

ACTA DE INSPECCIÓN

D. [REDACTED] funcionario del Consejo de Seguridad Nuclear, acreditado como inspector,

CERTIFICA: Que los días nueve y diez de febrero de dos mil dieciséis, se han personado en la Central Nuclear de Almaraz emplazada en el término municipal de Almaraz de Tajo (Cáceres) con autorización de Explotación concedida por Orden Ministerial del Ministerio de Economía con fecha siete de junio de dos mil diez para las dos unidades.

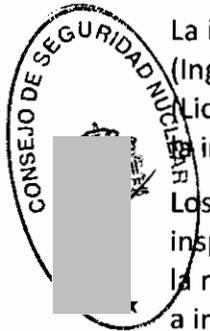
El titular fue informado de que la inspección tenía por objeto la asistencia a las pruebas del Sistema de Ventilación del Edificio de Combustible en la Unidad 1, así como otras comprobaciones documentales relacionadas con la modificación de diseño del tren de filtración redundante, de acuerdo con la agenda que se incluye en el anexo.

La inspección fue recibida por D. [REDACTED] (Jefe de Proyecto FREC), D. [REDACTED] (Ingeniería y Resultados), D. [REDACTED] (Ingeniería Planta), D^a [REDACTED] (Licenciamiento) y otro personal técnico, quienes manifestaron conocer y aceptar la finalidad de la inspección.

Los representantes del titular de la instalación fueron advertidos previamente al inicio de la inspección que el acta que se levante, así como los comentarios recogidos en la tramitación de la misma, tendrán la consideración de documentos públicos y podrán ser publicados de oficio, o a instancia de cualquier persona física o jurídica. Lo que se notifica a los efectos de que el titular exprese qué información o documentación aportada durante la inspección podría no ser publicable por su carácter confidencial o restringido.

De la información suministrada por el personal técnico de la instalación a requerimiento de la Inspección, así como de las comprobaciones tanto visuales como documentales realizadas directamente por la misma, se obtienen los resultados siguientes:

- Se facilitó a la Inspección el documento 01-1-EV-Z-02803-06 edición 1 que corresponde a la Evaluación de Seguridad de la Modificación de Diseño 1-MDP-02803-06 "Implantación del sistema de filtración redundante del Edificio de Combustible (FREC)", mediante la cual se realiza la implantación de un nuevo tren, redundante con el existente. Así mismo, se facilita el documento 01-1-EV-Z-02803-09 edición 2 que corresponde a la Evaluación de Seguridad de la Modificación de Diseño 1-MDP-02803-09 "Cambios en unidad de filtración VA-1-MS-71 según R.G.1.52", mediante la cual se realizan una serie de mejoras en el tren existente con objeto de adaptarla a los requisitos de la R.G.1.52 y su adaptación al funcionamiento con el nuevo tren redundante. Según manifestó el titular está pendiente de ejecución la colocación de mirillas en la puerta de la unidad y la



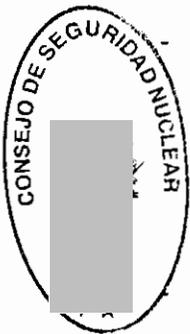
instalación de la iluminación interior de la misma, que se realizará una vez finalizada la parada de recarga.

- Se facilita a la inspección la Alteración de Diseño 1-MDP-02803-09/E02, correspondiente al tren A, editada como consecuencia de las pruebas y modificaciones en el montaje surgidas en la implantación de la modificación de diseño. El punto más relevante es el cambio de temporizado de la señal de parada de los ventiladores que pasa de 15 segundos a 180 segundos. Modificación que tiene su origen en las pruebas de sus correspondientes motores.
- Se facilita a la inspección la Alteración de Diseño 1-MDP-02803-09/I01, correspondiente al tren A. El objeto de la misma es la modificación del ajuste de los presostatos diferenciales VA1-PS-6298 y 6300 de los ventiladores VA1-FN-28A1 y 28A2. El puntos de ajuste definido inicialmente era de 76 mm cda para cerrar el contacto bajando. Se modifica el mismo, cerrando a 45 mm cda bajando y rearmando abriendo a 130 mm cda subiendo, que es el mínimo ajuste conseguido y la mínima banda muerta. En la justificación de la misma se recoge que un tren podría estar funcionando con un único ventilador indefinidamente. El titular aclaró a la Inspección que la operación de cualquiera de los dos trenes con un único ventilador sería esporádico y siempre supondría la declaración de inoperabilidad del tren correspondiente por no garantizarse el caudal requerido por las Especificaciones Técnicas de Funcionamiento.

Se facilita a la inspección la Alteración de Diseño 1-MDP-02803-06/I01, correspondiente al tren B. El objeto de la misma incluye la modificación del ajuste de los presostatos diferenciales VA1-PS-6310-B1 y B2 para ajustarse a los valores de diferencia de presión obtenidos en la puesta en marcha de los ventiladores y a las bandas muertas que se han podido ajustar en los presostatos. Los nuevos puntos de ajuste serán 50 mm cda bajando (contacto abre) con un rearme (contacto cierra) ajustado a 120 mm cda.

Según manifestó el titular las pruebas realizadas en ambos trenes se ajustaban al programa de pruebas establecido en la carta de [REDACTED] ATA-017576 del 13 de octubre de 2015.

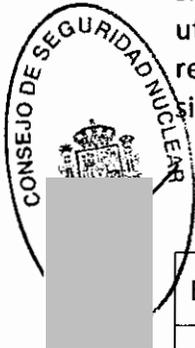
- La prueba de integridad estructural y prueba de fugas requerida por el ASME N510-1989 se había realizado, para el tren A, con el procedimiento IR1-PP-02.07C "Pruebas de integridad y estanqueidad de la unidad de filtración VA-1-MS-71, del sistema de ventilación del edificio de Combustible. Unidad 1", en Octubre de 2013 realizada como consecuencia de la eliminación de la línea de bypass de la unidad de filtración. De acuerdo con la carta [REDACTED] ATA-017576 la presión de prueba de integridad estructural fue de 16.25 iwg y la presión de la prueba de fugas fue de 13 iwg, en ambos casos en sentido negativo. El criterio de aceptación era de 0.1% del caudal, de acuerdo con la clasificación como Clase I de la envolvente de la unidad de filtración y los valores requeridos por el ASME AG-1, 1997 y ASE N509, 1989. Las fugas obtenidas cumplen con el criterio de aceptación establecido.



- Las pruebas requeridas por la sección TA del ASME AG-1, 1997 a los ventiladores del tren B se habían realizado de acuerdo con el procedimiento IR1-PP-02.07D "Prueba preoperacional ventiladores de extracción de aire, de la unidad de filtración redundante del Edificio de Combustible Unidad 1, VA-1-FN-28 B1/B2". Comprende la inspección visual del ventilador y componentes asociados, medida de presión estática, intensidad, registro de vibraciones, velocidad de giro, caudal y temperatura de cojinetes. Todas las medidas se realizaron para filtro limpio y filtro sucio. Todos los parámetros obtenidos cumplen con los valores de referencia establecidos en el procedimiento.
- La prueba de integridad estructural y prueba de fugas requerida por el ASME N510-1989 se había realizado, para el tren B, con el procedimiento IR1-PP-02.07E "Pruebas preoperacionales de integridad y estanqueidad de la unidad de filtración VA-1-MS-71B y sus componentes asociados, del sistema de ventilación redundante del edificio de Combustible. Unidad 1". En el mismo se recogen las pruebas de integridad y estanqueidad correspondientes a la unidad de filtración VA-1-MS-71B, compuertas VA-1-DP-36 y VA-1-DP-35B1/B2, conductos de aspiración de la unidad de filtración VA-1-MS-71B, conductos de descarga de los ventiladores VA-1-FN-28B1/B2, compuerta VA-1-HV-6312, compuerta VA-1-DP-72, compuertas VA-1-DP-30B1/B2 y compuertas VA-1-DP-31B1/B2. De acuerdo con la carta EA-ATA-017576 la presión de prueba de integridad estructural fue de 31.50 iwg y la presión de la prueba de fugas fue de 19.69 iwg. El criterio de aceptación era de 0.1% del caudal, de acuerdo con la clasificación como Clase I de la envolvente de la unidad de filtración y los conductos, y los valores requeridos por el ASME AG-1, 1997 y ASE N509, 1989. Las fugas obtenidas cumplen con el criterio de aceptación establecido. Las compuertas estaban clasificadas como Clase II y el valor de fugas se había establecido aplicando la sección DA-I del ASME AG-1, 1997. La prueba de estanqueidad del housing se realiza dos veces por encontrarse fugas en las válvulas de drenaje en la primera ejecución. Los resultados de las pruebas en el resto de los casos cumplían los criterios de aceptación establecidos en el procedimiento.
- Se mostró a la Inspección la carta [REDACTED] ATA-018041 del 30 de noviembre de 2015 de [REDACTED] a C.N. Almaraz, donde se recoge el cálculo de la máxima fuga admisible utilizada como criterio de aceptación en las pruebas de estanqueidad de las compuertas. La Inspección manifestó que:
 - 1) De acuerdo con lo recogido en la tabla 5-3 del ASME N509, 1989 se puede usar la interpolación para la determinación del factor Q_0 cuando la longitud de la lama de la compuerta no es una de las incluidas en dicha tabla. Este caso aplicaría a las compuertas VA-1/2- DP-28/29-A/B donde el valor de fugas admisible calculado por la ingeniería es inferior al permitido por la norma. En todo caso, el valor utilizado es conservador.
 - 2) El cálculo de la fuga admisible de las compuertas VA-1/2-DP-30/31/B1/B2 presenta una ligera anomalía en una de las dimensiones de la compuerta, lo que da lugar a un caudal de fugas admisible aproximadamente un 13% superior al exacto. En cualquier caso, no está comprometido el resultado final de las pruebas al ser los caudales obtenidos muy inferiores al máximo admisible.

