

Wizz Air Hungary Kft.

ZÁRÓJELENTÉS

253/2004
Repülésemény

Incident
Budapest, Hungary, 12 SEP 2004
Airbus A-320, HA-LPC

A szakmai vizsgálat célja légiközlekedési baleset és a repülésemény okának, körülményeinek feltárása és a hasonló esetek megelőzése érdekében szükséges szakmai intézkedések kezdeményezése, valamint javaslatok megtétele. A szakmai vizsgálatnak semmilyen formában nem célja a vétkesség vagy a felelősség vizsgálata és megállapítása.

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet

Érkezett: 2004 NOV 25.

Ügyiratszám: 204/11261 / 10:2826/2004

Ügyintéző: Buda / Sijos

Az eset összefoglalása:

Az esemény kategóriája: INCID

A légi jármű gyártója: Airbus
típusa: A 320-233
felség- és lajstromjele: HA-LPC
gyári száma: 0892

A légi jármű tulajdonosa: debis Celtavia 1 Ltd.
üzembentartója: Wizz Air Hungary Kft.
bérlője: Wizz Air Hungary Kft.

Az esemény napja és időpontja (UTC): 2004-09-12, 21:25
helye: Magyarország légtere

A baleset kapcsán elhúnytak/súlyos sérültek száma: nem volt
A légi jármű rongálódásának mértéke: a jobb szárny alsó részén lévő "521EB Blow out" panel első és hátsó rögzítésének szögprofilja eltört, elszabadult és megsértette a "duct overheat loop" és az „ENG 1 Generator” kábeleit.

Lajstromozó állam: Magyar Köztársaság
Lajstromozó hatóság: Magyar Polgári Légiközlekedési Hatóság

A gyártást felügyelő hatóság: DGAC France

Az esemény helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet: PoLéBiSz

Az eset összefoglaló áttekintése:

A Charleroi-Budapest járat teljesítése során "Left wing leak" jelzést észlelt a személyzet. A földi ellenőrzés során felfedezték, hogy a bal szárny alsó részén lévő "521EB Blow out" panel első és hátsó rögzítésének szögprofilja eltört, elszabadult és megsértette a "duct overheat loop" és az „ENG 1 Generator” kábeleit.

A vizsgálat adatai:

A Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet ügyeletére az esetet 2004 szeptember 13.-án 09:50-kor Pekk Antal az Wizz Air Kft. szervezettől jelentette.

A Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet igazgatója a légiközlekedési baleset, illetve repülőesemény vizsgálatát az üzemeltető hatáskörébe utalta. Az üzemeltető szakmai bizottságot alakított, melynek:

Elnöke: Pekk Antal
Tagja: Popradi Zsolt

Tanácsadóként a gyártó Airbus és a karbantartó LHT képviselőjének részvételét kérte a bizottság.

A szakmai bizottság tagjaival szemben összeférhetlenség nem merült fel, továbbá a repülőeseményt megelőzően a légi jármű utolsó légi alkalmassági felülvizsgálatában, illetőleg az érintett szakszemélyzet utolsó szakmai minősítésében nem vettek részt.

A szakmai bizottság tagjai munkájukat a szakmai bizottság vezetőjének irányítása alatt végezték. A szakmai vizsgálatban részt vevő személyek az adott ügyben indított más eljárásban szakértőként nem jártak illetve a jövőben nem járhatnak el.

A szakmai bizottság az eljárása során:

