ανεφοδιασμού.

4.14.3. Δεν χρησιμοποιούνται για τη γεφύρωση κεφαλές σωλήνων ΡΙΤΟΤ, κεραίες ή έλικες.

4.14.4. Στην περίπτωση επιπτερύγιου ανεφοδιασμού, το ακροσωλήνιο πλήρωσης στο άκρο της μάνικας γεφυρώνεται απευθείας στο αεροσκάφος μέσω του διατιθέμενου καλωδίου γεφύρωσης, έτσι ώστε να βρίσκεται σε αγώγιμη επαφή με το αεροσκάφος, πριν ανοιχθεί οποιοδήποτε κάλυμμα δεξαμενής καυσίμου του αεροσκάφους.

Εάν το κάλυμμα της δεξαμενής καυσίμου του αεροσκάφους ανοιχτεί πριν την διαδικασία γεφύρωσης, τότε το κάλυμμα επανατοποθετείται και η γεφύρωση πραγματοποιείται αφού οι ατμοί του καυσίμου της περιοχής ελαττωθούν σημαντικά.

4.14.4.1. Οι ενέργειες στον επιπτερύγιο ανεφοδιασμό πρέπει οπωσδήποτε να είναι με την κατωτέρω σειρά:

- Εξισορρόπηση ηλεκτρικού δυναμικού με το άγγιγμα του ακροφυσίου σε μεταλλική επιφάνεια της πτέρυγας.

- Άνοιγμα του εξωτερικού καλύμματος (flap) του σημείου ανεφοδιασμού.

- Σύνδεση του καλωδίου γεφύρωσης του ακροφυσίου σε κατάλληλο σημείο που υποδεικνύεται στην πτέρυγα του αεροσκάφους.

- Άνοιγμα του καλύμματος (καπάκι) της δεξαμενής καυσίμου του αεροσκάφους.

- Εισαγωγή του ακροφυσίου πλήρωσης.

- Μετά το πέρας του ανεφοδιασμού οι ενέργειες γίνονται με την αντίστροφη σειρά.

4.14.5. Στην περίπτωση υποπτερυγίου ανεφοδιασμού, ο σύνδεσμος του ελαστικού σωλήνα παρέχει την αναγκαία ηλεκτρική συνέχεια μεταξύ της μάνικας και του αεροσκάφους. Η αυτόματη επαφή μετάλλου με μέταλλο ελαχιστοποιεί την ανάγκη ξεχωριστής σύνδεσης με το άκρο του σωλήνα παροχής καυσίμου.

Όταν αποσυνδέεται η μάνικα, μετά το τέλος του ανεφοδιασμού, ακολουθείται η αντίστροφη διαδικασία και η σύνδεση γεφύρωσης παραμένει στη θέση της μέχρις ότου συμπληρωθούν όλες οι εργασίες ανεφοδιασμού.

4.14.6. Τα καλώδια, οι σφιχτήρες και τα βύσματα που χρησιμοποιούνται για τη γεφύρωση διατηρούνται σε πολύ καλή κατάσταση και ελέγχονται όπως επιβάλλει το εγχειρίδιο του κατασκευαστή.

4.14.7. Όταν ο ανεφοδιασμός γίνεται με χειροκίνητο εξοπλισμό περιλαμβανομένου και αυτού για την άντληση καυσίμου από βαρέλια ή παρόμοια δοχεία, λαμβάνονται τα ίδια μέτρα προφύλαξης δηλ. γεφύρωση της συσκευής άντλησης, του ακροφυσίου και των βαρελιών.

4.14.8. Εφόσον κατά τον επιπτερύγιο ανεφοδιασμό ή στην άντληση καυσίμου χρησιμοποιούνται χοάνες, τότε αυτές συνδέονται με το ακροφύσιο της μάνικας ή το δοχείο και με το αεροσκάφος, χρησιμοποιώντας καλώδια ειδικά για το σκοπό αυτό. Εάν στη χοάνη χρησιμοποιείται δέρμα CHAMOIS σαν φίλτρο, ο μεταλλικός δακτύλιος γύρω από το δέρμα γεφυρώνεται με την χοάνη. Η χοάνη ανεφοδιασμού και το αεροσκάφος πρέπει να βρίσκονται στο ίδιο ηλεκτρικό δυναμικό πριν αφαιρεθεί το κάλυμμα της δεξαμενής καυσίμου και αρχίσει η διαδικασία ανεφοδιασμού.

4.14.9. Η ως άνω διαδικασία γείωσης και γεφύρωσης ακολουθείται και στην περίπτωση άντλησης καυσίμου είτε από αεροσκάφος είτε από βαρέλια ή παρόμοια δοχεία.

4.14.10. Όλα τα εξαρτήματα οχήματος ανεφοδιασμού βρίσκονται σε ηλεκτρική συνέχεια μεταξύ τους, ώστε να μην υπάρχουν διαφορές δυναμικού οι οποίες είναι πολύ πιθανό να οδηγήσουν σε ηλεκτρικό τόξο σπινθήρα. Η ηλεκτρική συνέχεια απαιτείται να ελέγχεται τακτικά.

4.15. Αντιστατικά πρόσθετα

Η Εταιρεία καυσίμου δύναται να χρησιμοποιεί αντιστατικά πρόσθετα μέσα στο καύσιμο έτσι ώστε να μειώνεται ο κίνδυνος ανάπτυξης στατικού ηλεκτρισμού μέσα στο καύσιμο κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού. Εάν ο στατικός ηλεκτρισμός είναι αρκετός υπάρχει το ενδεχόμενο να προκληθεί σπινθήρας μέσα στη δεξαμενή του αεροσκάφους. Η συγκέντρωση φορτίων στο καύσιμο και η πιθανότητα πρόκλησης σπινθήρα μέσα στη δεξαμενή δεν επηρεάζονται από τη σύνδεση του αεροσκάφους και του οχήματος ανεφοδιασμού.

4.16. Σήμανση φρεατίων ανεφοδιασμού (hydrant pit).

Οι μάνικες σύνδεσης μεταξύ του διανομέα και του φρεατίου, η βάνα του φρεατίου και οι ταχυσύνδεσμοι είναι ευάλωτα σε καταστροφές που μπορούν να δημιουργηθούν από άλλα οχήματα επίγειας εξυπηρέτησης. Γι αυτό απαιτείται η σήμανση του φρεατίου (κατά την διάρκεια του ανεφοδιασμού) με τέσσερις σημαίες, έντονου αντανakλαστικού χρώματος. Κατά την διάρκεια της νύχτας το φρεάτιο, όπως και η μάνικα σύνδεσης πρέπει να σημαίνονται, χρησιμοποιώντας κόκκινους ή πορτοκαλί αναλάμποντες ατμοστεγείς φανούς ή να φωτίζονται από ειδικούς (ασφαλούς λειτουργίας σε περιβάλλον με εύφλεκτους ατμούς) φανούς που θα φέρει το όχημα.

4.17. Επιπετερύγιος ανεφοδιασμός

Κατά την διάρκεια του επιπετερύγιου ανεφοδιασμού πέραν των αναφερομένων στο άρθρο 4.14.4. λαμβάνονται τα ακόλουθα μέτρα:

- Το προσωπικό δεν φέρει «διάσπαρτα αντικείμενα» όπως στυλό, σπέρτα, τσιγάρα κλπ διότι υπάρχει κίνδυνος πτώσης αυτών στις δεξαμενές του αεροσκάφους.

- Το προσωπικό απαγορεύεται να φοράει υποδήματα με καρφιά τα οποία ενδέχεται να προκαλέσουν ζημιά στις επιφάνειες των πτερύγων των αεροσκαφών.

- Το προσωπικό να χρησιμοποιεί ειδικές κλίμακες και τάπητες για την αποφυγή πρόκλησης ζημιάς στην πτέρυγα.

- Τα ακροφύσια επιπετερύγιου ανεφοδιασμού πρέπει να κρατούνται ανοικτά με τα χέρια και να μην «μπλοκάρονται» ποτέ στην ανοικτή θέση. Ακροφύσια με μάνδαλο συγκράτησης σε ανοικτή θέση δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται.

- Επιπετερύγιος ανεφοδιασμός δεν επιτρέπεται να πραγματοποιείται κατά την διάρκεια ισχυρής βροχόπτωσης καθώς υπάρχει κίνδυνος εισροής υδάτων στις δεξαμενές του αεροσκάφους.

5. ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΦΥΛΑΞΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ

Κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού λαμβάνονται τα ακόλουθα μέτρα γενικής προφύλαξης.

5.1. Οι κύριες μηχανές του αεροσκάφους δεν λειτουργούν, πλην των περιπτώσεων που περιγράφονται στο κεφάλαιο 7 του παρόντος Κανονισμού. Επίσης δεν χρησιμοποιούνται για να τροφοδοτήσουν το ηλεκτρικό σύστημα του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού.

5.2. Η γεφύρωση του αεροσκάφους με το όχημα ανεφοδιασμού πρέπει να πραγματοποιείται όπως αναφέρεται στο άρθρο 4 παρ. 14.

5.3. Τα οχήματα ανεφοδιασμού και ο εξοπλισμός τοποθετούνται έτσι ώστε:

5.3.1. Δεν παρεμποδίζεται η προσέγγιση των αεροσκαφών από τα διασσωστικά και τα πυροσβεστικά οχήματα.

5.3.2. Διατηρούνται καθαρές οι δίοδοι διαφυγής των οχημάτων ανεφοδιασμού από εμπόδια, ώστε να επιτρέπεται η γρήγορη απομάκρυνση τους από το αεροσκάφος σε περίπτωση ανάγκης.

5.3.3. Δεν παρεμποδίζουν τις εξόδους εκκένωσης του αεροσκάφους, σε περίπτωση φωτιάς, περιλαμβανομένων και των περιοχών που καταλαμβάνει το άνοιγμα της τσουλθήρας καθώς και των διόδων απομάκρυνσης των επιβατών.

5.3.4. Διατηρείται επαρκής ελεύθερος χώρος μεταξύ του εξοπλισμού ανεφοδιασμού και των πτερύγων του αεροσκάφους καθώς γίνεται ο ανεφοδιασμός.

5.3.5. Δεν τοποθετούνται κάτω από τα flaps των πτερύγων.

5.3.6. Να μην είναι αναγκαίο τα οχήματα να εκτελούν οπισθοπορεία πριν την απομάκρυνση τους.

5.4. Τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για την παροχή επίγειας εξυπηρέτησης του αεροσκάφους δεν περνούν και δεν σταθμεύουν κάτω από τα φτερά του αεροσκάφους, ενώ γίνεται ο ανεφοδιασμός.

5.5. Όλος ο επίγειος εξοπλισμός όπως εξέδρες, σκάλες κλπ, τοποθετείται έτσι ώστε να μην υπάρχει κίνδυνος πρόσκρουσης.

5.6. Εφόσον μια βοηθητική μονάδα ισχύος (A.P.U), που βρίσκεται μέσα στη ζώνη ανεφοδιασμού ή που τα καυσάερα της φθάνουν μέσα στη ζώνη ανεφοδιασμού, σταματήσει για οποιοδήποτε λόγο να λειτουργεί κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού, δεν τίθεται εκ νέου σε λειτουργία μέχρι να σταματήσει η ροή του καυσίμου, διότι υπάρχει κίνδυνος ανάφλεξης των ατμών του καυσίμου.

5.7. Εφόσον η εξάτμιση της APU είναι στην πλαινή πλευρά του αεροσκάφους και όχι στο πίσω μέρος, τότε ο ανεφοδιασμός πραγματοποιείται από την άλλη μεριά του αεροσκάφους, εάν βέβαια είναι εφικτό. Στην αντίθετη περίπτωση πρέπει το όχημα ανεφοδιασμού να σταθμεύσει όσο το δυνατόν πιο μακριά από την εξάτμιση της APU.

5.8. Στην περίπτωση διαρροής καυσίμου η APU σβήνει αμέσως και παραμένει σβηστή μέχρι να απομακρυνθεί η κηλίδα καυσίμου και διαπιστωθεί ότι δεν υπάρχει κίνδυνος από εύφλεκτους ατμούς καυσίμου.

5.9. Να μη γίνεται εγκατάσταση ή απεγκατάσταση των συσσωρευτών του αεροσκάφους ούτε να συνδέονται, λειτουργούν ή αποσυνδέονται φορτιστές συσσωρευτών.

5.10. Απαγορεύεται η σύνδεση ή η αποσύνδεση της επίγειας γεννήτριας που παρέχει ενέργεια στο αεροσκάφος, κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού.

5.11. Η λειτουργία της γεννήτριας εδάφους (GPU) κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού επιτρέπεται μόνον εάν:

5.11.1. Έχει εκδοθεί σχετική άδεια για τη χρήση της από τις αρχές του αεροδρομίου.

5.11.2. Τοποθετείται σε απόσταση μεγαλύτερη των έξι (6) μέτρων από τα εξαιρετικά των δεξαμενών του αεροσκάφους, τις συνδέσεις ανεφοδιασμού ή το όχημα ανεφοδιασμού. Μικρότερη απόσταση επιτρέπεται

μόνον εάν τα βύσματα σύνδεσης προσαρμόζονται με κατάλληλα μονωμένα καλύμματα και η μονάδα μαζί με τα καλώδια σύνδεσης της ελέγχεται και συντηρείται τακτικά για την ασφαλή λειτουργία της.

5.11.3. Η μονάδα και τα καλώδια σύνδεσης της δεν επιτρέπεται να έρχονται σε επαφή με το ακροφύσιο της μάνικας ανεφοδιασμού και με τα καλώδια γεφύρωσης. Οι κύριοι αγωγοί από την μονάδα προσαρμόζονται με βύσματα που «κουμπώνουν» και δεν συνδέονται με διακόπτες που να τους χειρίζεται κάποιος κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού.

5.11.4. Δεν επιχειρείται οποιαδήποτε επισκευή ή επανεκκίνηση της μονάδας μέχρι το τέλος του ανεφοδιασμού στην περίπτωση που αυτή έχει τεθεί εκτός λειτουργίας λόγω βλάβης κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού.

5.11.5. Σε περίπτωση επείγοντος περιστατικού, όπως π.χ. διαρροή καυσίμου, η μονάδα τίθεται αμέσως εκτός λειτουργίας μέχρις ότου εξαλειφθεί ο κίνδυνος.

5.12. Δεν πραγματοποιείται οποιαδήποτε εργασία που θα μπορούσε από την φύση της να προκαλέσει πηγή ανάφλεξης στη ζώνη ανεφοδιασμού.

5.13. Δεν αναγομώνονται οι φιάλες οξυγόνου κατά την διάρκεια του ανεφοδιασμού.

5.14. Διακόπτεται η λειτουργία του εξωτερικού φωτισμού του αεροσκάφους καθώς και του αναλάμποντος φωτισμού αυτού.

5.15. Οι θερμαντήρες των θαλάμων καύσης των κινητήρων του αεροσκάφους δεν λειτουργούν.

5.16. Το air-condition του αεροσκάφους επιτρέπεται να λειτουργεί κατά την διάρκεια του ανεφοδιασμού. Στην περίπτωση όμως διαρροής καυσίμου τίθεται αμέσως εκτός ενεργείας για να αποφευχθεί η πιθανότητα εισαγωγής ατμών καυσίμου στο θάλαμο επιβατών του αεροσκάφους.

5.17. Σε περίπτωση δυνατής καταιγίδας ο ανεφοδιασμός αναστέλλεται σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε΄ του παρόντος κανονισμού.

6. ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ ΜΕ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΙΒΙΒΑΖΟΝΤΑΙ, ΑΠΟΒΙΒΑΖΟΝΤΑΙ Ή ΠΑΡΑΜΕΝΟΥΝ ΣΕ ΑΥΤΟ (ON BOARD)

6.1. Γενικά δεν επιτρέπεται να γίνεται ανεφοδιασμός καυσίμων σε αεροσκάφος όταν οι επιβάτες επιβιβάζονται, αποβιβάζονται ή παραμένουν σε αυτό (on board). Κατ' εξαίρεση και κατόπιν εγγράφου αιτήματος της Αεροπορικής Εταιρίας παρέχεται έγκριση για τέτοιου είδους ανεφοδιασμούς από την αρχή του αερολιμένα.

6.2. Δεν επιτρέπεται να πραγματοποιούνται, ταυτόχρονα, περισσότεροι από έναν ανεφοδιασμοί καυσίμων σε αεροσκάφη όταν οι επιβάτες επιβιβάζονται, αποβιβάζονται ή παραμένουν σε αυτό (on board) στον χώρο στάθμευσης αεροσκαφών εκτός εάν:

- οι ανεφοδιασμοί γίνονται σε δύο γειτονικές θέσεις με την παρουσία πυροσβεστικού οχήματος σε κατάλληλη θέση έτσι ώστε να είναι δυνατή η ταυτόχρονη επιτήρηση των ανεφοδιασμών από τους πυροσβέστες,

- οι ανεφοδιασμοί γίνονται σε απομακρυσμένες θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών και ο αερολιμένας διαθέτει ταυτόχρονα την παρουσία πυροσβεστικού οχήματος ή κατάλληλου εξοπλισμού σε κάθε θέση όπου πραγματοποιούνται τέτοιοι ανεφοδιασμοί

- και τέλος η διαδικασία έχει εγκριθεί από την Αρχή του Αερολιμένα.

Στις περιπτώσεις ανεφοδιασμού καυσίμου σε αεροσκάφος όταν οι επιβάτες επιβιβάζονται, αποβιβάζονται ή παραμένουν σε αυτό (on board) πρέπει να λαμβάνονται επιπρόσθετα μέτρα προφύλαξης και να εφαρμόζονται διαδικασίες ασφάλειας ως ακολούθως:

6.3. Να εξασφαλίζεται η παρουσία πυροσβεστικού οχήματος ή κατάλληλου εξοπλισμού (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ΄) στα όρια της περιοχής ασφαλείας ανεφοδιασμού. Για κάθε παρουσία του οχήματος αυτού ή του κατάλληλου εξοπλισμού χρεώνεται η αεροπορική Εταιρεία στην οποία γίνεται ο ανεφοδιασμός με ανάλογο ανταποδοτικό τέλος το οποίο καθορίζεται σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Η διαδικασία αίτησης και χρέωσης ισχύει δεκαοχτώ (18) μήνες μετά την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

6.4. Δεν επιτρέπεται ο ανεφοδιασμός καυσίμων σε αεροσκάφος όταν οι επιβάτες επιβιβάζονται, αποβιβάζονται ή παραμένουν σε αυτό (on board) και ταυτόχρονα πραγματοποιούνται ασκήσεις ή εργασίες πυρόσβεσης ή υπάρχουν απειλές για βόμβα σε αεροσκάφη, είτε στο έδαφος είτε εν πτήση ή στις εγκαταστάσεις του αεροδρομίου ή όταν υπάρχει κάποιος άλλος παράγων που μπορεί να μειώσει την ικανότητα πυρόσβεσης του αεροδρομίου.

6.5. Δεν επιτρέπεται να γίνεται ανεφοδιασμός με κούσιμα αεροσκάφους, με επιβάτες που επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται ή παραμένουν εντός αυτού (on board), όταν πλησιάζει καταιγίδα με αστραπές στην περιοχή του αεροδρομίου (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε΄) ή όταν στην περιοχή του αεροδρομίου επικρατούν συνθήκες χαμηλής ορατότητας.

6.6. Δεν επιτρέπεται ανεφοδιασμός αεροσκάφους όταν οι επιβάτες επιβιβάζονται, αποβιβάζονται ή παραμένουν σε αυτό (on board) εάν στο αεροσκάφος (ή σε απόσταση 100 περίπου μέτρων από αυτό) γίνεται δοκιμή ραντάρ ή μετεωρολογικού ραντάρ ή εάν λειτουργούν κινητήρες σε αεροσκάφος που βρίσκεται σε γειτονική θέση.

6.7. Δεν επιτρέπεται ανεφοδιασμός σε αεροσκάφος με επιβάτες εντός αυτού (on board), όταν αυτό έχει χωρητικότητα μικρότερη των 20 ατόμων διότι τα εν λόγω α/φη έχουν κατά την πλειονότητα τους μία θύρα εξόδου επιβατών. Κατ' εξαίρεση επιτρέπεται ο ανεφοδιασμός των εν λόγω αεροσκαφών με επιβάτες εντός αυτού (on board) στις ακόλουθες περιπτώσεις:

6.7.1. Όταν μεταφέρονται ασθενείς οι οποίοι είναι διασωληνωμένοι ή οποιαδήποτε μεταφορά τους εκτός του αεροσκάφους μπορεί να επιφέρει επιβάρυνση της κατάστασής τους.

6.7.2. Όταν οι επιβάτες που παραμένουν στο αεροσκάφος είναι λιγότεροι των οκτώ.

6.7.3. Σε αμφότερες τις περιπτώσεις λαμβάνονται επιπλέον των αναφερομένων στην παρόν άρθρο τα ακόλουθα μέτρα ασφαλείας:

- Ο ανεφοδιασμός εποπτεύεται συνέχεια από ένα μέλος του πληρώματος.

- Μέλος του πληρώματος ευρίσκεται δίπλα στην έξοδο κινδύνου έτοιμο να την ανοίξει εάν τούτο απαιτηθεί.

- Ο ανεφοδιασμός γίνεται από την αντίθετη πλευρά από αυτήν που είναι η θύρα εξόδου.

- Ο φορέας επίγειας εξυπηρέτησης διαθέτει επιπλέον προσωπικό για την ταχεία και ασφαλή εκκένωση του αεροσκάφους εάν τούτο απαιτηθεί.

6.8. Όταν στα καύσιμα δεν περιέχονται αντιστατικά πρόσθετα, τότε οι επιβάτες αποβιβάζονται πριν αρχίσει ο ανεφοδιασμός.

6.9. Απαγορεύεται ο ανεφοδιασμός αεροσκάφους με καύσιμο τύπου AVGAS και JET-B με επιβάτες on board.

6.10. Ο κυβερνήτης του αεροσκάφους υποχρεούται να ενημερώσει το πλήρωμα καμπίνας επιβατών και τους επιβάτες ότι θα λάβει χώρα ανεφοδιασμός με καύσιμα.

6.11. Απαγορεύεται οι επιβάτες και το πλήρωμα να καπνίζουν και να χρησιμοποιούν ηλεκτρικές συσκευές ή άλλες ενδεχόμενες πηγές ανάφλεξης.

6.12. Οι φωτεινές επιγραφές του αεροσκάφους «ΜΗ ΚΑΠΝΙΖΕΤΕ» παραμένουν αναμμένες καθόλη τη διάρκεια του ανεφοδιασμού με επιβάτες on board, καθώς και εκείνες που δείχνουν τις εξόδους κινδύνου. Η φωτεινή επιγραφή «ΠΡΟΣΔΕΘΕΙΤΕ» είναι σβηστή και το πλήρωμα ανακοινώνει στους επιβάτες να έχουν τη ζώνη του καθίσματος τους λυμένη.

6.13. Το πλήρωμα στελεχώνει καθόλη την διάρκεια του ανεφοδιασμού δύο τουλάχιστον κύριες θύρες εξόδου (ή μίας κύριας και μίας εξόδου κινδύνου όταν μόνο μία κύρια θύρα είναι διαθέσιμη) και κατά προτίμηση σε διαμετρικά αντίθετα άκρα του αεροσκάφους, έτσι ώστε να είναι εφικτή η ασφαλής και γρήγορη εκκένωση του αεροσκάφους από τους επιβάτες σε περίπτωση ανάγκης.

6.14. Οι δραστηριότητες εξυπηρέτησης εδάφους, καθώς και οι εργασίες μέσα στο αεροσκάφος, όπως η τροφοδοσία και ο καθαρισμός πρέπει να γίνονται με τέτοιο τρόπο ώστε να μην εμποδίζουν τις εξόδους του αεροσκάφους, όταν γίνεται ανεφοδιασμός και οι επιβάτες παραμένουν εντός του αεροσκάφους.

6.15. Μέσα στη καμπίνα του αεροσκάφους, οι διάδρομοι καθώς και οι περιοχές εξόδου είναι ελεύθερες από εμπόδια όταν επιβάτες παραμένουν σε αυτό και γίνεται ανεφοδιασμός.

6.16. Εάν σε κάποια από τις εξόδους που αναφέρονται στην παράγραφο 6.13 υπάρχει αυτόματη τσουλήθρα τότε ο χώρος κάτω από αυτήν την έξοδο αλλά και η γύρω περιοχή όπου θα αναπτυχθεί η τσουλήθρα να είναι ελεύθερος από εμπόδια και ο επόπτης ασφαλείας ανεφοδιασμού να είναι ανάλογα ενημερωμένος.

6.17. Οι περιοχές στις οποίες μπορούν να αναπτυχθούν και οι υπόλοιπες τσουλήθρες του αεροσκάφους παραμένουν καθαρές.

6.18. Αεροσκάφη εφοδιασμένα με αυτόματες τσουλήθρες

6.18.1. Εφόσον το αεροσκάφος διαθέτει αυτόματες τσουλήθρες για εκκένωση του από επιβάτες και έχει προσαρμοστεί σε αυτό αερογέφυρα (φυσούνα) διακίνησης επιβατών δεν απαιτείται να χρησιμοποιηθούν επιπλέον σκάλες στις άλλες θύρες του αεροσκάφους. Εφόσον στο αεροσκάφος με αυτόματες τσουλήθρες δεν έχει προσαρμοστεί αερογέφυρα (φυσούνα) τότε τοποθετείται μία σκάλα στη κύρια θύρα του αεροσκάφους που χρησιμοποιείται συνήθως για αποβίβαση ή επιβίβαση επιβατών.

6.18.2. Για τα αεροσκάφη που αναφέρονται στην ανωτέρω παράγραφο ένα μέλος του πληρώματος βρίσκεται στη δεξιά ή στην αριστερή πίσω πόρτα και είναι έτοιμο να χρησιμοποιήσει αμέσως την τσουλήθρα σε περίπτωση κινδύνου.

6.19. Αεροσκάφη μη εφοδιασμένα με αυτόματες τσουλήθρες

6.19.1. Εφόσον το αεροσκάφος δεν διαθέτει αυτόματες τσουλήθρες και έχει προσαρμοστεί σε αυτό μία αερογέφυρα (φυσούνα) τότε τοποθετείται και μία σκάλα σε κύρια θύρα επιβίβασης-αποβίβασης επιβατών και κατά προτίμηση στο αντίθετο άκρο του αεροσκάφους.

6.19.2. Εφόσον δεν είναι διαθέσιμη αερογέφυρα (φυσούνα), τότε τοποθετούνται δύο τουλάχιστον σκάλες στις αντίστοιχες κύριες θύρες του αεροσκάφους (κατά προτίμηση μία μπροστά και μία πίσω).

6.19.3. Εφόσον το αεροσκάφος διαθέτει δικές του εσωτερικές σκάλες και τις έχει αναπτύξει, τότε κάθε μία από αυτές θεωρείται σημείο εξόδου.

6.20. Πλήρωμα καμπίνας

6.20.1. Το πλήρωμα καμπίνας είναι υποχρεωμένο να επιτηρεί τους επιβάτες και να εξασφαλίζει ελεύθερους τους διαδρόμους του αεροσκάφους και τις εξόδους κινδύνου από εμπόδια.

6.20.2. Ο εκμεταλλευόμενος το αεροσκάφος εξασφαλίζει ότι καθόλη τη διάρκεια του ανεφοδιασμού με επιβάτες μέσα στο αεροσκάφος υπάρχει επαρκές πλήρωμα στο αεροσκάφος το οποίο θα βοηθήσει στη γρήγορη και ασφαλή εκκένωση του, σε περίπτωση κάποιου συμβάντος. Για να καθοριστεί από τον εκμεταλλευόμενο το αεροσκάφος ο ελάχιστος αριθμός πληρώματος καμπίνας που απαιτείται, πρέπει να ληφθεί υπόψη, ο αριθμός των επιβατών που βρίσκονται στο αεροσκάφος κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού, η διαρρύθμιση της καμπίνας, το μέγεθος του αεροσκάφους, οι εξοδοί κινδύνου και οι ευκολίες διαφυγής π.χ. ύπαρξη τσουληθρών.

6.20.3. Ως ελάχιστο πλήρωμα καμπίνας σε σχέση με τους υπάρχοντες επιβάτες μέσα στο αεροσκάφος, κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού ορίζεται:

- Ένα (1) μέλος πληρώματος για κάθε πενήντα (50) επιβάτες που βρίσκονται στο αεροσκάφος, με τουλάχιστον ένα (1) μέλος για κάθε ξεχωριστό θάλαμο επιβατών.

6.20.4. Εφόσον κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού, διαπιστωθούν ατμοί καυσίμου μέσα στο αεροσκάφος, ή υπάρχει κάποιος άλλος κίνδυνος, ειδοποιείται ο επόπτης ασφαλείας ανεφοδιασμού. Ο ανεφοδιασμός διακόπτεται μέχρι να αποφασίσει ο επόπτης ασφαλείας ανεφοδιασμού ότι οι συνθήκες επιτρέπουν την συνέχιση και την ολοκλήρωσή του.

6.21. Πρόσθετα μέτρο κατά την διάρκεια επιβίβασης ή αποβίβασης επιβατών κατά την διάρκεια του ανεφοδιασμού.

6.21.1. Καθορίζονται εκ των προτέρων και σε συνεργασία με την Εταιρεία που εκτελεί τον ανεφοδιασμό καυσίμου οι ζώνες απαγόρευσης διακίνησης επιβατών καθώς και οι ζώνες όπου θα επιτρέπεται αυτή η διακίνηση.

6.21.2. Οι επιβάτες που διέρχονται μέσα από την ζώνη ανεφοδιασμού καυσίμου τελούν υπό την συνεχή επιτήρηση του φορέα επίγειας εξυπηρέτησης, ώστε να επιταχύνεται με την μεγαλύτερη δυνατή ασφάλεια η διέλευση τους μέσα από αυτή την ζώνη.

6.21.3. Απαγορεύεται αυστηρά το κάπνισμα κατά τη διάρκεια της διακίνησης επιβατών.

7. ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ ΜΕ ΚΑΥΣΙΜΑ ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑ Ή ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ ΤΟΥ ΣΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

7.1. Δεν επιτρέπεται ο ανεφοδιασμός αεροσκάφους με καύσιμα όταν κινητήρας ή κινητήρες βρίσκονται σε λειτουργία, εκτός αν πρόκειται για:

- Πυροσβεστικό αεροσκάφος
- Νοσοκομειακό αεροσκάφος
- Αεροσκάφος αστυνομίας ή του λιμενικού
- Διασωστικό αεροσκάφος της πολεμικής ή της πολιτικής αεροπορίας
- Αεροσκάφος που δεν μπορεί να εκκινήσει με ίδια μέσα και τα απαραίτητα επίγεια μέσα, όπως GPU, είναι εκτός ενεργείας

Στις ανωτέρω περιπτώσεις, ο ανεφοδιασμός γίνεται με ευθύνη των Κυβερνητών των αεροσκαφών και εφόσον πληρούνται απαραίτητα οι παρακάτω προϋποθέσεις:

7.2. Ο ανεφοδιασμός του αεροσκάφους με καύσιμα πραγματοποιείται στην αντίθετη πλευρά από όπου λειτουργούν ο κινητήρας(ρες).

7.3. Ο ανεφοδιασμός είναι μόνο υποπτερύγιος. Ο επιπτερύγιος ανεφοδιασμός σε τέτοια περίπτωση απαγορεύεται.

7.4. Έχει γίνει εκκένωση του αεροσκάφους από επιβάτες.

7.5. Είναι υποχρεωτική η παρουσία πυροσβεστικού οχήματος.

7.6. Διατηρείται απόσταση τουλάχιστον 50μέτρων από το κτίριο του αεροσταθμού και άλλα κτίρια, από τους επιβάτες αλλά και κάθε άλλο πρόσωπο που δεν έχει σχέση με τον ανεφοδιασμό.

7.7. Έχει γίνει προσανατολισμός του αεροσκάφους ακριβώς προς την διεύθυνση του πνέοντος ανέμου.

7.8. Υπάρχει σε ετοιμότητα ένας τροχήλατος πυροσβεστήρας των 100 χιλιογραμμων τουλάχιστον ξηράς σκόνης ή ανάλογο κατασβεστικού υλικού κοντά στο σημείο που πραγματοποιείται ο υπόψη ανεφοδιασμός, επιπλέον του πυροσβεστήρα που αναφέρεται στην παράγραφο 4.2.

7.9. Δεν συμπληρώνονται πλήρως οι δεξαμενές του αεροσκάφους με καύσιμα, προκειμένου να αποφευχθεί η υπερχειλίση και η αυξημένη παραγωγή ατμών καυσίμου στα σημεία εξαερισμού.

7.10. Υπάρχει συνεχής επικοινωνία του ανεφοδιαστή με τον θάλαμο διακυβέρνησης του αεροσκάφους, για ενημέρωση περί της λειτουργίας του κινητήρα ή των κινητήρων και των ενδείξεων των οργάνων πληρώσεως των δεξαμενών του αεροσκάφους.

8. ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ ΣΕ ΥΠΟΣΤΕΓΟ

8.1. Δεν επιτρέπεται ο ανεφοδιασμός αεροσκάφους σε υπόστεγο. Εξαιρείται μόνο η περίπτωση κατά την οποία ένα αεροσκάφος αποδεδειγμένα δεν μπορεί να μετακινηθεί εκτός του υπόστεγου και χρήζει για σοβαρούς λόγους συντήρησης να ανεφοδιαστεί ή να γίνει άντληση καυσίμου. Όταν αυτό κριθεί αναγκαίο είναι απαραίτητο να υπάρχει συνεχής επιτήρηση καθόλη τη διάρκεια του ανεφοδιασμού. Για να ελαχιστοποιηθεί η ύπαρξη ατμών καυσίμου, αλλά και για να διευκολυνθεί η άμεση ανταπόκριση και η εκκένωση του υπόστεγου σε περίπτωση ανάγκης, πρέπει όλες οι εργασίες να γίνονται με ανοιχτές τις πόρτες του υπόστεγου. Οι σωλήνες ανεφοδιασμού πρέπει να διέρχονται μέσα από τις ανοιχτές πόρτες.

8.2. Ο ανεφοδιασμός αεροσκάφους σε υπόστεγο πραγματοποιείται μετά από έγκριση που χορηγείται από την Αρχή του Αερολιμένα, κατόπιν έγγραφης αίτησης της αεροπορικής Εταιρείας και αφού εξασφαλίσει την σύμφωνη γνώμη των εταιρειών καυσίμων για την τήρηση των ακόλουθων διαδικασιών που καλύπτουν τον ανεφοδιασμό σε υπόστεγο συντήρησης αεροσκαφών.

8.2.1. Ο ανεφοδιασμός αεροσκαφών σε υπόστεγο γίνεται μόνο με κηροζίνη π.χ. Jet A1.

8.2.2. Το όχημα ανεφοδιασμού σταθμεύει έξω από το υπόστεγο.

8.2.3. Σε περίπτωση απουσίας ενός αυτόματου συστήματος πυροπροστασίας ικανού να αντιμετωπίζει φωτιά καυσίμου εντός του υπόστεγου, η πυροσβεστική υπηρεσία του αεροδρομίου παρευρίσκεται έξω από το υπόστεγο, με το απαιτούμενο πυροσβεστικό όχημα.

8.2.4. Ο εξαερισμός του υπόστεγου είναι σε λειτουργία.

8.2.5. Το αεροσκάφος εφοδιάζεται μόνο με την ελάχιστη ποσότητα καυσίμου που απαιτείται για τον τεχνικό του έλεγχο εντός του υπόστεγου. Έτσι αποφεύγεται η δημιουργία ατμών καυσίμου στα εξαεριστικά των δεξαμενών του αεροσκάφους. Γενικά δεν πρέπει να καλύπτεται πάνω από το 25% της συνολικής χωρητικότητας των δεξαμενών του.

8.2.6. Ο χειριστής του οχήματος ανεφοδιασμού βρίσκεται έξω από το υπόστεγο δίπλα στο όχημα ανεφοδιασμού και σε τέτοια θέση που να επικοινωνεί άμεσα με τον υπεύθυνο, τεχνικό της επισκευαστικής Εταιρείας.

8.2.7. Όλοι οι σωλήνες καυσίμου έχουν στεγανούς συνδέσμους σε κάθε σημείο σύνδεσης. Δεν πραγματοποιείται ένωση σωλήνων εντός του υπόστεγου, εκτός των απαραίτητων συνδέσεων προσαρμογής στο αεροσκάφος. Τα αποτελέσματα ελέγχου της πίεσης των σωλήνων είναι διαθέσιμα για λεπτομερή εξέταση πριν από τον ανεφοδιασμό ή την άντληση καυσίμου μέσα στα υπόστεγα.

8.2.8. Εφαρμόζονται αυστηρά όλες οι διαδικασίες που αναφέρονται σ' αυτό τον κανονισμό και που έχουν αποκλειστικά σχέση με μέτρα προφύλαξης μέσα στη ζώνη ανεφοδιασμού (άρθρο 4 και άρθρο 5).

8.3. Ο ανεφοδιασμός αεροσκάφους σε υπόστεγο επιτρέπεται σε περιπτώσεις βαθμονόμησης των δεξαμενών καυσίμου του αεροσκάφους ή κατά τη σύνδεση και έλεγχο προωθητικών αντλιών δεξαμενής καυσίμου του αεροσκάφους και ελέγχων εξισορρόπησης σωλήνων διαρροής καυσίμου του αεροσκάφους και άλλων δευτερευουσών εργασιών συναρμολόγησης.

8.4. Δεν επιτρέπονται εργασίες για ελέγχους υπερχειλίσης των δεξαμενών, για ελέγχους της βαλβίδας απόρριψης ή για κανονικό ανεφοδιασμό αεροσκάφους.

9. ΔΙΑΡΡΟΗ ΚΑΥΣΙΜΟΥ

9.1. Σε περίπτωση διαρροής καυσίμου το προσωπικό ανεφοδιασμού διακόπτει αμέσως τον ανεφοδιασμό, χρησιμοποιώντας τα συστήματα άμεσης διακοπής και ειδοποιεί το πλήρωμα του αεροσκάφους. Ο ανεφοδιαστής και ο επόπτης ασφαλείας ανεφοδιασμού ενημερώνουν αμέσως για το συμβάν την Πυροσβεστική του αεροδρομίου και την Αρχή του Αερολιμένα ώστε να διερευνηθούν από κοινού την διαρροή και να αναζητήσουν λύσεις για την αντιμετώπιση της. Κάθε περίπτωση διαρροής αντιμετωπίζεται ξεχωριστά γιατί εξαρτάται από διάφορες παραμέτρους, όπως το μέγεθος και την ένταση της διαρροής, τον τύπο του καυσίμου, τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες, την κλίση του εδάφους κλπ.

9.2. Κάθε κηλίδα καυσίμου πάνω στον ασφαλτοτάπητα της πίστας καθαρίζεται αμέσως με φροντίδα της αεροπορικής Εταιρείας, στην οποία ανήκει το ανεφοδιαζόμενο αεροσκάφος ή εκείνης που παρέχει εξυπηρέτηση στο αεροσκάφος. Αν αυτό δεν καταστεί δυνατόν, τον καθαρισμό της κηλίδας καυσίμου αναλαμβάνει το αεροδρόμιο με ανάλογη χρέωση της αεροπορικής Εταιρείας. Αν δεν ευθύνεται η αεροπορική Εταιρεία για την κηλίδα σύμφωνα με το αποτέλεσμα της έρευνας που γίνεται (παρ. 9.1), τότε η αεροπορική Εταιρεία δικαιούται να εισπράξει τα έξοδα καθαρισμού από την Εταιρεία καυσίμου που ανεφοδίασε το αεροσκάφος.

9.3. Ενδεικτική και αποτελεσματική μέθοδος καθαρισμού της επιφάνειας της πίστας από διαρρέον καύσιμο JETA1 είναι η κάλυψη της επιφάνειας με ειδικό απορροφητικό χημικό υλικό και μέσο φιλικό προς το περιβάλλον ειδικό στην απορρόφηση-διάλυση και περιορισμό καυσίμου και στην συνέχεια ο προσεκτικός καθαρισμός της, κατά προτίμηση με μηχανικό-αναρροφητικό σάρωθρο και εντέλει με πλύση του δαπέδου, αν απαιτείται. Η αεροπορική Εταιρεία, ο φορέας επίγειας εξυπηρέτησης και η Αρχή του Αερολιμένα υποχρεούνται να διαθέτουν επαρκείς ποσότητες απορροφητικού υλικού, αποθηκευμένο στον Αερολιμένα και τον ανάλογο απαιτούμενο εξοπλισμό.

9.4. Στα Κρατικά αεροδρόμια όταν η αεροπορική Εταιρεία αδυνατεί να αντιμετωπίσει τον καθαρισμό της διαρροής καυσίμου στην πίστα, είτε γιατί η κηλίδα έχει μεγάλη έκταση, είτε γιατί δεν διαθέτει κατάλληλο εξοπλισμό και υλικό, τότε αυτή αιτείται την συνδρομή της Αερολιμενικής Αρχής του αεροδρομίου, η οποία μεριμνά για την διάθεση των απαιτούμενων μέσων (χημικά υλικά, αναρροφητικό σάρωθρο με τον χειριστή κλπ). Εάν η Αερολιμενική Αρχή του αεροδρομίου δεν διαθέτει τα απαιτούμενα μέσα για τον καθαρισμό, αυτή δύναται να αναθέτει τον καθαρισμό της πίστας από καύσιμα σε Εταιρεία εξυπηρέτησης εδάφους (handling agent) η οποία θα αναλάβει τον καθαρισμό της περιοχής. Για την εξυπηρέτηση αυτή επιβαρύνεται ανάλογα η αεροπορική Εταιρεία ή η Εταιρεία καυσίμου, αν ευθύνεται για την διαρροή.

9.5. Τα υλικά απορρόφησης που έχουν χρησιμοποιηθεί τοποθετούνται σε κατάλληλα δοχεία και μετακινούνται σε ασφαλές μέρος για εναπόθεση. Τα εργαλεία και ο εξοπλισμός που χρησιμοποιήθηκαν για την απορρόφηση του καυσίμου καθώς και η εναπόθεση των χρησιμοποιηθέντων υλικών γίνεται έτσι ώστε να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος ανάφλεξης.

9.6. Όταν το καύσιμο που έχει διαρρεύσει είναι JET B δεν χρησιμοποιείται πριονίδι για την απορρόφησης του, αλλά απομακρύνεται με άλλο τρόπο, π.χ. ξεπλένεται με νερό υπό πίεση φροντίζοντας παράλληλα, όσο το δυνατόν, να μην εισέρχεται στα αποστραγγιστικά φρεάτια της πίστας και αν υπάρχει βιολογικός καθαρισμός να κατευθύνεται προς αυτόν.

9.7. Σε περίπτωση που καύσιμο και νερό πέσουν στα αποστραγγιστικά φρεάτια, ειδοποιείται η υπηρεσία ύδρευσης-αποχέτευσης αφού πρώτα χρησιμοποιηθούν απορροφητικά μέσα καθαρισμού (π.χ. πριονίδι) ή μείγματα γαλακτώματος. Δεν επιτρέπεται να χύνονται καύσιμα στο σύστημα αποχέτευσης.

9.8. Σε περίπτωση που η έκταση της διαρροής του καυσίμου είναι μεγαλύτερη από διάμετρο δύο μέτρων ο ανεφοδιαστής ή ο επόπτης ασφαλείας σε συνεννόηση με την Αρχή του Αερολιμένα προχωρούν στις κατωτέρω ενέργειες:

9.8.1. Εξετάζουν την περίπτωση εκκένωσης της περιοχής. Γενικά ασφαλέστερη είναι η περιοχή που βρίσκεται στο προσήνεμο και σε ανηφορική θέση.

9.8.2. Απαγορεύουν την κίνηση προσώπων και οχημάτων στη περιοχή που υπάρχει διαρροή και εξασφαλίζουν τον περιορισμό των δραστηριοτήτων στην εγγύτερη περιοχή, ώστε να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος ανάφλεξης.

9.8.3. Ο επόπτης ασφαλείας φροντίζει για την προσωρινή διακοπή της λειτουργίας των APU, GPU και AIR CONDITIONERS.

9.9. Οι μηχανές των οχημάτων που βρίσκονται σε ακτίνα έξι (6) μέτρων από την περιοχή που εκδηλώθηκε η διαρροή καυσίμου παύουν να λειτουργούν μέχρι να καθαρθεί η περιοχή και να είναι ασφαλής.

9.10. Εάν η υπηρεσία πυρόσβεσης-διάσωσης του αεροδρομίου συστήσει να γίνει μετακίνηση του αεροσκάφους σε άλλη θέση, λόγω ιδιαίτερα εκτεταμένης διαρροής και εξάπλωσης καυσίμου στην πίστα, τότε η Αρχή του Αερολιμένα εξετάζει την περίπτωση λαμβάνοντας υπόψη και τις τοπικές συνθήκες και δυνατότητες και τελικά αποφασίζει για την μετακίνηση-ρυμούλκηση του αεροσκάφους ή όχι, η οποία πραγματοποιείται με φροντίδα της αεροπορικής Εταιρείας ή του φορέα επίγειας εξυπηρέτησης (handling agent). Στην περίπτωση μετακίνησης-ρυμούλκησης του αεροσκάφους συνιστάται η λήψη σχετικών μέτρων για την ελαχιστοποίηση των πιθανών κινδύνων όπως π.χ. η επικάλυψη του καυσίμου που έχει διαρρεύσει στην πίστα με αφρό από πυροσβεστικό όχημα, η τήρηση όσο το δυνατόν μεγαλύτερης απόστασης του ρυμούλκου οχήματος του αεροσκάφους από την κηλίδα καυσίμου κλπ.

10. ΑΝΤΛΗΣΗ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΑΠΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ

10.1. Στην περίπτωση άντλησης καυσίμου από αεροσκάφος ενημερώνεται η Αρχή του Αερολιμένα από την Εταιρεία καυσίμου ή τον αντιπρόσωπο της αεροπορικής Εταιρείας.

10.2. Το αντλούμενο από τις δεξαμενές του αεροσκάφους καύσιμο διοχετεύεται στο βυτίο ενός ανεφοδιαστικού ή σε άλλο κατάλληλο χώρο.

10.3. Πριν από την έναρξη της άντλησης λαμβάνεται δείγμα του καυσίμου που περιέχεται στις δεξαμενές του αεροσκάφους από τους κρουσούς αποστράγγισης των δεξαμενών, ώστε να γίνει έλεγχος και ανάλογα με τα αποτελέσματα να αποφασισθεί η τύχη του αντληθέντος καυσίμου.

10.4. Το αντληθέν καύσιμο δεν επαναδιατίθεται σε άλλο αεροσκάφος εάν δεν ελεγχθεί από την Εταιρεία καυσίμου για την καταλληλότητα επαναχρησιμοποίησής του.

10.5. Πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στον καθαρισμό της δεξαμενής και λοιπού εξοπλισμού που χρησιμοποιήθηκε για την διακίνηση και αποθήκευση του αντληθέντος καυσίμου.

10.6. Δεν επιτρέπεται η άντληση καυσίμου από αεροσκάφος όταν υπάρχουν επιβάτες σ' αυτό ή επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται.

11. ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΚΑΥΣΙΜΑ ΑΠΟ ΒΑΡΕΛΙΑ

11.1. Η πραγματοποίηση ανεφοδιασμού αεροσκαφών με καύσιμα από βαρέλια επιτρέπεται με την προϋπόθεση ότι η ποσότητα καυσίμου που περιέχεται σε κάθε βαρέλι και μέχρι του ύψους των 7,5 cm περίπου από τον πυθμένα αυτού δεν θα διοχετεύεται στο αεροσκάφος, θεωρούμενο ως ακατάλληλο, από άποψη καθαρότητας από ξένα σωματίδια.

11.2. Η άντληση του καυσίμου από το βαρέλι αρχίζει μετά από αναμονή τουλάχιστον δέκα λεπτών (10') χρονικό διάστημα το οποίο απαιτείται για την «ηρεμία» του καυσίμου ώστε να καθιζάνουν πιθανά ξένα σωματίδια.

11.3. Η αποθήκευση καυσίμου σε βαρέλια επιτρέπεται σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους οι οποίοι βρίσκονται σε απόσταση πενήντα μέτρων από τις περιοχές κίνησης αεροσκαφών. Η διαμόρφωση των χώρων, η πυρασφάλεια αυτών και τα χρησιμοποιούμενα συστήματα άντλησης καυσίμου εγκρίνονται από την Διεύθυνση Αερολιμένων της ΥΠΑ. Η Εταιρεία καυσίμου επιπλέον μεριμνά:

11.3.1. Για την συνεχή και συστηματική αποψίλωση από ξερά χόρτα του χώρου της αποθήκευσης καθώς και περιμετρικά αυτού σε απόσταση 15 μέτρων.

11.3.2. Για την ανάρτηση πινακίδων σε εμφανή σημεία της εγκατάστασης με οδηγίες πρόληψης πυρκαγιάς και τρόπους ενέργειας σε περίπτωση έναρξης πυρκαγιάς, καθώς και σήμανση των θέσεων του πυροσβεστικού υλικού.

