Gouvernement du Canada
Government of Canada

Office des normes générales du Canada
Canadian General Standards Board

CAN/CGSB-3.23-2019

Remplace CAN/CGSB-3.23-2018
Rectificatif N° 1, mai 2019

Carburéacteur d'aviation (grades JET A et JET A-1)

Office des normes générales du Canada ONGC

Conseil canadien des normes
Standards Council of Canada

Canada

Expérience et excellence
Experience and excellence
ONGC CGSB

Énoncé de l'Office des normes générales du Canada

La présente norme a été élaborée sous les auspices de l'OFFICE DES NORMES GÉNÉRALES DU CANADA (ONGC), qui est un organisme relevant de Services publics et Approvisionnement Canada. L'ONGC participe à la production de normes facultatives dans une gamme étendue de domaines, par l'entremise de ses comités des normes qui se prononcent par consensus. Les comités des normes sont composés de représentants des groupes intéressés, notamment les producteurs, les consommateurs et autres utilisateurs, les détaillants, les gouvernements, les institutions d'enseignement, les associations techniques, professionnelles et commerciales ainsi que les organismes de recherche et d'essai. Chaque norme est élaborée avec l'accord de tous les représentants.

Le Conseil canadien des normes a conféré à l'ONGC le titre d'organisme d'élaboration de normes national. En conséquence, les normes que l'Office élabore et soumet à titre de Normes nationales du Canada se conforment aux exigences et lignes directrices établies à cette fin par le Conseil canadien des normes. Outre la publication de normes nationales, l'ONGC rédige également des normes visant des besoins particuliers, à la demande de plusieurs organismes tant du secteur privé que du secteur public. Les normes de l'ONGC et les normes nationales de l'ONGC sont élaborées conformément aux politiques énoncées dans le Manuel des politiques et des procédures pour l'élaboration et le maintien des normes de l'ONGC.

Étant donné l'évolution technique, les normes de l'ONGC font l'objet de révisions périodiques. L'ONGC entreprendra le réexamen de la présente norme et la publiera dans un délai qui n'excédera pas cinq ans suivant la date de publication. Toutes les suggestions susceptibles d'en améliorer la teneur sont accueillies avec grand intérêt et portées à l'attention des comités des normes concernés. Les changements apportés aux normes font l'objet de modificatifs distincts, de normes modifiées ou sont incorporés dans les nouvelles éditions des normes.

Une liste à jour des normes de l'ONGC comprenant des renseignements sur les normes récentes et les derniers modificatifs parus, figure au Catalogue de l'ONGC disponible sur notre site Web — www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/ongc-cgsb/index-fra.html ainsi que des renseignements supplémentaires sur les produits et les services de l'ONGC.

Même si l'objet de la présente norme précise l'application première que l'on peut en faire, il faut cependant remarquer qu'il incombe à l'utilisateur, au tout premier chef, de décider si la norme peut servir aux fins qu'il envisage.

La mise à l'essai et l'évaluation d'un produit ou service en regard de la présente norme peuvent nécessiter l'emploi de matériaux et/ou d'équipement susceptibles d'être dangereux. Le présent document n'entend pas traiter de tous les aspects liés à la sécurité de son utilisation. Il appartient à l'usager de la norme de se renseigner auprès des autorités compétentes et d'adopter des pratiques de santé et de sécurité conformes aux règlements applicables avant de l'utiliser. L'ONGC n'assume ni n'accepte aucune responsabilité pour les blessures ou les dommages qui pourraient survenir pendant les essais, peu importe l'endroit où ceux-ci sont effectués.

Il faut noter qu'il est possible que certains éléments de la présente norme soient assujettis à des droits conférés à un brevet. L'ONGC ne peut être tenu responsable de nommer un ou tous les droits conférés à un brevet. Les utilisateurs de la norme sont informés de façon personnelle qu'il leur revient entièrement de déterminer la validité des droits conférés à un brevet.

Dans la présente Norme, le verbe « doit » indique une exigence obligatoire, le verbe « devrait » exprime une recommandation et le verbe « peut » exprime une option ou une permission. Les notes accompagnant les articles ne renferment aucune exigence ni recommandation. Elles servent à séparer du texte les explications ou les renseignements qui ne font pas proprement partie du corps de la norme. Les annexes sont désignées comme normative (obligatoire) ou informative (non obligatoire) pour en préciser l'application.

À des fins d'application, les normes sont considérées comme étant publiées la dernière journée du mois de leur date de publication.

Communiquez avec l'Office des normes générales du Canada

Pour de plus amples renseignements sur l'ONGC, ses services et ses normes ou pour obtenir des publications de l'ONGC, veuillez contacter :

sur le Web	—	http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/ongc-cgsb/index-fra.html
par courriel	—	ncr.cgsb-ongc@tpsgc-pwgsc.gc.ca
par téléphone	—	1-800-665-2472
par la poste	—	Office des normes générales du Canada Gatineau, Canada K1A 1G6

Énoncé du Conseil canadien des normes

Une Norme nationale du Canada est une norme qui a été élaborée par un organisme d'élaboration de normes (OEN) titulaire de l'accréditation du Conseil canadien des normes (CCN) conformément aux exigences et lignes directrices du CCN. On trouvera des renseignements supplémentaires sur les Normes nationales du Canada à l'adresse : www.ccn.ca.

Le CCN est une société d'État qui fait partie du portefeuille d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE). Dans le but d'améliorer la compétitivité économique du Canada et le bien-être collectif de la population canadienne, l'organisme dirige et facilite l'élaboration et l'utilisation des normes nationales et internationales. Le CCN coordonne aussi la participation du Canada à l'élaboration des normes et définit des stratégies pour promouvoir les efforts de normalisation canadiens.

En outre, il fournit des services d'accréditation à différents clients, parmi lesquels des organismes de certification de produits, des laboratoires d'essais et des organismes d'élaboration de normes. On trouvera la liste des programmes du CCN et des organismes titulaires de son accréditation à l'adresse : www.ccn.ca.

NORME NATIONALE DU CANADA **CAN/CGSB-3.23-2019**

Remplace CAN/CGSB-3.23-2018
Rectificatif N° 1, mai 2019

Carburéacteur d'aviation (grades JET A et JET A-1)

THIS NATIONAL STANDARD OF CANADA IS AVAILABLE IN BOTH FRENCH AND ENGLISH.

ICS 75.160.20

Publiée, mai 2019, par
l'Office des normes générales du Canada
Gatineau, Canada K1A 1G6

© SA MAJESTÉ LA REINE DU CHEF DU CANADA,
représentée par la ministre des Services publics et de l'Approvisionnement,
la ministre responsable de l'Office des normes générales du Canada (2019).

Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite d'aucune manière sans la permission préalable de l'éditeur.