- a szakmai vizsgálat céljainak ésszerű határidőn belül történő elérése érdekében az általa szükségesnek tartott vizsgálatokat elvégezte, az intézkedéseket megtette;
- szabadon megvizsgálta a légi járművet, annak tartozékait, továbbá, az érintettek telephelyére és létesítményeinek területére beléphetett és ott szakmai vizsgálatot tarthatott;
- az érdemi információval rendelkező személyeket meghallgatta;
- rendelkezésére bocsátottak minden lényeges információt és feljegyzést, amely a légi jármű tulajdonosának, üzemben tartójának, gyártójának, a repülőtér üzemben tartójának, légiforgalmi szolgálatnak vagy a légiközlekedési hatóságnak a birtokában volt;
- a szakmai vizsgálat során az érintettek (a szakszolgálati engedély kiadásával, a légi jármű légi alkalmasság vizsgálatával, a bizonyítvány kiadásával, a légi jármű gyártásával, üzemben tartásával, karbantartásával és javításával, a légiforgalmi irányítással, a repülőtér üzemben tartásával foglalkozó szervek);
- a légiközlekedési hatóság és a katonai légügyi hatóság, a szakszemélyzet stb.) együttműködtek, a szakmai bizottság vezetője által kijelölt részfeladatokat (szaktevékenységet) ellátták, és tényállás tisztázása érdekében hozott rendelkezéseit végrehajtották.

1. Ténybeli információk

1.1. A repülés lefolyása:

- Járatszám: **WZZ22**; az üzemelés fajtája: **menetrendszerű**; az utolsó indulási hely: **Charleroi (CRL) Airport, Brüsszel, Belgium**; az indulás ideje: **21:30**; tervezett leszállóhely: **Budapest (BUD), Hungary**
- A repülés és az események leírása: **A Charleroi-Budapest járat teljesítése során "Left wing leak" jelzést észlelt a személyzet. A földi ellenőrzés során fetárták, hogy a bal szárny alsó részén lévő "521EB Blow out" panel első és hátsó rögzítésének szögprofilja eltört, elszabadult és megsértette a "duct overheat loop" és a „ENG 1 Generator” kábeleit.**
- A légitársasági esemény helye és időpontja: **2004-09-12, 23:25, Magyarország légtere**

1.2. Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	0	0	0
Súlyos	0	0	0
Semmilyen	6	84	0

1.3. A légitársaság rongálódása

A légitársaságot a légitársasági balesetben, repülőeseményben ért rongálódások rövid ismertetése: **a bal szárny alsó részén lévő "521EB Blow out" panel első és hátsó rögzítésének szögprofilja eltört, elszabadult és megsértette a "duct overheat loop" és az „ENG 1 Generator” kábeleit.**

1.4. Egyéb kár

Egyéb kárt a vizsgálat befejezéséig a kártalálók nem hoztak tudomására.

1.5. A személyzet adatai

A légitársaság parancsnoka:

Kora, neme: 42, Férfi

Szakszolgálati engedélye érvényessége

Szakmai: 2005.03.31.

Egészségügyi: 2005.04.15.

Képesítései: Captain

Jogosításai: Oktató, Berepülő

Repült ideje:

Összesen: 3986 (Wizz Air előtt) + 238 (Wizz Air) = 4224

Az érintett típuson

Összesen: 238

Utolsó harminc napban: 80

A munkaidőre vonatkozó szabályokat vonatkozásában:

Előző munkaidő vége: 2004.09.11. 16:30 UTC

Pihenéssel töltött idő: 23:20

Munkába lépés ideje: 2004.09.12. 15:50UTC

Repüléssel töltött munkaideje: 05:51

A másodpilóta:

Kora, neme: 37, Férfi

Szakszolgálati engedélye érvényessége:

Szakmai: 2005.08.02.

Egészségügyi: 2005.09.19.

Képesítései: First Officer

Jogosításai: -

Repült ideje:

Összesen: 209 (Wizz Air előtt) + 25 (Wizz Air) = 234

Az érintett típuson

Összesen: 25

Utolsó harminc napban: 25

A munkaidőre vonatkozó szabályok vonatkozásában:

Előző munkaidő vége: 2004.09.11. 16:30 UTC

Pihenéssel töltött idő: 23:20

Munkába lépés ideje: 2004.09.12. 15:50UTC

Repüléssel töltött munkaideje: 05:51

1.6. A légi jármű adatai

A légi jármű légi alkalmasságának érvényessége: 2005. július 27.

	repült idő	leszállások száma
Gyártás óta	12053	10356
Utolsó nagyjavítás óta	Nem volt	Nem volt
Utolsó karbantartás (4C) óta	26	28

1.7. Meteorológiai adatok

Az időjárási körülmények az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.8. Navigációs berendezések.

A navigációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.9. Összeköttetés.

A kommunikációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.10. Repülőtéri adatok

A repülőtér(ek) paraméterei az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.11. Légi jármű adatrögzítők.

Az adatrögzítők kiértékelése nem segíthette a vizsgálatot, ezért a bizottság azt nem kérte.

1.12. A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok.

A sérült és levált szögprofil darabokat a szárnyél belső terében megtaláltuk. A sérült generátor kábel és a túlmelegedés jelző hurkot a beépítés helyén találtuk.

1.13. Az orvosi és az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatok adatai

A légi jármű személyzete a feladat megkezdése előtt érvényes egészségi alkalmassággal rendelkezett.

1.14. Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15. A túlélés lehetősége

Az eset során életveszély nem alakult ki.

1.16. Próbák és kísérletek

1.17. A szervek jellemzése

Az érintett szervezetek jellemzői az eset bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért azok elemzése nem történt meg.

1.18. Kiegészítő adatok

A kszb a fenti tényadatokon kívül más információt nem kíván nyilvánosságra hozni.

1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során újabb módszerek alkalmazása nem volt szükséges.

2. Elemzés

Az érintett személyzeti tagok meghallgatásuk során az eseményről alábbiakat jelentették:

A Charleroi-Budapest járat teljesítése során "Left wing leak" jelzést észlelt a személyzet. A földi ellenőrzés során fetárták, hogy a bal szárny alsó részén lévő "521EB Blow out" panel első és hátsó rögzítésének szögprofilja eltört, elszabadult és megsértette a "duct overheat loop" és az „ENG 1 Generator” kábeleit.

Műszaki elemzés:

A repülőgép budapesti leszállását követően a személyzet jelezte, hogy "Left wing leak" ECAM üzenetet észlelt, melyet a CFDS rendszerből nyomtatott alábbi Maintenance Post Flight Report támasztott alá:

A/C ID	DATE	GMT	FLTN	CITY PAIR
.HA-LPC	12SEP	2131	WZZ226B	EBCI LHBP

MAINTENANCE	DB/N
POST FLIGHT REPORT	

A/C ID	DATE	GMT	FLTN	CITY PAIR
.HA-LPC	12SEP	1948/2117	WZZ226B	EBCI LHBP

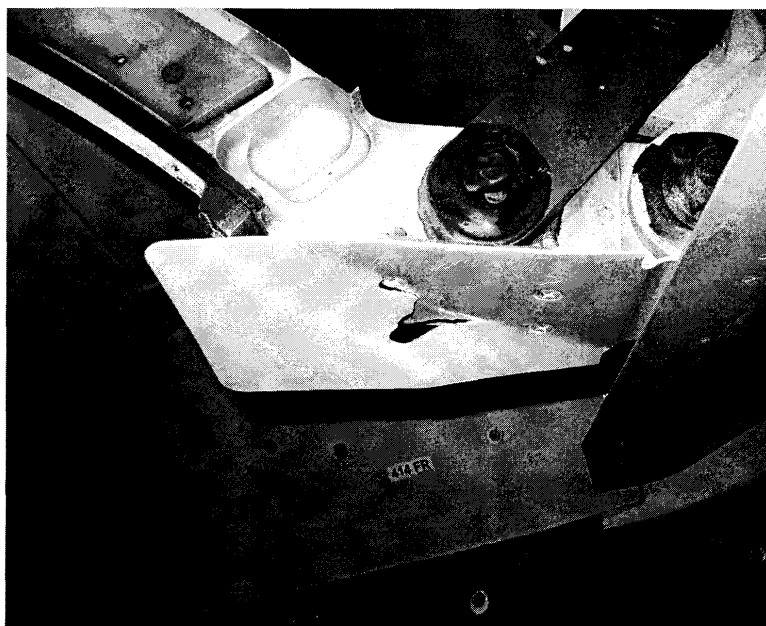
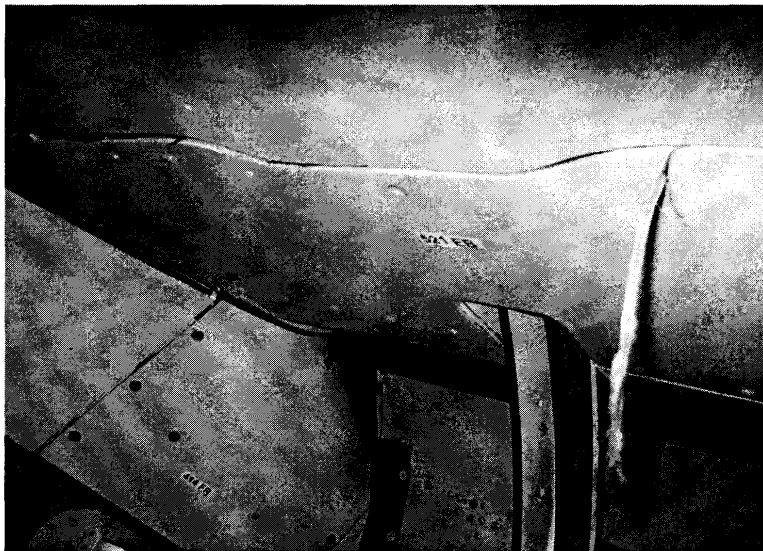
ECAM WARNING MESSAGES