11.4. Εάν απαιτηθεί, μετακίνηση βαρελιών μέχρι του σημείου στάθμευσης του προς ανεφοδιασμό αεροσκάφους, πραγματοποιείται από την Εταιρεία καυσίμου ή την αεροπορική Εταιρεία, στην οποία ανήκει το αεροσκάφος ή εκείνη που του παρέχει εξυπηρέτηση εδάφους, με τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής μεταφορά τους. Για τον ανεφοδιασμό αεροσκάφους από βαρέλια χρησιμοποιούνται ειδικές αντλίες αντιεκρηκτικού τύπου οι οποίες ανήκουν στην Εταιρεία καυσίμου.

11.5. Κατά τα λοιπά ισχύουν οι απαιτήσεις-διαδικασίες που έχουν καθορισθεί στα προηγούμενα κεφάλαια του παρόντος κανονισμού.

12. ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ ΣΕ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΕΡΟΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

12.1. Εντολή έναρξης διαδικασιών ανεφοδιασμού σε αεροσκάφος που τελεί υπό αεροπειρατεία δίδει σε μία Εταιρεία καυσίμων, μόνο ο προϊστάμενος της Αρχής του Αερολιμένα μετά από απόφαση που λαμβάνεται από το Κεντρικό Συντονιστικό Όργανο (ΚΣΟ) και δίδεται από το Τοπικό Επιχειρησιακό Όργανο (ΤΕΟ) του σχεδίου «ΙΚΑΡΟΣ».

12.2. Σε περίπτωση τέτοιου ανεφοδιασμού, το προσωπικό που εμπλέκεται στον ανεφοδιασμό (ανεφοδιαστής, επόπτης ασφαλείας) έχει ως κύριο μέλημα την προστασία της ζωής των επιβατών, του πληρώματος και αυτών των ιδίων ακολουθώντας και εφαρμόζοντας τα προβλεπόμενα από σχετικό Σχέδιο Αντιμετώπισης Αεροπειρατείας, όπως αυτά θα του μεταβιβάζονται από τα αρμόδια συντονιστικά όργανα.

12.3. Εφόσον κριθεί σκόπιμο από το ΤΕΟ, με ευθύνη της Αεροπορικής Αρχής και με την συνδρομή του υπεύθυνου της Εταιρείας καυσίμων, ενημερώνονται οι αεροπειρατές για την διαδικασία του ανεφοδιασμού, αλλά και για τυχόν άλλα απαραίτητα στοιχεία που αφορούν τον ανεφοδιασμό όπως:

- Ποσότητα καυσίμου που απαιτούν οι αεροπειρατές,

- Πληροφορίες κίνησης του οχήματος ανεφοδιασμού.

- Απαραίτητες ενέργειες που πρέπει να γίνουν από τους ανεφοδιαστές για την έναρξη-παύση του ανεφοδιασμού.

- Χρόνο που απαιτεί ο ανεφοδιασμός για την συγκεκριμένη ποσότητα καυσίμου.

- Διαδικασίες για τον ανεφοδιασμό αεροσκάφους με επιβάτες που παραμένουν σε αυτό.

12.4. Οι αεροπειρατές πρέπει επίσης να ενημερωθούν για πιθανές αλλαγές των διαδικασιών ανεφοδιασμού, όπως π.χ. ένα αεροσκάφος που τελεί υπό αεροπειρατεία είναι συνήθως σταθμευμένο σε περιοχές μακριά από hydrant pit και το αεροδρόμιο μπορεί να μην διαθέτει βυτιοφόρο όχημα καυσίμων ή μπορεί η δεξαμενή του να είναι μικρή και συνεπώς ο ανεφοδιασμός να μην μπορεί να ολοκληρωθεί με μία μόνο κίνηση του οχήματος.

13. ΜΕΙΓΜΑΤΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ - ΑΝΤΙΣΤΑΤΙΚΑ ΠΡΟΣΘΕΤΑ

13.1. Τα μείγματα καυσίμων ευρείας χρήσης (λιπαντικά, υγρά φρένων κλπ.) και κηροζίνης για κινητήρες με τουρμπίνα μπορούν να δημιουργήσουν ένα μείγμα ατμών καυσίμου στη δεξαμενή, το οποίο είναι αναφλέξιμο στις συνήθεις συνθήκες θερμοκρασίας περιβάλλοντος, κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού. Για να ελαχιστοποιηθεί αυτό ο κίνδυνος θα πρέπει να τοποθετηθεί στο καύσιμο προσθετικό που μειώνει τον στατικό ηλεκτρισμό. Όταν το προσθετικό αυτό υπάρχει στο καύσιμο και μάλιστα στην αναλογία που αναφέρουν οι προδιαγραφές του καυσίμου, τότε οι προφυλάξεις που αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό θεωρούνται επαρκείς. Στην επόμενη παράγραφο δίνονται οδηγίες για ειδικές προφυλάξεις που αναφέρονται για την αποφυγή σπινθήρα στη δεξαμενή, λόγω στατικού ηλεκτρισμού.

13.2. Σε περίπτωση που γίνεται ανεφοδιασμός με καύσιμα σε Jet αεροσκάφη και τα καύσιμα δεν περιέχουν αντιστατικό πρόσθετο, επιβάλλεται μία σημαντική μείωση της ροής παροχής του καυσίμου. Οι προφυλάξεις πρέπει να λαμβάνονται ακόμα και όταν καύσιμα που δεν περιέχουν το αντιστατικό πρόσθετο υπάρχουν ήδη μέσα στις δεξαμενές του αεροσκάφους και πρόκειται να πραγματοποιηθεί ανεφοδιασμός με καύσιμα τα οποία περιέχουν το αντιστατικό πρόσθετο. Σε περίπτωση προηγούμενης τροφοδότησης με καύσιμα χωρίς το αντιστατικό πρόσθετο η αεροπορική Εταιρεία ενημερώνει τον ανεφοδιαστή έτσι ώστε για τους επόμενους δύο ανεφοδιασμούς καυσίμου με τέτοιο αντιστατικό να απαιτείται χειρισμός του καυσίμου σαν να είναι καύσιμο χωρίς το ανάλογο αντιστατικό.

13.3. Η ελάττωση της ροής παροχής του καυσίμου έχει τρία πλεονεκτήματα:

13.3.1. Δίνει περισσότερο χρόνο για την αποφόρτιση του στατικού ηλεκτρισμού που δημιουργείται στο σύστημα ανεφοδιασμού πριν το καύσιμο εισέλθει στη δεξαμενή.

13.3.2. Ελαττώνει την ηλεκτρίση του καυσίμου που δημιουργήθηκε εξαιτίας του παφλασμού του καυσίμου.

13.3.3. Ελαττώνει την έκταση της εύφλεκτης περιοχής που μπορεί να δημιουργηθεί εξαιτίας των σταγόνων καυσίμου που εξατμίζονται στη δεξαμενή πριν το ακροφύσιο τροφοδοσίας βυθιστεί μέσα στο καύσιμο.

13.4. Ο περιορισμός της ροής που απαιτείται να γίνει εξαρτάται από τον εξοπλισμό ανεφοδιασμού που χρησιμοποιείται και από τον τύπο του συστήματος φίλτρου που χρησιμοποιεί το σύστημα διανομής του αεροσκάφους. Στις περιπτώσεις που αναφέρονται στη παράγραφο 13.2, η ελάττωση της ροής είναι σύμφωνη με τις διαδικασίες που αναφέρονται στο εγχειρίδιο της Εταιρείας καυσίμων το οποίο ο ανεφοδιαστής οφείλει να επιδεικνύει στην Αρχή του Αερολιμένα όταν τούτο ζητείται.

13.5. Περιορισμός της ροής επιβάλλεται όταν πραγματοποιείται επιπτερύγιος ανεφοδιασμός. Σ' αυτού του είδους τον ανεφοδιασμό το πάφλασμα του καυσίμου μπορεί να αποφευχθεί αν τοποθετηθεί το ακροφύσιο παροχής καυσίμου όσο το δυνατόν βαθύτερα στη δεξαμενή.

14. ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ

14.1. Στα ελικόπτερα οι δεξαμενές καυσίμου και τα στόμια πλήρωσης και εξαερισμού βρίσκονται πολύ κοντά στη καμπίνα επιβατών. Οι επιβάτες δεν πρέπει να παραμένουν στο ελικόπτερο κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού εκτός και αν πρόκειται για μεταφορά ασθενή ή οι επικρατούσες καιρικές συνθήκες πρόκειται να δημιουργούσαν σοβαρότατους κινδύνους κατά την αποβίβαση τους.

14.2. Εάν λόγω των ανωτέρω περιπτώσεων οι επιβάτες παραμένουν μέσα στο ελικόπτερο κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού, τότε όλες οι κύριες έξοδοι πρέπει να είναι διαθέσιμες για άμεση χρήση και η εξωτερική περιοχή γύρω από τις εξόδους καθαρή. Στην περίπτωση που η μοναδική κύρια έξοδος είναι από την ίδια πλευρά που βρίσκονται και τα σημεία ανεφοδιασμού, τότε ο ανεφοδιασμός επιτρέπεται με επιβάτες στο ελικόπτερο μόνο όταν τα στροφεία δεν περιστρέφονται και οι κινητήρες είναι σβηστοί.

15. ΣΥΣΤΗΜΑ HYDRANT

15.1. Στην περίπτωση ανεφοδιασμού αεροσκάφους με καύσιμα μέσω συστήματος HYDRANT η θέση που γίνεται ο ανεφοδιασμός αυτός είναι επικίνδυνη περιοχή και επιτηρείται ανάλογα.

15.2. Προκειμένου τα σύστημα HYDRANT να λειτουργήσει με ασφάλεια απαιτείται η ύπαρξη σε κάθε θέση ανεφοδιασμού των κατωτέρω μηχανισμών:

15.2.1. Μηχανισμός άμεσης διακοπής παροχής καυσίμου λόγω έκτακτης ανάγκης (EMERGENCY FUEL SHUTOFF ή STOP BUTTON) που να σημαίνεται κατάλληλα με επιγραφή και σύντομη σαφή οδηγία ενεργοποίησης της (π.χ. με βέλος ή με τη λέξη «πίεσε» ή «τράβηξε» ανάλογα) από το προσωπικό ανεφοδιασμού. Σε περίπτωση αδυναμίας ενεργοποίησης του ανωτέρω μηχανισμού από το προσωπικό ανεφοδιασμού, οποιοσδήποτε εργαζόμενος είναι παρών στο συμβάν οφείλει να επέμβει ενεργοποιώντας τον ανωτέρω μηχανισμό και στην συνέχεια να σπεύσει να ειδοποιήσει την Αρχή του Αερολιμένα και την Υπηρεσία πυρόσβεσης-διάσωσης του Αεροδρομίου. Οι Εταιρείες καυσίμων οφείλουν να ενημερώνουν τους εργαζόμενους (προσωπικό φορέων επίγειας εξυπηρέτησης, αντιπρόσωποι αεροπορικών εταιριών, κλπ) που βρίσκονται στον χώρο στάθμευσης αεροσκαφών.

15.2.1.1. Εάν ο μηχανισμός άμεσης διακοπής παροχής καυσίμου δεν λειτουργεί τότε ο ανεφοδιασμός δεν επιτρέπεται εκτός εάν έχει εξευρεθεί κάποιος άλλος τρόπος για την άμεση διακοπή της παροχής του καυσίμου σε επικίνδυνη κατάσταση. Ένας τέτοιος τρόπος θα μπορούσε να είναι ασύρματη επικοινωνία του ανεφοδιαστή

με άλλο υπάλληλο που θα βρίσκεται σε άλλη θέση και θα δύναται να διακόψει την παροχή του καυσίμου στην συγκεκριμένη θέση ανεφοδιασμού.

15.2.1.2. Ο μηχανισμός άμεσης διακοπής παροχής καυσίμου καθώς και η οδός πρόσβασης σ' αυτήν παραμένουν πάντα ελεύθερες από εμπόδια.

15.2.2. Μηχανισμός ελέγχου πίεσης παραδιδόμενου καυσίμου, τοποθετημένος είτε στο σύστημα HYDRANT είτε στο όχημα DISPENSER, για τον αυτόματο έλεγχο της πίεσης του καυσίμου που παραδίδεται στο αεροσκάφος, ώστε να μην είναι μεγαλύτερη από την προδιαγραφόμενη για τον τύπο του ανεφοδιαζόμενου αεροσκάφους.

15.3. Τα φρεάτια (PITS) του συστήματος HYDRANT φέρουν σήμανση του τύπου του χορηγούμενου μέσω αυτών καυσίμου και διατηρούνται καθαρά και απαλλαγμένα από νερά. Επιβάλλεται έλεγχος τους, με μέριμνα του φορέα που έχει την εκμετάλλευση του συστήματος HYDRANT, τουλάχιστον κάθε εβδομάδα και οπωσδήποτε μετά από ισχυρή βροχόπτωση ή χιονόπτωση για την απομάκρυνση οποιωνδήποτε καταλοίπων.

15.4. Ο φορέας εκμετάλλευσης του συστήματος HYDRANT διενεργεί μηνιαίους ελέγχους για την καλή λειτουργία του μηχανισμού διάταξης άμεσης διακοπής παροχής καυσίμου.

16. ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

16.1. Εκπαίδευση προσωπικού ανεφοδιασμού από την Εταιρεία καυσίμου:

16.1.1. Η Εταιρεία καυσίμου οφείλει να εκπαιδεύει επαρκώς όλο το προσωπικό που ασχολείται με τις διαδικασίες του ανεφοδιασμού, στα καθήκοντα που καλείται να εκτελέσει. Το προσωπικό πρέπει να έχει εκπαιδευτεί στις διαδικασίες προκειμένου οι ανεφοδιασμοί να διεξάγονται με ασφάλεια.

16.1.2. Με μέριμνα και ευθύνη της Εταιρείας καυσίμων στην οποία ανήκει, το προσωπικό ανεφοδιασμού διαθέτει άρτια εκπαίδευση στην ασφαλή λειτουργία του χρησιμοποιούμενου εξοπλισμού, την λειτουργία των συστημάτων ασφαλείας τους και τον χειρισμό του σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Πρέπει να γνωρίζει την χρήση των πυροσβεστήρων που προορίζονται για την προστασία του εξοπλισμού αυτού και τις ενέργειες στις οποίες πρέπει να προβαίνει σε έκτακτα περιστατικά.

16.2. Εκπαίδευση προσωπικού ανεφοδιασμού από την ΥΠΑ:

16.3. Με μέριμνα και ευθύνη της ΥΠΑ, η αρμόδια Διεύθυνση Αερολιμένων (Δ3) σε συνεργασία με τις Εταιρείες καυσίμων εκπαιδεύει και πιστοποιεί στην Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας (ΣΠΟΑ) την ικανότητα των ανεφοδιαστών στα παρακάτω θέματα:

- Αντιμετώπιση πρόκλησης φωτιάς στον εξοπλισμό και στα αεροσκάφη (όπως κινητήρες, σύστημα προσγείωσης κλπ) με τα κατασβεστικά μέσα που διαθέτουν.

- Αντιμετώπιση διαρροής καυσίμου, περιλαμβανομένων όλων των διαδικασιών άμεσης διακοπής παροχής καυσίμου.

- Αντιμετώπιση κηλίδας καυσίμου στην πίστα.

- Πλήρη γνώση του παρόντος κανονισμού.

- Αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, όπως αναρρόφηση καυσίμου από αεροσκάφος μετά από ατύχημα.

- Πλήρη γνώση όλων των διαδικασιών που συνδράμουν στην «Υγιεινή και Ασφάλεια» στο χώρο εργασίας των.

- Γνώση όλων των απαραίτητων επιχειρησιακών δραστηριοτήτων που διεξάγονται στον χώρο στάθμευσης αεροσκαφών και των σχετικών διαδικασιών, προκειμένου να συνδράμουν στην ομαλή και ασφαλή λειτουργία του Αερολιμένα.

Όλα τα έξοδα για την εκπαίδευση των ανεφοδιαστών της παρούσης παραγράφου καταβάλλονται από τις Εταιρείες καυσίμων.

Τα πιστοποιητικά της εκπαίδευσης του προσωπικού ανεφοδιασμού ελέγχονται από τους επιθεωρητές πυρασφάλειας της ΥΠΑ ή τον Αερολιμενικό Έλεγχο των αεροδρομίων.

17. ΑΤΟΜΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΤΩΝ

Οι ανεφοδιαστές είναι υποχρεωτικό να φέρουν τον κάτωθι ατομικό εξοπλισμό προστασίας:

- Υποδήματα που να πληρούν τις κυριότερες απαιτήσεις που προβλέπονται από την Ευρωπαϊκή Οδηγία CEE/89/686 σχετικά με τα Μέσα Ατομικής Προστασίας, που είναι για την ασφάλεια, την άνεση, την ανθεκτικότητα και την προστασία από τους κινδύνους πτώσης εξαιτίας ολίσθησης και ρίψης αντικειμένων σε αυτά. Τα υποδήματα να είναι σύμφωνα με τις απαιτήσεις των Ευρωπαϊκών προτύπων EN345, EN346 και EN347.

