

**65. és 75./2004 számú
KARBANTARTÁSI ESEMÉNY
VIZSGÁLATI LAP**

MALEV Hungarian Airlines

Repülésbiztonsági Osztály
Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813

Esemény dátuma: 2004.04.20.	Esemény időpontja (LT): 13:50	Esemény helye: Budapest II-es Terminál, II-es Hangár
Értesítés vételének Dátuma: 2004.04.20.	Értesítés vételének Időpontja (LT): 14:00	Esemény besorolása: Műszaki meghibásodás
Légijármű típusa: Boeing 767-300	A repülési feladat jellege: Kereskedelmi Utasforgalmi	Értesítő személye: Vezető tervező szolgálat, Műszaki diszpécser
Légijármű lajstromjele: HA-LHB	Járatszám: MA-094	Járat: BUD-JFK

A légijárművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)

Személyzet	Név	Sérülés jellege:
Légijármű parancsnoka		Személyi sérülés nem történt.
Első tisz		
Egyéb hajózó		
Légiutas kísérők száma	4 stw	
Szállított személyek (utasok) száma: 68 fő	Szállított áru jellege: Nincs	
Személyi sérülés történt: Nem történt	Veszélyes áru jellege: Nincs	

1. Esemény leírása:

2004. április 20-án a kijelölt hajózó személyzet, a MA-094 számú BUD-JFK menetrendszerű járat teljesítésére készült.

Budapesten a repülőgép külső átvizsgálása során a műszaki szolgálat a bal szárny felső részén a rögzített belépőél mögött kb. 6-8 cm hosszú felső borító lemez felválást észlelt. A műszaki szolgálat a felvált borító lemezt ragasztással rögzítette, és a végleges javítást a 0103813-1 DIR felvételével a következő „A” check-ig elhalasztotta.

A kijelölt hajózó személyzet a hibajavítást követően a járatot, 41 perces indulási késéssel rendben teljesítette.

2004. május 05-én 19:00 órától május 08-án 18:00 órák közötti időszakban a repülőgépen az Malév RÜO szolgálata az UHMB I-es Hangárában „4A” karbantartást hajtott végre.

A karbantartás során a 0103813-1 DIR végrehajtásakor az ACE műszaki szolgálata, a Malév megrendelésére, minősítette a bal szárny felső részén a rögzített belépőél mögötti felső borító lemez felválást, és megállapította, hogy a felválás egy előző, külföldön végrehajtott, karbantartás során végzett nem megfelelő minőségű munkavégzés eredménye.

Az ACE műszaki szolgálata végrehajtotta a borítólemez sérülés Boeing SRM szerinti szakszerű javítását, és a probléma végleges megoldásának a tárgybéli felső modul cseréjének végrehajtását javasolta, a cseremodul beérkezését követően. A cseremodult a gyártótól megrendelték.

2. Kivizsgálás:

- 2004.04.20-án a műszaki szolgálat a repülőgép MA-093 JFK-BUD járatát követően a 0356620 számú AFL-en a DY check végrehajtásakor az alábbiakat rögzítette:
„Found Delamination On L/H Wing Fixed L.E. Upper Surface At W.S. 255. See Damage Chart Item 116.”
- A műszaki szolgálat a lemezfelválást a 7244 Job Sheet alapján nem véglegesen javította. Felvette továbbá a 0382 számú Special Inspection Sheet-t (tov:SIS) a „Temporary Repaired Delamination” minden bázis repülőtéren végrehajtott Daly Check alatti ellenőrzésre, és megnyitotta a 0103813-1 Deferred Item Record-t Nex „A” check végrehajtási határidővel, a végleges javítás elhalasztására, és felvette a sérülést a gép Damage Chart-ba Item 116 számon.
- 2004.05.04-én 19:00 órától a repülőgépen a RÜO műszaki szolgálata „4A” karbantartást hajtott végre, mely során a karbantartáshoz kiadott 0103813-1DIR végrehajtásakor a 0364847 AFL lap 3. pontjában az alábbi bejegyzést tették:
„Delamination On L/H Wing Fixed L/E Upper Surface At WS 255.(DIR 103813-1)”
- Az ACE Műszaki szolgálata minősítette a 0364847 AFL lap 3. pontjában beírt hibát, és megkezdte a Fixed Leading Edge modult és környezetének, a hibafeltáráshoz történő szétszerelését.
- Az ACE Műszaki szolgálata a szétszerelés során az alábbiakat hajtotta végre:
 - Kivette a modul felső felvált rétege alá, az április 20-i hibajavításkor, benyomott megszilárdult ragasztóanyagot;
 - Szétszerelte, a 04ED0284 Job Order előírása alapján, Fixed Leading Edge rögzítéseket a felválás kör-

zetében, a javítás hoz szükséges mértékű megbontással.

- a Fixed Leading Edge felső borítását a 04ED0284 Job Order előírása alapján az ACE Kompozit műhelyében javította.
- Visszaépítette a javított Fixed Leading Edge-t a 04ED0284 Job Order szerint.
- A végső javításként modulcserét javasolt. Ezért a Malév AOG megrendeltette a Boeing-től Fixed Leading Edge modult. Az anyag beérkezéséig történő csere elhalasztására a RÜO felvette a 0359 számú Registered Maintenance Item-t (tov:RMI) következő „C” check végrehajtási határidővel.

