
THE GAMGRAM

No. 64 ¿CUÁN SUFICIENTE ES LA EXPERIENCIA EN EL CONTROL DE CALIDAD PARA LOS COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN? MAR. 2013

Lo primero es saber qué incluye el "Control de calidad del combustible de aviación". Implica mantener el combustible libre de agua y suciedad, no puede estar contaminado con otros tipos y tiene que cumplir lo estipulado en las especificaciones para cada tipo de combustible. Incluye además cada aspecto durante el tránsito del combustible desde la recepción en el aeropuerto hasta las alas de la aeronave para asegurar que esta sin contaminación, sin derrames e incendios. El control de calidad también comprende el abastecimiento de combustible a una presión segura, que garantice una buena unión/conexión a tierra, con los elementos filtrantes adecuados, así como los controles de emergencia y de "hombre muerto" funcionan correctamente

Hagamos un poco de la historia de nuestra industria. El mundo entró en la "era del jet" en la década del 50. Toda la experiencia acumulada hasta ese momento se concentraba en la gasolina de aviación utilizada en los motores de pistón. El turbocombustible y los motores a reacción son bastante diferentes a la gasolina y a los motores de pistón.

Al principio, las compañías petroleras, los militares y las aerolíneas colocaron a los ingenieros en posiciones de importancia para el manejo del turbocombustible. En ese tiempo no existía un estándar real. Por ejemplo, tuvimos que aprender que el uso de la tubería galvanizada, recubierta con zinc reduce la vida útil del motor a reacción, de esta manera aprendimos sobre la "estabilidad térmica" del combustible.

La industria se fortaleció llegando a su madures en las décadas de 60 y 70, donde se desarrollaron los estándares ASTM para los ensayos realizados al combustible. Las compañías petroleras elaboraron un listado del equipo aprobado para ser usado. Los filtros, las mangueras, las boquillas y los procedimientos se perfeccionaron y la práctica de estándares se generalizo paulatinamente en toda la industria.

Eso fue una experiencia adquirida del aprendizaje. Por ejemplo, era común en los principales aeropuertos tener de 2 a 3 pozos de hidrantes en cada posición de estacionamiento de las aeronaves Cada uno pertenecía a una compañía petrolera diferente alimentados por tanques diferentes para cada compañía de petróleo, completados con tanques, bombas, sistema de hidrante y carros repostadores también diferentes.

En los aeropuertos más pequeños, las compañías petroleras diseñaron, supervisaron y pagaron la instalación de sistemas de combustible para asegurarse de que este estuviera bien hecho. Tanto las compañías petroleras como las aerolíneas tenían un gran departamento dedicado a la calidad del combustible y su seguridad.

Pero con el paso del tiempo las cosas cambiaron. Al arribar en la década de los 90, muchos de los aquellos expertos llegaron a la edad de jubilación y por eso hoy son pocas las personas experimentadas en la industria. Por otro lado no hay cursos universitarios sobre el manejo de los combustibles para aviones e insuficiente educación industrial (excepto algunos seminarios y las ASTM con sus programas). Se le suma a esta deficiencia la inestabilidad del personal de trabajo de las compañías petroleras y las aerolíneas son más inestables que antes (frecuentes cambios de un trabajo a otro.)

Tanto el número de personas con experiencia como la vivencia de estos temas han disminuido. Por lo que la falta de experiencia en el personal genera errores más frecuentes, está muy por debajo de la que deberían tener.

Aquí es donde estamos hoy. Hemos tenido problemas en los últimos años que nos preocupa mucho estos problemas que se hacen muy frecuentes quizás por la simplicidad de algunos que no han sido observado o simplemente no saben que buscar.

El control de calidad no se basa en el papeleo de trabajo o en los equipos; se basan en la observación y dedicación del ser humano. La mente humana debe estar totalmente involucrada, y para lograrlo debe ser educada en esa dirección.

Esta es la razón por la que escribimos los GamGrams durante los últimos 37 años con el objetivo de publicar algunos de nuestros conocimientos y pasar nuestra experiencia la cual sentimos que no se obtiene de ninguna otra fuente. La mejor forma de educación es aprender de la experiencia propia o de las otras personas reflexionando sobre lo que se hace. Los



GAMMON TECHNICAL PRODUCTS, INC.
P.O. BOX 400 - 2300 HWY 34
MANASQUAN, N.J. 08736

PHONE 732-223-4600
FAX 732-223-5778
WEBSITE www.gammontech.com
STORE www.gammontechstore.com

GamGrams solo ayudan a llenar los vacíos, y guiar a los principiantes del control de calidad, que comprendan que pueda suceder y lo que puede estar mal.

Hemos estado en esta industria durante 37 años y siempre hemos participado en seminarios, entrenamientos y la elaboración de los estándares. Hemos tenido la dicha de aprender de los mejores con una larga experiencia, no se equivoquen, La experiencia es el mejor maestro. Aprender de un experto es más difícil en la actualidad pues, ¡cada día tenemos menos!