OFFICE DES NORMES GÉNÉRALES DU CANADA

Comité des carburants d'aviation

(Membres votants à la date d'approbation)

Président

Poitras, P.	Fuel+ Consulting (intérêt général)*

Catégorie intérêt général

Hanganu, A.	Bureau Veritas
Johnston, J.	InnoTech Alberta
Lévesque, P.	SGS Canada
MacLean, G.	Intertek Caleb Brett
Pama, M.	Certispec Services Inc.
Pickard, A. L.	Expert-conseil indépendant
Porter, S.	Biofuels Consulting Canada
Whittington, J.	Anton Paar
Wispinski, D.	VUV Analytics

Catégorie producteur

Burgazli, J.	Innospec Inc.
Camp, K.	La Compagnie Pétrolière Impériale ltée
Conn, A.	Ethyl Corporation
Geoffroy, L.	Énergie Valero Inc.
Gropp, R.	Suez
Hilmer, A.	Co-op Refinery Complex
Hiscock, R.	NARL Refining LP
Macagnone, M.	BASF
Mitchell, K.	Expert-conseil pour l'Association canadienne des carburants
Munroe, D.	Produits Suncor Énergie
O'Breham, G.	Shell Canada ltée
White, M.	Irving Oil ltée

Catégorie organisme de réglementation

Bilcock, D.	Transports Canada

Catégorie utilisateur

Ardiles, C.	Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest
Brar, C.	Air Canada
Day, T.	WestJet Airlines Ltd.
Howse, J.	FSM Management Group
Hutchinson, N.	Gouvernement du Nunavut

© ONGC 2019 — Tous droits réservés

MacLeod, B.	Services publics et Approvisionnement Canada
Robichaud, M.	Défense nationale
Waddleton, D.	Pratt & Whitney Canada Corporation

Secrétaire (non votant)

Schuessler, M.	Office des normes générales du Canada

**P. Poitras a voté au nom de la Défense nationale au moment du scrutin, cependant il représentait Fuel+ Consulting une fois le vote réglé.*

Nous remercions le Bureau de la traduction de Services publics et Approvisionnement Canada de la traduction de la présente Norme nationale du Canada.

© ONGC 2019 — Tous droits réservés

Remplace CAN/CGSB-3.23-2018
Rectificatif Nº 1, mai 2019

Un rectificatif a été publié et incorporé à la présente norme en mai 2019 pour corriger une erreur.
La présente Norme nationale du Canada CAN/CGSB-3.23-2019 remplace l'édition de 2018.

Changements depuis la dernière édition

- Ajout d'une méthode d'essai relative à la viscosité cinématique (voir 5.6.2)
- Ajout d'un additif antistatique (voir 6.2)
- Ajout de caractéristiques de séparation d'eau (voir 9.5)
- Ajout d'une annexe B

Corrigendum

- 5.11 a) La valeur minimale est 85.

© ONGC 2019 — Tous droits réservés

Table des matières

Page

1 Objet 1

2 Références normatives 1

3 Classification 3

4 Exigences générales relatives au carburant 3

5 Exigences particulières 3

6 Exigences relatives aux additifs 9

7 Inspection 11

8 Options 11

9 Avertissements 11

Annexe A (normative) Publications de référence de l'ASTM International 14

Annexe B (informative) Importance des exigences en matière de viscosité des carburants d'aviation 17

© ONGC 2019 — Tous droits réservés

Carburéacteur d'aviation (grades JET A et JET A-1)

1 Objet

La présente norme s'applique à deux grades de carburéacteur d'aviation de type kérosène (grades JET A et JET A-1) constitués d'hydrocarbures classiques, d'hydrocarbures synthétiques, de produits d'origine naturelle autres que des hydrocarbures de pétrole et des additifs indiqués dans la présente norme.

Les carburants sont généralement utilisés dans les opérations de l'aviation civile. Seul le point de congélation différencie les deux grades de carburéacteur. Le point de congélation maximal du grade JET A est de -40 °C et celui du grade JET A-1 est de -47 °C. Les carburéacteurs d'aviation de type kérosène sont des distillats ayant un point d'éclair minimal de 38 °C.

Utilisations prévues — Les opérateurs d'aéronef devraient consulter leurs manuels d'aéronef pour déterminer le type de carburant, les additifs de carburant et les limites de température ou les autres restrictions relatives à ces carburants.

Limites de température — Lorsque les températures s'approchent du point de congélation du carburant, le carburant peut entraîner des problèmes de fonctionnement. Le carburéacteur JET A, dont le point de congélation établi est de -40 °C, ne convient pas à l'utilisation dans des conditions de température extrêmement froide ou lorsque la température ambiante est près de -40 °C ou inférieure à cette dernière. Le carburéacteur JET A exige également une utilisation plus restrictive que le carburéacteur JET A-1. Pour de plus amples renseignements sur les limites de température, voir l'Avis de navigabilité n° B021 (al. 2.2) diffusé par Transports Canada et 9.3 dans la présente norme.

La mise à l'essai et l'évaluation d'un produit en regard de la présente norme peuvent nécessiter l'emploi de matériaux ou d'équipement susceptibles d'être dangereux. Le présent document n'entend pas traiter de tous les aspects liés à la sécurité de son utilisation. Il appartient à l'usager de la norme de se renseigner auprès des autorités compétentes et d'adopter des pratiques de santé et de sécurité conformes aux règlements applicables avant de l'utiliser.

2 Références normatives

Les documents normatifs suivants renferment des dispositions qui, par renvoi dans le présent document, constituent des dispositions de la présente Norme nationale du Canada. Les documents de référence peuvent être obtenus auprès des sources mentionnées ci-après.

NOTE Les adresses indiquées ci-dessous étaient valides à la date de publication de la présente norme.

Sauf indication contraire de l'autorité appliquant la présente norme, toute référence non datée s'entend de l'édition ou de la révision la plus récente de la référence ou du document en question. Une référence datée s'entend de la révision ou de l'édition précisée de la référence ou du document en question.

2.1 Office des normes générales du Canada (ONGC)

CAN/CGSB-3.524 — *Biodiesel (B100) à mélanger dans les distillats moyens.*

2.1.1 Source

La publication susmentionnée peut être obtenue auprès de l'Office des normes générales du Canada, Centre des ventes, Gatineau, Canada K1A 1G6. Téléphone : 819-956-0425 ou 1-800-665-2472. Télécopieur : 819-956-5740. Courriel ncr.cgsb-ongc@tpsgc-pwgsc.gc.ca. Site web www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/ongc-cgsb/index-fra.html.

© ONGC 2019 — Tous droits réservés

Elles peuvent aussi être obtenues auprès de Publications du gouvernement du Canada, Éditions et services de dépôt, Services publics et Approvisionnement Canada, Ottawa (Canada) K1A 0S5. Téléphone : 1-800-635-7943 ou 613-941-5995. Télécopieur : 1-800-565-7757 ou 613-954-5779. Courriel : publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca. Site Web : http://publications.gc.ca/site/fra/accueil.html.

2.2 Transports Canada (TC)

Avis de navigabilité n° B021 — *Utilisation de carburant JET A par temps froid*.

