



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1130/14			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	20 lipca 2014 r.			
Miejsce zdarzenia:	EPWA			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	BOEING B787-800			
Dowódca SP:	Pilot samolotowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	-
Nadzorujący badanie:	Piotr Lipiec			
Podmiot badający:	Użytkownik			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	INFORMACJA O ZDARZENIU [RAPORT]			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	30.08.2016			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas zniżania do lądowania gdy samolot znajdował się w pobliżu punktu BIMPA kontrola ruchu lotniczego zmieniła kierunek podejścia z 15 na 33. Gdy załoga dokonywała zmiany STAR z BIMPA 3P na BIMPA 4U, system FMS stracił wskazania pozycji. Załoga poprosiła kontrolera ATC o wektorowanie do pasa 33 i wykonała podejście i lądowanie z widocznością. Brak jest informacji od załogi czy wskazania pozycji FMS powróciły po lądowaniu.

Inspektor prowadzący przeprowadził wywiady z pilotami floty B-787 podczas odpraw przedlotowych i pozyskał informację, że takie zdarzenia miały miejsce w przeszłości, lecz w krótkim czasie następowało przywrócenie wskazań i stąd brak było raportów ASR.

Producent oprogramowania samolotów B787 firma Honeywell był w stanie odtworzyć zgłoszony problem. Badanie wykazuje, że problem występuje tylko w procedurach STAR z dokładnie 14 punktami i przy próbie wybrania innego podejścia nie zawartego w tej procedurze. zaproponowano, że ten problem zostanie rozwiązany w modyfikacji FMF BP3, dostępnej w czwartym kwartale 2015 roku. W międzyczasie, Honeywell badał inne możliwości, takie jak obejście poprzez modyfikację bazy NAV DB. Producent samolotu zakomunikuje nową wersję NAV DB, która będzie zawierała tą poprawkę.

Ponieważ rozwiązanie problemu Boeing zaproponował w 3 kwartale 2015 roku, Użytkownik prowadził negocjacje z producentem samolotów w celu przyspieszenia rozwiązania problemu, jednak bez rezultatów.

W dniu 23.12.2015 ukazał się Service Bulletin B787-81205-SB340013-00 issue 01, a w dn. 06.05.2016 jego rewizja numer 02. Modyfikacje oprogramowania Flight Management System (FMS), Thrust Management System (TMS) i Communication Management Function (CMF), znane również jako Block Point 3 (BP3) wprowadziły stosowne poprawki. Użytkownik poinformował Komisję o pracach zmierzających do wdrożenia wspomnianych modyfikacji.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Przyczyną zdarzenia lotniczego były ograniczenia w oprogramowaniu systemów pokładowych samolotów B787.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

- 1. Safety Pilot Floty przeprowadzi analizę zdarzenia i opíše w biuletynie bezpieczeństwa floty za miesiąc Lipiec.*
- 2. Dział OTE Użytkownika wystąpi do producenta samolotu o wyjaśnienie przyczyn powstania usterki i sposobu jej eliminacji.*
- 3. Użytkownik poinformował Komisję o pracach zmierzających do wdrożenia wspomnianych modyfikacji.*

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa Komisji:

Nie formułowano.

Komentarz Komisji:

Brak.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Piotr Lipiec	<i>podpis na oryginale</i>