



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>2081/14</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>INCYDENT</b>			
Data zdarzenia:	<b>21 listopada 2014 r.</b>			
Miejsce zdarzenia:	<b>EPWA</b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b>BOEING B787-800</b>			
Dowódca SP:	<b>Pilot samolotowy</b>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	-
Nadzorujący badanie:	<b>Piotr Lipiec</b>			
Podmiot badający:	<b>Użytkownik</b>			
Skład zespołu badawczego:	<b>nie wyznaczano</b>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<b>INFORMACJA O ZDARZENIU [RAPORT]</b>			
Zalecenia:	<b>NIE</b>			
Adresat zaleceń:	<b>NIE DOTYCZY</b>			
Data zakończenia badania:	<b>30.08.2016</b>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W trakcie zniżania do lądowania zaszła konieczność zmiany typu podejścia i kierunku pasa. FMC nie pozwoliło dokonać żadnej modyfikacji. Nie było sygnalizacji żadnej awarii. Załoga nie miała wpływu na niepracujące FMC. Lądowanie wykonano na pasie 33, który został wybrany na FMC wcześniej. Załoga była zapoznana z biuletynem Boeinga odnośnie problemów z FMC.

Podobne problemy z FMC wystąpiły 20.07.2014 (1130/14) i 23.08.2014 (1448/14).

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.

zapropozowano, 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. Zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych SMS. Dokonano klasyfikacji zgodnie z przyjętymi u Użytkownika kryteriami. W związku z tym zdarzenie zostanie ujęte we wskaźnikach bezpieczeństwa lotniczego (SPI), które są monitorowane zgodnie z zasadami opisanymi w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem Lotniczym.
2. 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>