2.2.1 Source

La publication susmentionnée peut être obtenue auprès du ministère des Transports, Direction générale du transport des marchandises dangereuses, Ottawa, Canada K1A 0N5 ou sur le site Web au www.tc.gc.ca.

2.3 ASTM International

Annual Book of ASTM Standards (voir l'annexe A).

2.3.1 Source

La publication susmentionnée peut être obtenue auprès de l'ASTM International, 100 Barr Harbor Drive, West Conshohocken, PA 19428-2959, U.S.A., téléphone : 610-832-9585, télécopieur : 610-832-9555, site Web : www.astm.org., ou de IHS Markit, 200-1331 MacLeod Trail SE, Calgary (Alberta) T2G 0K3, téléphone : 613-237-4250 ou 1-800-267-8220, télécopieur : 613-237-4251, site Web : www.global.ihs.com.

2.4 Energy Institute (EI)

NOTE Les publications suivantes ne sont disponibles qu'en anglais.

IP 540 — *Determination of the existent gum content of aviation turbine fuel — Jet evaporation method*

IP 583 — *Determination of the fatty acid methyl esters content of aviation turbine fuel using flow analysis by Fourier transform infrared spectroscopy — Rapid screening method*

IP 585 — *Determination of fatty acid methyl esters (FAME), derived from bio-diesel fuel, in aviation turbine fuel — GC-MS with selective ion monitoring/scan detection method*

IP 590 — *Determination of fatty acid methyl esters (FAME) in aviation turbine fuel — HPLC evaporative light scattering detector method*

IP 599 — Determination of fatty acid methyl esters (FAME) in aviation turbine fuel — Gas Chromatography using heart-cut and refocusing.

2.4.1 Source

Les publications susmentionnées peuvent être obtenues auprès de l'Energy Institute, 61 New Cavendish Street, London, England W1G 7AR, UK, téléphone : +44 (0)20-7467-7100, télécopieur : +44 (0)20-7255-1472, courriel : pubs@energyinst.org.uk, Site Web : www.energyinst.org.uk.

2.5 Comité européen de normalisation (CEN)

EN 14214 — *Liquid petroleum products — Fatty acid methyl esters (FAME) for use in diesel engines and heating applications — Requirements and test methods*. (Disponible en anglais seulement)

© ONGC 2019 — Tous droits réservés

2.5.1 Source

La publication susmentionnée peut être obtenue auprès de BSI Shop au http://www.bsigroup.com/.

2.6 U.S. Department of Defense

MIL-PRF-25017 — *Inhibitor, Corrosion/Lubricity Improver, Fuel Soluble* (Disponible en anglais seulement)

QPL-25017 — *Qualified Products List of Products Qualified Under Performance Specification MIL-PRF-25017 Inhibitor, Corrosion/Lubricity Improver, Fuel Soluble.* (Disponible en anglais seulement)

2.6.1 Source

Les publications susmentionnées peuvent être obtenues auprès de Document Automation and Production Service, 700 Robbins Avenue, Building 4/D, Philadelphia, PA 19111-5094, U.S.A. Télécopieur : 215-697-1462, site Web : http://quicksearch.dla.mil/.

3 Classification

3.1 Le carburéacteur d'aviation de type kérosène doit être classifié selon les grades suivants (voir 8.1).

3.1.1 Grades

JET A

JET A-1.

4 Exigences générales relatives au carburant

4.1 Les hydrocarbures classiques doivent être principalement dérivés de pétrole provenant de condensats de liquides de gaz naturel, de pétrole brut et de pétrole lourd, y compris le bitume des sables bitumineux.

4.2 Les hydrocarbures synthétiques doivent être principalement constitués d'hydrocarbures dérivés de sources non pétrolières, comme la biomasse, le gaz naturel, le charbon, les graisses et les huiles, au moyen de procédés comme la gazéification, le reformage, la synthèse de Fischer-Tropsch, l'hydrotraitement ou l'hydrocraquage.

4.2.1 Les hydrocarbures synthétiques ne sont permis dans le carburéacteur que dans un mélange à des hydrocarbures classiques. Les exigences relatives à la substance de base synthétique et au mélange doivent être conformes à ASTM D7566. Une fois qu'un lot de carburéacteur renfermant des hydrocarbures synthétiques est fabriqué, mélangé et distribué conformément aux spécifications de la norme CAN/CGSB-3.23, les exigences additionnelles mentionnées en 5.14 ne s'appliquent plus. Tout nouveau test doit s'effectuer conformément aux exigences de la norme CAN/CGSB-3.23, à l'exclusion de 5.14.

4.3 Le carburéacteur doit être limpide et exempt d'eau non dissoute et de matières en suspension.

4.4 Le carburéacteur ne devrait pas dégager d'odeur nauséabonde ni irritante.

5 Exigences particulières

5.1 Les exigences particulières doivent s'appliquer au carburant, sauf indication contraire.

© ONGC 2019 — Tous droits réservés

5.2 Sauf dans les cas précisés en 4.2.1, le carburant doit satisfaire aux exigences particulières prescrites dans 5.4 à 5.13, en utilisant les méthodes d'essai indiquées. Les valeurs limites prescrites ne doivent pas être modifiées. Ainsi, aucune tolérance ne doit être admise quant à la précision des méthodes d'essai et il ne doit y avoir ni ajout ni suppression de chiffres.

5.2.1 Un lot de carburant renfermant des hydrocarbures synthétiques doit également être conforme à 5.14 la première fois qu'on en vérifie la conformité à cette norme.

5.3 Pour déterminer la conformité aux valeurs limites prescrites, une valeur notée ou calculée doit être arrondie au « chiffre entier le plus près » du dernier chiffre significatif de droite servant à exprimer la valeur limite prescrite conformément à la méthode d'arrondissement ASTM E29. Les zéros de queue suivant le dernier chiffre qui n'est pas un zéro dans un nombre avec des décimales sont des chiffres significatifs, conformément à ASTM E29. Il y a deux exceptions (voir 5.5.1 et 5.5.4) qui doivent être consignées à 0,5 °C près.

5.3.1 Lorsque les valeurs d'essai obtenues par deux parties ne concordent pas, le différend doit être résolu conformément à ASTM D3244, afin de déterminer la conformité aux valeurs limites prescrites, la limite prescrite étant fixée à P = 0,5.