GMT	PH	ATA	
2028 06	30-31	ANTI ICE STBY PITOT	
2028 06	30-31	ANTI ICE STBY AOA	
2028 06	30-31	ANTI ICE STBY L STAT	
2028 06	30-31	ANTI ICE STBY R STAT	
2103 06	36-22	AIR L WING LEAK	

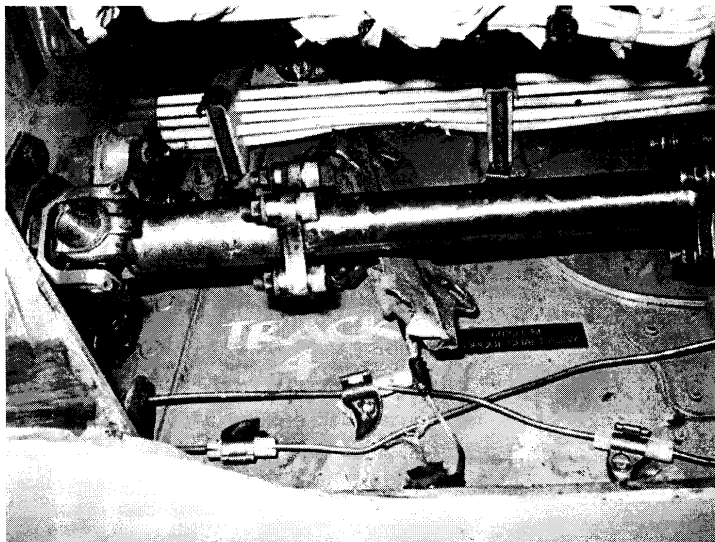
FAILURE MESSAGES

GMT	PH	ATA	SOURCE	IDENT.
1949 02	22-83-34	FNGC (1CA) BUS MMR/ MMR (40RT)	MNR 2	
1949 02	28-46-34	FUEL LEVEL SENSING FLSCU1 7QJ	FUEL	
1951 02	23-51-34	AMUC1RN)	AMU	
2028 06	30-31-34	NO PHC 3 DATA (INTM)	CFDS	

A Wizz Air szerződött karbantartó szervezete, az LHT műszaki személyzete a Daily Check során észrevette, hogy a bal szárny alsó felületén az 521EB panel (lásd 1. számú Melléklet) rendellenes helyzetben van, kissé lelóg, az alsó tömitése részben levált és kilóg, valamint a No. 4 orrsegédszárny sínjének áramvonalazó lemeze deformálódott. Az állapotot az alábbi fényképfelvételeken rögzítették:



Az 521EB panel leszerelése után azt tapasztalták, hogy a panelt a szárnyvég felőli végén felerősítő mellső P/N D57443528-204C Bracket (AES IPC 57-41-05-63B1 Item 100) és hátsó P/N D5744360001800 Landing Assy (AES IPC 57-41-05-36C Item 310B) eltörtek, utóbbi egy darabja a testvezetékén lógva felcsavarodott az orrsegédszárny transzmisszió tengelyére és a szárny mellső főtartójának nekifeszülve megsértette az #1 generátor nagyáramú kábelét és a belépőél fűtő csővezeték kifűjását jelző Leak Detector Loop-ot az alábbi fényképfelvételen látható módon.