2.6. Az ACE Kompozitos szakemberei a Fixed Leading Edge modul leszerelése során az alábbiakat tapasztalták:

- A Fixed Leading Edge modult, a repülőgép 2003.11.08-tól 25-ig tartó Tel-Aviv-ban végrehajtott „4C + S8C” karbantartásakor, már javították;
- A korábbi javítás területén több mm magas felpúposodás volt;
- A Fixed Leading Edge modul, a szárny főtartón lévő éle elvált a szárnytól, melyet ragasztóanyag alákenésével vissza akartak ragasztani;
- A javítás első fázisában a javított foltokat leszerelték, amikor egyértelműen láthatóvá vált, hogy a Fixed Leading Edge modul elvált a szárny főtartójától, azon a területen, ahol a javítást végezték;
- Ez az elválás azt következett be, mert a javítás teljes hosszában a panelt rögzítő kötőelemeket, 20–25 db szegecset, nem pótolták a foltozások paneljavítást követően,
- A kihagyott kötőelemek a főtartóra merőleges, és egymással párhuzamos bordán elhelyezett szegecsek;
- A korábbi javításnál kihagyott szegecsek hiánya okozta a Fixed Leading Edge modult szárny főtartótól való elszabadulását, felválását.

2.7. A korábbi Fixed Leading Edge javítását, a repülőgép „4C + S8C” karbantartásakor végezték 2003.11.08-tól 25-ig Tel-Aviv-ban.

2.8. Az SzB a saját hatáskörű vizsgálata során, a 2.4 pontban leírtakat az ACE Kompozitos Műhely szakemberei írásbeli jelentésükben, és szóbeli tájékoztatásukban egyértelműen megerősítették.

2.9.

3. Megállapítások:

3.1. Az SzB álláspontja szerint, a HA-LHB lajstromjelű Boeing 767-200 típusú repülőgép 2004.05.06-i BUD-i L/H Wing Fixed Leading Edge panel műszaki meghibásodását, valamint a repülőgép 2004.05.06-i „4A” karbantartásakor feltárt L/H Wing Fixed Leading Edge panel felválását, a repülőgép Tel-Aviv-ban végrehajtott nem a megfelelő minőségű paneljavítása eredményezte. A paneljavítást követő beépítés során 20–25 db panelrögzítő szegecset nem építettek vissza a panelt rögzítő segédbordákba.

3.2. A repülőgép 2003.11.08-tól 25-ig. 4C + S8C” karbantartáson vett részt Tel-Aviv-ban.

3.3. Az SzB álláspontja szerint, a RÜO Daly check során L/H Wing Fixed Leading Edge panel felválás vonatkozásában végrehajtott hibafeltáró, és hibaelhárító tevékenysége helyes, megalapozott volt.

3.4. Az SzB álláspontja szerint, az ACE Kompozitos Műhely szakembereinek hibafeltáró, és elhárító tevékenysége helyes, és megalapozott volt.

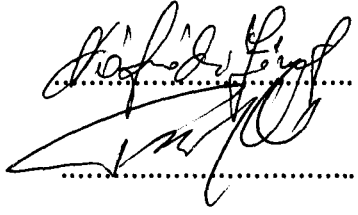
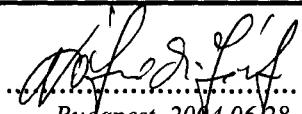
3.5. Az SzB álláspontja szerint, a panelrögzítő szegecsek visszaépítésének elmaradása egyértelmű oka a 2004.05.06-i BUD-i „4A” karbantartásakor feltárt L/H Wing Fixed Leading Edge panel felválásának.

IV. Biztonsági javaslatok:

4.1 Az SzB javasolja, hogy a repülőgép külföldön végrehajtott karbantartásainál szükségesnek és megalapozottnak látszik a gépátvételek, és a javítások minőségi felügyeletének növelése.

4.2 Az SzB javasolja, hogy a szakmai vizsgálat anyaga az érintett területek előtt, oktatólagos ismertetésre kerüljön.

4.3 Az SzB javasolja, hogy a Malév Minőségügyi Igazgatója a fentebb feltárt hiányosságról tájékoztassa a Tel-Aviv-i Karbantartó Céget.

Kockázati osztály: <i>Az SzB a műszaki meghibásodást „D” M/L (Medium/Low) kockázati osztályba sorolta</i>	
Az eset vizsgálatát elvégezte: <i>Náfrádi József Zoltán Repülésbiztonsági felügyelő</i> <i>Turcsányi Olivér Malév RBO Vezető</i>	Aláírás:  Dátum: <i>Budapest, 2004.06.28.</i>
Tett biztonsági intézkedések: <i>Az esemény kapcsán, soron kívüli biztonsági intézkedések kiadására és végrehajtására nem volt szükség.</i>	
A biztonsági intézkedéseket visszaellenőrizte: <i>Náfrádi József Zoltán Repülésbiztonsági felügyelő</i>	Aláírás:  Dátum: <i>Budapest, 2004.06.28</i> Lapszám: 3