



MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 410/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Z-ca Przewodniczącego Komisji, przew. posiedzenia.....	PUSSAK Andrzej
Członek Komisji.....	CICHON Michał
Członek Komisji.....	FRĄTCZAK Dariusz
Członek Komisji.....	KUCHCIŃSKI Tomasz
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz
Członek Komisji.....	ŻURKOWSKI Stanisław

W dniu 15 maja 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzenia samolotu Boeing 737-800, które miało miejsce 07 kwietnia 2013 r. lotnisku Tel Aviv [LLBG]. Działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła wyniki badania zdarzenia przez Użytkownika i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas wypychania samolotu ze stanowiska postojowego na lotnisku Tel Aviv [LLBG] pojawiła się sygnalizacja „right wing body overheat”. Załoga wykonała NNC „right wing body overheat”, w wyniku której usterka nie została usunięta. Samolot powrócił na stanowisko postojowe. Wezwany technik wykonał sprawdzenie Control Module na półce E1-4 zgodnie z FIM 26-18, zad.801, rew.50 (15 luty 2013), które wykazało kod usterki 60 – RIGHT WING LEADING EDGE OR RIGHT A/C PACK SHORT. Samolot dopuszczono do lotu powrotnego zgodnie z MEL 26.13 z ograniczeniem poziomu przelotowego do FL250. W bazie technicznej w Warszawie wykonano sprawdzenie Control Module na półce E1-4 zgodnie z FIM 26-18, zad.802 i wyizolowano błąd w układzie Wheel Well Fire, Wing and Body Overheat Detectors. Wykasowano błędy w Electrical Terminal oraz ponownie przeprowadzono „Bite Procedure”. Usunięcie błędu z systemu przywróciło prawidłową pracę systemu, samolot dopuszczono do użytkowania bez ograniczeń wynikających z MEL.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczyną zdarzenia było wystąpienie błędów w oprogramowaniu awioniki samolotu z nieustalonego powodu.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginale*