

VÝROČNÍ ZPRÁVA ANNUAL REPORT

2016



Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod
Air Accidents Investigation Institute of the Czech Republic





OBSAH

Úvodní slovo ředitele	1
Personální zajištění činnosti ÚZPLN	2
Výdaje státního rozpočtu za posledních 5 let	2
Hospodaření ÚZPLN	4
Hlavní cíle a úkoly v roce 2016	6
Letecké nehody	8
Incidenty	18
Plnění dlouhodobých úkolů	22
Komunikace s veřejností	24
Mezinárodní spolupráce	24

CONTENTS

Director's Opening Statement	1
Human Resources Management in AAI	3
Expenditure of State Budget for the Past 5 Years	3
Financial Resources Management in AAI	5
Principal Objectives and Tasks in 2016	7
Accidents	9
Incidents	19
Fulfilment of Long-term Tasks	23
Public Relations	25
International Cooperation	25

Grafická úprava / Design: Studio FTG
 Texty / Text: ÚZPLN
 Foto / Photo: ÚZPLN; Studio FTG



Vážené dámy, vážení pánové,

předkládaná Výroční zpráva Vás tak, jako každoročně, seznamuje s výsledky práce našeho Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod za uplynulý rok 2016.

V tomto roce bylo novinkou plnění nového nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatření. I plněním



Ladies and Gentlemen,

This Annual Report provides you, as every year, with an account of the Air Accidents Investigation Institute activities and achievements throughout 2016.

Fulfilment of the new Regulation (EU) No. 376/2014 of the European Parliament and of the Council, on the reporting, analysis and follow-up of occurrences in civil aviation was a new activity in 2016. Fulfilling of the regulation also contributed to significant increase of the number of reported occurrences, 1 097 in total. Throughout the year, we also continued in fulfilment of the tasks resulting from the Regulation (EU) No. 996/2010 of the European Parliament and of the Council. In October, the ENCASIA Committee performed "Peer Review", which is mutual evaluation for control of compliance with regulation by the investigation authorities of the member states. The review identified no significant findings.

As every year, the main task of the last year was maintaining of

tohoto nařízení došlo k výraznému nárůstu počtu hlášení událostí na celkem 1 097.

Rovněž jsme v průběhu roku pokračovali v plnění úkolů vyplývajících z nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010. V říjnu komise organizace ENCASIA provedla „Peer Review“, neboli vzájemné hodnocení ke kontrole plnění tohoto nařízení orgány pro šetření členských států. Nebyla při něm identifikována žádná závažná zjištění.

Hlavním úkolem loňského roku, jako každý rok, bylo udržení trendu v úrovni bezpečnosti civilního letectví na solidní úrovni. Lze konstatovat, že v obchodní letecké dopravě je velmi významným úspěchem, že nedošlo k letecké nehodě. Ovšem ve všeobecném letectví vzrostl výrazně počet zahynulých osob.

V rámci mezinárodní letecké spolupráce jsme se zúčastnili řady jednání hlavně v EU a Evropě vůbec. Vzpomenou zasedání ENCASIA v Bruselu, konference na Slovensku a celoevropského zasedání ACC-ECAC v květnu v holandském Haagu (workshop). Naši inspektoři rovněž provedli řadu školení létajícího personálu na všech úrovních.

Podrobnější informace o práci a aktivitách ÚZPLN a výsledcích v bezpečnosti civilního letectví naleznete v předložené Výroční zprávě.

Všem přeji úspěšný a bezpečný rok v civilním letectví v roce 2017.

Pavel Štrůbl, ředitel

the trend in civil aviation safety at robust level. We can state that a very significant achievement in commercial air transport is the fact that no air accident occurred. However, the number of the dead in general aviation increased significantly.

We participated in many meetings, mainly within the EU and Europe, within international cooperation in the aviation sector. Let me mention the ENCASIA Meeting in Brussels, conference in Slovakia and Europe-wide ACC-ECAC Meeting in Haag in Holland in May (workshop).

Our inspectors also provided many trainings for aviation personnel at all levels.

You can find more information concerning work and activities of AAIL and achievements in civil aviation safety in the Annual Report.

I wish everyone a successful and safe year 2017 in civil aviation.

Pavel Štrůbl, Director

PERSONÁLNÍ ZAJIŠTĚNÍ ČINNOSTI ÚZPLN

Ústav v roce 2016 plnil úkoly stanovené platnou legislativou s 12 pracovníky. K 31. 12. 2016 pracovalo v ÚZPLN 83 % vysokoškolsky vzdělaných zaměstnanců. Ústav svým zaměstnancům nabízí rovné pracovní podmínky a příležitosti. Věková struktura a poměrné zastoupení mužů a žen zaměstnaných v ÚZPLN v roce 2016 jsou uvedeny v tabulce č. 1. Výrazně vyšší věkový průměr zaměstnanců souvisí jednak s požadavkem dostatečné praxe a zkušeností v oblasti leteckých specializací zejména pilotů, techniků a specialistů na oblast uspořádání letového provozu u pracovních míst – letový a technický inspektor – a jednak se stavem platového ohodnocení těchto specializovaných profesí s nižším zastoupením ve státní správě. ÚZPLN hodnotí jako budoucí riziko náhradu pracovníků odcházejících do důchodu.

ÚZPLN považuje vzdělávání svých inspektorů za významnou součást řízení lidských zdrojů. Stěžejní částí procesu vzdělávání je identifikace vzdělávacích potřeb, přičemž je brán ohled především na osvědčené postupy a zkušenosti zahraničních orgánů získané při velkých leteckých nehodách a vážných incidentech, které vzhledem ke komplexnosti problémů vyžadují širokou mezinárod-

ní spolupráci. ÚZPLN je veden snahou o následné prohlubování odborné kvalifikace inspektorů v příslušných oblastech.

