

SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA ODNOŚNIE INSTALACJI NA PALIWO LOTNICZE
dla inwestycji zlokalizowanej na działkach o nr 1/5 oraz 1/26 obręb Krywlany
przy ul. Ciołkowskiego 2 w Białymstoku

MAGAZYNOWANIE PALIWA JET A-1

- 1) magazynowanie paliwa lotniczego JET A-1
- 2) pojemność zbiornika - 20 m³
- 3) zbiornik podziemny, stalowy, jednokomorowy, dwupłaszczowy, zabezpieczony wewnętrzną powłoką epoksydową odporną na paliwo lotnicze JET A-1
- 4) pochylenie zbiornika 1% w kierunku osadnika
- 5) zbiornik powinien posiadać osadnik, w najniższym punkcie, w miejscu którego będzie gromadzić się zanieczyszczzone/zawodnione paliwo
- 6) możliwość wyciągnięcia zanieczyszczzonego/zawodnionego paliwa z osadnika zbiornika paliwa
- 7) możliwość pomiaru ilości paliwa w zbiorniku za pomocą łaty pomiarowej
- 8) przyłącze do podłączenia linii oparów z tankowania cystern i z dystrybutora
- 9) kontrola szczelności zbiornika - monitoring przestrzeni międzypłaszczowej
- 10) system monitoringu obejmujący:
 - monitoring ilości paliwa w temp realnej, referencyjnej 15C oraz zawodnienia
 - zabezpieczenie przed przepełnieniem zbiornika podczas realizacji dostawy paliwa do zbiornika
 - elektroniczną rejestrację dostaw
 - możliwość wydrukowania w/w danych
- 11) końcowe przerywacze płomienia
- 12) przerywacze płomienia deflagracji
- 13) zawory oddechowe
- 14) zawory kulowe przystosowane do kontaktu z paliwem lotniczym
- 15) pompa elektryczna do ściągania zanieczyszczzonego/zawodnionego paliwa w wykonaniu Ex, z wydatkiem ok. 40 L/min
- 16) zbiornik wyposażony w króciec poboru z ramieniem pływającym
- 17) dostosowanie istniejącego agregatu paliwowego do obsługi dwóch osobnych rurociągów - jeden ssawny (tankowanie śmigłowców), drugi tłoczny (roztankowanie śmigłowców). Konieczne jest zaprojektowanie zaworu trójdrożnego, obecnie jest zamontowany zawór dwudrożny, a na rurociągu ssawnym konieczność zaprojektowania zaworu zwrotnego uniemożliwiającego swobodny odpływ paliwa do zbiornika paliwa.
- 18) typ zastosowanych rurociągów – ze stali nierdzewnej lub z tworzywa dedykowanego do przesyłu paliwa w możliwością wykonania złącza uziemiającego
- 19) zbiornik musi posiadać dopuszczenie UDT, zatwierdzenie typu GUM, świadectwo legalizacji pierwotnej, świadectwo wzorcowania sondy pomiarowej
- 20) studnie nadzbiornikowe:
 - natrawnikowe, pokrywy stalowe ocynkowane, zabezpieczone dodatkowo farbą antykorozyjną, sposób otwierania pokryw – z wykorzystaniem siłowników; ograniczenia otwarcia+blokada
 - mogą wystawać do 20 cm ponad powierzchnie terenu (łącznie w pokrywą),
 - drenaż studni nadzbiornikowych – odprowadzenie ścieków do separatora koalescencyjnego
 - luźne kable elektryczne zabezpieczone osłoną typu peszel

STANOWISKO ZLEWOWE PALIWA

- 1) możliwość grawitacyjnego zrzutu paliwa z cysterny do zbiornika,
- 2) możliwość odprowadzenia par w trakcie zrzutu paliwa,
- 3) przyłącze spustu zanieczyszczzonego/zawodnionego paliwa z osadnika zbiornika,
- 4) dwustopniowy (włącz/wyłącz) system załączania pompy zasysającej zanieczyszczzone/zawodnione paliwo z osadnika zbiornika
- 5) możliwość regulowania strumienia przepływu zanieczyszczzonego/zawodnionego paliwa (zawór kulowy),
- 6) wylewka przyłącza spustu zanieczyszczzonego/zawodnionego paliwa zakończona węzłem gumowym, dedykowanym do paliwa lotniczego o długości min. 50 cm
- 7) nadziemna studzienka zlewowa (szafka):
 - będą w niej umieszczone w/w elementy
 - powinna być wykonana z blachy nierdzewnej, szczelna, zamykana za pomocą kłódki i plomby plastikowej
 - pokrywa szafy otwierana z wykorzystaniem siłowników; ograniczenie otwarcia+blokada
 - wyposażona w wannę ociekową, wyprofilowaną, z możliwością odprowadzania ścieków do separatora.