	Propriété	**Valeurs limites prescrites**		
		JET A ou JET A-1		**Méthode d'essai**
		Min.	**Max.**	**ASTM**
5.4	Composition			
5.4.1	Acidité totale, mg KOH/g	—	0,10	D3242
5.4.2	Aromatiques, % en volume	—	25	D1319[a]
		—	26,5	D6379
5.4.3	Soufre total, % en masse (voir 5.15)	—	0,30	D2622, D4294[a], D5453 ou D7039
5.4.4	Soufre mercaptanique[b]			
	a) % en masse ou	—	0,003	D3227
	b) Essai au plombite de sodium	négatif		D4952
5.5	Volatilité			
5.5.1	Température de distillation, °C			D86[a] ou D2887[c]
	a) Point d'ébulltion initial	Consigner		
	b) Récupération 10% (T10)	—	205	
	c) Récupération 50% (T50)	Consigner		
	d) Récupération 90% (T90)	Consigner		

© ONGC 2019 — Tous droits réservés

	Propriété	Valeurs limites prescrites		
		JET A ou JET A-1		Méthode d'essai
		Min.	Max.	ASTM
	e) Point d'ébullition final	—	300,	
5.5.2	Résidu[d], % en volume	—	1,5	D86
5.5.3	Perte[d], % en volume	—	1,5	D86
5.5.4	Point d'éclair, °C	38	—	D56[a] ou D3828[e]
5.5.5	Densité à 15°C, kg/m^3	775	840,	D1298[a] ou D4052
5.6	Fluidité			
5.6.1	Point de congélation, °C (voir 9.3)	—	-40 (JET A) -47 (JET A-1)	D2386[f] ou D5972[a]
5.6.2	Viscosité cinématique[g] à -20°C, cSt (voir 9.3)	—	8,0	D445[a], D7042[h], ou D7945
5.7	Combustion			
5.7.1	a) Point de fumée, mm et	25	—	D1322
	b) Point de fumée, mm et	18	—	D1322
	naphtalène, % en volume	—	3,0	D1840
5.7.2	Chaleur nette de combustion, MJ/kg	42,8	—	D3338[i], D4529[i], ou D4809 [a]
5.8	Corrosion (voir 6.6 et 9.6)			
5.8.1	Corrosion, lame de cuivre, 2 h à 100 °C	—	Nº 1	D130
5.9	Stabilité thermique[j] (voir 9.2.2)			
5.9.1	Perte de charge du filtre, mm Hg	—	25	D3241
5.9.2	Cote de dépôt sur le tube a, b ou c			
	a) Cote de dépôt sur le tube (examen visuel)	Moins de 3		D3241[a]
	b) Cote de dépôt sur le tube (interférométrie), moyenne des nm sur une surface de 2,5 mm^2	—	85	D3241, annexe A2

© ONGC 2019 — Tous droits réservés

	Propriété	Valeurs limites prescrites		
		JET A ou JET A-1		Méthode d'essai
		Min.	Max.	ASTM
	c) Cote de dépôt sur le tube (ellipsométrie), moyenne des nm sur une surface de 2,5 mm^2	—	85	D3241, annexe A3
5.9.3	Examen visuel, sur le tube réchauffeur, des dépôts les plus foncés	Aucun dépôt de couleur vert paon (arc-en-ciel) ou de couleur anormale		D3241
5.10	Contaminants (voir 9.7)			
5.10.1	Gomme actuelle, mg/100 mL	—	7	D381[a] (jet de vapeur) ou Energy Institute IP 540 (jet d'air ou de vapeur)
5.10.2	Particules, mg/L au moment de la livraison aux			D2276 ou D5452[k]
	a) Entrepôts du client	—	2,2	
	b) Aéronefs et camions-citernes	—	0,44	
5.11	Caractéristiques de séparation d'eau après l'ajout d'un additif antistatique (voir 6.2 et 9.5) micro-séparomètre[l] indice, a) ou b)			
	a)	85	—	D7224[a]
	b)	70,	—	D3948
5.12	Conductivité électrique (voir 6.2)			
5.12.1	Au lieu, à l'heure et à la température de livraison[m], pS/m	50,	600,	D2624
5.13	Additifs (voir 9.6)			
5.13.1	Additif antistatique (voir 6.2), mg/L			
	a) Ajout initial	—	3	—
	b) Cumulatif	—	5	—
5.13.2	Antioxydant (voir 6.3), mg/L Optionnel	—	24	—

© ONGC 2019 — Tous droits réservés

	Propriété	Valeurs limites prescrites		
		JET A ou JET A-1		Méthode d'essai
		Min.	Max.	ASTM
5.13.3	Désactivateur de métaux (voir 6.4), mg/L Optionnel	—	5,7	—
5.13.4	Additif antigivrant des circuits carburant (voir 6.5), % en volume	0,10	0,15	D5006
5.13.5	Inhibiteur de corrosion/additif d'onctuosité (voir 6.6) Optionnel	—	—	—
5.13.6	Additif de détection des fuites (voir 6.7), mg/kg Optionnel	—	1	—
5.14	Exigences additionnelles relativement au carburant renfermant des hydrocarbures synthétiques[n] (voir 4.2.1)			
5.14.1	Teneur en hydrocarbures synthétiques[o], % en volume	—	50,	—
5.14.2	Aromatiques[p], % en volume			
	a) ou	8	—	D1319[a]
	b)	8,4	—	D6379
5.14.3	Différences de température de distillation[q], °C			D2887[c] ou D86[a]
	a) T50-T10	15	—	
	b) T90-T10	40,	—	
5.14.4	Pouvoir lubrifiant, à l'installation de fabrication, mm (voir 9.1)	—	0,85	D5001

[a] En cas de litige, cette méthode doit faire foi.

[b] Le dosage du soufre mercaptanique peut être omis si le carburant est réputé « adouci » et qu'il a reçu un résultat négatif à l'essai au plombite de sodium décrit dans ASTM D4952.

[c] Lorsque l'essai est réalisé conformément à ASTM D2887, on doit appliquer l'annexe pertinente pour convertir les résultats de la température de distillation en estimations des résultats de ASTM D86.

[d] Si ASTM D2887 est utilisée pour déterminer la température de distillation (voir 5.5.1), les exigences relatives aux résidus et aux pertes ne s'appliquent pas, car aucun résidu ni aucune perte ne résultent de l'application de ASTM D2887.

© ONGC 2019 — Tous droits réservés

[e] Les résultats obtenus par ASTM D3828 peuvent être de 2 ºC inférieurs à ceux obtenus par ASTM D56 qui est la méthode qui doit faire loi.

[f] AVERTISSEMENT : Les résultats de deux essais interlaboratoires intensifs consignés dans les rapports de recherche 1536 et 1572 de l'ASTM démontrent que l'essai du point de congélation manuel de ASTM D2386 n'a détecté la contamination par produits lourds (p. ex., diesel) dans les carburéacteurs JET A et JET A-1 que dans moins de la moitié des cas, alors que l'essai du point de congélation automatique de ASTM D5972 a permis de détecter une telle contamination dans tous les cas soumis à l'essai.

[g] L'unité SI de la viscosité cinématique est le mètre carré par seconde. Le multiple normal pour les fluides présentant cette plage de viscosité est le millimètre carré par seconde, ce qui équivaut au centiStokes (c.-à-d. 1 mm^2/s = 1 cSt).

[h] Seules les valeurs corrigées en fonction de l'erreur systématique et tirées de ASTM D7042 doivent être utilisées pour remplacer celles de ASTM D445.

[i] Calculer et consigner la chaleur nette de combustion corrigée pour la teneur en soufre lorsque ces méthodes d'essai empiriques sont utilisées.