Tab. 1 – Struktura zaměstnanců ÚZPLN

Věková struktura zaměstnanců		fyzický počet	% z celku
Počet zaměstnanců	20–30 let		
	31–40 let		
	41–50 let	1	8,33
	51–60 let	5	41,67
	nad 60 let	6	50,00
	celkem	12	100,00
Zaměstnanost žen		fyzický počet	% z celku
Počet zaměstnanců	ženy	2	16,67

VÝDAJE STÁTNÍHO ROZPOČTU ZA POSLEDNÍCH 5 LET

Celkové výdaje ÚZPLN v letech 2012–2016 jsou uvedeny v tabulce č. 2.

Do nárůstu celkových výdajů Ústavu za rok 2016, stejně jako

v roce 2015, se promítlo zejména zvyšování osobních nákladů – nákladů na platy zaměstnanců, související s úpravou stupnice platových tarifů.

Tab. 2 – Výdaje ÚZPLN v letech 2012–2016

Rok	2012	2013	2014	2015	2016
Výdaje v tis. Kč	13 546	13 440	12 252	14 627	15 693





HUMAN RESOURCES MANAGEMENT IN AAI

In 2016, the Institute fulfilled the tasks set by legislation in force by 12 employees. AAI employed 83% of employees with a university degree as of December 31, 2016. The Institute provides the employees with equal working conditions and opportunities. Age structure and proportional representation of men and women employed by AAI in 2016 are stated in Table No. 1. Significantly higher average age of employees is related to the requirement of sufficient practice and experience in the sphere of aviation specializations, particularly of pilots, technicians and air traffic management specialists in the positions of flight and technical inspectors, and to the state of salaries of the specialized professions with lower representation in state administration. AAI assesses substitution of retiring employees as a future risk. AAI considers educating of own inspectors an important part of human resources management. The fundamental part of the process of education is identification of educational needs, whereas particularly good practises and experience of foreign authorities gained at major air accidents and serious incidents that, with regard to complexity of problems, require wide international cooperation are taken into consideration. AAI is driven by

the effort for subsequent enhancement of inspectors' technical qualifications in relevant areas.

Table No. 1 – Structure of AAI employees

Age structure of employees		Number	% out of a total
Number of employees	20–30 years		
	31–40 years		
	41–50 years	1	8.33
	51–60 years	5	41.67
	Over 60 years	6	50.00
Total		12	100.00
Employment of women		Number	% out of a total
Number of employees	women	2	16.67

EXPENDITURE OF STATE BUDGET FOR THE PAST 5 YEARS

AAI's total expenditure in 2012–2016 is stated in Table No. 2. Particularly it was the increase of personnel costs – employees'

salaries costs related to the adjustment of wage scale – that was reflected in the growth of AAI's total expenditure in 2016 as well as in 2015.

Table No. 2 – AAI's expenditure in 2012–2016

Year	2012	2013	2014	2015	2016
Expenditure in thousand CZK	13 546	13 440	12 252	14 627	15 693



HOSPODAŘENÍ ÚZPLN

V roce 2016 hospodařil Ústav s rozpočtovými prostředky členěnými do výše uvedených ukazatelů. Na rozvoj a obnovu materiálně technické základny v rámci systému programového financování bylo vyčleněno celkem 1 300 tis. Kč. V průběhu roku byly využity také nároky minulých let ve výši 1 205 tis. Kč na nákup užitkového automobilu střední třídy, VW Transporter Kombi 2,0 TDI. Druhou akcí roku 2016 bylo pořízení osobního automobilu vyšší střední třídy, Octavia Combi Scout 2,0 TDI, v částce 625 tis. Kč z investičních prostředků běžného roku. Dodavatelé obou těchto investic byli soutěženi prostřednictvím e-tržště. U obou VZMR

byla v otevřeném výběrovém řízení vybrána nabídka s nejnižší cenou při splnění minimálních technických požadavků.

Ústav hospodařil s dlouhodobým hmotným majetkem v celkové hodnotě 12 885 tis. Kč a s dlouhodobým nehmotným majetkem v částce 227 tis. Kč (stav k 31. 12. 2016). Veškerý majetek byl plně využíván k činnosti Ústavu. Ústav eviduje pohledávky v celkové výši 121 tis. Kč. Celková suma závazků v době splatnosti k 31. 12. 2016 činila 989 tis. Kč. Údaje o rozpočtu příjmů a výdajů (v tis. Kč) za rok 2016 jsou uvedeny v tabulce č. 3.

Tab. 3 – Údaje o rozpočtu příjmů a výdajů ÚZPLN (v tis. Kč)

Ukazatel	Rozpočet		Skutečnost
	schválený	konečný	
Příjmy celkem	0	0	1
Výdaje celkem	14 546	17 397	15 693
V tom:			
Ostatní výdaje spojené s dopravní politikou státu	14 546	17 397	15 693
Z toho průřezové ukazatele:			
Platy zaměstnanců a ostatní platby za provedenou práci	5 493	5 587	5 587
V tom:			
Platy zaměstnanců	5 442	5 587	5 587
Ostatní platby za provedenou práci	51	0	0
Povinné pojistné placené zaměstnavatelem	1 868	1 900	1 900
Převod fondu kulturních a sociálních potřeb	82	84	84
Výdaje na financování programů reprodukce majetku	1 300	2 505	1 830

FINANCIAL RESOURCES MANAGEMENT IN AAI

In 2016, AAI managed the budgetary resources classified according to the indicators as shown above. A total of CZK 1,300 thousand was allocated for upgrade and renewal of infrastructure within the framework of funding program system. During the year, the entitlements of previous years amounting to CZK 1,205 thousand were used for purchase of a mid-range commercial vehicle, VW Transporter Kombi 2.0 TDI. Further in 2016, a premium mid-range passenger car, Octavia Combi Scout 2.0 TDI, was purchased at the amount of CZK 625 thousand from investments of current year. Suppliers of both of the investments were tendered using e-marketplace. In both small-scale public

contracts the bids with the lowest prices but meeting minimum technical requirements were selected in open tenders.

