



SEGURIDAD OPERACIONAL NUESTRO

BOLETÍN



Seguridad Operacional

Aeroccidente Centro de Instrucción Aeronáutica y el TAR Aeroccidente, han realizado con éxito las tareas previstas en la normatividad vigente, con la consiguiente aprobación de nuestro Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS).

Para nuestra organización es de vital importancia la participación de nuestros clientes, colaboradores, contratistas y autoridades para continuar incrementando nuestros niveles de seguridad en la operación de vuelo y mantenimiento.

COMBUSTIBLE CONTAMINADO

El combustible debe estar en todo momento libre de agua, partículas sólidas, aditivos surfactantes y contaminantes microbiológicos.

La incorporación de agua, sólidos, y otros contaminantes es inevitable, en este caso el combustible contaminado, es un componente normal en nuestra actividad. Por lo tanto, debemos evitar que el combustible contaminado llegue a interactuar en nuestra operación, es decir que llegue al motor y que se manifiesten sus consecuencias.

Una forma de identificar un peligro como es el combustible contaminado es saber qué tipos de contaminantes existen:

Contaminantes Sólidos: El aporte de sólidos proviene fundamentalmente de limaduras y cascarillas metálicas de depósitos y tuberías, de trozos de juntas de bridas y equipos, así como del aporte directo de polvo del medio ambiente que entra por la ventilación de los tanques.

Agentes Tensoactivos: Los contaminantes tensoactivos se incorporan al combustible principalmente cuando éste circula por los oleoductos multi-producto desde la Refinería a los almacenamientos intermedios. Por otra parte, aditivos, como los antiestáticos, también contribuyen a la presencia de tensoactivos en el combustible.

Contaminantes Microbiológicos: Los contaminantes microbiológicos más habituales son las bacterias, los hongos. Llegan al combustible en algún momento de la fabricación o del transporte y permanecen latentes hasta que hay condiciones adecuadas para su desarrollo.

Agua: La incorporación de agua al combustible se produce fundamentalmente por el cambio de temperatura día/noche. La humedad en el aire se condensa en las paredes de los tanques y cae al seno del combustible. Por otra parte, el combustible también suelta agua por descenso de temperatura. El agua es el principal contaminante del combustible.

*Reporta toda novedad
ocurrida durante la
operación usa la
lista M.O.R .*



Aeroccidente Escuela de
Aviación y Taller
Aeronautico reconocen el
compromiso de nuestro
valioso grupo humano
orientado al logro de los
objetivos de seguridad y el
cumplimiento de nuestra
política de seguridad
operacional ..Recuerda
usa los medios a tu
alcance!!

Reporta!!

Gotas de agua suspendidas en el combustible pueden ser identificadas por una apariencia turbia del combustible, o por la clara separación de agua del combustible coloreado, que se produce después de que el agua se ha depositado en el fondo del tanque.

Como medida de seguridad, el combustible debe ser drenado antes de cada vuelo durante la inspección pre vuelo. El piloto alumno y el IVA programado en el chequeo de inspección pre-vuelo, debe obligatoriamente purgar los depósitos, en caso de encontrar agua en el sistema se debe drenar hasta que no queden partículas de agua, según nos hace referencia el manual de mantenimiento de la aeronave y el piloto al mando se asegurará de que la calidad del combustible que se está cargando sea aceptable para el funcionamiento de la aeronave.

Por ello se recomienda que los tanques de combustible se llenen después de cada vuelo o después del último vuelo del día para evitar la condensación de humedad dentro del tanque.

¿Qué precauciones tenemos y debemos adoptar en los turnos de Entrenamiento, para evitar el peligro de combustible contaminado?

La circular de la FAA AC20-125: "Wáter in aviation fuels" resalta que el mejor seguro contra un problema de agua en el combustible es una cadena responsable de manipulación de combustible, así como las buenas prácticas de inspección, limpieza y vigilancia constante deben reducir la posibilidad de un accidente aéreo debido a la contaminación de agua en el combustible.

Al respecto el Centro de Instrucción Aeroccidente S.A.S. y Taller Aeronáutico Aeroccidente S.A.S tiene las siguientes medidas:

Seguir en la Inspección Prevuelo la Lista de Chequeo de cada Aeronave y en especial el de drenar el sistema de Combustible, bajo supervisión del IVA programado.

Si se sospecha la existencia de agua o suciedad en el sistema de combustible, se drenará una porción abundante de éste en el recipiente asignado y específico para esta tarea. ¡Drene por lo menos 150 centímetros cúbicos! Como el agua no se mezcla con el combustible, si se halla presente se decantará precipitándose en la parte inferior del recipiente. Por eso no basta drenar solamente del filtro principal sino de cada tanque, además de éste. Si usted nota la presencia de agua continúe drenando hasta asegurarse que no quedó ninguna parte de ésta en el sistema.

Si el IVA programado considera de acuerdo con los manuales operacionales, técnicos y su experiencia que debe ser inspeccionado por Mantenimiento, lo informará para tomar la acción respectiva. Debe dejar registro fotográfico de la evidencia de la contaminación del combustible y dejar el reporte registrado en el libro de vuelo.

El IVA programado debe efectuar las pruebas normales en tierra del Motor de acuerdo con el POH después de haber tenido una situación de combustible contaminado y se allá realizado previamente el respectivo procedimiento de drenaje.

Cuando el avión pernocte fuera de Cali, en vuelos de Cruceros, el IVA programado debe tener mayor precaución, debido a que el avión queda a la intemperie. Informar a operaciones y mantenimiento para estar atentos a esta circunstancia y ser más exhaustivos en la inspección prevuelo y postvuelo.



Recordemos que el reporte es estrictamente confidencial.
Si usted reporta el comportamiento peligroso o indebido de alguna persona, solo remítase a la situación, pero omita nombres o descripciones personales.

AEROCCIDENTE ESCUELA DE AVIACIÓN Y TALLER AERONÁUTICO

Dirección de Seguridad Operacional

www.aeroccidente.com