DYSTRYBUTOR:

- 1) zmiana filtra monitora w istniejącym agregacie na zespół filtrów koalescencyjno-separacyjnych spełniających najnowsze wymagania normy EI1581
- 2) przepustowość filtrów dostosowana do wydatku pompy paliwowej (ok 200 L/min),
- 3) zespół filtrów musi być umieszczony w obrębie obudowy dystrybutora.
- 4) zespół filtrów wyposażony w manometr ciśnienia różnicowego i zawór pobierczy do ściągania odstojów paliwa z dna obudowy filtra, zakończony węzłem gumowym dedykowanym do paliwa JET A-1
- 5) łatwy dostęp do komory filtra paliwa, celem wykonania wymiany jego wkładu

PRZECHOWYWANIE ODPADÓW PALIWA JET A-1

ZBIORNIK NA ODPADY

- 1) magazynowanie odpadów paliwa lotniczego JET A-1, zbiornik o poj. 1 m³
- 2) zbiornik podziemny, stalowy, jednokomorowy, dwupłaszczowy
- 3) możliwość pomiaru ilości odpadu paliwa w zbiorniku za pomocą łaty pomiarowej
- 4) kontrola szczelności zbiornika - monitoring przestrzeni międzypłaszczowej,
- 5) system monitoringu obejmujący:
 - monitoring ilości paliwa w temp realnej, referencyjnej 15C oraz zawadnienia
 - zabezpieczenie przed przepełnieniem zbiornika podczas realizacji dostawy paliwa do zbiornika
 - elektroniczną rejestrację dostaw
 - możliwość wydrukowania w/w danych
- 6) końcowe przerywacze płomienia
- 7) przerywacze płomienia deflagracji
- 8) zawory oddechowe
- 9) zawory kulowe przystosowane do kontaktu z paliwem lotniczym
- 10) typ zastosowanych rurociągów – ze stali nierdzewnej lub z tworzywa dedykowanego do przesyłu paliwa w możliwości wykonania złącza uziemiającego
- 11) studnie nadzbiornikowe:
 - natrawnikowe, pokrywy stalowe ocynkowane, zabezpieczone dodatkowo farbą antykorozyjną, sposób otwierania pokryw – z wykorzystaniem siłowników; ograniczenia otwarcia+blokada
 - mogą wystawać do 20 cm ponad powierzchnię terenu (łącznie w pokrywą),
 - дренаż studni nadzbiornikowych – odprowadzenie ścieków do separatora koalescencyjnego
 - luźne kable elektryczne zabezpieczone osłoną typu peszel
- 12) zbiornik musi posiadać dopuszczenie UDT, zatwierdzenie typu GUM, świadectwo legalizacji pierwotnej, świadectwo wzorcowania sondy pomiarowej

STANOWISKO ZLEWOWE

- 1) możliwość grawitacyjnego zrzutu paliwa do zbiornika
- 2) lejek z możliwością zapięcia na zastosowane złącze camloc, średnica lejka ma umożliwiać nalanie większej ilości paliwa, nawet z wiadra,
- 3) możliwość rozładunku zbiornika za pomocą rurociągu 3" ze złączem typu camlock, zaworem kulowym i przeziernikiem
- 4) nadziemna studzienka zlewowa (szafka):
 - będą w niej umieszczone w/w elementy
 - powinna być wykonana z blachy nierdzewnej, szczelna, zamykana za pomocą kłódki i plomby plastikowej
 - pokrywa szafy otwierana z wykorzystaniem siłowników; ograniczenie otwarcia+blokada
 - wyposażona w wannę ociekową, wyprofilowaną, z możliwością odprowadzania ścieków do separatora koalescencyjnego.