The Institute managed tangible fixed assets totalling CZK 12,885 thousand, and intangible fixed assets in the amount of CZK 227 thousand (balance as of December 31, 2016). All assets were used in their full extent for the operation of the Institute. The Institute had CZK 121 thousand in receivables. As of December 31, 2016, total non-overdue payables amounted to CZK 989 thousand. Revenue and expenditure budget data (in thousand CZK) in 2016 is stated in Table No. 3.

Table No. 3 – AAI's revenue and expenditure data

Indicator	Budget		Actual value
	Approved	Final	
Total revenue	0	0	1
Total expenditure	14 546	17 397	15 693
Included in the above:			
Other expenditures related to the government transport policy	14 546	17 397	15 693
Out of which cross-sectional indicators:			
Employee compensation and other payments for work done	5 493	5 587	5 587
Included in the above:			
Salaries	5 442	5 587	5 587
Other payments for work done	51	0	0
Statutory insurance premiums paid by employer	1 868	1 900	1 900
Transfer to the Fund for Social and Cultural Requirements	82	84	84
Asset reproduction program costs	1 300	2 505	1 830



HLAVNÍ CÍLE A ÚKOLY V ROCE 2016

ZÁKLADNÍ INFORMACE O PŮSOBNOSTI ÚZPLN

V roce 2016 došlo k zásadní změně v souvislosti se změnou právního rámce upravujícího provozní bezpečnost civilního letectví v Evropské unii a použitelností nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 a prováděcího nařízení k němu od listopadu roku 2015. To se odrazilo zejména v počtu hlášených událostí s dopadem na bezpečnost. Stěžejní součástí působnosti ÚZPLN bylo plnění zákonné povinnosti podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010, o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví při zajištění kvalitního šetření leteckých nehod či vážných incidentů. Jediným cílem šetření je vypracování závěrů včetně určení příčiny či příčin nebo faktorů, které k nim přispívají, bez určování viny či odpovědnosti, a případně doporučení nezbytných opatření pro zlepšení bezpečnosti letectví. To je nezastupitelná role a přínos ÚZPLN, které jsou založeny právě na jeho nezávislém postavení a působnosti.

Významné rozšíření působnosti vyplynulo ze stanovení ÚZPLN jako orgánu příslušného k provádění nařízení č. 376/2014. Jedná se zejména o shromažďování údajů o událostech v civilním letectví, jejich analyzování, ochranu a šíření, pokud představují významné riziko pro bezpečnost civilního letectví, a dále o uplatňování sankcí pro případ porušení ustanovení předmětného nařízení.

Nejvýznamnější pro ÚZPLN bylo, v návaznosti na aktivity k přijetí příslušných adaptačních opatření k uvedenému nařízení č. 376/2014, zvládnout ve spolupráci s dalšími subjekty potřebu rychlého zavedení nového vnitrostátního elektronického povinného a dobrovolného systému podávání hlášení a postupů

pro zpracování dat do vnitrostátní databáze událostí a Evropské centrální evidence událostí v civilním letectví.

ÚZPLN kladl mimořádný důraz na správné využívání povinného systému hlášení. Pro oznámení letecké nehody nebo vážného incidentu slouží nonstop telefonní linka. Umožňuje osobě, která má informace o tom, že došlo k letecké nehodě nebo vážnému incidentu, neprodleně tyto skutečnosti oznámit ÚZPLN.

V roce 2016 se výrazně zvýšil počet hlášení událostí souvisejících s provozem, technickými podmínkami a údržbou letadel, případně týkajících se letových navigačních služeb a zařízení, letišť a pozemních služeb, podávaných povinnými subjekty v civilním letectví. Vývoj počtu hlášení událostí v civilním letectví uvádí tabulka č. 4. ÚZPLN má pravomoc zvolit rozsah a postup při provádění šetření, přičemž zejména zohledňuje poučení, které lze z takových šetření vyvodit pro účely zlepšení bezpečnosti. ÚZPLN vytvořil celkem 19 vlastních komisí. Mimořádnou pozornost, vzhledem k meziročnímu zvýšení počtu hlášených událostí, věnoval šetření nejzávažnějších leteckých nehod se smrtelným zraněním.

Na základě důrazu na efektivitu byly v roce 2016 učiněny kroky ÚZPLN při šetření ostatních leteckých nehod určenými inspektory. Vyjížděli na místo události podle potřeby tak, aby zajistili přiměřenou ochranu důkazů, shromáždění informací a bezpečnou úschovu letadla a troskek pro účely šetření. Současně byli vedeni snahou o nezávislost šetření a zajištění koordinovace s úkony policejních orgánů.

V rámci šetření leteckých nehod ÚZPLN kladl důraz na využití zkušeností z organizace a metod, které mají, na základě šetření velkých leteckých nehod, některé orgány členských států EU.

Tab. 4 – Vývoj celkového počtu událostí v civilním letectví oznámených ÚZPLN

Rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Počet	540	557	634	683	623	763	687	765	687	641	696	734	867	1 097

Stejně jako v předchozím roce se ÚZPLN v resortním připomínkovém řízení aktivně zabýval návrhy připravované legislativy EU a změn příloh Úmluvy o mezinárodním civilním letectví (ICAO) a úkoly pracovní skupiny pro vypracování postupů vyžadování a poskytování pomoci v rámci Evropské sítě orgánů pro šetření

v civilním letectví zřízené Nařízením Evropského parlamentu a Rady č. 996/2010 o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví.

Následující části výroční zprávy uvádějí zejména informace související s šetřením a nejproblématictějšími faktory leteckých nehod.

PRINCIPLE OBJECTIVES AND TASKS IN 2016

AII's SPHERE OF ACTION

In 2016, an essential change has occurred in connection with the change of legal framework governing operational safety of civil aviation in European Union and applicability of the Regulation (EU) No. 376/2014 of the European Parliament and the Council and its implementing regulations since November 2015. This was reflected particularly in the number of reported occurrences with impacts on safety. A fundamental part of AII's sphere of action was fulfilment of legal obligation under the Regulation (EU) No. 996/2010 of the European Parliament and the Council, on the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation while ensuring quality investigation of air accidents and serious incidents. The only aim of the investigation is making of conclusions, including determination of the cause or causes, or factors that contribute to them without apportioning blame or liability and, if applicable, delivery of required measures to improve safety of aviation. It is the irreplaceable role and contribution of AII that is based on its independent status and sphere of action.

Significant extension of the sphere of action resulted from establishing AII as a competent authority to implement the Regulation No. 376/2014. In particular, it includes collecting of data on occurrences in civil aviation, its analysing, protection and dissemination if they represent significant risk for safety of civil aviation, and it also includes application of sanctions for the case of breaching provisions of given regulation.

The most important task for AII, in connection to the activities for implementation of relevant adaptation measures to the Regulation No. 376/2014, was to manage in cooperation with other entities the need of fast implementation of the compulsory and voluntary new national electronic systems of reporting and procedures for data processing into national database of

occurrences and European Central Repository of Occurrences in Civil Aviation.

AII emphasized correct utilization of the mandatory system of reporting. Nonstop phone line is used for announcing air accidents or serious incidents. It allows the person who has information about occurrence of an air accident or serious incident to report such facts to AII immediately.

In 2016, the number of reports of occurrences connected with operation, technical conditions and maintenance of aircrafts, or relating to flight navigation services and equipment of airports and ground services provided by obliged entities in civil aviation significantly increased. Development of the number of reports of civil aviation occurrences is stated in Table No. 4.

AII is authorized to choose the scope and procedure for conducting investigations, whereas the guidance that can be concluded based on such investigation for the purposes of improving safety are taken into account. AII established 19 AII committees. With regard to annual growth of the number of reported occurrences, particular attention was paid to investigation of the most serious air accidents with fatal injuries.

On the grounds of emphasis on effectiveness, AII took steps when other air accidents were investigated by appointed inspectors in 2016. They set out to the place of occurrence as required so that they could ensure relevant protection of evidence, collection of information and protection of the aircraft and wreckage for the purposes of investigation. At the same time they aimed towards independent investigation and provision of coordination with police authorities' actions.

Within investigation of air accidents, AII emphasised utilization of experience from organization and methods that gained some EU member states' authorities on the basis of investigation of major air accidents.

Table No. 4 – Development of the total number of occurrences in civil aviation reported to AII

Year	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Number	540	557	634	683	623	763	687	765	687	641	696	734	867	1 097

As in previous year, in departmental consultation AII dealt with the proposals of drafted EU legislation and changes of the appendices of the Convention on International Civil Aviation (ICAO) and tasks of working group for elaboration of the procedures for requesting and providing assistance within the European Network of Civil Aviation Safety Investigation

Authorities established by the Regulation No. 996/2010 of the European Parliament and the Council, on the investigation and prevention of accidents in civil aviation.

The following parts of the annual report state particularly the information related to investigation and the most problematic factors of air accidents.

LETECKÉ NEHODY

LETECKÉ NEHODY NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Ve vazbě na oblast provozní bezpečnosti v civilním letectví je rozhodujícím faktorem míra nehodovosti. S ohledem na meziroční nárůst pohybů ve vzdušném prostoru České republiky ve srovnání s rokem 2015, který činil 6,95 %, je příznivé, že v roce 2016 došlo pouze k mírnému nárůstu počtu hlášených nejzávažnějších událostí. ÚZPLN zastupující Českou republiku jako Stát provozovatele, Stát projekce a Stát výroby přijal v souladu se standardy ICAO celkem 101 hlášení o leteckých nehodách.

Celkový počet oznámených leteckých nehod na území České republiky v roce 2016 činil 59. Znamená to meziroční nárůst o 5,4 %. Pro provozní bezpečnost civilního letectví je významné, že se žádná z leteckých nehod na území České republiky v roce 2016 netýkala složitých motorových letadel, provozovaných v obchodní letecké dopravě. Oznámené letecké nehody na území České republiky se staly pouze v provozu jiných než složitých letadel s maximální vzletovou hmotností do 2 250 kg. Na dalších stranách budou ukázány konkrétní případy nejzávažnějších leteckých nehod.

ÚZPLN v rámci ukončení šetření v průběhu roku 2016 postupně vydal celkem 33 závěrečných zpráv, z toho 9 zpráv se týkalo příčin leteckých nehod, které se staly v roce 2015 a jejichž šetření si vyžádalo delší časový interval. Jaká byla struktura šetření prováděného ÚZPLN vyplývá z následujícího přehledu.

V prvních třech měsících roku 2016 bylo sice ohlášeno pouze 7 leteckých nehod, nicméně 3 z nich měly fatální následky. Celkem

23 leteckých nehod se stalo během druhého čtvrtletí roku 2016, z toho pouze 1 nehoda měla fatální následky. V průběhu třetího čtvrtletí roku 2016 se stalo 24 leteckých nehod. K tomu je třeba doplnit, že z toho 6 leteckých nehod mělo za následek smrtelné zranění a staly se v prázdninovém období červenec–srpen roku 2016, zatímco ve stejném období roku 2015 se stala pouze 1 fatální nehoda. Převážný rozsah úkonů spojených s šetřením příčin inspektory ÚZPLN se tak kumuloval do této části roku. Z dlouhodobého pohledu ÚZPLN se jedná stále o rizikové období ve všeobecném letectví. Ve čtvrtém čtvrtletí roku 2016 se pak stalo pouze 5 nehod a jejich šetření z části přesáhlo až do zimních měsíců. Cílem ÚZPLN bylo prostřednictvím výstupů z šetření a analytické činnosti napomáhat zlepšování bezpečnosti mimo jiné navržením bezpečnostních doporučení. Na základě závěrů šetření formuloval a v průběhu roku 2016 předal Úřadu pro civilní letectví, zahraničním orgánům a dotčeným subjektům v civilním letectví celkem 8 bezpečnostních doporučení. V souladu s postupem pro sledování reakce jednotlivých adresátů na bezpečnostní doporučení ÚZPLN zaznamenal do mezinárodní databáze bezpečnostních doporučení SRIS, že tato doporučení uzavřel, protože odpověď adresáta považuje za přiměřenou.

LETECKÉ NEHODY LETADEL S MTOW NAD 5 700 KG

Za zásadní považuje ÚZPLN, že z předešlých let pokračoval příznivý trend a i při dalším nárůstu provozu civilní letecké dopravy

Graf 1 – Počet leteckých nehod letadel s MTOW nad 2 250 kg a registrovaných pohybů na území České republiky v letech 2005–2016 (Zdroj: Databáze ECCAIRS a ŘLP ČR, s.p.)

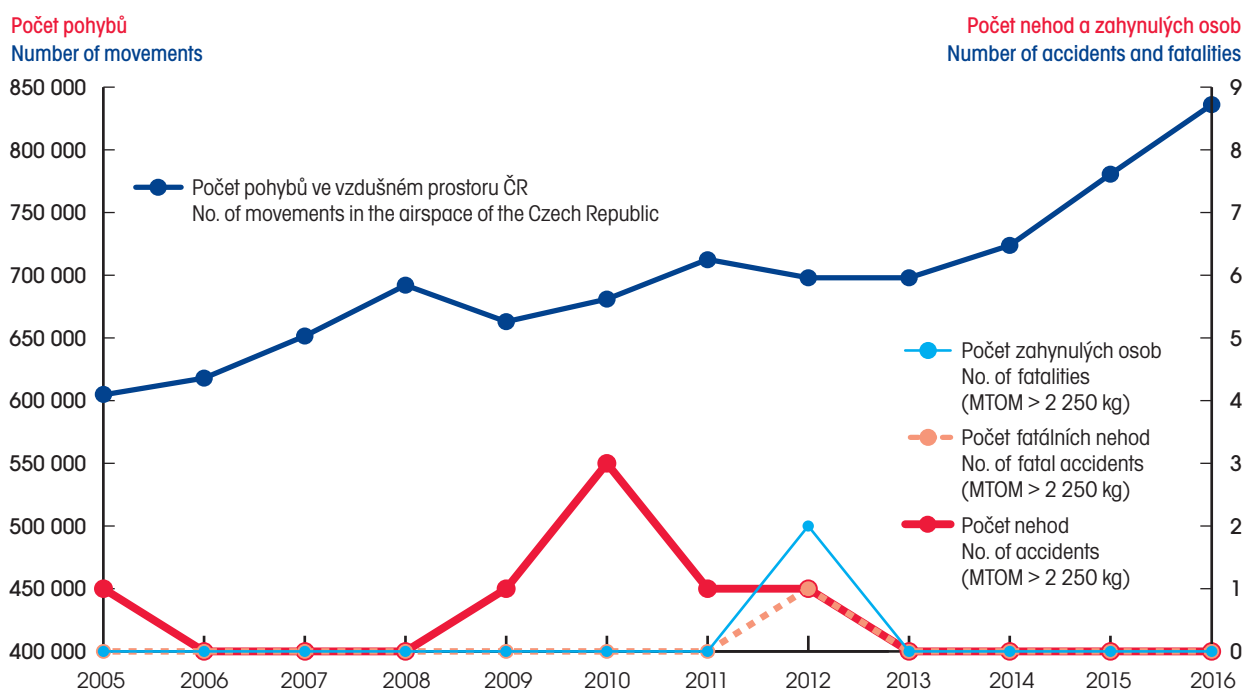


Chart No. 1 – Number of air accidents to aircraft with MTOM over 2 250 kg and registered movements in the territory of the Czech Republic in 2005–2016 (Source: Databases of ECCAIRS and Air Navigation Services of the Czech Republic)

ACCIDENTS

ACCIDENTS WITHIN THE CZECH REPUBLIC

In relation to civil aviation safety, the decisive factor is the accident rate. With regard to annual growth of movements in the airspace of the Czech Republic compared to 2015, which was 6.95 %, it is positive that there was only slight growth of the number of reported most serious occurrences in 2016. AAI representing the Czech Republic as the State of the Operator, State of Design and State of Manufacture received 101 reports on air accidents in compliance with the ICAO standards.

In 2016, the total number of reported air accidents in the territory of the Czech Republic was 59. It means annual growth by 5.4 %. It is important for civil aviation safety that none of air accidents in the territory of the Czech Republic in 2016 related to complex motor-powered aircrafts operated in commercial air transport. The reported air accidents in the territory of the Czech Republic occurred due to operation of other than complex aircraft with maximum take-off mass of 2 250 kg or less. Particular cases of the most serious air accidents will be shown in the next parts of the annual report.

Within completion of investigations during 2016, AAI issued 33 final reports, 9 of the reports related to the causes of air accidents that occurred in 2015 and investigation of which required longer time interval. The structure of investigations carried out by AAI implies from the following summary. During the first three months of 2016, only 7 air accidents were reported but 3 of them were with fatal consequences. In total, 23 air accidents occurred during the second quarter of 2016, one of the accidents was with fatal consequences. During the third quarter of 2016, 24 air accidents occurred. We have to add that 6 air accidents resulted in fatal injuries and they occurred during summer holidays in July-August 2016, while in the same period of 2015 only 1 fatal accident occurred. Thus the major scope of actions connected with investigation of causes by AAI inspectors was cumulated into this part of the year. From the long-term perspective of AAI the period is still considered a risk period in general aviation. In the fourth quarter of 2016, only 5 accidents occurred and the investigations partially overran to winter months. The aim of AAI was to facilitate enhancement of safety through investigation outputs and analytical activity, among others by suggesting safety recommendations. Based on the conclusion of investigations, AAI formulated 8 safety recommendations and during 2016, AAI delivered them to the Civil Aviation Authority, foreign authorities and concerned entities in civil aviation. In compliance with the procedure for monitoring of individual recipients' reactions on safety recommendations, AAI recorded into international database of safety recommendations SRIS that the recommendations had been closed because AAI considered recipients' reactions relevant.