[j] La stabilité thermique doit être déterminée à l'aide de la méthode JFTOT (Jet Fuel Thermal Oxidation Tester) à une température minimale contrôlée du tube réchauffeur de 260 ºC. L'unité SI équivalente pour la pression différentielle est de 3,3 kPa. Toutefois, la méthode JFTOT donne les résultats en mm Hg, et 25 mm Hg est le maximum exact.

[k] ASTM D2276 et D5452 renvoient à des procédures d'échantillonnage différentes. Dans certains cas, il se peut qu'il ne soit pas possible d'échantillonner d'après ASTM D2276. Toutefois, lorsque des résultats sont obtenus par les deux méthodes, ASTM D2276 doit faire foi.

[l] L'indice minimal MSEP (micro-séparomètre) s'applique du point de fabrication jusqu'au point immédiatement avant que le carburant soit acheminé par transport spécialisé à l'entrepôt de l'aéroport. Le MSEP d'après ASTM D7224 peut être utile pour déterminer les caractéristiques de la séparation d'eau d'un lot de carburant d'aéronef même lorsque celui-ci comprend un additif antistatique et certains autres additifs qui n'ont pas d'incidence sur le rendement de séparation d'eau dans les séparateurs utilisant un milieu coalescent. Lorsque le carburant est acheminé par transport spécialisé à l'entrepôt de l'aéroport, ou lorsque le carburant est déjà entreposé dans l'aéroport, l'indice MSEP ne doit pas s'appliquer. Lorsqu'un additif antigivrant (voir 6.5) ou un inhibiteur de corrosion/additif d'onctuosité (voir 6.6) est ajouté, les limites MSEP s'appliquent avant l'ajout. À des fins de clarté, les résultats MSEP doivent être indiqués par la méthode d'essai (c.-à-d. « MSEP d'après ASTM D3948 », ou « MSEP d'après ASTM D7224 »).

[m] Il y a souvent une perte de conductivité pendant la distribution de carburant en raison de l'appauvrissement de l'additif et des températures plus basses. La pratique courante est donc d'ajouter initialement l'additif en fonction des valeurs supérieures de la plage de conductivité.

[n] Les critères relatifs à la teneur en hydrocarbures synthétiques, aux aromatiques, à la pente de distillation et au pouvoir lubrifiant ne s'appliquent qu'aux carburéacteurs d'aviation produits conformément à cette spécification traitant des hydrocarbures synthétiques. Ces critères ne s'appliquent pas aux carburéacteurs d'aviation produits conformément aux spécifications de la norme CAN/CGSB-3.23 à partir d'hydrocarbures classiques et ne renfermant pas d'hydrocarbures synthétiques. Ces critères ne s'appliquent pas non plus aux carburéacteurs d'aviation renfermant des hydrocarbures synthétiques après leur fabrication, leur mélange et leur distribution conformément à la norme CAN/CGSB-3.23.

[o] La teneur en hydrocarbures synthétiques du mélange doit être calculée à partir de volumes mesurés utilisés pour la préparation du mélange. Tel qu'il est indiqué dans ASTM D7566, des limites maximales plus basses associées à des substances de base synthétiques spécifiques doivent s'appliquer.

[p] Les limites relatives à la teneur minimale en aromatiques sont basées sur l'expérience courante avec les carburants synthétiques, et ces valeurs ont été établies au moyen de données représentatives pour un carburéacteur produit à partir d'hydrocarbures classiques.

[q] Les limites relatives à la pente de distillation sont basées sur l'expérience courante avec les carburants synthétiques, et ces valeurs ont été établies au moyen de données représentatives pour un carburéacteur produit à partir d'hydrocarbures classiques.

5.15 Soufre

La précision de ASTM D7039, dans le cas des carburéacteurs dont la teneur en soufre est supérieure à 2 822 mg/kg, n'a pas été validée. Les utilisateurs doivent donc en tenir compte et exécuter leur propre programme de validation lorsqu'ils doivent utiliser la présente méthode pour un carburéacteur ayant une teneur en soufre supérieure à 2 822 mg/kg.

© ONGC 2019 — Tous droits réservés

6 Exigences relatives aux additifs

6.1 Seuls les additifs énumérés dans 6.2 à 6.7 peuvent être ajoutés au carburant. Les valeurs limites prescrites et la méthode d'essai pour chaque propriété peuvent être consultées en 5.13. Le fournisseur doit consigner la quantité et le nom de chaque additif.

6.1.1 La quantité de chaque additif ajoutée au carburant doit être déterminée par la méthode d'essai (voir 5.13 et 9.6) ou par le rapprochement des volumes. La méthode de rapprochement des volumes devrait inclure la consignation du volume d'additif ajouté au carburant et le volume du carburant ayant reçu l'additif en unités appropriées.

6.2 Additif antistatique

6.2.1 L'additif antistatique AvGuard™ SDA[1] ou STADIS® 450[2] doit être incorporé au carburant afin de satisfaire aux exigences de conductivité électrique prescrites en 5.12.1. La concentration initiale de l'additif antistatique ne doit pas dépasser 3 mg/L.

6.2.2 Lorsque l'appauvrissement de l'additif est évident en raison d'une perte de conductivité, un ajout supplémentaire de l'additif antistatique est permis selon les conditions suivantes :

— Si la concentration initiale de l'additif antistatique est inconnue, on suppose un ajout initial de 3 mg/L et l'ajout subséquent de l'additif antistatique ne doit pas dépasser 2 mg/L.

— La concentration cumulative de l'additif antistatique ne doit pas dépasser 5 mg/L.

6.2.3 La conductivité électrique varie en fonction de la température. Voici une relation type température-conductivité :

$$\log k_t = a(t - t_1) + \log k_{t_1}$$

où :

k_t = conductivité électrique à la température t, °C

k_{t_1} = conductivité électrique à la température t_1, °C

a = facteur variant selon la composition du carburant, mais se situant habituellement entre 0,013 et 0,018 pour les carburéacteurs de type kérosène.

6.2.3.1 Le facteur température-conductivité, a, augmente à des températures égales ou inférieures à environ -10 °C. Dans le cas d'une conductivité à très basses températures, il est recommandé de déterminer un facteur distinct, fondé sur les mesures réelles aux plus basses températures prévues. Pour de plus amples renseignements sur la façon dont les basses températures affectent la conductivité, voir l'annexe pertinente dans ASTM D2624.

6.3 Antioxydants

Seuls les antioxydants énumérés ci-après peuvent être ajoutés, individuellement ou en combinaison, au carburant. La concentration totale (sans compter la masse du solvant) ne doit pas dépasser 24 mg/L.

a) 2,6-di-*tert*-butylphénol

b) 2,6-di-*tert*-butyl-4-méthylphénol

---

[1] AvGuard™, marque de commerce déposée de Afton Chemical Corporation, 500 Spring Street, Richmond, VA 23219, est fabriqué aux États-Unis et distribué dans le monde par Afton Chemical Corporation.