DODATKOWE WYMAGANIA:

- 1) sonda pomiarowa zamontowana w zbiorniku paliwa oraz sonda pomiarowa zamontowana w zbiorniku na odpady paliwa podłączone do wspólnej centrali zlokalizowanej w pomieszczeniu - dyspozytorni,
- 2) zbiornika na paliwo lotnicze oraz zbiornika na odpad paliwa muszą posiadać osobne maszty oddechowe,
- 3) stanowisko zlewowe do zbiornika paliwa i stanowisko zlewowe do zbiornika na odpad paliwa umieszczone w jednej skrzyni przedzielonej ścianką, stanowisko osadzone na cokole o wysokości 10-15cm.; obrzeża obłe, brzożki cokołu oznaczone w sposób trwały (stal nierdzewna); wyraźne oznakowanie obu stanowisk celem ich rozróżnienia, dno skrzyni (wanna ociekowa) wyprofilowana z możliwością odprowadzenia ścieków do separatora koalescencyjnego po stronie stanowiska do zlewiania odpadów paliwa.

- 4) zbiornik na paliwo lotnicze oraz zbiornik na odpad paliwa osadzone obok siebie w jak najmniejszej odległości,
- 5) zbiornik paliwa zlokalizowany w możliwie jak najmniejszej odległości od istniejącego dystrybutora paliwa,
- 6) wszystkie użyte materiały i urządzenia powinny być nowe oraz powinny być zgodne z normami PN/BN, muszą także posiadać:
 - zaświadczenia o jakości,
 - atesty właściwe dla poszczególnych urządzeń,
 - deklaracje zgodności i certyfikaty
 - urządzenia stosowane do użytku w przestrzeniach zagrożonych wybuchem powinny posiadać oznaczenia zawierające informacje istotne ze względu na bezpieczeństwo ich użytkowania zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie wymaganiami,
- 7) zastosowane elementy, które mają styczność z paliwem nie powinny być wykonane z metali kolorowych (stopów miedzi, cynku, kadmu, ołowiu oraz ich stopów, dotyczy również materiałów z powłokami cynkowymi),

DOKUMENTY:

- 1) Zbiornik paliwowe/ Zbiornik na odpady paliwa
 - zatwierdzenie typu GUM
 - deklaracja zgodności CE
 - wymagane atesty i dopuszczenia
 - dokumentacja techniczna zbiornika
 - świadectwa legalizacji zbiornika OUM
 - protokół próby szczelności
 - protokół pomiarów uziemień
 - karta gwarancyjna
 - decyzja UDT zezwalająca na eksploatację zbiornika
 - instrukcja eksploatacji zbiornika
- 2) System kontrolno-pomiarowy zbiornika paliwa/zbiornika na odpady
 - dopuszczenie systemu przez GUM
 - deklaracja zgodności CE
 - wymagane atesty i dopuszczenia EX
 - świadectwo wzorcowania sond pomiarowych OUM lub równoważne
 - protokół pomiarów uziemień i elektrycznych
 - DTR w języku polskim
 - karta gwarancyjna
 - instrukcja obsługi
- 3) Instalacje technologiczne
 - deklaracja zgodności CE
 - wymagane atesty i dopuszczenia
- 4) Dystrybutor
 - wymagane atesty i dopuszczenia (dla filtra paliwa)
 - instrukcja obsługi filtra i jego elementów
 - zatwierdzenie typu filtra
 - karta gwarancyjna filtra i jego elementów
- 5) Wszystkie dostarczone instrukcje oraz harmonogram powinny być w języku polskim

SZKOLENIE

Konserwatora/rów z obsługi stacji paliw oraz wykonania prac serwisowych kierowców cystern z obsługi stacji paliw, filtrów separacyjno-koalescencyjnych.

GWARANCJA

Na całą zrealizowaną instalację paliwową – 5 lat

OPIS TECHNOLOGICZNY INSTALACJI PALIW POWINIEN ZAWIERAĆ M. IN.

- 1) Opis sposobu przyjęcia dostawy paliwa do zbiornika
- 2) Opis sposobu magazynowania paliwa
- 3) Opis posadowienia zbiorników
- 4) Montaż, rurociągów
- 5) Zabezpieczenie antykorozyjne
- 6) Oznakowanie
- 7) Warunki BHP. PPOŻ i ocena zagrożenia wybuchem (klasyfikację pożarową, strefy zagrożenia wybuchem, warunki obrony ppoż)