ACCIDENTS TO AIRCRAFT WITH MTOM OVER 5 700 KG

AAI considers continuation of the positive trend from previous years essential, despite further increase of the volume of civil air transportation in Czech airspace, no air accident to complex motor-powered aircraft with MTOM over 5 700 kg in the territory of the Czech Republic in 2016.

ACCIDENTS TO AIRCRAFT WITH MTOM OVER 2 250 KG BUT LESS THAN 5700 KG

The positive trend in the operation of aircraft in this category continued in 2016 too and no air accident occurred in the territory of the Czech Republic.

Chart No. 1 (page 8) shows the development in the number of air accidents and fatal accidents in the territory of the Czech Republic in 2005–2016 compared to the development of the total number of registered movements above the Czech Republic. The Czech airspace has been attractive for air carriers over a long period, particularly due to safety and sufficient capacity.

ACCIDENTS TO AIRCRAFT WITH MTOM OF 2 250 KG AND LESS

In 2016, AAI received reports on 59 air accidents in the operation of other than complex motor-powered aircraft with MTOM of 2 250 kg and less, especially those used for recreational and sport flying in the territory of the Czech Republic.

26 air accidents of the above stated number occurred in the operation of aeroplanes, helicopters, gliders and balloons. The result means annual growth by 30 %.

Total of 33 air accidents occurred in the operation of all kinds of sport flying devices (excluding sport parachutes) in the territory of the Czech Republic, it means annual decline by 8.3 %.

Table No. 5 indicates the structure of all accidents in civil aviation in the territory of the Czech Republic in 2016.

In 2016, AAI through its committees investigated especially accidents that had fatal consequences. The investigations related to 12 air accidents in the territory of the Czech Republic. Three persons died in two air accidents in the operation of aircrafts. In the operation of sport flying devices, total of 10 fatal accidents occurred and 12 persons died in them. Therefore it is clear what the priority focus of investigations by AAI committees is.

In the parachute operation, 18 parachute accidents occurred, whereas 3 of them resulted in fatal injuries of parachutists.

Also in the operation of unmanned aircraft the number of occurrences that were investigated by AAI since they were assessed as air accident increased in 2016. The operators reported 7 air accidents in total. This reflects increase of the operation of unmanned aircraft.

AAI published its findings so that remote access at web pages was allowed, and presented them at quarterly meetings concerning safety.

AAI found out that, as well as in previous years, the categories referred to, within common ICAO taxonomy, as loss of control over the aeroplane due to faulty piloting and as breach of relevant rules can be indicated as the most frequent cause of air accidents to aircraft with MTOM of 2250 kg and less within recreational and sport flying.

Chart No. 2 (page 12) shows the structure of fatal accidents to aircraft with maximum take-off mass of 2 250 kg and less in the territory of the Czech Republic during 2012–2016.

SUMMARY OF FATAL ACCIDENTS

At quarterly safety analyses, AAI stated that many accidents that were investigated in 2016 by AAI occurred due to faulty piloting and breach of the rules set by regulations. Data on the operation of aircrafts registered in the register of civil aeroplanes, particularly

Tab. 5 – Nehody na území ČR – letadla s maximální vzletovou hmotností do 2 250 kg

Kategorie	Nehody celkem	Nehody se smrtelným zraněním	Počet obětí
Provoz letadel (mimo SLZ):			
Letouny	7	1	1
Vrtulníky	2	1	2
Kluzáky	10	0	0
Balóny	0	0	0
Bezpilotní letadla	7	0	0
Celkem letadla	26	2	3
Provoz sportovních létajících zařízení:			
Ultralehké letouny	13	6	8
Ultralehké vrtulníky a vírníky	3	0	0
Ultralehké kluzáky	1	0	0
Padákové kluzáky	7	2	2
Motorové padákové kluzáky	6	1	1
Závěsné kluzáky	1	0	0
Motorové závěsné kluzáky	2	1	1
Celkem sportovní létající zařízení	33	10	12
Parašutistický provoz:			
Sportovní a tandemové padáky	18	3	3
Celkem všechny kategorie nehod v civilním letectví na území ČR	77	15	18

v českého vzdušném prostoru v roce 2016 na území České republiky nedošlo v provozu složitých motorových letadel s MTOM vyšší než 5 700 kg k žádné letecké nehodě.

LETECKÉ NEHODY LETADEL S MTOW NAD 2 250 KG A MÉNĚ NEŽ 5700 KG

Rovněž v provozu letadel této kategorie pokračoval v roce 2016 příznivý trend a na území České republiky se nestala žádná letecká nehoda.

Graf č. 1 ukazuje vývoj počtu leteckých nehod a nehod s fatálními následky v letech 2005–2016 na území České republiky v porovnání s vývojem celkového počtu registrovaných pohybů nad Českou republikou. Pro letecké dopravce je český vzdušný prostor dlouhodobě atraktivní zejména kvůli bezpečnosti a dostatečné kapacitě.

LETECKÉ NEHODY LETADEL S Hmotností 2 250 kg a méně

V roce 2016 ÚZPLN obdržel hlášení o 59 leteckých nehodách v provozu jiných než složitých motorových letadel s MTOW 2 250 kg a menší, zejména používaných pro rekreační a sportovní létání na území České republiky.

V provozu letounů, vrtulníků, kluzáků a balónů se z uvedeného počtu stalo 26 leteckých nehod. Tento výsledek znamená meziroční nárůst o 30 %.

V provozu všech druhů sportovních létajících zařízení (vyjma sportovních padáků) se na území České republiky stalo celkem 33 leteckých nehod, to znamená meziroční pokles o 8,3 %.