- Ο ρουχισμός των ανεφοδιαστών πρέπει να είναι κατασκευασμένος από 100% βαμβάκι, για την αποφυγή πρόκλησης σπινθήρων από την ύπαρξη συνθετικού υλικού.

- Γυαλιά προστασίας οφθαλμών με κρυστάλλα σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό πρότυπο EN 166.

- Γάντια προστασίας (από χημικά και για βαριές εργασίες) σύμφωνα με τα Ευρωπαϊκά πρότυπα EN388 (μηχανική αντοχή, αντοχή στη διάσχυση, αντοχή στον στατικό ηλεκτρισμό), EN420 (απαιτήσεις γενικής προστασίας), EN374 (προστασία ενάντια στα χημικά και στους μικροοργανισμούς), EN407 και EN659 (προστασία ενάντια στην φωτιά και την θερμότητα).

- Κράνος βιομηχανικού τύπου.

- Γιλέκο προειδοποίησης υψηλής ορατότητας (φθορίζον αντανακλαστικό γιλέκο) σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό πρότυπο EN471 τάξης 2.

18. ΕΠΙΟΕΩΡΗΤΕΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Οι επιθεωρητές που ανήκουν σε Εταιρείες καυσίμων ή σε αεροπορικές Εταιρείες πρέπει να κοινοποιούν στους επιθεωρούμενους αερολιμένες και στο Τμήμα Πυρασφάλειας της Διεύθυνσης Αερολιμένων της ΥΠΑ, τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων των εγκαταστάσεων καυσίμων, του ανεφοδιαστικού εξοπλισμού, των ικανοτήτων των ανεφοδιαστών, τα θεωρημένα προγράμματα εργασίας των ανεφοδιαστών, τις παρατηρήσεις και τους περιορισμούς των ιατρών εργασίας κλπ. Στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ φαίνεται ένα υπόδειγμα πίνακα αξιολόγησης στο οποίο περιλαμβάνονται οι ελάχιστες απαιτήσεις για την ορθή αξιολόγηση ενός ανεφοδιαστή.

19. ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΚΑΙ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΚΑΥΣΙΜΑ

19.1. ΓΕΝΙΚΑ

Σε αεροδρόμια όπου δραστηριοποιούνται αερολέσχες, αεροπορικές σχολές, κλπ και δεν διατίθεται από τις Εταιρείες πετρελαιοειδών του αεροδρομίου ο αναγκαίος τύπος καυσίμου για ελαφρά αεροσκάφη με MTOW μικρότερο των 5700kg και για υπερελαφρά με MTOW μικρότερο των 495kg, για την αυτοεξυπηρέτηση των και μόνο ορίζονται τα εξής:

19.2. Διακίνηση καυσίμου

19.2.1. Καύσιμα για ανεφοδιασμό αεροσκαφών μεταφέρονται στα αεροδρόμια με ευθύνη των προμηθευτριών εταιριών πετρελαιοειδών ή αδειοδοτημένων προς τούτο μεταφορέων.

19.2.2. Η μεταφορά του καυσίμου, από τον χώρο παραγωγής μέχρι το αεροδρόμιο γίνεται με σφραγισμένα βαρέλια ή σφραγισμένες δεξαμενές ή με σφραγισμένα διαμερίσματα βυτιοφόρων οχημάτων και συνοδεύεται από ανάλογα παραστατικά τα οποία πιστοποιούν την ποιότητα του καυσίμου. Οι σφραγίδες πρέπει να ανοίγουν στον χώρο αποθήκευσης του αεροδρομίου παρουσία εκπροσώπου τόσο του μεταφορέα όσο και του ανεφοδιαστή. Με ευθύνη του ανεφοδιαστή κρατείται ένα λίτρο από το καύσιμο που μόλις παραδόθηκε, σφραγίζεται με την μολυβδοσφραγίδα του μεταφορέα και παραδίδεται προς φύλαξη στον ανεφοδιαστή.

19.3. Αποθήκευση καυσίμου

19.3.1. Τα καύσιμα θα αποθηκεύονται σε χώρους που θα υποδεικνύονται από τον φορέα λειτουργίας του αεροδρομίου. Επιπλέον για τα Κρατικά αεροδρόμια απαιτείται και η σύμφωνη γνώμη των Διευθύνσεων Δ3 και Δ7. Οι χώροι αποθήκευσης θα απέχουν 50μέτρα από το πλησιέστερα σταθμευμένο αεροσκάφος.

19.3.2. Οι συνθήκες αποθήκευσης θα είναι σύμφωνα με τις υποδείξεις της προμηθεύτριας Εταιρείας. Τα καύσιμα μπορούν να αποθηκεύονται σε:

- Πιστοποιημένα ρυμουλκούμενα οχήματα χωρητικότητας έως 2m³.

- Αυτοκινούμενα πιστοποιημένα βυτιοφόρα.

- Σε μόνιμες δεξαμενές υπέργειες ή ημιθαμμένες ή υπόγειες.

- Σε βαρέλια τοποθετημένα στο έδαφος ή σε απλό ρυμουλκούμενο όχημα όταν είναι μόνο ένα βαρέλι.

19.3.3. Οι εγκαταστάσεις των δεξαμενών, όπως και τα αντλιοστάσιά τους θα είναι σύμφωνα με τις διατάξεις της Δ3/26080, ΦΕΚ/Β' /43/1996 κοινής υπουργικής απόφασης και του Νόμου υπ' αριθ. 3325/11-3-2005 ΦΕΚ/Α' /68/2005.

19.3.4. Οι δεξαμενές θα τοποθετούνται σε θέσεις και αποστάσεις από άλλες δεξαμενές σύμφωνα με την παρ. 2.3 της Δ3/26080 κοινής υπουργικής απόφασης, ΦΕΚ/Β' /43/1996. Επιπλέον θα είναι τοποθετημένες σε ειδικές λεκάνες ικανές να συλλέξουν όλη την ποσότητα καυσίμου που φέρει η δεξαμενή σύμφωνα με το ΠΔ 44, ΦΕΚ/Α' /15/1987 παρ. 3.2.4.

19.3.5. Όταν το καύσιμο αποθηκεύεται σε βαρέλια τότε επιπλέον των αναφερομένων στο κεφάλαιο 11 του παρόντος Κανονισμού πρέπει ο χώρος αποθήκευσης να διαμορφώνεται κατάλληλα, μέσα σε λεκάνη από οπλισμένο σκυρόδεμα. Η λεκάνη θα έχει περιφερειακά τοιχώματα ύψους τουλάχιστον 50 εκατοστών. Μέγιστη συνολική επιτρεπόμενη ποσότητα καυσίμου σε βαρέλια θα είναι δύο χιλιάδες (2000) λίτρα. Τα βαρέλια θα αποθηκεύονται πάντα σε πλάγια θέση με το καπάκι στην κάτω μεριά για να αποφεύγεται η εισροή αέρα μέσα στο βαρέλι. Ο χώρος αποθήκευσης των βαρελιών θα σκεπάζεται με κατάλληλο στέγαστρο έτσι ώστε να αποφεύγεται η άμεση έκθεση των βαρελιών στον ήλιο. Η απόσταση τοποθέτησης του χώρου αποθήκευσης των βαρελιών θα είναι τουλάχιστον πενήντα (50) μέτρα μακριά από τη θέση στάθμευσης των αεροσκαφών.

19.3.6. Γενικά πρέπει να δίδεται προσοχή στην χρονική διάρκεια αποθήκευσης του καυσίμου. Επειδή τα καύσιμα κατά την φάση της αποθήκευσης τους παρουσιάζουν αλλοιώσεις είναι επιθυμητό η χρονική διάρκεια αποθήκευσης να μην είναι μεγαλύτερη από τους τρεις μήνες.

19.4. Μέτρα πυροπροστασίας χώρων αποθήκευσης καυσίμων

19.4.1. Τα μέτρα πυροπροστασίας για δεξαμενές αποθήκευσης καυσίμου είναι αυτά που απαιτούνται από το πιστοποιητικό πυροπροστασίας που εκδίδεται προς τούτο από την Πυροσβεστική Υπηρεσία.

19.4.2. Για περιοχές αποθήκευσης βαρελιών απαιτείται η ύπαρξη τουλάχιστον ενός (1) φορητού πυροσβεστήρα ξηράς σκόνης 12kg και ενός πυροσβεστήρα αφρού τουλάχιστον 12lit.

19.4.3. Όταν το βαρέλι φέρεται σε ρυμουλκούμενο όχημα τότε απαιτείται η ύπαρξη ενός πυροσβεστήρα ξηράς σκόνης 12kg.

19.5. Ανεφοδιασμός αεροσκαφών

19.5.1. Ο ανεφοδιασμός των αεροσκαφών θα γίνεται:

- από άτομα εκπαιδευμένα για ανεφοδιασμό αεροσκαφών από την ΥΠΑ ή από Εταιρεία πετρελαιοειδών, όταν η συνολική ποσότητα καυσίμου που μεταγγίζεται είναι περισσότερη των εξήντα (60) λίτρων. Τον έλεγχο για την εκπαίδευση αυτών ασκεί στα Κρατικά αεροδρόμια η αερολιμενική αρχή και στα μη Κρατικά ο φορέας λειτουργίας του αεροδρομίου.

- από τους χειριστές ή ιδιοκτήτες των αεροσκαφών, όταν η συνολική μεταγγιζόμενη ποσότητα καυσίμου είναι μικρότερη των εξήντα (60) λίτρων.

19.5.2. Όταν ο ανεφοδιασμός γίνεται από βυτιοφόρα, ρυμουλκούμενες δεξαμενές και βαρέλια τότε απαιτείται η χρήση κατάλληλων αντλιών αντiekρηκτικού τύπου και φίλτρων που θα διασφαλίζουν την ποιότητα του μεταγγιζόμενου καυσίμου.

19.5.3. Τα αεροσκάφη δύνανται να ανεφοδιάζονται με ειδικά δοχεία μεταφοράς καυσίμου (πιστοποιημένα κατά ADR κάνιστρα) μέσω ειδικής διάταξης σωλήνα και ακροφυσίου και όχι διά της βαρύτητας. Ο ανεφοδιασμός σε αυτή την περίπτωση θα γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού. Είναι απαραίτητη η χρήση ειδικών φίλτρων για την κατακράτηση νερού και μικροσωματιδίων που μπορεί να περιέχονται στο μεταγγιζόμενο καύσιμο.

19.5.4. Η διαδικασία ανεφοδιασμού θα είναι σύμφωνη με τα αναφερόμενα στον παρόντα Κανονισμό.

19.5.5. Ο χειριστής ή ο ιδιοκτήτης του αεροσκάφους είναι ο μοναδικός υπεύθυνος για το είδος του καυσίμου που απαιτείται για τον(ους) κινητήρα(ες) του αεροσκάφους και για την απαιτούμενη ποσότητα για την πραγματοποίηση της πτήσης.

19.5.6. Οι διαδρομές που θα ακολουθούν τα βυτιοφόρα οχήματα ή τα ρυμουλκούμενα οχήματα για την πραγματοποίηση του ανεφοδιασμού θα είναι ορισμένες για τα Κρατικά αεροδρόμια από τον Αερολιμενάρχη και για τα μη Κρατικά από τον Φορέα λειτουργίας του αεροδρομίου.

19.6. Έλεγχος ποιότητας καυσίμου

19.6.1. Ο έλεγχος της ποιότητας του μεταγγιζόμενου καυσίμου στο αεροσκάφος είναι αποκλειστική ευθύνη του ανεφοδιαστή.

19.6.2. Κατά την διάρκεια της αποθήκευσης του καυσίμου, ο ανεφοδιαστής πρέπει τουλάχιστον μία φορά το τρίμηνο να ελέγχει την ποιότητα του καυσίμου που προσφέρει σύμφωνα με τους ελέγχους που απαιτούνται για το κάθε είδος καυσίμου.

19.6.3. Όταν ο χειριστής ή ο ιδιοκτήτης του αεροσκάφους προμηθεύεται ο ίδιος το καύσιμο είναι υπεύθυνος και για την ποιότητα του καυσίμου.

19.7. Χρήση καυσίμου MOGAS προδιαγραφών ASTM D 4814/EN 228

Για χρήση καυσίμου προδιαγραφών ASTM D 4814/EN 228 στα αεροσκάφη θα ισχύουν εκτός των ανωτέρω και η απόφαση του Διοικητού ΥΠΑ με αρ. πρωτ: Δ2/Α/8337/2475/9-3-2005.

19.8. Αυτόματα συστήματα εξυπηρέτησης ανεφοδιασμού αεροσκαφών με καύσιμο.

Αυτόματα συστήματα ανεφοδιασμού με καύσιμο, όπως ανεφοδιασμός με κάρτα, θα εγκαθίστανται με ευθύνη των εταιριών πετρελαιοειδών, τηρουμένων όλων των μέτρων ασφαλείας που προβλέπονται προς τούτο.

19.9. Χώροι αποθήκευσης καυσίμων σε αδειοδοτημένα Ελικοδρόμια

Για δεξαμενές καυσίμου σε αδειοδοτημένα ελικοδρόμια ισχύουν τα αναφερόμενα στις § 19.3.2 έως 19.3.6 και επιπλέον:

19.9.1. Υπόγειες πλήρως καλυμμένες δεξαμενές χωρητικότητας έως 30m³ μπορούν να τοποθετούνται σε απόσταση είκοσι (20) μέτρων από τα όρια της ζώνης ασφαλείας του ελικοδρομίου.

19.9.2. Όλοι οι άλλοι τύποι δεξαμενών (υπόγειες μεγαλύτερης χωρητικότητας των 30m³, ημιθαμμένες και υπέργειες) θα τοποθετούνται σε απόσταση τουλάχιστον σαράντα (40) μέτρων από όρια της ζώνης ασφαλείας του ελικοδρομίου, εκτός εάν συμφωνείται με την Διεύθυνση Αερολιμένων (Δ3) η κατασκευή προστατευτικών τοιχιών ή άλλων προστατευτικών διατάξεων μετά από μελέτη εκτίμησης κινδύνου.

19.9.3. Ο χώρος αποθήκευσης βαρελιών θα βρίσκεται σε απόσταση 15m εάν το καύσιμο που φέρουν είναι κατηγορίας II και 25m εάν το καύσιμο είναι κατηγορίας I από τα όρια της ζώνης ασφαλείας. Σε κάθε περίπτωση η ΥΠΑ με απόφαση της θα επιβάλλει εάν απαιτείται την κάλυψη των βαρελιών με στέγαστρο από οπλισμένο σκυρόδεμα.

19.9.4. Απαγορεύεται η δημιουργία χώρων αποθήκευσης καυσίμων σε έδαφος που βρίσκεται μέσα στις περιοχές προσέγγισης-απογείωσης ελικοπτερωτών.

19.10. Ειδικές διατάξεις

19.10.1. Οι ιδιοκτήτες των υπερελαφρών αεροσκαφών, των οποίων πιθανή βλάβη του κινητήρα δύναται να οδηγήσει σε μερική ή ολική απώλεια ισχύος, συμβάν το οποίο αποτελεί αποδεκτό κίνδυνο, μπορούν να προμηθεύονται καύσιμο και από πρατήρια βενζίνης εκτός του αεροδρομίου. Ο ανεφοδιασμός όμως θα γίνεται σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην παρ. 19.5.3. και η διακίνηση καυσίμου μέσα στο αεροδρόμιο θα γίνεται με ειδικά δοχεία καυσίμου (πιστοποιημένα κατά ADR κάνιστρα) μεγίστου όγκου ανά μεταφορά τριάντα (30) λίτρων.

19.10.2. Όταν ένα ελικοπτερο προσγειωθεί σε χώρο εκτός αεροδρομίου και χρήζει ανεφοδιασμό με καύσιμο τότε η διακίνηση του καυσίμου, μέχρι τον χώρο στάθμευσης του ελικοπτερού, θα γίνεται σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην § 19.2, ενώ ο ανεφοδιασμός του ελικοπτερού θα είναι σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην § 19.5.

20. ΤΗΡΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

20.1. Ο παρών κανονισμός ανεφοδιασμού εφαρμόζεται σε όλα τα αεροδρόμια της χώρας που δέχονται πτήσεις πολιτικών αεροσκαφών.