[2] STADIS® 450, marque de commerce déposée d'Innospec Fuel Specialties LLC, est fabriqué aux États-Unis et distribué dans le monde par Innospec Fuel Specialties LLC.

© ONGC 2019 — Tous droits réservés

c) 2-*tert*-butyl-4,6-diméthylphénol (2,4-diméthyl-6-tert-butylphénol)

d) Au moins 75 % de 2,6-di-*tert*-butylphénol
au plus 25 % d'un mélange de *tert*- et de tri-*tert*-butylphénols

e) Au moins 55 % de 2-*tert*-butyl-4, 6-diméthylphénol (2,4-diméthyl-6-tert-butylphénol)

au moins 15 % de 2,6-di-*tert*-butyl-4-méthylphénol

le restant en méthyl et diméthyl-*tert*-butylphénols

f) au moins 72 % de 2-*tert*-butyl-4,6-diméthylphénol (2,4-diméthyl-6-tert-butylphénol)

au plus 28 % de méthyl et diméthyl *tert*-butylphénols.

NOTE Les noms des antioxydants sont conformes à la convention d'appellation de l'Union internationale de chimie pure et appliquée (UICPA). Dans certains cas, le nom commun des antioxydants est indiqué entre parenthèses après l'appellation selon l'UICPA.

6.4 Désactivateur de métaux

Seul le N,N' disalicylidène-1,2-propane-diamine peut être ajouté comme désactivateur de métaux dans une concentration d'au plus 2,0 mg/L (sans compter la masse du solvant) à l'étape de production initiale à la raffinerie. Des concentrations plus élevées sont admises lorsqu'on soupçonne une contamination au cuivre pendant la distribution. La concentration cumulée de désactivateur de métaux ne doit pas dépasser 5,7 mg/L à l'étape du traitement du carburant (voir 9.2).

6.5 Additif antigivrant des circuits carburant

Lorsque prescrit (voir 8.2 a) et après entente entre le fournisseur et l'acheteur, un additif antigivrant des circuits carburant conforme à ASTM D4171 (type III [DIEGME]) doit être ajouté au carburant (voir 5.13.4).

6.6 Inhibiteurs de corrosion/additif d'onctuosité

Lorsque prescrit (voir 8.2 b) et après entente entre le fournisseur et l'acheteur, un inhibiteur de corrosion/additif d'onctuosité conforme à la norme militaire américaine MIL-PRF-25017 et inscrit sur la liste des produits homologués (LPH) 25017 connexe doit être ajouté au carburant (voir 9.1). La concentration de l'additif ajouté au carburant doit être celle qui est prescrite dans la LPH et son ajout au carburant doit être fait séparément des autres additifs.

6.7 Additif de détection des fuites[3]

Seul le traceur A (LDTA-A®)[4] peut être ajouté comme additif de détection des fuites en concentration maximale de 1 mg/kg.

[3] La méthode d'essai Tracer Tight utilisée pour détecter et localiser les fuites dans les systèmes de stockage de carburant au sol, d'acheminement et de distribution ne fait pas partie de la présente norme. Il faut communiquer avec le fournisseur d'additifs pour ces renseignements, l'entreprise Praxair Services Inc., dont l'adresse est 3755 N. Business Center Drive, Tucson, AZ 85705, U.S.A., téléphone : 1-800-989-9929, site Web : www.praxair.com.

[4] Le traceur A (LDTA-A®) est une marque déposée de Praxair Services Inc.

© ONGC 2019 — Tous droits réservés

7 Inspection

Les échantillons pour les essais doivent être prélevés conformément à ASTM D4057. Dans le cas d'un échantillonnage automatique, ASTM D4177 doit être utilisée. Le volume des échantillons devrait correspondre aux exigences du laboratoire d'essai et/ou de l'autorité compétente.

8 Options

8.1 L'option suivante doit être précisée lors de l'application de la présente norme :

a) Grade JET A ou JET A-1 (voir 3.1).

8.2 Les options suivantes peuvent être précisées lors de l'application de la présente norme, s'il y a lieu :

a) Additif antigivrant des circuits carburant (voir 6.5)

b) Inhibiteur de corrosion/additif d'onctuosité (voir 6.6).

9 Avertissements

9.1 Information sur le pouvoir lubrifiant

9.1.1 Le pouvoir lubrifiant, qui est la capacité du carburéacteur à lubrifier certaines pièces d'aéronefs mouillées par du carburant, peut varier considérablement selon la forme des pièces, leurs matériaux constitutifs et le pouvoir lubrifiant intrinsèque du carburant. Un certain nombre de cas de panne moteur (panne matérielle) ont été attribués à un carburant possédant un faible pouvoir lubrifiant.

9.1.2 ASTM D5001 peut être utilisée afin de déterminer la qualité lubrifiante du carburant. La présente norme n'exige pas la mesure du pouvoir lubrifiant d'un carburant, sauf dans le cas de carburants contenant des hydrocarbures synthétiques (voir 5.14.4). Le traitement à l'hydrogène[5] modèle habituellement des carburants possédant un faible pouvoir lubrifiant. Le mélange à des carburants non hydrotraités améliore habituellement le pouvoir lubrifiant et l'utilisation d'additifs améliorant le pouvoir lubrifiant (inhibiteurs de corrosion) peut constituer une solution (voir 6.6).

9.1.3 Des problèmes risquent le plus de survenir lorsque le carburant provient d'une seule raffinerie où il a été fortement hydrotraité et lorsqu'il n'a pas été mélangé à des carburants provenant d'autres sources durant la distribution entre la raffinerie et l'aéronef.

9.2 Information sur la présence de cuivre

9.2.1 Le carburéacteur peut être contaminé lors de sa fabrication ou lors de la distribution à bord de navires dotés de serpentins en cuivre de même que par des composants et raccords en alliage de cuivre aux points d'échantillonnage.

9.2.2 Des niveaux de cuivre à l'état de trace calculés en parties par milliard peuvent être suffisants pour fausser les résultats de l'essai au JFTOT (Jet Fuel Thermal Oxidation Tester) conforme à ASTM D3241. Lorsqu'on soupçonne la présence de cuivre, un désactivateur de métaux conforme à 6.4 peut être ajouté pour conserver ou restaurer la stabilité thermique du carburant ou les deux. Il convient de noter que ASTM D6732 peut être utilisée pour mesurer la teneur en cuivre du carburéacteur.

[5] Processus de raffinage du pétrole faisant appel à l'hydrogène en présence d'un catalyseur.