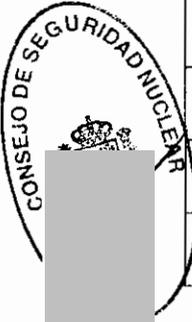


- Las pruebas requeridas por el ASME N510, 1989 a la unidad de filtración nueva se recogían en el procedimiento cumplimentado IR1-PP-21.04B "Prueba preoperacional de la unidad de filtración VA-1-MS-71B, del sistema de ventilación redundante del Edificio de Combustible. Unidad 1". En el mismo se realizaba la inspección visual de componentes, la medida de caudal de aire, la medida de caída de presión en los bancos de filtros, la distribución de flujo de aire en los filtros de carbón activo y HEPA, prueba de fugas "in-situ" en banco de filtros HEPA, prueba de fugas "in-situ" en bancos de carbón activo y análisis de laboratorio de muestras de carbón activo. El caudal con filtros limpios (situación actual) es de 31.936 m³/h con una pérdida de carga total en la unidad de filtración de 80 mm cda; el caudal con filtros sucios era de 27.780 m³/h con una pérdida de carga asociada de 250 mm cda. La medida de depresión en el edificio se realizó con ambas compuertas cerradas con un resultado de -5 mm cda; posteriormente se realizó con una compuerta de alivio abierta resultando el mismo valor, dado que el diseño del sistema de ventilación incluye un sistema de control que regula el caudal de suministro utilizando como parámetro de consigna la depresión del edificio. Los resultados de las restantes pruebas se consideraron, en todos los casos, como aceptables resultando los siguientes valores de eficiencia de filtros de retención de partículas y yodos:



Eficiencia primer banco de filtros HEPA (cada filtro probado individualmente)						
99.998 %	99.999 %	99.999 %	99.999 %	99.997 %	99.999 %	99.999 %
99.999 %	99.999 %	99.999 %	99.999 %	99.998 %	99.997 %	99.999 %
99.999 %	99.999 %	99.999 %	99.999 %	99.999 %	99.998 %	
Eficiencia segundo banco de filtros HEPA (cada filtro probado individualmente)						
99.999 %	99.999 %	99.999 %	99.999 %	99.999 %	99.999 %	99.999 %
99.999 %	99.999 %	99.999 %	99.999 %	99.999 %	99.999 %	99.999 %
99.999 %	99.999 %	99.999 %	99.999 %	99.999 %	99.999 %	
Eficiencia banco de carbón						
99.971 %						
Eficiencia muestra carbón activo						
99.565 %						