Maga az 521EB panel nem sérült meg.

A LHT szakemberei elvégezték a belépőél fűtés csővezetékének kifűjásellenőrzését, rendellenességet nem tapasztaltak. Az ECAM üzenetet a csővezeték kifűjását jelző Leak Detector Loop sérülése okozta.

A LHT kicserélte a sérült Leak Detector Loop-ot, a #1 Generátor vezetékét pedig az ESPM (Electrical Standard Practices Manual) 20-53-21 Page 5-8 és 20-43-11 Page 14-16 részeiben leírt módon megjavította. Lecserélésre került a #4 orrsegédszárny sín áramvonalazó lemeze és az 521EB panel rögzítő is.

Hasonló esetek már több üzemeltetőnél is előfordultak, melyeket - az AIRBUS 57.41.00.006. számú Technical Follow Up (2. számú Melléklet) megállapítása szerint - a felerősítés részét képező alátétek és távtartók kopása, valamint a hajtómű pylon körüli leválások által gerjesztett rázkódás okozta. Az érintett alkatrészek ellenőrzésére az AIRBUS kiadta az SB A320-57-1152 Rev2, módosítására pedig az SB A320-57-1153 Rev1. számú szervizbülletint. A WIZZ Air szerződött karbantartó partnere a LHT mérnökszolgálat az SB A320-57-1152 Rev2 szervizbülletin vonatkozásában kiadta a 3. számú Melléklet szerinti 0453510 számú Engineering Coordination Sheet-et. Az esemény után a WIZZ Air jóváhagyta a hivatkozott ECOS-t azzal a kitételrel, hogy az ellenőrzés ismétlésének ciklusa 2C-ről 1C-re emelkedjen. Az SB A320-57-1153 Rev1. számú szervizbülletin végrehajtásának szükségességéről az ellenőrzések eredményének ismeretében születik döntés.

3. Következtetések

A "Left wing leak" ECAM üzenetet a bal szárny belépőél fűtő csővezeték kifújását jelző Leak Detector Loop sérülése okozta. A Detector Loop sérülését az 521EB panelt felerősítő alátétek és távtartók kopása és a hajtómű pylon körüli leválások által gerjesztett rázkódás következtében eltört P/N D5744360001800 Landing Assy (AES IPC 57-41-05-36C Item 310B) egy darabja okozta, mely a testvezetékén lógva felcsavarodott az orrsegédszárny transzmisszió tengelyére és a szárny mellső főtartójának nekifeszülve megsértette a #1 generátor nagyáramú kábelét és a belépőél fűtő csővezeték kifújását jelző Leak Detector Loop-ot.

4. Biztonsági ajánlások

A hasonló esetek megelőzése érdekében a bizottság a következőket javasolja:

1. Az 521EB panel érintett alkatrészei egyszeri ellenőrzése a teljes Wizz Air repülőgépparkra vonatkozóan „soronkövetkező A Check” határidővel.
2. Az 521EB panel érintett alkatrészei tervezett ellenőrzésének bevezetését 1C karbantartási ciklusidővel.
3. A fenti jelentés tartalmának ismertetését az érintett személyzet számára.

5. Függelékek

1. számú Melléklet: az 521EB Panel
2. számú Melléklet: az AIRBUS 57.41.00.006. számú Technical Follow Up
3. számú Melléklet: a LHT 0453510 számú Engineering Coordination Sheet

Budapest, 2005. november 24.