© ONGC 2019 — Tous droits réservés

9.3 Information sur le point de congélation du carburéacteur JET A

9.3.1 Le carburéacteur JET A, dont le point de congélation est établi à -40 °C, n'est pas destiné à être utilisé par temps extrêmement froid ou lorsque la température ambiante est près de -40 °C ou inférieure à cette dernière. L'expérience acquise à l'exploitation démontre que la température des réservoirs de carburant d'un aéronef peut s'approcher de celle du milieu ambiant dans un laps de temps aussi court que 3 h dans le cas d'un petit avion commercial à réaction et de 6 h dans le cas d'un gros avion de transport. Même si les avions de catégorie navette volent moins vite et moins haut et, par conséquent, ne sont pas exposés à des températures ambiantes aussi basses pendant d'aussi longues périodes, le carburant qu'ils transportent peut atteindre des températures similaires, notamment en cas d'avitaillement avec du carburant déjà refroidi.

9.3.2 Les basses températures du carburant vont se traduire par une augmentation de sa viscosité et par la formation éventuelle de cristaux de cire. Cette augmentation de la viscosité risque d'avoir des effets néfastes sur la régulation carburant des moteurs, bien que l'excès de cire risque de colmater les filtres, de faire diminuer le rendement des pompes carburant ou de rendre difficiles les transferts de carburant d'un réservoir à l'autre. Voir l'annexe B pour de plus amples renseignements. De plus, Transports Canada a élaboré et diffusé des directives et des recommandations lors de l'exploitation au carburant JET A dans l'Avis de navigabilité n° B021 (voir 2.2).

9.4 Information sur la couleur

Bien que la présente norme ne comporte aucune exigence relative à la couleur, cette dernière peut être un indicateur utile de la qualité ou du degré de contamination d'un carburant. Habituellement, la couleur d'un carburant varie entre transparent comme l'eau et la couleur jaune paille claire. D'autres couleurs de carburant peuvent être imputables soit aux caractéristiques propres au pétrole brut soit aux procédés de raffinage. Un assombrissement ou un changement de la couleur du carburant peut traduire une contamination et donc indiquer que le carburant n'est plus conforme à la norme, de sorte qu'il peut être inadéquat et inacceptable pour l'utilisation dans un aéronef ou dans un moteur, ou les deux. Tout carburant de tons variés de rose, rouge, vert et bleu, ou dont la couleur a changé depuis la source de ravitaillement, devrait faire l'objet d'un examen afin de déterminer la cause de ce changement de couleur et de s'assurer qu'il convient aux aéronefs ou aux moteurs, ou aux deux.

9.5 Information sur les caractéristiques de séparation d'eau

La coalescence de l'eau dans le carburant sous l'effet d'un agent de surface (surfactif) devrait être évaluée selon ASTM D7224 ou D3948. Une notation élevée des caractéristiques de séparation d'eau suggère un carburant sans surfactif, alors qu'une notation faible révèle la présence de surfactifs. Les surfactifs peuvent neutraliser les coalesceurs, permettant ainsi à l'eau de passer à travers les filtres de coalesceurs et de demeurer dans le carburant. Des surfactifs peuvent s'introduire dans le carburant en aval du système de distribution de la raffinerie, dans les installations d'entreposage ou par ajout intentionnel d'additifs approuvés. Compte tenu des facteurs qui peuvent détériorer les caractéristiques de séparation de l'eau, il serait bon de considérer la possibilité d'augmenter les caractéristiques de séparation de l'eau au-delà de la norme minimale à partir du point de départ du réseau de distribution, selon les moyens de distribution.

En raison de l'impact que l'eau peut avoir sur les installations d'entreposage et les aéronefs, et les ressources associées à la correction du carburant qui ne correspond plus aux spécifications, il est recommandé d'adopter les méthodes d'essai ayant la plus grande précision, qui prennent en considération les organes filtrants courants et la facilité d'utilisation. Actuellement, ASTM D8073 est examiné en tant que nouvelle méthode d'essai de séparation d'eau et elle pourrait être ajoutée dans une future édition de la norme.

© ONGC 2019 — Tous droits réservés

9.6 Information sur les additifs de raffinage

Les additifs utilisés dans les procédés de raffinage, comme les inhibiteurs de corrosion, peuvent aboutir en quantités traces dans le carburéacteur. Dans quelques cas isolés, cette situation a créé des problèmes dans le système de carburant des aéronefs. De plus, les essais et les exigences prescrits dans la présente norme peuvent ne pas suffire à détecter les quantités traces d'additifs de raffinage. Il est donc recommandé de mettre en œuvre des procédures adéquates d'assurance de la qualité et de gestion des changements, comme des évaluations officielles des risques, afin de garantir que tout additif utilisé dans les procédés de raffinage est bien défini et contrôlé afin de maintenir la qualité du produit fini.

9.7 Contaminants — Matières accessoires — Énoncé relatif au biodiesel

Le biodiesel (ester méthylique d'acides gras ou EMAG) n'est pas un composant approuvé pour inclusion dans les carburéacteurs d'aviation. L'utilisation d'EMAG dans d'autres carburants a soulevé des inquiétudes au sujet de la contamination de carburéacteurs d'aviation, particulièrement dans le cas de réseaux de distribution partagés tels que les pipelines transportant plusieurs produits différents, les navires, les wagons de chemin de fer et les camions-remorques.

La quantité d'EMAG accessoire (telle que définie par ASTM D6751, par CAN/CGSB-3.524 ou EN 14214), ne doit pas excéder 50 mg/kg. Les producteurs, les distributeurs et les utilisateurs doivent prendre les précautions qui s'imposent pour éviter toute contamination. Le fournisseur doit établir le besoin de vérifier le contenu en EMAG en se basant sur divers facteurs de risque qui peuvent mener à la contamination en EMAG. Les méthodes d'analyse appropriées pour déterminer la concentration en EMAG dans les carburants d'aviation sont ASTM D7797/IP 583, IP 585, IP 590 et IP 599. En cas de litige, IP 585 doit faire foi.

© ONGC 2019 — Tous droits réservés

Annexe A
(normative)

Publications de référence de l'ASTM International (voir 2.3)

Annual Book of ASTM Standards

NOTE Les publications de l'ASTM International ne sont disponibles qu'en anglais.

ASTM D56 Standard Test Method for Flash Point by Tag Closed Cup Tester

ASTM D86 Standard Test Method for Distillation of Petroleum Products and Liquid Fuels at Atmospheric Pressure

ASTM D130 Standard Test Method for Corrosiveness to Copper from Petroleum Products by Copper Strip Test

ASTM D381 Standard Test Method for Gum Content in Fuels by Jet Evaporation

ASTM D445 Standard Test Method for Kinematic Viscosity of Transparent and Opaque Liquids (and Calculation of Dynamic Viscosity)

ASTM D1298 Standard Test Method for Density, Relative Density or API Gravity of Crude Petroleum and Liquid Petroleum Products by Hydrometer Method

ASTM D1319 Standard Test Method for Hydrocarbon Types in Liquid Petroleum Products by Fluorescent Indicator Adsorption

ASTM D1322 Standard Test Method for Smoke Point of Kerosine and Aviation Turbine Fuel

ASTM D1840 Standard Test Method for Naphthalene Hydrocarbons in Aviation Turbine Fuels by Ultraviolet Spectrophotometry