20.2. Για κάθε αεροδρόμιο που θα λειτουργήσει μετά την έγκριση εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, η τήρηση των απαιτήσεων του αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την έκδοση άδειας λειτουργίας του.

20.3. Η τήρηση του κανονισμού αυτού είναι απαραίτητη και αποτελεί μέρος του Εγχειριδίου Λειτουργίας Αεροδρομίου (ΕΛΑ) για την πιστοποίηση των αεροδρομίων.

20.4. Επιβολή ποινών για τη μη τήρηση άρθρων του παρόντος κανονισμού γίνεται σύμφωνα με τις Αερολιμενικές Διατάξεις.

20.5. Ο παρών κανονισμός ισχύει από δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

20.6. Μετά την δημοσίευση του παρόντος Κανονισμού παύουν να ισχύουν οι:

- Κανονισμός διαδικασιών ανεφοδιασμού αεροσκαφών με καύσιμα σε αεροδρόμια (ΦΕΚ/Β'/1839/12-9-2008).
- Τροποποίηση Κανονισμού Διαδικασιών ανεφοδιασμού αεροσκαφών με καύσιμα σε αεροδρόμια (ΦΕΚ/Β'/1517/24-7-2009).
- Κανονισμός ανεφοδιασμού καυσίμου Ελαφρών και Υπερελαφρών αεροσκαφών (ΦΕΚ/Β'/1263/26-6-2009).»

Η Προϊσταμένη Διεύθυνσης Αερολιμενικών
Φ. ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΥ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α' ΟΧΗΜΑΤΑ (ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ) ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ

1. Γενικά

Τα οχήματα ανεφοδιασμού, βυτιοφόρα φορτηγά αυτοκίνητα μεταφοράς (aircraft fueller) παροχής καυσίμου και αυτοκίνητα διανομής καυσίμου (Hydrant Dispensers) μέσω συστήματος HYDRANT, πρέπει να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της σύγχρονης τεχνολογίας, όσον αφορά την σχεδίαση, κατασκευή, λειτουργία και συντήρηση τους και να ακολουθούν τις τεχνικές προδιαγραφές (technical specifications) του εξοπλισμού επίγειας εξυπηρέτησης που τίθενται στην ισχύουσα έκδοση του AIRPORT HANDLING MANUAL της IATA (AIRPORT HANDLING GROUND SUPPORT EQUIPMENT SPECIFICATIONS).

2. Εξοπλισμός οχημάτων

Τα οχήματα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με τα κατωτέρω:

2.1. Ειδικό αυτόματο μηχανισμό ή σύστημα για την άμεση διακοπή της παροχής καυσίμου, τον οποίο μπορεί να χειρίζεται συνεχώς και σε όλη τη διάρκεια του ανεφοδιασμού το προσωπικό ανεφοδιασμού. Ο ως άνω μηχανισμός πρέπει να επιτρέπει τον ταυτόχρονο χειρισμό του με την παράλληλη επιτήρηση του χώρου του ανεφοδιασμού του αεροσκάφους (DEADMAN CONTROL κλπ.).

Το σύστημα deadman χρησιμοποιείται και για την έναρξη της ροής του καυσίμου. Η βαλβίδα που ελευθερώνει την ροή του καυσίμου ανοίγει σταδιακά, συνολικά σε χρόνο 5 δευτερόλεπτων, ώστε να αποφευχθεί πιθανή

ζημιά στις δεξαμενές του αεροσκάφους. Στην αντίθετη περίπτωση, όταν δηλαδή ο χειριστής αφήσει από το χέρι του το deadman η βαλβίδα κλείνει με ελάχιστο χρόνο τα 2 δευτερόλεπτα, για να μην προκληθεί ζημιά, από την απότομη μεταβολή της πίεσης, στο βυτιοφόρο όχημα ή στον διανομέα hydrant. Για να περιοριστεί μία πιθανή εκτεταμένη διαρροή, ένας μέγιστος όγκος 200 λίτρων καυσίμου πρέπει να αφήνεται να περάσει μετά την απελευθέρωση του deadman. Τυπικά αυτό απαιτεί ένα μέγιστο χρόνο κλεισίματος της βαλβίδας 5 δευτερόλεπτων. Το σύστημα deadman πρέπει να έχει επιπλέον ασφαλιστική δικλίδα, που να περιλαμβάνει ειδικό έντονο προειδοποιητικό ηχητικό σήμα ανά τακτά χρονικά διαστήματα έτσι ώστε να αποθαρρύνεται ο ανεφοδιαστής να εναποθέτει κάπου το deadman από το να το κρατάει συνεχώς, όπως υποχρεούται.

Ο ανεφοδιαστής ελέγχει καθημερινά την λειτουργία του deadman καθώς και τους χρόνους ανοίγματος-κλεισίματος της βαλβίδας.

Επισημαίνεται ότι όταν υπάρχει μηχανισμός υπερκερασμού (override mechanism) τότε αυτός πρέπει να σημαίνεται και να υπάρχουν σαφείς οδηγίες για τον χειρισμό του.

2.2. Ειδικό μηχανισμό ή σύστημα που να μην επιτρέπει την κίνηση του οχήματος ανεφοδιασμού, εάν προηγουμένως όλοι οι σωλήνες παροχής καυσίμου δεν έχουν τοποθετηθεί κατάλληλα στην προβλεπόμενη θέση τους πάνω στο όχημα (HOSE/BRAKE INTERLOCK κλπ.).

Συγκεκριμένα το interlock ενεργοποιείται αυτόματα, χωρίς επιπλέον χειρισμό, όταν οι ταχυσύνδεσμοι των σωλήνων παροχής καυσίμου (περιλαμβανομένων και των ταχυσυνδέσμων σύνδεσης με hydrant) και τα καλύμματα των δεξαμενών του οχήματος είναι ανοιχτά. Όλα τα οχήματα πρέπει να διαθέτουν μία προειδοποιητική λυχνία (σε κατάλληλη θέση μέσα στην καμπίνα οδήγησης) διαμέτρου 50mm χρώματος κίτρινου, η οποία δείχνει την ενεργοποίηση ή μη του interlock. Μία επίσης προειδοποιητική λυχνία χρώματος κόκκινου που θα δείχνει εάν ο μηχανισμός υπερκερασμού (override mechanism) είναι σε λειτουργία.

Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση για ανεφοδιασμό οχημάτων των οποίων οι παραπάνω μηχανισμοί έχουν τεθεί εκτός ενεργείας.

3. Κατασκευή οχημάτων

Το όχημα, τα εξαρτήματα του και οι δεξαμενές του πρέπει να κατασκευάζονται από πυράντοχα υλικά. Οι δεξαμενές συγκεκριμένα πρέπει να είναι κατασκευασμένες από mild steel με εσωτερική επικάλυψη κραμάτων αλουμινίου ή από εποξειδικό υλικό ή από ανοξείδωτο χάλυβα.

3.1. Πυράντοχο κάλυμμα.

Η μηχανή πρέπει να προστατεύεται αποτελεσματικά από τη δεξαμενή, τον μηχανισμό άντλησης καυσίμων του οχήματος και τον εξοπλισμό άντλησης, με πυράντοχο κάλυμμα. Όπου είναι δυνατόν, οι ηλεκτρικές συστοιχίες του οχήματος πρέπει να τοποθετούνται στην πλευρά του καλύμματος του «βλέπει» προς την μηχανή. Όπου υπάρχουν παράθυρα στο κάλυμμα, πρέπει να προστατεύονται σε πυράντοχο πλαίσιο με συρμάτινους υαλοπίνακες ή άλλο υλικό που να αντέχει στην θερμότητα και να μην υπάρχει δυνατότητα ανοίγματός τους.

3.2. Σύστημα εξάτμισης.

Το σύστημα εξάτμισης του οχήματος πρέπει να βρίσκεται εξ ολοκλήρου στο εμπρόσθιο μέρος του οχήματος (εκτός εάν ο κινητήρας είναι τοποθετημένος πίσω από τις δεξαμενές του οχήματος) και να φέρει φλογοπαγίδες. Είναι πολύ σημαντικό οι μηχανές και οι εξατμίσεις των οχημάτων ανεφοδιασμού να υπόκεινται σε αυστηρή και τακτική συντήρηση ώστε να ελαχιστοποιούνται τα ελαττώματα εκείνα που θα μπορούσαν να δημιουργήσουν σπινθήρες ή φλόγες.

3.3. Σύστημα εισαγωγής καυσίμων

Το σύστημα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με προστατευτικό εξοπλισμό μη αναρρόφησης της φλόγας.

3.4. Ηλεκτρικός φωτισμός και εξοπλισμός επικοινωνιών

3.4.1. Η τάση δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 60Volt.

3.4.2. Οι καλωδιώσεις πρέπει να είναι κατάλληλα μονωμένες.

3.4.3. Οι καλωδιώσεις πρέπει να συναρμολογούνται και να προστατεύονται με τέτοιο τρόπο, ώστε να ελαττώνεται κατά το δυνατόν ο κίνδυνος βλάβης ή φθοράς.

3.4.4. Οι διακόπτες απομόνωσης των συσσωρευτών και οι ασφάλειες πρέπει να τοποθετούνται στην πλευρά του πυράντοχου καλύμματος που «βλέπει» προς τη μηχανή.

3.4.5. Πρέπει να προβλέπονται συστήματα διακοπής του ρεύματος σε εύκολα προσιτή θέση στην πλευρά του πυράντοχου καλύμματος που «βλέπει» προς τη μηχανή.

3.4.6. Οποιοδήποτε φωτιστικό σώμα που τοποθετείται σε τμήματα του εξοπλισμού, όπου είναι δυνατόν να υπάρξει συγκέντρωση ατμών, πρέπει να είναι εντελώς κλειστό και αεροστεγές.

3.4.7. Οι κεραίες των συστημάτων επικοινωνίας πρέπει να είναι μονωμένες.

3.5. Ανάφλεξη - ηλεκτρικό σύστημα - μηχανισμός διακοπής λειτουργίας κινητήρα

3.5.1. Η ανάφλεξη και το ηλεκτρικό σύστημα των οχημάτων ανεφοδιασμού, θα πρέπει να ελέγχονται τακτικά και να συντηρούνται έτσι ώστε να εξασφαλιστεί ότι δεν θα είναι πηγή κάποιας τυχαίας ανάφλεξης των ατμών του καυσίμου κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού ή στην περίπτωση διαρροής καυσίμου.

3.5.2. Πρέπει εξωτερικά να εγκαθίσταται και να σημαίνεται κατάλληλα μηχανισμός αυτόματης διακοπής λειτουργία του κινητήρα. Ο μηχανισμός χρησιμοποιείται σε επικίνδυνες καταστάσεις.

3.6. Συστήματα παραγωγής ηλεκτρικής ισχύος

Οι ηλεκτρικές γεννήτριες και οι κινητήρες που τοποθετούνται στο οπίσθιο τμήμα του πυράντοχου καλύμματος πρέπει να φέρουν κάλυμμα προστασίας από εκρήξεις εύφλεκτων ατμών ή αερίων και σύστημα ανακοπής της διάδοσης της φωτιάς (flameproof).

3.7. Σωληνώσεις και εξοπλισμός

Όλος ο παρελκόμενος εξοπλισμός και οι σωληνώσεις του οχήματος πρέπει να είναι κατασκευασμένα από κράματα αλουμινίου ή από ανοξείδωτο χάλυβα ή και από χάλυβα προστατευμένο εσωτερικά με ειδικό υλικό (όπως εποξειδικά υλικά).

Δεν επιτρέπονται κράματα χαλκού, επικάλυψη με κάδμιο, γαλβανισμένος χάλυβας ή πλαστικά υλικά για τις

κύριες σωληνώσεις. Η χρήση υλικών που περιέχουν χαλκό ή ψευδάργυρο και κάδμιο σε ποσοστό κάτω από 5% επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται στην κατασκευή λοιπού εξοπλισμού που έρχεται σε επαφή με το καύσιμο.

Οι μάνικες τροφοδοσίας καυσίμου προς το αεροσκάφος πρέπει να είναι συνεχείς, χωρίς ενδιάμεσες συνδέσεις, κατασκευασμένες από μαλακό συνθετικό ελαστικό σύμφωνα με τους κανονισμούς API1529 ή BS EN1361 1997 (BS 3158) type C semi-conducting. Τα στόμια εισόδου είναι προτιμότερο να είναι τοποθετημένα στην μάνικα από το εργοστάσιο κατασκευής.

3.8. Σωληνώσεις αναρρόφησης και πλήρωσης

3.8.1. Εάν οι σωληνώσεις αυτές είναι προσαρμοσμένες στο όχημα, πρέπει να φθάνουν όσο το δυνατόν πλησιέστερα στον πυθμένα της δεξαμενής.

3.8.2. Κάθε στόμιο ή άνοιγμα στις σωληνώσεις αυτές πέραν των απολήξεων της κορυφής και του πυθμένα, πρέπει να καλύπτεται με λεπτό συρμάτινο πλέγμα όχι αραιότερο από 28 συρματίδια ανά τρέχουσα ίντσα.

3.8.3. Οι σωληνώσεις πρέπει να εφοδιάζονται με κατάλληλα πώματα.

3.9. Στόμια πλήρωσης

Σε περίπτωση οχημάτων που έχουν σχεδιασθεί να γεμίζουν μέσω στομιών σε ανθρωποθυρίδες, τα καλύμματα των στομιών πρέπει να προσαρμολογούνται σε μεντεσέδες και να εφοδιάζονται με κλειστρά που να πιάνουν πάνω στο κάλυμμα ώστε να ασφαλίζουν στην κλειστή θέση. Οι στυπιοθλήπτες των καλυμμάτων πρέπει να είναι ανθεκτικοί σε καύσιμα και να εξασφαλίζουν το στόμιο από άποψη διαρροών. Σε περίπτωση που στο όχημα εφαρμόζεται η πλήρωση από τον πυθμένα, πρέπει να χρησιμοποιούνται επιλεκτικοί σύνδεσμοι (selective couplings) και να λαμβάνεται μέριμνα για αποφυγή υπερπληρώσεων με βαλβίδες «high level shut off».

3.10. Στόμια εξαερισμού

Στα στόμια εξαερισμού πρέπει να υπάρχουν βαλβίδες πίεσης κενού καθώς και συσκευή παρεμπόδισης της διαρροής καυσίμου. Το μέγεθος των βαλβίδων αυτών πρέπει να υπολογίζεται βάσει των μέγιστων παροχών πλήρωσης και παροχής καυσίμου, για τις οποίες έχει σχεδιαστεί το όχημα.

3.11. Βαλβίδες ελέγχου

Τα στόμια εξόδου (παροχής) όλων των δεξαμενών ή των διαμερισμάτων των δεξαμενών του βυτιοφόρου οχήματος πρέπει να είναι εφοδιασμένα με εσωτερικές ποδοβαλβίδες ή εναλλακτικά με βαλβίδες ελέγχου που πρέπει να βρίσκονται όσο το δυνατόν πιο κοντά στο κέλυφος των δεξαμενών. Εάν υπάρχει σταθερή εξωτερική σωλήνωση πρέπει να εφοδιάζεται με επιπλέον βαλβίδα, πάνω στη σωλήνωση και μακριά από την δεξαμενή, ώστε να εξασφαλίζεται θετικό κλείσιμο. Εάν υπάρχουν βαλβίδες δειγματοληψίας (Sampling valves) αυτές πρέπει να είναι τέτοιου τύπου ώστε να μην μπορούν να κλειδωθούν ή να μείνουν ανοικτές.

Τέλος το όχημα πρέπει να διαθέτει βαλβίδες για την προστασία των δεξαμενών του αεροσκάφους από μεγάλες πιέσεις. Οι βαλβίδες αυτές είναι οι:

- Hose End (Primary) Pressure Control Valve (HEPCV), τοποθετημένη στο ακροφύσιο που εφαρμόζει στο αεροσκάφος και

- In Line (Secondary) Pressure Control Valve (ILPCV), τοποθετημένη στο βυτιοφόρο όχημα ή στην εισαγωγή του hydrant dispenser ή στο φρεάτιο του hydrant.

Ο παρακάτω πίνακας δείχνει τον απαιτούμενο αριθμό από τις παραπάνω βαλβίδες, ανάλογα με την πίεση που παράγει η αντλία ή το hydrant.

	$0 \leq X \leq 3,5$ (bar)	$3,5 < X \leq 5,5$ (bar)	$5,5 < X \leq 8^{**}$ (bar)
HEPCV	0	1	1
ILPCV	0	1*	1

*Εάν η παροχή ανά μάνικα είναι μεγαλύτερη των 1000 λίτρων ανά λεπτό.