- Se mostró a la Inspección los resultados de la ejecución del procedimiento IRX-PP-03.07 "Pruebas de uniformidad mezcla aire-aerosol en sistemas de ventilación" para cada uno de los bancos de filtros HEPA de la unidad de filtración VA1-MS-71 (actual tren A), realizada en Octubre de 2013, y para la validación del punto de inyección del gas de prueba del banco de carbón activo. Todos los resultados fueron considerados aceptables y cumplían los criterios de aceptación establecidos en el procedimiento.
- Se facilitó a la Inspección el procedimiento cumplimentado IR1-PV-21.04 "Vigilancia Periódica de la unidad de filtración VA-1-MS-71, del Sistema de Ventilación del Edificio de Combustible. Unidad I" realizado en Octubre de 2015. En el mismo se recogen los resultados de las Exigencias de Vigilancia requeridas por las Especificaciones Técnicas de Funcionamiento y realizadas previamente al movimiento de combustible previsto en la parada de recarga. Los resultados de las restantes pruebas se consideraron, en todos los casos, como aceptables resultando los siguientes valores de eficiencia de filtros de retención de partículas y yodos:

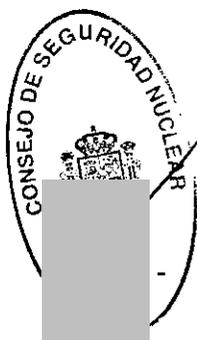


Eficiencia primer banco de filtros HEPA	99.992 %
Eficiencia segundo banco de filtros HEPA	99.999 %
Eficiencia banco de filtros de carbón	99.88 %
Eficiencia muestra de carbón activo	95.646 %

- El 8 de Enero de 2016, posteriormente al movimiento de combustible correspondiente a la descarga del núcleo y previamente al movimiento de combustible correspondiente a la carga del núcleo, se procedió a la sustitución del carbón activo. Se facilitó a la Inspección el procedimiento cumplimentado IR1-PV-21.04 "Vigilancia Periódica de la unidad de filtración VA-1-MS-71, del Sistema de Ventilación del Edificio de Combustible. Unidad I" realizado en Enero de 2016. En el mismo se recogen los resultados de las Exigencias de Vigilancia requeridas por las Especificaciones Técnicas de Funcionamiento y realizadas posteriormente a la sustitución del carbón. Los resultados de las restantes pruebas se consideraron, en todos los casos, como aceptables resultando los siguientes valores de eficiencia de retención de yodos:

Eficiencia banco de filtros de carbón	99.99 %
Eficiencia muestra de carbón activo	99.919 %

- El titular manifestó que no se había realizado ningún cambio en el sistema o en los procedimientos asociados al mismo con objeto de resolver el hallazgo abierto por la Inspección del CSN en el año 2014 correspondiente al Sistema de Ventilación del Edificio de Combustible. En el mismo se recogía que no está garantizado que el sistema sea capaz de mantener la depresión de 3.17 mm cda en accidente, en el caso de que se postule un fallo del control de los ventiladores de suministro, componente clasificado como no relacionado con la seguridad, que lleve el caudal de suministro al máximo. El titular manifestó a la Inspección que el caudal de 700 cfm que el diagrama de flujo asigna al túnel de transferencia no ha sido nunca comprobado. La Inspección manifestó que la depresión requerida por las Especificaciones Técnicas de Funcionamiento debería garantizarse postulando el fallo en abierto de una de las compuertas de alivio de presión del edificio, en cumplimiento del criterio de fallo simple.
- El titular facilitó a la Inspección la hoja de datos de las compuertas de alivio de presión del edificio de combustible (VA-1-DP-26A/B) donde se recoge que están clasificadas como Clase Nuclear 3 y Clase Sísmica I. Así mismo el punto de tarado de apertura de las mismas figura como 0.5 pulgadas cda. El titular informó a la Inspección de dicho punto de tarado no se había comprobado nunca. En el momento de la Inspección no se pudo mostrar a la Inspección la documentación de dichos componentes que acreditaran que su diseño y fabricación era acorde a la clasificación anteriormente mencionada.
- Se mostró a la Inspección los apartados ejecutados de los procedimientos de prueba TJ1-PF-02803-09.01 "Prueba funcional de la 1-MDP-02803-09/01 "Ventilación redundante del edificio de Combustible (FREC). Cambios de la unidad VA-1-MS-71 para convertirla en VA-1-MS-71A, tren A" y TJ1-PF-02803-06.01 "Prueba funcional de la 1-MDP-02803-06/01 "Ventilación redundante del edificio de Combustible (FREC). Nueva unidad VA-1-MS-71B-71A, tren B", debidamente cumplimentados y todos considerados aceptables.
- Se asistió a la realización de los apartados 6.6, 6.7 y 6.8 del procedimiento TJ1-PF-02803-09.01 y a los apartados 6.8 y 6.9 del procedimiento TJ1-PF-02803-06.01, cuyo objeto era la comprobación de la transferencia automática de trenes por anomalía de presión y por anomalía de temperatura.
- En Sala de Control se comprobó que en la unidad 2, se encontraba el tren A en marcha y el tren B afectado por una condición anómala. En ese momento la presión en el Edificio de Combustible era de -1.5 mm cda, por lo que se encontraba activada la alarma de "Alta/Baja presión en el Edificio de Combustible". Según se manifestó a la Inspección la causa de la misma era que se encontraba abierta la puerta del edificio.
- Se mostró a la Inspección las inoperabilidades del Sistema de Ventilación del Edificio de Combustible en la Unidad 2, desde la puesta en marcha del tren B. La única inoperabilidad era la correspondiente al descargo 2-PRO-198-2016 ocasionado por la ejecución de una orden de trabajo cuyo objeto era la limpieza de las palas de ventilador VA2-FN-28-A2.