Jaká byla v roce 2016 struktura všech nehod v civilním letectví na území České republiky, uvádí tabulka č. 5.

ÚZPLN prostřednictvím svých komisí v roce 2016 prováděl především šetření nehod, které měly fatální následky. Šetření se týkala celkem 12 leteckých nehod na území České republiky. V provozu letadel při dvou leteckých nehodách zahynuly tři osoby. V provozu sportovních létajících zařízení se stalo celkem 10 nehod se smrtelnými následky a zahynulo při nich 12 osob. Z toho je zřejmě prioritní zaměření šetření komisemi ÚZPLN.

V parašutistickém provozu se stalo celkem 18 parašutistických nehod, přičemž 3 z nich měly za následek smrtelné zranění parašutisty.

Rovněž v provozu bezpilotních letadel došlo v roce 2016 ke zvýšení počtu událostí, kterými se ÚZPLN zabýval, protože byly hodnoceny jako letecká nehoda. Provozovatelé oznámili celkem 7 leteckých nehod. Je to odraz nárůstu provozu bezpilotních letadel.

Svá zjištění ÚZPLN zveřejnil způsobem umožňujícím dálkový přístup na webových stránkách a prezentoval na čtvrtletních poradách k bezpečnosti.

ÚZPLN zjistil, že stejně jako v předcházejících letech lze za nejčastější příčinu leteckých nehod letadel s MTOW do 2 250 kg v rámci rekreačního a sportovního létání považovat kategorie označované v rámci společné taxonomie ICAO jako ztráta kontroly nad letadlem v důsledku chybné pilotáže a jako nedodržení příslušných pravidel.

Jaká byla struktura fatálních nehod letadel s maximální vzletovou hmotností do 2 250 kg na území České republiky v letech 2012–2016 znázorňuje graf č. 2 na straně 12.

during aeronautical activities for captive use, in recreational and sport flying, is not available for trend analysis of frequency of occurrence.

- On April 20, 2016 an accident of a Cessna 150 aeroplane occurred near the village of Chrástovice at the region of Strakonice. Pilot-student performed a solo navigation flight. After arrival to Chrástovice, witnesses saw an aeroplane that was circling above the village. When flying out of the space of the village, the aeroplane crashed. After falling on the ground it was completely destroyed and the pilot died in wreckage. The cause of the air accident was loss of control over the aeroplane after concentration on making a video recording from the flight. Fall into a spin at low altitude followed.
- On August 16, 2016, an accident of an R 44 Raven helicopter near the Plasy airfield occurred. Pilot of the helicopter together with pilot-instructor trained flying on the circuit in order to practise auto-rotations. When getting the helicopter in the regime of auto-rotation, one blade of main rotor got through the cabin in the phase of changing horizontal flight to descent in auto-rotation regime and the helicopter was destroyed. Uncontrolled fall to the ground followed and the helicopter was completely destroyed. Helicopter crew suffered fatal injuries. The cause was inadequate action into piloting when getting to training auto-rotation. This resulted in loss of main rotor's rotations, which caused loss of upward pressure on the main rotor blades and impact of blade into the helicopter cabin.

SUMMARY OF FATAL ACCIDENTS IN THE OPERATION OF SFD

One of the priorities of AAI was investigation of the causes of air accidents of sport flying devices with fatal consequences. AAI found out that some negative events in the operation of SFD often repeat. It is apparent from the following air fatal accidents.

- On April 4, 2016, an accident to ultralight aeroplane – a replica of Pitts 1, owner of which installed the engine system, instrument panel and conducted works with the aim to re-register the aeroplane into the LAA ČR register after 13 years. He was checking behaviour of the aeroplane when taxiing. After that he took off. After c. a 10 min flight the aeroplane crashed at low altitude and at low speed after entire consumption of fuel. Pilot has not survived the crash.
- On April 24, 2016, an accident of an ASPEN 4-24 parachute glider on the slope of Ranská hora occurred. After taking off the pilot continued in flight in close proximity along a slope and after c. 10 minutes he hit the ground and suffered fatal injuries. Probable cause was incorrect reaction on partial covering of the right part of canopy leading edge when the para glider spontaneously turned to the right and subsequently continued in flight against the slope. Pilot's capability to react on incurred situation was negatively influenced by occurrence of THC in his organism during the flight.
- On June 4, 2016, an accident to a Zenair CH-601XL ultralight aeroplane occurred near the area of SFD Nymburk. After take-off during public air show, pilot with another person on the board

Table No. 5 – Accidents in the territory of the Czech Republic – aircrafts with maximum take-off mass of 2 250 kg and less

Category	Total accidents	Fatal accidents	Number of victims
Operation of aircraft (except SFD)			
Aeroplanes	7	1	1
Helicopters	2	1	2
Gliders	10	0	0
Balloons	0	0	0
Unmanned aircrafts	7	0	0
Total aircraft	26	2	3
Operation of sport flying devices:			
UL Aeroplanes	13	6	8
UL Helicopters and UL Gyroplanes	3	0	0
UL Gliders	1	0	0
Para Gliders	7	2	2
Motorized Para Gliders	6	1	1
Hang Gliders	1	0	0
Motorized Hang Gliders	2	1	1
Total Sport Flying Equipment	33	10	12
Parachute operation:			
Sport and tandem parachutes	18	3	3
Total of all categories of civil aviation accidents in the territory of the Czech Republic	77	15	18

PŘEHLED LETECKÝCH NEHOD SE SMRTELNÝMI NÁSLEDKY

ÚZPLN při čtvrtletních rozbořech bezpečnosti v roce 2016 konstatoval, že velký počet nehod, které šetřil, byl důsledkem chybné pilotáže a nedodržování pravidel stanovených předpisy. Pro analýzu trendu četnosti výskytu událostí nejsou dostupné, s výjimkou řízených letů, údaje o provozu letadel zapsaných v rejstříku civilních letadel, zejména při letecké činnosti pro vlastní potřebu, v rekreačním a sportovním létání.