**Εάν η πίεση είναι μεγαλύτερη των 8bar τότε αντί της ILPCV μπορεί να χρησιμοποιηθεί HEPCV στην θέση της.

3.12. Έλεγχος αντλιών

Πρέπει να προβλέπονται διακόπτες ώστε σε περίπτωση κατάστασης ανάγκης να εξασφαλίζεται η διακοπή της εκφόρτωσης από όλες τις αντλίες των δεξαμενών. Οι διακόπτες αυτοί πρέπει να τοποθετούνται μακριά από το ελεγχόμενο τμήμα της αντλίας και σε θέση που να μπορεί να προσεγγισθεί εύκολα από το επίπεδο (στάθμη) του εδάφους και να μπορεί να επισημανθεί εύκολα. Οι διακόπτες αυτοί μπορεί να είναι τύπου μηχανικά χειριζόμενου μοχλού ώστε να κρατά τη βαλβίδα στη θέση ανοικτή ή κλειστή (lock on/lock off).

3.13. Προστασία έναντι στατικού ηλεκτρισμού.

Για την ελαχιστοποίηση της συγκέντρωσης φορτίων στατικού ηλεκτρισμού, όλα τα μεταλλικά μέρη του οχήματος πρέπει να βρίσκονται σε ηλεκτρική συνέχεια μεταξύ τους. Συνιστάται η χρήση αντιστατικών ελαστικών στους τροχούς του οχήματος. Επιπρόσθετα το όχημα πρέπει να φέρει καλώδιο για την αγωγή σύνδεση προς το αεροσκάφος κατά την διάρκεια της τροφοδοσίας με καύσιμα.

3.14. Βοηθητικά μηχανήματα κίνησης αντλιών.

Τέτοιες μηχανές πρέπει να είναι αποτελεσματικά διαχωρισμένες με πυράντοχο κάλυμμα από όλες τις δεξαμενές προϊόντων ή αντλίες ή σωληνώσεις.

Ο άξονας κίνησης μεταξύ της αντλίας και της μηχανής του οχήματος πρέπει να περνά από στυπιοθλίπτη στεγανό σε αέρια.

Όταν χρησιμοποιούνται βύσματα που εκπέμπουν σπινθήρες πρέπει αυτά να προσαρμόζονται με μονωτικές επενδύσεις και τα ηλεκτρικά κυκλώματα να είναι σύμφωνα με τις προϋποθέσεις ή τις διατάξεις της παραγράφου 3.4 του παρόντος ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ.

Η βοηθητική μηχανή πρέπει να διαθέτει προστασία έναντι αποτελέσματος επιστροφής της φλόγας όπως περιγράφεται στην παράγραφο 3.3 του παρόντος ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ. Λόγω του ότι η βοηθητική μηχανή βρίσκεται σχετικά κοντά στις δεξαμενές, στις αντλίες κλπ, είναι αυτονόητο ότι όλες οι παραπάνω διατάξεις ελέγχου πρέπει να συντηρούνται επιμελώς.

3.15. Φώτα προειδοποίησης

Τα οχήματα ανεφοδιασμού πρέπει να είναι εξοπλισμένα με αναλάμποντα φανό, ο οποίος θα είναι τοποθετημένος σε ορατό σημείο, μεγέθους, τύπου και χρώματος όπως προδιαγράφονται από αντίστοιχα πρότυπα ή κανονισμούς. Επιπρόσθετα τα βυτιοφόρα οχήματα να φέρουν αναλάμποντες φανούς κατά μήκος των δεξαμενών, έτσι ώστε να είναι πλήρως σηματοδοτημένα.

3.16. Προσωπικό

Οι οδηγοί και τα πληρώματα των οχημάτων ανεφοδιασμού πρέπει να είναι εκπαιδευμένοι στην αυστηρή τήρηση των κανονισμών που διέπουν την συμπεριφορά του αντίστοιχου εξοπλισμού όταν λειτουργεί σε περιοχές που χρησιμοποιούνται από αεροσκάφη.

3.17. Σήμανση

Τα οχήματα ανεφοδιασμού πρέπει να φέρουν ευκρινείς επιγραφές, στις δύο πλευρές τους και πίσω, με την λέξη «ΕΥΦΛΕΚΤΟ-FLAMMABLE» και με την ονομασία του τύπου του καυσίμου που μεταφέρουν. Επίσης να χρησιμοποιείται η σήμανση τύπου Kemler. Στο θάλαμο οδήγησης πρέπει να υπάρχει επιγραφή «ΜΗ ΚΑΠΝΙΖΕΤΕ»

3.18. Πυροσβεστήρες

Κάθε φορητό βυτιοφόρο όχημα μεταφοράς και διανομής καυσίμων (AIRCRAFT FUELLER) είναι εφοδιασμένο με δύο τουλάχιστον φορητούς πυροσβεστήρες ξηράς σκόνης (12Kg έκαστος) τοποθετημένους έναν σε κάθε πλευρά του οχήματος. Εάν το βυτιοφόρο όχημα φέρει και δεύτερη ρυμουλκούμενη δεξαμενή, τότε φέρει επιπλέον δύο φορητούς πυροσβεστήρες ξηράς σκόνης (12Kg έκαστος) σε κάθε πλευρά της δεξαμενής. Κάθε όχημα HYDRANT DISPENSER διαθέτει ένα τουλάχιστον κατάλληλο φορητό πυροσβεστήρα ξηράς σκόνης (12 Kg). Σε όλα τα οχήματα ανεφοδιασμού απαιτείται ή ύπαρξη ενός μικρού φορητού πυροσβεστήρα αφρού (6 Kg) ή διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) (3 Kg) στο θάλαμο οδήγησης. Η χρήση των παραπάνω πυροσβεστήρων σε περίπτωση ανάγκης γίνεται κυρίως από το προσωπικό ανεφοδιασμού.

3.19. Κυκλοφορία οχημάτων ανεφοδιασμού - πινακίδες - ασφάλιση

3.19.1. Απαγορεύεται η κυκλοφορία και λειτουργία στο χώρο του αεροδρομίου οχημάτων ανεφοδιασμού που δεν είναι εφοδιασμένα με την απαιτούμενη από το νόμο άδεια και πινακίδες κυκλοφορίας ή οι οδηγοί τους δεν κατέχουν την προβλεπόμενη επαγγελματική άδεια ικανότητας οδήγησης οχημάτων.

3.19.2. Οι άδειες και πινακίδες κυκλοφορίας εκδίδονται από τις αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες, με φροντίδα και ευθύνη της ιδιοκτήτριας των οχημάτων Εταιρείας εμπορίας πετρελαιοειδών, που φροντίζει επίσης για τον τυχόν καθιερωμένο από την πολιτεία περιοδικό τεχνικό τους έλεγχο ώστε να βρίσκονται πάντα σε καλή και ασφαλή κατάσταση λειτουργίας και κυκλοφορίας. Οι πινακίδες είναι κατηγορίας μηχανημάτων έργου (ME).

3.19.3. Τα οχήματα διαθέτουν την προβλεπόμενη από το νόμο υποχρεωτική ασφάλιση για σωματικές βλάβες και υλικές ζημιές προς τρίτους.

3.20. Χώρος στάθμευσης οχημάτων ανεφοδιασμού

Ο χώρος στάθμευσης-παραμονής των φορητών βυτιοφόρων οχημάτων μεταφοράς και παροχής καυσίμου, στον ευρύτερο χώρο του αεροδρομίου, πρέπει να επιλέγεται και να διατίθεται για τον σκοπό αυτό, από την Αρχή του Αερολιμένα κατά τρόπο ώστε:

3.20.1. Να διευκολύνεται η άμεση απομάκρυνση των σταθμευμένων οχημάτων σε περίπτωση ανάγκης.

3.20.2. Να ελαχιστοποιούνται οι πιθανότητες εισόδου στο χώρο στάθμευσης αεροσκάφους που βρίσκεται εκτός ελέγχου.

3.20.3. Να υπάρχει απόσταση τουλάχιστον 3μ μεταξύ των σταθμευμένων οχημάτων. Τα όρια του χώρου στάθμευσης πρέπει να απέχουν τουλάχιστον 15μ από οποιοδήποτε κτίριο του Αερολιμένα (αεροσταθμός, υπόστεγα επισκευής αεροσκαφών, εμπορευματικός σταθμός, συνεργεία επισκευών και άλλα κτίσματα που στεγάζουν πρόσωπα).

3.20.4. Να εμποδίζεται η διαφυγή τυχόν αποστράγγισης καυσίμου προς παρακείμενο κτίριο.

3.21. Κίνηση - στάθμευση οχημάτων ανεφοδιασμού

Η κίνηση των οχημάτων, από τους χώρους στάθμευσης και τις εγκαταστάσεις καυσίμων προς την πίστα στάθμευσης αεροσκαφών, όπου πρόκειται να γίνει ανεφοδιασμός με καύσιμα, πρέπει να γίνεται μέσω των οδών και διαδρομών που έχουν καθορισθεί από την Αρχή του Αερολιμένα σύμφωνα με τους ισχύοντες περιορισμούς ταχύτητας (ταχύτητα μικρότερη των 25km/h).

Απαγορεύεται να εγκαταλείπεται σταθμευμένο όχημα ανεφοδιασμού χωρίς συνεχή επιτήρηση από τον οδηγό του, εκτός εάν έχει σταθμεύσει στον προβλεπόμενο χώρο στάθμευσης και παραμονής των οχημάτων ανεφοδιασμού.

3.22. Συντήρηση - επισκευή οχημάτων ανεφοδιασμού

Η συντήρηση και επισκευή των οχημάτων πρέπει να γίνεται σε υπαίθριο χώρο στάθμευσης ή σε κατάλληλο για τον σκοπό αυτό κτίριο (συνεργείο). Σε εξαιρετικές περιπτώσεις που δεν υπάρχει τέτοιο κτίριο και απαιτείται να γίνουν άμεσες επισκευές μικρής έκτασης σε κάποιο όχημα που τέθηκε εκτός ενεργείας προκειμένου να λειτουργήσει ξανά αλλά και οι καιρικές συνθήκες είναι πολύ άσχημες, οι επισκευές αυτές μπορούν να γίνουν μέσα σε υπόστεγο αεροσκαφών (HANGAR) με τις εξής προϋποθέσεις:

3.22.1. Να δοθεί έγγραφη σχετική άδεια από τον υπεύθυνο του υπόστεγου. Η άδεια αυτή περιορίζεται σε οχήματα που περιέχουν μόνο καύσιμο JET A1 καθώς και για ένα μόνο όχημα μέσα στο υπόστεγο κάθε φορά.

3.22.2. Να υπάρχουν δύο τουλάχιστον τροχήλατοι πυροσβεστήρες ξηράς σκόνης καθέναν των 60Kg τουλάχιστον και σε απόσταση όχι περισσότερο των 15μ από το όχημα, που θα πρέπει επίσης να είναι τοποθετημένο έτσι ώστε να απέχει περισσότερο από 15μ από το πλησιέστερο τμήμα αεροσκάφους που τυχόν βρίσκεται στο υπόστεγο.

3.23. Έλεγχος εξοπλισμού των οχημάτων

3.23.1. Γενικά

Ο εξοπλισμός ανεφοδιασμού πρέπει να διατηρείται σε άριστη κατάσταση ώστε να διασφαλίζεται η αξιοπιστία του αλλά και η ασφαλή διαδικασία του ανεφοδιασμού. Γι αυτό τον λόγο πρέπει να διενεργούνται τακτικοί έλεγχοι από την Εταιρεία καυσίμου και να φυλάσσονται αρχεία ελέγχων-δοκιμών σύμφωνα με τις απαιτήσεις ασφαλείας της Εταιρείας.

3.23.2. Έλεγχοι του interlock (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α παρ. 2.2).

Το κάθε interlock πρέπει να ελέγχεται μία φορά την εβδομάδα για την σωστή λειτουργία του.

3.23.3. Καλώδια γεφύρωσης

Όλα τα καλώδια γεφύρωσης συμπεριλαμβανομένου του clip σύνδεσης με το αεροσκάφος και του μηχανισμού περιέλιξης ελέγχονται:

- Καθημερινά για την σωστή επαφής του με το όχημα και την γενική κατάσταση του συστήματος.

- Εβδομαδιαία για την «ηλεκτρική συνέχεια» μεταξύ του clip σύνδεσης και του σασί του οχήματος.

3.23.4. Έλεγχος για την σωστή λειτουργία των βαλβίδων HEPCV και ILPCV πρέπει να πραγματοποιείται κάθε τρίμηνο. Το σύστημα deadman και ο ολικός χρόνος ανοίγματος και κλεισίματος της βαλβίδας ροής του καυσίμου ελέγχονται μηνιαία κατά την διάρκεια κάποιου ανεφοδιασμού.

3.23.5. Όλοι οι σύνδεσμοι, τα ακροφύσια των μανικών και ο σύνδεσμος εισόδου από το hydrant, ελέγχονται επισταμένα για διαρροές ή φθορές κάθε φορά που γίνεται ανεφοδιασμός.

3.23.6. Όλα τα φίλτρα και τα δικτυωτά πλέγματα στην αρχή και στο πέρας των μανικών ελέγχονται σύμφωνα με τις οδηγίες των εταιριών.

3.23.7. Οι μάνικες παροχής καυσίμου ελέγχονται σύμφωνα με τα αναγραφόμενα στην παράγραφο 5.1 του παραρτήματος Β του παρόντος κανονισμού.

3.23.8. Οι δεξαμενές των βυτιοφόρων ελέγχονται:

- Οπτικά από τις ανθρωποθυρίδες κάθε τρίμηνο.

- Εσωτερικά αφού αδειάσουν, μία φορά τον χρόνο.

3.24. Λοιπά οχήματα που κινούνται στην ζώνη ανεφοδιασμού

Γενικά οχήματα και μηχανήματα (στατικά ή κινητά) που λειτουργούν μέσα ή κοντά στη ζώνη ανεφοδιασμού, πρέπει να ελέγχονται και να συντηρούνται συστηματικά. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται στα συστήματα εξάτμισης, στα ηλεκτρικά συστήματα και στα συστήματα ανάφλεξης τους έτσι ώστε να εξασφαλιστεί ότι δεν θα είναι πηγή κάποιας τυχαίας ανάφλεξης των ατμών του καυσίμου κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού ή στην περίπτωση διαρροής καυσίμου.

Επιπλέον όλα τα ανωτέρω οχήματα πρέπει να φέρουν φλογοπαγίδες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΠΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΑΡΑΔΙΔΟΜΕΝΟΥ ΣΤΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ

1. Η διαδικασία λήψης δείγματος καυσίμου από το ανεφοδιαστικό όχημα γίνεται αμέσως μετά το τέλος του ανεφοδιασμού και η εξέταση τούτου ολοκληρώνεται προτού το αεροσκάφος μετακινηθεί από το σημείο ανεφοδιασμού του. Εάν κάτι τέτοιο είναι ανέφικτο για πρακτικούς λόγους θα ολοκληρώνεται οπωσδήποτε πριν από την τελική φάση απογείωσης του αεροσκάφους.

Μέχρι τότε απαιτείται δυνατότητα ραδιοεπικοινωνίας με το αεροσκάφος.

Σε περίπτωση που το αποτέλεσμα του δειγματοληπτικού ελέγχου δεν είναι ικανοποιητικό γίνεται και νέα δειγματοληψία και εξέταση. Εάν πάλι το αποτέλεσμα δεν είναι ικανοποιητικό ειδοποιείται αμέσως ο κυβερνήτης του αεροσκάφους, ώστε να γίνουν ενέργειες για την διαπίστωση της κατάστασης του καυσίμου μέσα στις δεξαμενές του αεροσκάφους.

2. Δεν επιχειρείται απογείωση του αεροσκάφους εάν δεν ολοκληρωθούν οι παραπάνω διαδικασίες και το καύσιμο δεν βρεθεί καθαρό.

Δεν επιχειρούνται νέοι ανεφοδιασμοί από το σύστημα μέχρις ότου εξακριβωθούν τα αίτια της παρουσίας προσμίξεων στο καύσιμο και επιτευχθεί εξάλειψή τους.

3. Το δείγμα του καυσίμου σε ποσότητα περίπου ενός λίτρου για τον έλεγχο, τοποθετείται σε γυάλινη καθαρή φιάλη ή κανάτα ή σε δοχείο από ανοξείδωτο ατσάλι ή αλουμίνιο. Τα σκεύη αυτά καθώς και τα σχετικά απαιτούμενα διάφορα υλικά τα διαθέτει η Εταιρεία εμπορίας πετρελαιοειδών.