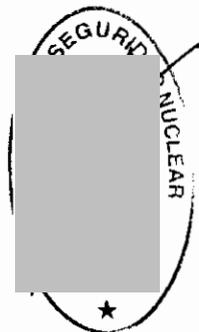


Antes de abandonar las instalaciones, la inspección mantuvo una reunión de cierre, en la que se repasaron las observaciones más significativas encontradas durante la inspección. A continuación se identifican los potenciales hallazgos encontrados durante la inspección, pendientes de la documentación adicional que el titular pueda enviar en los comentarios al acta:

- No se ha dado resolución al hallazgo de 2014, según el cual no está garantizado que se mantenga la depresión en el edificio en caso de mal función del control de los ventiladores de suministro.
- En el momento de la Inspección, no se pudo mostrar la documentación del fabricante que demuestre que se cumplen los requisitos asociados a la clasificación de las compuertas de alivio del edificio (VA-1/2-DP-26A/B), ni la comprobación del punto de tarado de las mismas.

Por parte de los representantes de C.N. Almaraz se dieron las facilidades necesarias para la actuación de la Inspección.

Con el fin de que quede constancia de cuanto antecede, y a los efectos que señalan la Ley 15/1980, reformada por la Ley 33/2007, de Creación del Consejo de Seguridad Nuclear, la Ley 25/1964 sobre la Energía Nuclear, el Reglamento sobre Instalaciones Nucleares y Radiactivas y el Reglamento sobre Protección Sanitaria contra las Radiaciones Ionizantes en vigor, así como la autorización referida, se levanta y suscribe la presente acta por duplicado en Madrid y en la sede del Consejo de Seguridad Nuclear a veintitrés de febrero de dos mil dieciséis.



TRÁMITE: En cumplimiento de lo dispuesto en el Art. 45 del Reglamento sobre Instalaciones Nucleares y Radiactivas citado, se invita a un representante autorizado de C.N. Almaraz, para que con su firma, lugar y fecha, manifieste su conformidad o reparos al contenido del Acta.

CONFORME, con los comentarios que se adjuntan.
Madrid, 8 de Marzo de 2016

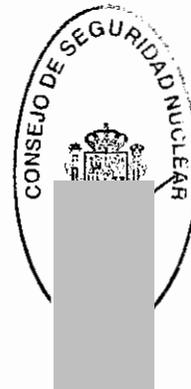
SN

**CONSEJO DE
SEGURIDAD NUCLEAR**

CSN/AIN/AL0/16/1077

Página 8 de 9

ANEXO



AGENDA PARA AUDITORÍA A C. N. ALMARAZ

INSPECCIÓN A LAS PRUEBAS FUNCIONALES DEL SISTEMA DE VENTILACIÓN DEL EDIFICIO DE COMBUSTIBLE. UNIDAD I.

