

**074/04 számú RENDELLENESSÉG
VIZSGÁLATI LAP**
MALEV Hungarian Airlines

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

Esemény dátuma: 2004.05.05.	Esemény időpontja (LT):	Esemény helye: <i>Budapest</i>
Értesítés vételének Dátuma: 2004.05.05.	Értesítés vételének Időpontja (LT): 17:15	Esemény besorolása: <i>Karbantartási hiányosság</i>
Légijármű típusa: <i>F-70</i>	Légijármű lajstromjele: <i>HA-LMD</i>	Értesítő személye: <i>Vezető tervező</i>
A légi járművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)		Egyebek:
Személyzet	Név	Sérülés jellege:
Légijármű parancsnoka		
Első tiszt		
Egyéb hajózó		
Légiutas kísérők száma	3	
Szállított személyek (utasok) száma: 27	Szállított áru jellege:	
Személyi sérülés történt: <i>nem</i>	Veszélyes: <i>nem</i>	

Esemény leírása:

A budapesti érkezés után a repülőgép körúljárása során a műszaki személyzet észrevette, hogy a jobb főfutó behúzó ági munkahengerének bekötési pontja nem megfelelően van beépítve a repülőgépbe (180°-al el van forgatva). A zsírzó szem hiányzott és a hidraulika henger bekötő ága sérült volt.

Kivizsgálás:

- 2003.10.20-29 között a HA-LMD repülőgépen C-checket hajtottak végre, melyen a főfutó és az érintett alkatrészeinek cseréjére is sor került;
- Anyaghiány miatt azonban a főfutó teljes cseréjét nem lehetett végrehajtani, így a behúzó munkahengerek és a záró-nyitó munkahengerek cseréje nélkül fejezték be a nagyjavítást;
- Mivel a munkahengerek 8 éves naptári korlátja lejárt, ezért engedélyeztetni kellett a PLH-val a naptári üzemidő maximum 10%-kal történő meghosszabbítását (292 nap);
- Ezen berendezések napi korlátjainak meghosszabbítását a Malév a 330/2203/2003. sz. PLH-hoz írt levelében kérte meg, melyet 2003.11.28-án meg is kapott;
- Majd csak jóval később 2004.02.24-én került sor a behúzó munkahengerek és záró-nyitó munkahengerek lecserélésére;
- 2004.02.24-én az ACE az 1991-1992 sz. RMI alapján megkezdte a jobb-illetve a bal főfutó egyes alkatrészeinek a cseréjét;
- A szakmai kivizsgálás továbbiakban csak a jobb oldali főfutó karbantartási munkálatainak vizsgálatára irányul;
- A jobb főfutó egyes elemei Berendezés Leépítés vagy Csere Elrendelő Lapok alapján kerültek le- illetve felépítésre a repülőgépből az alábbiak szerint:
 - 002728 sz Lap: R/H MLG SIDE BRACE;
 - 002730 sz Lap: R/H MLG RETRACT ACTUATOR;
 - 002732 sz Lap: R/H MLG LOCK ACTUATOR;
- A felépítést követően a 04ME0233 sz. Job Order alapján elvégezték a szükséges teszteket (AMM-32-00-00-710-815 és AMM32-00-11 sz. pontok szerinti műveletek);
- Végezetül 2004.02.25-én a 0536 sz. Üzemképesség Tanúsító Nyilatkozattal a repülőgépet üzemképesnek nyilvánították;
- A repülőgép ezután több mint 2 hónapot üzemelt, míg 2004.05.05-én a MA-131 járat érkezését követően a szerelő észrevette, hogy a jobb főfutó behúzó ági munkahengerének bekötési pontja nem megfelelően van beépítve a repülőgépbe, a zsírzó szem hiányzott és a hidraulika henger bekötő ágán (Actuator Piston Rod end) mechanikai sérülés volt látható. A rendellenességet a 0362459 sz. AFL-en okmányolta;
- A hiba javításához mérnöki döntéskérést kezdeményeztek RÜO szakemberei;

- A 2004/05/05 sz. Műszaki Döntéskérő Lap alapján elvégezték az Actuator Piston Rodend NDT-s repedésvizsgálatát, melynek eredménye negatív volt (0023208 sz. Vizsgálati jelentés);
- Követve a Döntéskérő Lapon szereplő utasításokat, szétszerelték a jobb főfutó működtető munkahenger bekötését, és a bekötő fület 180°-al elfordították (hogy a zsírzó szem felfelé nézzen), majd a letört zsírzószem kiszerezéséről és pótlásáról DIR-t állítottak ki. Az elvégzett munkálatokat a 2705 sz. Job Sheet-en okmányolták;

Következtetések:

- Az AMM 32-32-07-400-814-A-8-A(4) pontja külön felhívja a figyelmet arra, hogy az actuator beszerelésekor meg kell győződni arról, hogy a zsírzó szem felfelé nézzen; így tehát az előírászerű végrehajtással elkerülhető lett volna a helytelen beszerelés;
- A főfutó behúzó munkahenger helytelen beszerelését egyértelműen szerelői figyelmetlenség okozta;
- 2004.04.28-án PH6 karbantartás keretében végeztek ugyan jobb főfutó zsírzást, ekkor azonban mégsem jelezte a szerelő, hogy problémát észlelné a jobb főfutó actuatornál (pedig az actuator zsírzása volt a feladata: 12-74-32-64-03 sz. maintenance task card);
- A kivizsgálás menetét nagymértékben korlátozta, hogy az actuator beszereléséről szóló okmányok nem voltak megtalálhatók (csupán a CROCO);
- A minőségügyi ellenőrzéssel megbízott szerelő a munkáját felületesen végezte el, a hibás beszerelést nem észlelte, így a repülőgép a nem megfelelően beszerelt munkahengerrel lett üzemképesnek minősítve;
- Általánosságban véve az RBO már a 2004.07.08-i jelentésében felhívta a figyelmet a minőségellenőrzés területén fennálló hiányosságokra, de javító intézkedések nem születtek.

Kockázati osztály: „ B „ / Biztonsági javaslatok:

- A MEO-s ellenőrzési tevékenység szigorítása, hogy egyes karbantartási feladatok elvégzése után valóban visszaellenőrzésre kerüljön a munka teljesülése;
- Hasonló esetek jövőbeni bekövetkezésének megakadályozására az SzB javasolja az eset oktatólagos ismertetését az érintett állomány előtt;
- A karbantartási minőségügyi rendszer teljes felülvizsgálata.

Az eset vizsgálatát elvégezte:

Zerényi Roland
Repülésbiztonsági felügyelő

Aláírás:

Zerényi Roland

Dátum: 2004.08.30.

Tett biztonsági intézkedések:

A biztonsági intézkedéseket visszaellenőrizte:

Repülésbiztonsági felügyelő

Aláírás:

Dátum:
Lapszám: 2

Inne 2004.09.21.