ASTM D2276 Standard Test Method for Particulate Contaminant in Aviation Fuel by Line Sampling

ASTM D2386 Standard Test Method for Freezing Point of Aviation Fuels

ASTM D2622 Standard Test Method for Sulfur in Petroleum Products by Wavelength Dispersive X-ray Fluorescence Spectrometry

ASTM D2624 Standard Test Methods for Electrical Conductivity of Aviation and Distillate Fuels

ASTM D2887 Standard Test Method for Boiling Range Distribution of Petroleum Fractions by Gas Chromatography

ASTM D3227 Standard Test Method for (Thiol Mercaptan) Sulfur in Gasoline, Kerosine, Aviation Turbine, and Distillate Fuels (Potentiometric Method)

ASTM D3241 Standard Test Method for Thermal Oxidation Stability of Aviation Turbine Fuels (JFTOT Procedure)

ASTM D3242 Standard Test Method for Acidity in Aviation Turbine Fuel

ASTM D3244 Standard Practice for Utilization of Test Data to Determine Conformance with Specifications

ASTM D3338 Standard Test Method for Estimation of Net Heat of Combustion of Aviation Fuels

ASTM D3828 Standard Test Methods for Flash Point by Small Scale Closed Cup Tester

© ONGC 2019 — Tous droits réservés

ASTM D3948	Standard Test Method for Determining Water Separation Characteristics of Aviation Turbine Fuels by Portable Separometer
ASTM D4052	Standard Test Method for Density, Relative Density, and API Gravity of Liquids by Digital Density Meter
ASTM D4057	Standard Practice for Manual Sampling of Petroleum and Petroleum Products
ASTM D4171	Standard Specification for Fuel System Icing Inhibitors
ASTM D4177	Standard Practice for Automatic Sampling of Petroleum and Petroleum Products
ASTM D4294	Standard Test Method for Sulfur in Petroleum and Petroleum Products by Energy-Dispersive X-ray Fluorescence Spectroscopy
ASTM D4529	Standard Test Method for Estimation of Net Heat of Combustion of Aviation Fuels
ASTM D4809	Standard Test Method for Heat of Combustion of Liquid Hydrocarbon Fuels by Bomb Calorimeter (Precision Method)
ASTM D4952	Standard Test Method for Qualitative Analysis for Active Sulfur Species in Fuels and Solvents (Doctor Test)
ASTM D5001	Standard Test Method for Measurement of Lubricity of Aviation Turbine Fuels by the Ball-on-Cylinder Lubricity Evaluator (BOCLE)
ASTM D5006	Standard Test Method for Measurement of Fuel System Icing Inhibitors (Ether Type) in Aviation Fuels
ASTM D5452	Standard Test Method for Particulate Contamination in Aviation Fuels by Laboratory Filtration
ASTM D5453	Standard Test Method for Determination of Total Sulfur in Light Hydrocarbons, Spark Ignition Engine Fuel, Diesel Engine Fuel, and Engine Oil by Ultraviolet Fluorescence
ASTM D5972	Standard Test Method for Freezing Point of Aviation Fuels (Automatic Phase Transition Method)
ASTM D6379	Standard Test Method for Determination of Aromatic Hydrocarbon Types in Aviation Fuels and Petroleum Distillates—High Performance Liquid Chromatography Method with Refractive Index Detection
ASTM D6732	Standard Test Method for Determination of Copper in Jet Fuels by Graphite Furnace Atomic Absorption Spectrometry
ASTM D6751	Standard Specification for Biodiesel Fuel Blend Stock (B100) for Middle Distillate Fuels
ASTM D7039	Standard Test Method for Sulfur in Gasoline, Diesel Fuel, Jet Fuel, Kerosine, Biodiesel, Biodiesel Blends, and Gasoline-Ethanol Blends by Monochromatic Wavelength Dispersive X-ray Fluorescence Spectrometry
ASTM D7042	Standard Test Method for Dynamic Viscosity and Density of Liquids by Stabinger Viscometer (and the Calculation of Kinematic Viscosity)
ASTM D7224	Standard Test Method for Determining Water Separation Characteristics of Kerosine-Type Aviation Turbine Fuels Containing Additives by Portable Separometer
ASTM D7566	Standard Specification for Aviation Turbine Fuel Containing Synthesized Hydrocarbons

© ONGC 2019 — Tous droits réservés

ASTM D7797 Standard Test Method for Determination of the Fatty Acid Methyl Esters Content of Aviation Turbine Fuel Using Flow Analysis by Fourier Transform Infrared Spectroscopy – Rapid Screening Method

ASTM D7945 Standard Test Method for Determination of Dynamic Viscosity and Derived Kinematic Viscosity of Liquids by Constant Pressure Viscometer

ASTM D8073 Standard Test Method for Determination of Water Separation Characteristics of Aviation Turbine Fuel by Small Scale Water Separation Instrument

ASTM E29 Standard Practice for Using Significant Digits in Test Data to Determine Conformance with Specifications.

© ONGC 2019 — Tous droits réservés

Annexe B
(informative)

Importance des exigences en matière de viscosité des carburants d'aviation

B.1 Certains fabricants indiquent que pour assurer le fonctionnement satisfaisant à basse température des moteurs ou de groupes auxiliaires de bord (APU), on doit les alimenter avec un carburant ayant une viscosité maximale de 12 cSt. Or, la viscosité du carburéacteur peut dépasser 12 cSt si sa température s'approche du point de congélation maximum de sa spécification, lorsque la viscosité à -20 °C du carburant Jet A (point de congélation de -40 °C) dépasse 5,5 cSt et celle du carburant Jet A-1 (point de congélation de -47 °C) dépasse 4,5 cSt.

B.2 Les caractéristiques de pulvérisation des injecteurs de carburant utilisés dans des moteurs et groupes auxiliaires de bord sont telles que les démarrages à froid pourraient ne pas fonctionner lorsque le carburant a une viscosité supérieure à 12 cSt. Cela pourrait toucher le fonctionnement de certains aéronefs; par exemple, limiter l'enveloppe pour le démarrage à basse température ce qui pourrait affecter les vols prolongés des bimoteurs (ETOP). Bien qu'à l'heure actuelle, il n'y ait pas de problèmes connus sur le terrain, il serait crucial de tenir de nouvelles discussions sur la nécessité que tous les carburants alimentant ces moteurs aient une viscosité maximale de 12 cSt et sur la manière d'y parvenir (par exemple, grâce à des changements de spécification, des changements à la conception des groupes auxiliaires de bord ou des changements opérationnels).

NOTE Permission obtenue, s'aligne avec ASTM D7945 *Standard Test Method for Determination of Dynamic Viscosity and Derived Kinematic Viscosity of Liquids by Constant Pressure Viscometer*, droits d'auteur ASTM International, 100 Barr Harbor Drive, West Conshohocken, PA 19428.

On peut obtenir un exemplaire de la norme complète auprès de l'ASTM International à www.astm.org.

© ONGC 2019 — Tous droits réservés