Fechas: 9 y 10 de febrero de 2016

Lugar: Planta



1. Estado del sistema:
 - Desviaciones al diseño
 - Modificaciones temporales
2. Revisión documental de las modificaciones realizadas en ambos trenes.
3. Pruebas de la sección TA de la norma ASME AG-1, 1997 aplicables.
4. Revisión documental de las pruebas del ASME N510 realizadas. Registros de la prueba de integridad estructural del housing, prueba de fugas del housing, prueba de distribución, prueba de uniformidad mezcla aire-aerosol, pruebas de eficiencia in-situ de los filtros HEPA y carbón y análisis de laboratorio de muestras de carbón.
5. Pruebas de fugas en conductos de acuerdo con ASME AG-1, 1997.
6. Pruebas en ventiladores de acuerdo con la sección TA del ASME AG-1, 1997.
7. Características de las compuertas. Clasificación a fugas.
8. Cálculos justificativos de la fuga máxima admisible y presión de prueba de acuerdo con el ASME AG-1, 1997.
9. Comparación de los valores obtenidos en las pruebas a fugas realizadas en planta y las realizadas en fábrica.
10. Asistencia a la prueba funcional del tren B.
11. Asistencia a la prueba integral del sistema.



COMENTARIOS AL ACTA DE INSPECCION
DEL CONSEJO DE SEGURIDAD NUCLEAR

Ref.- CSN/AIN/AL0/16/1077



ACTA DE INSPECCION CSN/AIN/AL0/16/1077
Comentarios

Comentario general:

Respecto de las advertencias contenidas en la carta de transmisión, así como en el acta de inspección sobre la posible publicación de la misma o partes de ella, se desea hacer constar que toda la documentación mencionada y aportada durante la inspección tiene carácter confidencial, afecta a secretos comerciales y además está protegida por normas de propiedad industrial e intelectual por lo que no habrá de ser en ningún caso publicada, ni aún a petición de terceros.

Además, dicha documentación se entrega únicamente para los fines de la Inspección.

Igualmente, tampoco habrán de ser publicados los datos personales de ninguno de los representantes de la instalación que intervinieron en la inspección.



ACTA DE INSPECCION CSN/AIN/AL0/16/1077
Comentarios

Hoja 3 de 9, penúltimo a último párrafo:

Dice el Acta:

“De acuerdo con lo recogido en la tabla 5-3 del ASME N509, 1989 se puede usar la interpolación para la determinación del factor Q_0 cuando la longitud de la lama de la compuerta no es una de las incluidas en dicha tabla. Este caso aplicaría a las compuertas VA-1/2- DP-28/29-A/B donde el valor de fugas admisible calculado por la ingeniería es inferior al permitido por la norma. En todo caso, el valor utilizado es conservador.

El cálculo de la fuga admisible de las compuertas VA-1/2-DP-30/31/B1/B2 presenta una ligera anomalía en una de las dimensiones de la compuerta, lo que da lugar a un caudal de fugas admisible aproximadamente un 13% superior al exacto. En cualquier caso, no está comprometido el resultado final de las pruebas al ser los caudales obtenidos muy inferiores al máximo admisible”

Comentario:

Se ha emitido la acción AI-AL-16/137 para editar un documento que recopile todos los puntos de ajuste, ΔP en filtros y totales, criterios de aceptación de pruebas, etc de los componentes de todos los sistemas de filtración, revisando todos los valores calculados y permitiendo identificar posibles erratas.



ACTA DE INSPECCION CSN/AIN/AL0/16/1077
Comentarios

Hoja 6 de 9, primer párrafo:

Dice el Acta:

“El titular manifestó que no se había realizado ningún cambio en el sistema o en los procedimientos asociados al mismo con objeto de resolver el hallazgo abierto por la Inspección del CSN en el año 2014 correspondiente al Sistema de Ventilación del Edificio de Combustible. En el mismo se recogía que no está garantizado que el sistema sea capaz de mantener la depresión de 3.17 mm cda en accidente, en el caso de que se postule un fallo del control de los ventiladores de suministro, componente clasificado como no relacionado con la seguridad, que lleve el caudal de suministro al máximo. El titular manifestó a la Inspección que el caudal de 700 cfm que el diagrama de flujo asigna al túnel de transferencia no ha sido nunca comprobado. La Inspección manifestó que la depresión requerida por las Especificaciones Técnicas de Funcionamiento debería garantizarse postulando el fallo en abierto de una de las compuertas de alivio de presión del edificio, en cumplimiento del criterio de fallo simple.”