Σε γενικές γραμμές το δείγμα εξετάζεται οπτικά εάν το χρώμα του είναι το ανάλογο του είδους του καυσίμου, π.χ. μπλε για AVGAS, άχρουν και διαυγές για καύσιμο αεριοθωμένων, να μην περιέχει ξένα σώματα και γενικά να είναι καθαρό.

Ακόμη ελέγχεται τυχόν παρουσία νερού στο δείγμα, με την χρήση ειδικού χαρτονιού ή χημικού ανιχνευτού ύδατος, που διαθέτει η Εταιρεία πετρελαιοειδών. Η παρουσία νερού στο δείγμα καυσίμου αποδεικνύεται με την ευκρινή αλλαγή του χρώματος του χαρτονιού ή του στοιχείου του ανιχνευτού.

Οι έλεγχοι γενικά πρέπει να γίνονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις των παρακάτω κανονισμών:

- I.P. Petroleum Measurement Manual, Part VI, Sampling Section 1, Manual Methods, Second Edition July 1986.

- American Society for Testing and Materials (ASTM), Standard Practice for Manual Sampling of Petroleum and Petroleum Products (D4057).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ΄ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΟ ΟΧΗΜΑ ΠΙΣΤΑΣ

1. Το αεροδρόμιο είναι επιθυμητό να διαθέτει ειδικό πυροσβεστικό όχημα για την πυρασφάλεια κατά τις ειδικές περιπτώσεις ανεφοδιασμού αεροσκαφών με καύσιμα, το οποίο θα μπορεί να κινείται με ιδιαίτερη ευκολία μέσα στην πίστα των αεροσκαφών. Τα ελάχιστα χαρακτηριστικά του οχήματος αυτού είναι:

- Το πυροσβεστικό όχημα με πλήρες επιχειρησιακό φορτίο σε επίπεδη διαμορφωμένη επιφάνεια πρέπει να έχει δυνατότητα να αποκτά ταχύτητα 80km/h μέσα σε 25 δευτερόλεπτα και να έχει ανώτατη ταχύτητα τουλάχιστον 105km/h.

- Ελάχιστη ποσότητα 1500lit νερού και 200lit αφρού.
- Σταθερή μονάδα ξηράς σκόνης τουλάχιστον 500kg.

- Αυλός οροφής με δυνατότητα διπλής εφαρμογής κατασβεστικού μέσου. Δηλαδή να μπορεί να εκτοξεύεται ταυτόχρονα διάλυμα αφρού και ξηράς σκόνης. Ελάχιστο βεληνεκές σαράντα (40) μέτρα και δυνατότητα οριζόντιας περιστροφής από 90° αριστερά έως και 90° δεξιά από την θέση οδήγησης. Δυνατότητα αυτόματου και χειροκίνητου χειρισμού του αυλού από το εσωτερικό της καμπίνας οδήγησης.

- Αυλός τύπου bumper turret για την κατάσβεση πυρκαγιών σε περιοχές κάτω από τις πτέρυγες των χαμηλών αεροσκαφών.

- Τυλικτήρας με σωλήνα άμεσης επέμβασης στην μία πλευρά του οχήματος τοποθετημένος σε ειδική αναδιπλούμενη βάση που να περιστρέφεται σε οριζόντιο επίπεδο κατά 120° τουλάχιστον ή σε ειδική συρόμενη βάση ή τέλος με ειδικούς περιστρεφόμενους κυλίνδρους οι οποίοι προστατεύουν το σωλήνα κατά το τράβηγμα του. Στο άκρο του σωλήνα να υπάρχει ακροφύσιο με δυνατότητα ταυτόχρονης εκτόξευσης διπλού κατασβεστικού μέσου - αφρό και ξηρά σκόνη. Ο σωλήνας της ξηράς σκόνης θα τυλίγεται μαζί με τον σωλήνα του αφρού.

- Το όχημα θα έχει τέσσερις τροχούς και κάθε ελαστικό θα πρέπει να έχει ικανότητα αντοχής σε φόρτιση τουλάχιστον ίση με τα μικτό βάρος που ασκείται σε κάθε τροχό από πλήρες φορτωμένο όχημα, όταν η πίεση στο ελαστικό είναι η ελαχίστη.

- Τα ελαστικά επίστρωτα όλων των τροχών θα πρέπει να είναι ίδιου μεγέθους ώστε να μπορούν να διασταυρωθούν μεταξύ τους. Διπλοί πίσω τροχοί δεν είναι αποδεκτοί.

2. Εναλλακτικά το αεροδρόμιο μπορεί να διαθέτει ειδικό τροχήλατο σύστημα υπερυψηλής πίεσης παραγωγής αφρού υπό μορφής ομίχλης, το οποίο θα φέρεται μέσα σε ειδικό τρέιλερ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΤΩΝ

ΕΚΘΕΣΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

Ημερομηνία:

Όνοματεπώνυμο οδηγού-ανεφοδιαστή:

Νούμερο οχήματος:

Αριθμός πτήσης και τύπος α/φους:

	I	B	A	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1. ΕΝΑΡΞΗ				
-Πιστοποίηση κατάστασης καυσίμου				
2. ΠΟΡΕΙΑ				
-Συμμόρφωση με την διαγράμμιση της πίστας/όριο ταχύτητας κλπ				
3. ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ				
-Προσέγγιση στο α/φος				
-Τοποθέτηση κάτω από το α/φος				
-Απελευθέρωση / αναχώρηση από το α/φος				
4. ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ				
-Δελτίο παραγγελίας καυσίμου (ποιότητα/ποσότητα)				
-Σειρά σύνδεσης-αποσύνδεσης μάνικας καυσίμου στο α/φος – έλεγχος επιδεξιότητας				
-Επίβλεψη εξοπλισμού (διαρροές, πιέσεις, κλπ)				
-Σωστή χρήση deadman				
-Έλεγχος πληρότητας δεξαμενών α/φους				
5. ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ				
-Έλεγχοι ύπαρξης νερού				
6. ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ				
-Σχέσεις με την διοίκηση του αερολιμένα				
-Επαφή με πελάτη				
-Συμπεριφορά ανεφοδιαστή				
7. ΑΣΦΑΛΕΙΑ				
-Σεβασμός κανόνων κυκλοφορίας στην πίστα				
-Γενική συμπεριφορά				
-Ενδιαφέρον για το περιβάλλον				
-Χρήση εξοπλισμού ασφαλείας (ατομικού και οχήματος)				
-Γνώση κανονισμών ασφαλείας				
-Γνώση εξοπλισμού ανάγκης				

Όνοματεπώνυμο Επιθεωρητή:

Υπογραφή:

I = Ικανοποιητικός
B = Χρήζει Βελτίωσης
A = Ανεπαρκής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ Α/ΦΩΝ ΜΕ ΚΑΥΣΙΜΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΚΑΤΑΙΓΙΔΑΣ

1. Γενικά

Στο Μέρος 1 του Εγχειριδίου Υπηρεσιών Αεροδρομίου που ασχολείται με θέματα Διάσωσης και Πυρόσβεσης α/φών (Airport Services Manual – Part 1 – Rescue and Fire Fighting – Doc 9137-AN/898), αναφέρεται ότι «...οι ανεφοδιασμοί α/φών με καύσιμα θα πρέπει να διακόπτονται όταν υπάρχουν αστραπές στην εγγύς περιοχή του αεροδρομίου».

Επειδή μία τέτοια διακοπή ανεφοδιασμού έχει ιδιαίτερη επίδραση στην τήρηση των προγραμματισμένων ωραρίων των πτήσεων, γι αυτό τα κριτήρια με τα οποία θα αποφασιστεί μία τέτοια διακοπή αλλά και το χρονικό διάστημα που θα κρατήσει η διακοπή, πρέπει να είναι αυστηρά.

Το παρόν παράρτημα θέτει τα κριτήρια που θα εφαρμόζονται για να καθορίσουν πότε μία ηλεκτρική καταιγίδα είναι στην «εγγύς περιοχή» του αεροδρομίου, τι μέτρα πρέπει να λαμβάνονται και πότε πρέπει να αίρονται.

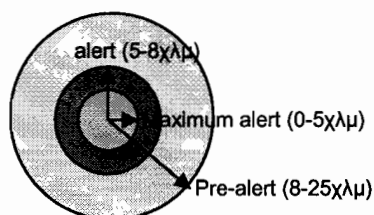
2. Πεδίο εφαρμογής

Οι οδηγίες αυτές έχουν εφαρμογή σε όλους τους ανεφοδιασμούς α/φών που πραγματοποιούνται εντός του αεροδρομίου, είτε αυτές γίνονται σε α/φ με ή χωρίς επιβάτες.

3. Ζώνες και στάδια

Ορισμός: Ζώνη είναι μία περιοχή στο αεροδρόμιο που βρίσκεται μεταξύ ομόκεντρων κύκλων. Κέντρο των κύκλων ένα σημείο που ορίζεται ως κέντρο της περιοχής στάθμευσης των α/φών του αεροδρομίου.

Καθορισμός ζωνών: Η εσωτερική ονομάζεται «ζώνη μεγίστου κινδύνου» (maximum alert) και είναι μία κυκλική περιοχή που εκτείνεται από το κέντρο της πίστας έως 5χλμ. Η αμέσως επόμενη ζώνη είναι η ενδιάμεση και ονομάζεται «ζώνη συναγερμού κινδύνου» (alert) και είναι μία περιοχή που βρίσκεται μεταξύ δύο ομόκεντρων κύκλων ακτίνας 5χλμ και 8χλμ. Τέλος η εξωτερική ζώνη που ονομάζεται «ζώνη αναμονής κινδύνου» (pre-alert) και είναι μία περιοχή που βρίσκεται μεταξύ δύο ομόκεντρων κύκλων ακτίνας 8χλμ και 25χλμ. Οι ζώνες φαίνονται και στο παρακάτω σχήμα.



Καθορισμός σταδίων:

Κατά την διάρκεια μίας καταιγίδας καθορίζονται τέσσερα (4) στάδια: Στάδιο μεγίστου κινδύνου, στάδιο συναγερμού κινδύνου, στάδιο αναμονής κινδύνου και στάδιο κανονικής λειτουργίας. Τα τρία πρώτα στάδια ενεργοποιούνται όταν υπάρχουν αστραπές στις αντίστοιχες ζώνες. Όταν δεν υπάρχουν αστραπές σε καμία από τις ζώνες που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο τότε το αεροδρόμιο βρίσκεται στο τέταρτο στάδιο κανονικής λειτουργίας.

4. Παρατήρηση εξέλιξης καταιγίδων – έκδοση σημάτων από την EMY

- 4.1. Η EMY είναι υπεύθυνη στα αεροδρόμια για την ενημέρωση εκδήλωσης πιθανής ύπαρξης ηλεκτρικής καταιγίδας γύρω από την περιοχή του αεροδρομίου.
- 4.2. Όταν παρατηρούνται μία ή περισσότερες ηλεκτρικές εκκενώσεις σε κάθε δύο λεπτά της ώρας, τότε πρέπει να καθοριστεί η απόσταση από το αεροδρόμιο που αυτές παρατηρούνται έτσι ώστε να καθορισθεί μέσα σε ποια ζώνη (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ, άρθρο 3) προκαλούνται οι εκκενώσεις.
- 4.3. Στην συνέχεια η EMY εκδίδει σήμα με το οποίο ενημερώνει την Αρχή του Αερολιμένα σχετικά με την ύπαρξη ηλεκτρικών εκκενώσεων σε συγκεκριμένη ζώνη και αναφέρονται μόνο αστραπές που εκκενώνονται στην γη.
- 4.4. Η EMY θα εκδίδει σήματα όταν παρατηρείται μεταβολή του καιρικού φαινομένου. Συγκεκριμένα, σήματα θα εκδίδονται εάν παρατηρούνται ηλεκτρικές εκκενώσεις σε διαφορετικές ζώνες από αυτήν που προαναφέρθηκε ή για την λήξη του φαινομένου.

5. Ενέργειες από την Αρχή του Αερολιμένα

- 5.1. Όταν η Αρχή του Αερολιμένα λάβει σχετικό σήμα από την EMY καθορίζει το «στάδιο» σύμφωνα με όσα αναφέρονται στο άρθρο 3 του παρόντος ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ Ε και ενημερώνει ανάλογα τις αεροπορικές εταιρίες, τους φορείς επίγειας εξυπηρέτησης και τις εταιρίες ανεφοδιασμού.
- 5.2. Συγκεκριμένα εάν καθοριστεί στάδιο «αναμονής κινδύνου» ή στάδιο «συναγερμού κινδύνου», τότε οι φορείς που δραστηριοποιούνται στην πίστα οφείλουν να ενημερώνονται για την εξέλιξη του καιρικού φαινομένου.
- 5.3. Εάν καθοριστεί στάδιο «μεγίστου κινδύνου» τότε οι ανεφοδιασμοί α/φών με καύσιμα αναστέλλονται μέχρις ότου η Αρχή του Αερολιμένα καθορίσει στάδιο «αναμονής κινδύνου» ή «συναγερμού κινδύνου» ή και «κανονικής λειτουργίας».
- 5.4. Καθ' όλη την διάρκεια της καταιγίδας το προσωπικό πίστας απαγορεύεται να καταφεύγει για προστασία από τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες κάτω από τις πτέρυγες των α/φών.

«ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΚΑΥΣΙΜΑ ΣΕ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ.....

1. ΣΚΟΠΟΣ.....
2. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....
3. ΟΡΙΣΜΟΙ-ΕΠΕΞΗΓΗΣΕΙΣ.....
 - 3.1. Εταιρεία καυσίμων.....
 - 3.2. Ανεφοδιασμός αεροσκαφών με καύσιμα.....
 - 3.2. Καύσιμα πολιτικών α/φων.....
 - 3.3. Ζώνη ανεφοδιασμού.....
 - 3.4. Περιοχή ασφαλείας ανεφοδιασμού.....
 - 3.5. Οχήματα ανεφοδιασμού.....
 - 3.6. Σύστημα HYDRANT.....
 - 3.7. Γείωση κατά τον ανεφοδιασμό.....
 - 3.8. Γεφύρωση.....
 - 3.9. Αρχές του αερολιμένα.....
 - 3.10. Επόπτης ασφαλείας ανεφοδιασμού.....
 - 3.11. Προσωπικό ανεφοδιασμού (ανεφοδιαστές).....
 - 3.12. Επιτερύγιος ανεφοδιασμός.....
 - 3.13. Υποπετερύγιος ανεφοδιασμός.....
 - 3.14. Εγκαταστάσεις καυσίμων.....
 - 3.15. Διάδρομος προσγείωσης- απογείωσης.....
 - 3.16. Τροχόδρομος.....
 - 3.17. Δάπεδο στάθμευσης.....
4. ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΦΥΛΑΞΗΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟ.....
5. ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΦΥΛΑΞΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ.....
6. ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ ΜΕ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΙΒΙΒΑΖΟΝΤΑΙ, ΑΠΟΒΙΒΑΖΟΝΤΑΙ Ή ΠΑΡΑΜΕΝΟΥΝ ΣΕ ΑΥΤΟ (ON BOARD).....
7. ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ ΜΕ ΚΑΥΣΙΜΑ ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑ Ή ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ ΤΟΥ ΣΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ.....
8. ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ ΣΕ ΥΠΟΣΤΕΓΟ.....
9. ΔΙΑΡΡΟΗ ΚΑΥΣΙΜΟΥ.....
10. ΑΝΤΛΗΣΗ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΑΠΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ.....
11. ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΚΑΥΣΙΜΑ ΑΠΟ ΒΑΡΕΛΙΑ.....
12. ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ ΣΕ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΕΡΟΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....
13. ΜΕΙΓΜΑΤΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ – ΑΝΤΙΣΤΑΤΙΚΑ ΠΡΟΣΘΕΤΑ.....
14. ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ.....
15. ΣΥΣΤΗΜΑ HYDRANT.....
16. ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ.....
17. ΑΤΟΜΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΤΩΝ.....

18.	ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΕΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ.....
19.	ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΚΑΙ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΚΑΥΣΙΜΑ.....
20.	ΤΗΡΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ.....
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α.....
	ΟΧΗΜΑΤΑ (ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ) ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ.....
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β.....
	ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΠΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΑΡΑΔΙΔΟΜΕΝΟΥ ΣΤΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ.....
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ.....
	ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΟ ΟΧΗΜΑ ΠΙΣΤΑΣ.....
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ.....
	ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΤΩΝ.....
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε.....
	ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ Α/ΦΩΝ ΜΕ ΚΑΥΣΙΜΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΚΑΤΑΙΓΙΔΑΣ.....

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Ελληνικό 3 Ιουνίου 2011

Η Διοικητής
ΦΩΤΟΥΛΑ ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΥ



* 0 2 0 1 1 0 9 0 3 0 6 1 1 0 0 2 4 *

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004