Tag:



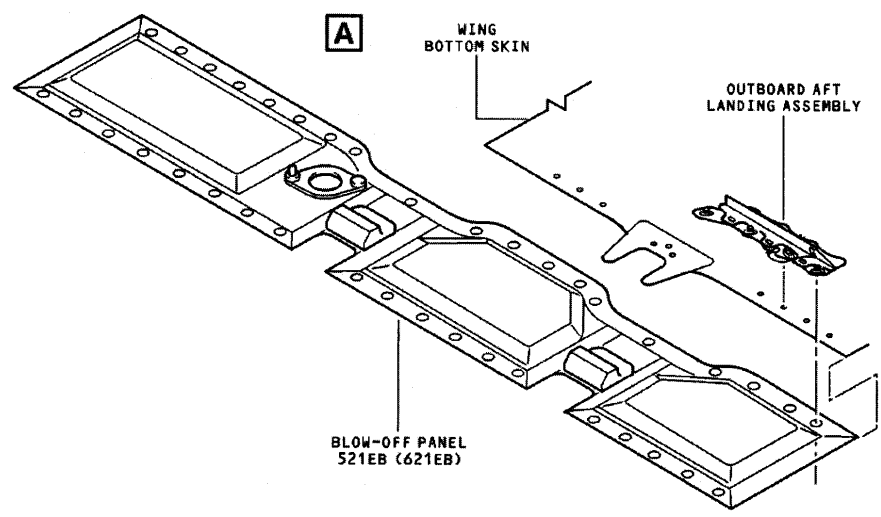
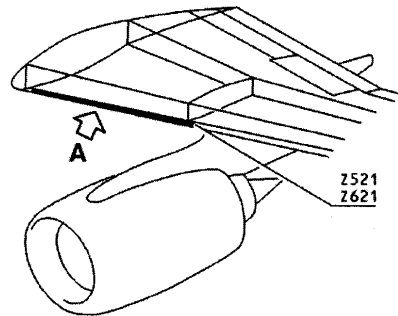
Poprádi Zsolt

Elnök:



Pekk Antal

1. számú Melléklet



TFU AIRBUS		TFU ISSUE DATE : May 2004	IMPACT ON : LINE & SHOP MAINTENANCE																																																																												
OWNER/EXT P. MCILINER Tel : +33 562110918 Fax : +33 561933614	Reporting A/L : UAL, TAI, TAM, CSC, CSN, AWE A/C affected : A318, A319, A320, A321 Engine affected :	TFU FIRST ISSUE DATE : Dec 2001 TFU REPT ISSUE DATE : ISSUE NO : 11	EFFECT ON FLIGHT : NO CATEGORY : VISIBILITY ON FAX : NO																																																																												
<p>DESCRIPTION : Several reports have been received of damage to the supporting structure of wing leading edge access panel 521EB(621EB) on A320 aircraft. Reported damage has centred around the outboard attachment landing D57443600018/019, (IPC 57-41-05-36C Items 310-320). In four instances, partial loss of the access panel was observed. Secondary damage were also reported on bleed leak detection system and generator feeder cables. Affected aircraft had accumulated between 1600 and 5500 flight cycles.</p> <p>CONSEQUENCES : N/A</p> <p>INVESTIGATION STATUS : The wing leading edge pressure panels are connected to the airframe structure by landing assemblies. Each landing assy is composed by an angle fixed to the bottom wing skin and by a nut plate fixed to the pressure relief panel. R The angle and the nut plate are connected together by a fuse tension rivet which is designed to fail in case of any overpressure inside the wing leading edge. R The rivet pass through a slotted hole which allows a motion of the pressure relief panel during wing flexion. The rivet is retained inside the slotted hole by a washer and a spacer. Wear of the landing angle due to the friction of the washer and the spacer has been observed on in-service aircraft. The subsequent play, associated to the pylon airflow disturbance, leads to a buffeting of the panels 521/621EB outboard edge and then to the experienced failure.</p> <p>INTERIM SOLUTION : N/A</p> <p>MAINTENANCE ADVICE : R It is recommended to perform repetitive inspections (every 2C-check) of the panel 521EB (621EB) outboard landing for wear detection as per Service Bulletin A320-57-1122 guidelines. R</p> <p>OPS ADVICE : N/A</p>		<p>SERVICE BULLETIN</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Ref.</th> <th>Rev.</th> <th>Date</th> <th>AIR Mod</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>57-1123 (A318)</td> <td>00</td> <td></td> <td>32664</td> </tr> <tr> <td>Emb. Point : 2081</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>57-1123 (A319)</td> <td>00</td> <td></td> <td>32664</td> </tr> <tr> <td>Emb. Point : 2074</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>57-1123 (A320)</td> <td>00</td> <td></td> <td>32664</td> </tr> <tr> <td>Emb. Point : 2130</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>57-1123 (A321)</td> <td>00</td> <td></td> <td>32664</td> </tr> <tr> <td>Emb. Point : 2076</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>57-1122 (A318)</td> <td>00</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Emb. Point :</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>57-1122 (A319)</td> <td>00</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Emb. Point :</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>57-1122 (A320)</td> <td>00</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Emb. Point :</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>57-1122 (A321)</td> <td>00</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Emb. Point :</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Vendor</p> <p>RELEVANT DOCUMENTATION</p> <p>Airbus OPS documentation Airbus Maintenance documentation</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Doc.</th> <th>Ref.</th> <th>Rev.</th> <th>Date</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IPC</td> <td>57-41-05</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Other documentation</p> <p>VENDOR and P/W affected</p>		Ref.	Rev.	Date	AIR Mod	57-1123 (A318)	00		32664	Emb. Point : 2081				57-1123 (A319)	00		32664	Emb. Point : 2074				57-1123 (A320)	00		32664	Emb. Point : 2130				57-1123 (A321)	00		32664	Emb. Point : 2076				57-1122 (A318)	00			Emb. Point :				57-1122 (A319)	00			Emb. Point :				57-1122 (A320)	00			Emb. Point :				57-1122 (A321)	00			Emb. Point :				Doc.	Ref.	Rev.	Date	IPC	57-41-05		
Ref.	Rev.	Date	AIR Mod																																																																												
57-1123 (A318)	00		32664																																																																												
Emb. Point : 2081																																																																															
57-1123 (A319)	00		32664																																																																												
Emb. Point : 2074																																																																															
57-1123 (A320)	00		32664																																																																												
Emb. Point : 2130																																																																															
57-1123 (A321)	00		32664																																																																												
Emb. Point : 2076																																																																															
57-1122 (A318)	00																																																																														
Emb. Point :																																																																															
57-1122 (A319)	00																																																																														
Emb. Point :																																																																															
57-1122 (A320)	00																																																																														
Emb. Point :																																																																															
57-1122 (A321)	00																																																																														
Emb. Point :																																																																															
Doc.	Ref.	Rev.	Date																																																																												
IPC	57-41-05																																																																														
DAMAGE ON ACCESS PANEL 521EB(621EB)		TFU REF : 57.41.00.006	TFU STATUS : CLOSED/SOLUTION AVAILABLE																																																																												

OWNER/EXT F. MOLLINIER Tel : +33 822110918 Fax : +33 561933614	Reporting A/L : UAL, TAI, TAM, CDC, CSN, AWE A/C affected : A318, A319, A320, A321 Engine affected :	TFU ISSUE DATE : May 2004 TFU FIRST ISSUE DATE : Dec 2001 TFU NEXT ISSUE DATE : ISSUE NB : 11	IMPACT ON : LINE & SHOP MAINTENANCE EFFECT ON FLIGHT : NO CATEGORY : VISIBILITY ON PAX : NO
REPERCUSSION ON A/C DISPATCH : Damaged panels should be repaired or replaced before next flight. PERMANENT OR FINAL SOLUTION : The modification 32664 is applied on production on A320 MSN2130 onwards, A321 MSN2076 onwards, A319 MSN2074 onwards and A318 MSN2081 onwards. This modification consists in replacing the above mentioned washer and spacer by a single spacer with a bigger mating surface in contact with the landing. This spacer is covered by a PTFE layer in order to limit the friction effects during the panels motion. This modification applies on all the wing leading edge blow-down type pressure panels. The corresponding service bulletin 57-1123 recommends the installation of post mod 32664 landings on in-service aircraft. R The accomplishment of the SB 57-1123 is a terminating action for the repetitive R inspections called by the ISB 57-1122.			
DAMAGE ON ACCESS PANEL 521EB (621EB)		TFU REF : 57.41.00.006	TFU STATUS : CLOSED/SOLUTION AVAILABLE