Hoja 7 de 9, primer a segundo párrafo:

Dice el Acta:

“Antes de abandonar las instalaciones, la inspección mantuvo una reunión de cierre, en la que se repasaron las observaciones más significativas encontradas durante la inspección. A continuación se identifican los potenciales hallazgos encontrados durante la inspección, pendientes de la documentación adicional que el titular pueda enviar en los comentarios al acta:

- No se ha dado resolución al hallazgo de 2014, según el cual no está garantizado que se mantenga la depresión en el edificio en caso de mal función del control de los ventiladores de suministro.”*

Comentario:

Tal como se comprobó durante la inspección, en caso de alarma por “Alta Presión en el edificio de Combustible”, se contempla la opción de parar los ventiladores de suministros.

No obstante, se ha emitido la acción AC-AL-16/485 para incorporar en procedimientos la instrucción para disparar los ventiladores de suministro del edificio de combustible en caso de accidente, con el fin de garantizar que se mantiene la depresión en el edificio en caso de mal función del control de los mismos.



ACTA DE INSPECCION CSN/AIN/AL0/16/1077
Comentarios

Hoja 6 de 9, segundo párrafo:

Dice el Acta:

“El titular facilitó a la Inspección la hoja de datos de las compuertas de alivio de presión del edificio de combustible (VA-1-DP-26A/B) donde se recoge que están clasificadas como Clase Nuclear 3 y Clase Sísmica I. Así mismo el punto de tarado de apertura de las mismas figura como 0.5 pulgadas cda. El titular informó a la Inspección de dicho punto de tarado no se había comprobado nunca. En el momento de la Inspección no se pudo mostrar a la Inspección la documentación de dichos componentes que acreditaran que su diseño y fabricación era acorde a la clasificación anteriormente mencionada.”

Hoja 7 de 9, primer a segundo párrafo:

Dice el Acta:

“Antes de abandonar las instalaciones, la inspección mantuvo una reunión de cierre, en la que se repasaron las observaciones más significativas encontradas durante la inspección. A continuación se identifican los potenciales hallazgos encontrados durante la inspección, pendientes de la documentación adicional que el titular pueda enviar en los comentarios al acta:

- En el momento de la Inspección, no se pudo mostrar la documentación del fabricante que demuestre que se cumplen los requisitos asociados a la clasificación de las compuertas de alivio del edificio (VA-1/2-DP-26A/B), ni la comprobación del punto de tarado de las mismas.”*

Comentario:

Se ha emitido la acción AI-AL-16/138 para localizar la documentación asociada a la categoría sísmica y clase nuclear de las compuertas VA-1-DP-26A/B.

Con carta ATA-CSN-011608 se ha enviado la documentación asociada a la categoría sísmica de las compuertas.

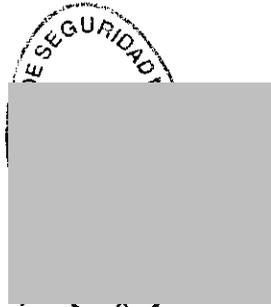
Se ha emitido la acción AI-AL-16/139 y AI-AL-16/140 para elaborar y ejecutar el procedimiento que permita comprobar el punto de tarado de apertura de las compuertas VA1/2-DP-26A/B.

DILIGENCIA

En relación con el Acta de referencia CSN/AIN/AL0/16/1077, de fecha nueve y diez de febrero de dos mil dieciséis, correspondiente a la Inspección relativa a la asistencia a las pruebas del Sistema de Ventilación del Edificio de Combustible de C.N. Almaraz, en la Unidad 1, el Inspector que la suscribe declara en relación con los comentarios formulados en el TRAMITE de la misma:

- **Comentario general:** Se tendrá en cuenta el comentario a los efectos oportunos.
- **Hoja 3 de 9, penúltimo a último párrafo:** Se acepta el comentario que será objeto de futuras inspecciones.
- **Hoja 6 de 9, primer párrafo y hoja 7 de 9, primer a segundo párrafo:** Se acepta el comentario que será objeto de futuras inspecciones.
- **Hoja 6 de 9, segundo párrafo y hoja 7 de 9, primer a segundo párrafo:** Se acepta el comentario que será objeto de futuras inspecciones.

Madrid, 18 de Marzo de 2016



Fdo:

INSPECTOR