



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1529/15			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	29 lipca 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	Port lotniczy EPWA			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Airbus A320			
Użytkownik / Operator SP:	WizzAir Hungary Ltd			
Dowódca SP:	Pilot zawodowy liniowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	-
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski			
Podmiot badający:	Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”			
Skład zespołu badawczego:	Nie powoływano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Informacja o zdarzeniu + Raport końcowy Użytkownika			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	24.02.2016			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 29.07.2015 r. o godz. 12:22 UTC pilot samolotu Airbus A320 zn.rozp. HA-LPR, rejs WZZ3JX podchodzącego do lądowania na drodze startowej 33 zgłosił samoczynne wyłączenie świateł PAPI 33. Na panelu sterowania oświetleniem stanowiska KRL ADC TWR okno statusu świateł PAPI wskazywało cyfrę 5 (oznaczającą ustawienie na 100%), jednak było szare, co oznaczało wyłączenie świateł PAPI. Zmieniono stopień natężenia na 4 i z powrotem na 5, co spowodowało załączenie świateł PAPI, potwierdzone przez załogę samolotu HA-LPR. O sytuacji powiadomiono służby techniczne lotniska EPWA, które o godz. 12:47 UTC potwierdziły wystąpienie błędu.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Przyczyną zdarzenia był błąd zaktualizowanego oprogramowania systemu sterowania i monitoringu świateł nawigacyjnych, nie ujawniony podczas testów w środowisku wirtualnym.

Działania profilaktyczne podjęte przez Użytkownika:

Podjęto decyzję o wykonywaniu aktualizacji oprogramowania sterowania systemem oświetlenia nawigacyjnego głównie w dzień, w warunkach atmosferycznych nie wymagających użytkowania świateł nawigacyjnych DS. Jeżeli wyłączenie wszystkich świateł DS. (podejść do lądowania, drogi startowej i PAPI) nie będzie możliwe, na czas aktualizacji systemu zostanie zapewnione sterowanie lokalne (ręczne) wymaganymi światłami DS. ze stacji transformatorowych. Wykonywanie aktualizacji w warunkach nocnych będzie możliwe wyłącznie po zakończeniu operacji startów i lądowań, z odpowiednią rezerwą czasu pozwalającą na przeprowadzenie pełnego cyklu testów ruchowych w warunkach rzeczywistych oraz z zapewnieniem możliwości powrotu do poprzedniej wersji oprogramowania w przypadku wystąpienia ew. błędów.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Nie ma.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski	<i>podpis na oryginale</i>