B. sz. mell.

Engineering Co-ordination Sheet



WIZZ AIR HUNGARY

To **WIZZ AIR HUNGARY LTD**

Name **Mr. Zsolt Porádi**
 Dept. **Manager Maintenance**
 Phone **(+36)1777-9319**
 Fax **(+36)1777-9346**
 E-Mail **ZSOLT.POPRADI@WIZZAIR.COM**

From **Lufthansa Technik AG**

Name **Mr. Bernd Terhorn**
 Dept. **FRA WE/C**
 Phone **(+49)069-69692055**
 Fax **(+49)069-69690666**
 E-Mail **MARTIN.KAUL@LHT.DLH.DE**

Copy to _____ ECOS No. **0453510** ATA **57**

References Document _____ Rev/Issue date _____
 SB : A320-57-1122 : R/I 02 22.04.2004

Compl. Limit _____
 Effectivity _____
 see page 2

Subject **WINGS - LEADING EDGE - INSPECTION OF ACCESS PANEL 521EB/621EB OUTBOARD AFT LANDING AND ADJACENT AREA FOR DAMAGE/CRACKING**

Description **Several operators have reported damages of the outboard landings of the blow down panels 521/621EB. Broken or worn landings are suspected to cause secondary damages to the overheat sensors and the generator wiring. With Rev. 02 of this SB the inspection became a repetitive inspection, recommended every 2C-Check.**

Impact	Interchangeability	No	Special Tools	No	
	Operation	No			
	Warranty	No			MH per A/C (SB)* 1,5 h
	Weight change	No			MH per A/C (LHT)* 4 h
			Mat. per A/C (SB)*	N.A.	Add. cost per A/C* 0
					Estimated downtime 3 hours

*Note The here aforementioned facts should be used as a general orientation only. This is not a quotation.

Recommendation **Lufthansa Technik recommends the inspection on all landings of the panel 521/621EB and CB. Aircraft with MSNs between 747 and 1039 seem to be mainly affected. The accomplishment of mod SB57-1123 cancels the inspection requirements of this SB.**

Time frame **Initial next A-Check repeated each 2C-Check**
 Engineering **Andreas Uhl (+49)69-69689451** 12.10.04 *A. Uhl*

Cust. Support **Bernd Terhorn (+49)069-69692055** *B. Terhorn 12/10/04*

Customer Approval Section

Implementation Yes No

Alteration/Remarks **PLEASE CHANGE REPORT INTERVAL TO 1C FROM 2C**

20/10/04 _____ *CAUTION* _____ *B. Terhorn*
 Date Name Signature

Your answer is appreciated within next 14 days.

Issue Date **12.10.2004** Page 1 of 2

Engineering Co-ordination Sheet

WIZZ AIR HUNGARY



To WIZZ AIR HUNGARY LTD	From Lufthansa Technik AG
Name Mr. Zsolt Porádi	Name Mr. Bernd Terhorn
Dept. Manager Maintenance	Dept. FRA WE/C
Phone (+36) 1777-9319	Phone (+49) 069-69692055
Fax (+36) 1777-9346	Fax (+49) 069-69690666
E-Mail ZSOLT.POPRADI@WIZZAIR.COM	E-Mail MARTIN.KAUL@LHT.DLH.DE

Copy to **ECOS No.** 0453510 **ATA** 57

Effectivity	A/C-Type	Registration	MSN	Recommendation
	A320	HA-LPA	839	EO
	A320	HA-LPB	1635	EO
	A320	HA-LPC	892	EO
	A320	HA-LPD	1902	EO
	A320	HA-LPE	1892	EO
	A320	HA-LPF	1834	EO