

Parte 1

FUGA DE COMBUSTIBLE ADICIONAL EN EL TANQUE CENTRAL (ACT)

Hay instrucciones para el almacenamiento de aeronaves en el AMM que también cubren los ACT.



¿QUÉ PASÓ?

Un operador de Airbus A319 informó que:

Durante una verificación del monitor de fugas en busca de evidencia de fuga de combustible (ref. AMM tarea 28-28-00-200-003-A), se detectó una fuga a través del monitor de fugas (FIN 253QM, ACT posiciones 4 y 6).

La fuga ocurrió cuando el combustible se transfirió del tanque central al ACT, pero no durante la transferencia del ACT al tanque central.

Después de solucionar el problema, se reemplazaron todas las juntas tóricas de la línea afectada (ref. IPC 28-11-02-44).



¿POR QUÉ SUCEDIÓ?

1

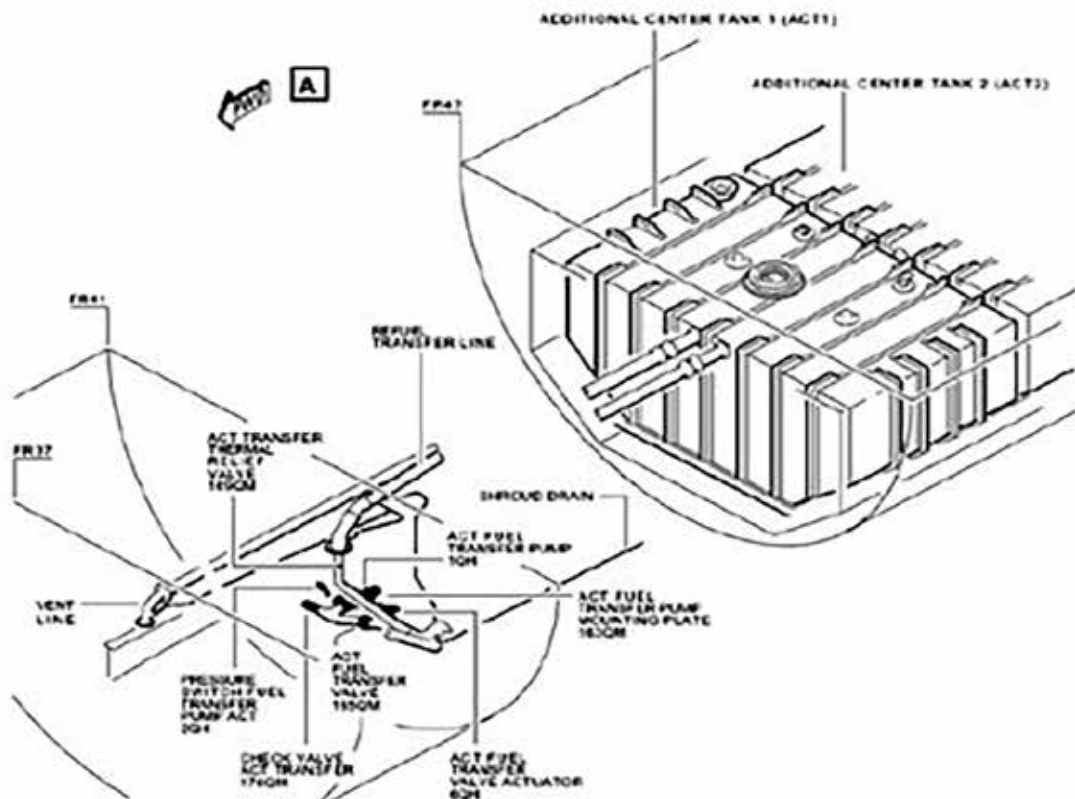


Parece que la aeronave en cuestión operó durante mucho tiempo con el ACT inoperativo y vacío.

2

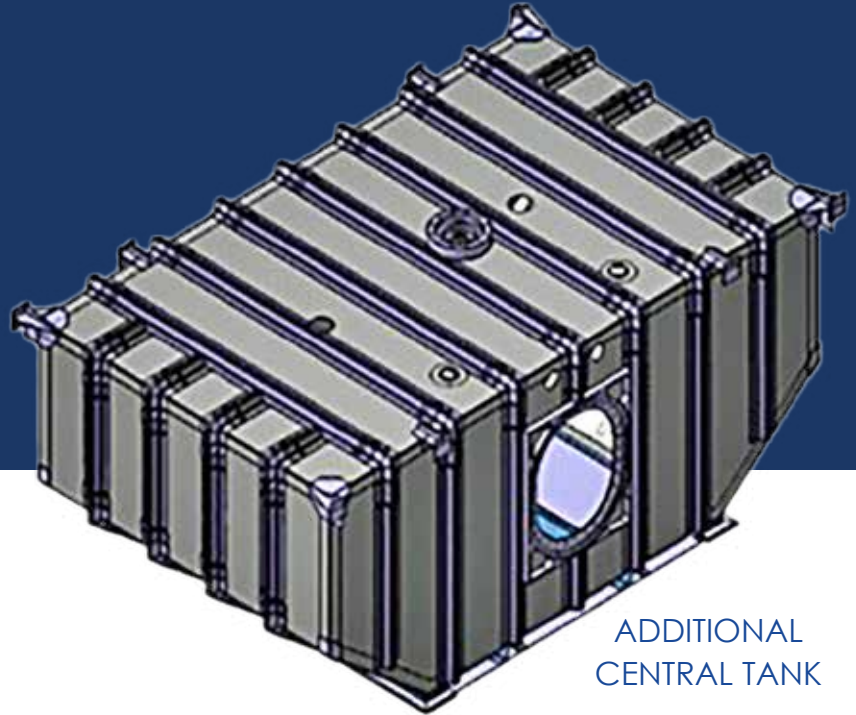


Esto ha provocado que los sellos se sequen y pierdan su capacidad de sellado, lo que provocó la fuga.



A320 Family AMM - Figure 28-28-00-18300-00-B (SHEET 2/3) - ACT Transfer System - Component Location

LECCIONES APRENDIDAS



ADDITIONAL
CENTRAL TANK

- Hay instrucciones para el almacenamiento de aeronaves en el AMM que **también cubren los ACT.**
- En el ejemplo presentado en este MBN, la aeronave no estaba almacenada, sino **operando con el ACT en condición vacía.**
- Si un operador decide volar la aeronave durante más tiempo con el ACT vacío, entonces **se debe aplicar la tarea AMM 28-28-00-610-001** “Operación de la aeronave con el ACT instalado sin combustible”.
- Esta tarea garantiza que haya una **cantidad mínima de combustible en el tanque** para evitar que los sellos se sequen y pierdan su capacidad de sellado.