Los libros y los manuales no te dicen cómo se supone que se ve o huele el combustible. No le dicen como se ve la almohadilla (soporte) de prueba de la membrana filtrante ("Millipore"), o cuán rápido aumenta la presión diferencial en las carcasas filtrantes. Ellos no dicen qué hacer enante una interrogante, aparte de informar a una autoridad o superior, y qué tal si usted precisamente es persona con tal autoridad, si eres el superior?

. Entonces, si eres un principiante en el control de calidad, o supervisas a las personas y no tienes la suficiente experiencia acumulada: ¿Cuál es nuestro consejo para ti? Primero, busque toda la información que pueda encontrar a través de su proveedor de combustible, de seguro tienen buenos en combustible en el personal. Segundo, examine cualquier cosa fuera de lo común. En caso de duda, no deje de preguntar a alguien, no hay preguntas estúpidas excepto esta: "¿el combustible para aviones hace que mi motocicleta vaya más rápido?". La respuesta es no, por cierto, sería como poner diésel en su tanque).

Si es inexperto en el control de calidad del combustible de aviación y no tiene a nadie en su equipo de trabajo o sistema de quien aprender, necesita averiguar todo lo que pueda sobre cuáles son sus recursos de información. Obtenga nombres y números de teléfono, correos electrónicos y sitios web. Lea todo lo que pueda tener en sus manos y pida sobre todo consejos. Comience con su proveedor de combustible, pero también use expertos en aerolíneas y proveedores de equipos.

¿Qué hace si, de repente encuentra un galón de agua con un tono oscuro en una muestra de drenaje de sumidero, donde nunca antes había pasado? Primero, observe cualquier cosa fuera de lo común y luego llame a un experto. Siempre consulte primero a un experto de su propia empresa, si eso no es posible, DEBE comunicarse y busque fuera. Nunca tenga miedo de preguntar.

En lo referente al campo del control de calidad del combustible de aviación no nos importa si usted representa una marca diferente a la nuestra, incluso si es un competidor. La información pasa libremente entre las aerolíneas, las compañías petroleras, los fabricantes de camiones cisterna y las compañías petroleras. La seguridad y el conocimiento siempre son más importantes que la identidad corporativa. Todos nos sentamos juntos en los mismos comités donde se elaboran los estándares y nos ayudamos unos a otros - es -como debe ser.

¿Sabía que no existen leyes federales de EE. UU. sobre la calidad del combustible para aviones? A nivel internacional, somos una industria autorregulada, con un historial excelente, Sea observador. Por ejemplo, un elemento significativo del manejo seguro del combustible es simplemente buscar los cambios en el funcionamiento del equipo y en los resultados de sus pruebas. (Ver GamGram 42). El secreto es detectar un pequeño problema antes de que se agrave. No importa cuán bueno sea un sistema, cuán bueno sea su proveedor o cuán buenos sean sus filtros o procedimientos de control de calidad: la complacencia es su enemigo #1. Los problemas y los errores ocurrirán, eventualmente. \

Nunca deje de buscar la punta del témpano de hielo (iceberg). Estos pueden ser derrames, suministro del combustible equivocado, mezcla de combustible diferentes, o llenar demasiado un tanque, un conmutador de "hombre muerto" fallido, sobrepresión en el llenado por debajo del ala, un golpe a la aeronave con el equipo repostador siempre habrá problemas.

LA INFORMACIÓN ES LA REINA

La mejor fuente de información es la compañía petrolera; en la mayoría de los casos la calidad del combustible y la seguridad de la operación son parte de su responsabilidad. A menudo, los expertos en el control de calidad de una compañía petrolera proporcionan mucha información que el representante de ventas de esas compañías. Los distribuidores de combustible como Epic, World y Avfuel tienen expertos en personal, también Landmark y Signature tienen expertos, también para recibir una valiosa información asista a nuestros seminarios gratuitos, todos los años en el mes de junio.

Su proveedor de elementos filtrantes y carcasas (Velcon, Facet o Faudi), los fabricantes de su válvula las boquilla de gaseo y camiones repostadores, tienen expertos ¡utilícelos!. 'Si no puede encontrar lo que necesita, no tema llamar a GTP u otro fabricante de equipos; en caso de no tener una respuesta lo llevaremos a las personas adecuadas.

Todos somos copartícipes en esta industria, tenemos un mismo fin y nos ayudamos unos a otros. Hablo en nombre de cada experto en el campo, de cada compañía petrolera, compañía de suministro a los aviones y de cada fabricante, cuando digo que lo ayudaremos a obtener el conocimiento y la experiencia que necesita.

La respuesta es: ***¡nunca tendrás suficiente experiencia!***