- Dne 20. 4. 2016 se stala nehoda letounu Cessna 150 u obce Chrástovice na Strakonicku. Pilot-žák prováděl samostatný navigační let. Po přeletu k obci Chrástovice svědci spatřili letadlo, které kroužilo nad obcí. Při odletu z prostoru obce se pak letoun zřítil. Po pádu na zem byl zcela zničen a jeho pilot zahynul v troskách. Příčinou letecké nehody byla ztráta kontroly nad letounem po soustředění se na pořízení videozáznamu z letu. Následoval pád do vývrtky na malé výšce.
- Dne 16. 8. 2016 se stala nehoda vrtulníku R 44 Raven I u letiště Plasy. Pilot vrtulníku spolu s pilotem-instruktorem prováděl kondiční lety po okruhu za účelem procvičování autorotace. Při uvedení vrtulníku do režimu autorotace došlo ve fázi přechodu z horizontálního letu do klesání v autorotačním režimu k průniku jednoho listu nosného rotoru kabinou a destrukci vrtulníku. Následoval nekontrolovatelný pád na zem, při kterém byl vrtulník zcela zničen. Posádka vrtulníku utrpěla zranění neslučitelná se životem. Příčinou byl neadekvátní zásah do řízení při přechodu do cvičné autorotace. V důsledku toho došlo ke ztrátě otáček nosného rotoru, která způsobila ztrátu vzlaku na listech nosného rotoru a náraz listu do kabiny vrtulníku.

Graf 2 – Struktura nehod se smrtelnými následky letadel s hmotností do 2 250 kg provozovaných ve všeobecném letectví na území České republiky v letech 2012–2016

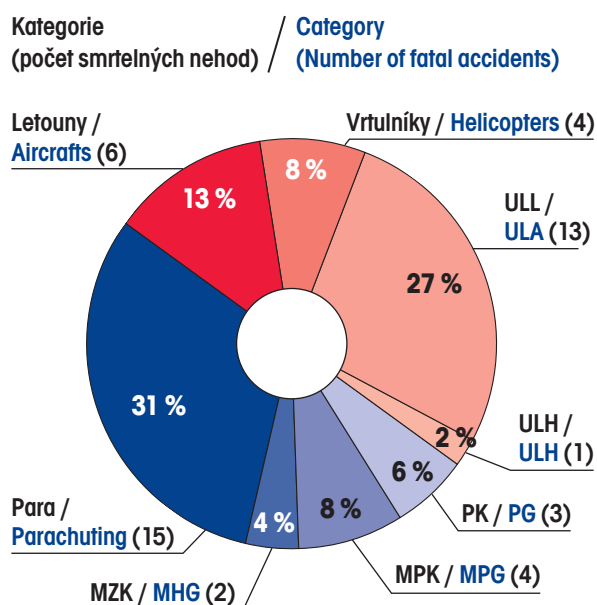


Chart No. 2 – Structure of fatal accidents to aircraft with the weight of 2 250 kg and less operated in general aviation in the territory of the Czech Republic in 2012–2016

PŘEHLED LETECKÝCH NEHOD SE SMRTELNÝMI NÁSLEDKY V PROVOZU SLZ

Jednou z priorit ÚZPLN bylo rovněž šetření příčin leteckých nehod sportovních létajících zařízení s fatálními následky. ÚZPLN zjišťoval, že se některé negativní jevy v provozu SLZ nezdídko opakují. Je to evidentní z následujících leteckých nehod s fatálními následky.

- Dne 4. 4. 2016 se stala nehoda ultralehkého letounu – repliky letounu Pitts 1, jehož majitel provedl zástavbu pohonné jednotky, přístrojové desky a práce s cílem letoun po 13 letech znovu zapsat do rejstříku LAA ČR. Prověřoval chování letounu během pojiždění. Po této činnosti provedl vzlet. Po letu v trvání cca 10 minut došlo k pádu letounu v malé výšce a při malé rychlosti po úplném spotřebování pohonných hmot. Pilot náraz na zem nepřežil.
- Dne 24. 4. 2016 se stala nehoda padákového kluzáku ASPEN 4-24 na svahu Ranské hory. Pilot po vzletu pokračoval v letu v těsné blízkosti podél svahu a po cca 10 minutách narazil do země a utrpěl zranění neslučitelná se životem. Pravděpodobnou příčinou byla nesprávná reakce na částečné zaklopení pravé části náběžné hrany vrchlíku, kdy se padákový kluzák samovolně otočil doprava a následně pokračoval v letu proti svahu. Schopnost pilota reagovat na vzniklou situaci byla negativně ovlivněna přítomností THC látky v jeho organismu v průběhu letu.
- Dne 4. 6. 2016 se stala nehoda ultralehkého letounu Zenair CH-601XL u plochy SLZ Nymburk. Pilot s další osobou na palubě po vzletu v době leteckého veřejného vystoupení provedl okruh zakončený průletem nad dráhou. Poté stoupal pod větším úhlem v přímém směru a převedl letoun nejprve do téměř horizontálního letu. Nad koncem dráhy zahájil pravou zatáčku s postupným nárůstem příčného sklonu, ztrátou rychlosti a přechodem do vývrtky, při níž pod velkým úhlem narazil do země. Pilot a další osoba na palubě utrpěli zranění neslučitelná s životem. Příčinou bylo pochybení při provádění ostré zatáčky v malé rychlosti, v jehož důsledku došlo k překročení kritického úhlu náběhu, ztrátě kontroly nad letounem a pádu do vývrtky v malé výšce.
- Dne 27. 8. 2016 došlo ke střetu dvou ultralehkých letounů u obce Dlouhá Loučka na Olomoucku. Piloti po vzletu z letiště Olomouc společně letěli k obci Plinkout. Prolétli nad ní a po zatáčce opakovali průlet nad obcí v malé výšce. Když pak letěli východním směrem, letoun NG 4 VIA narazil zespodu do letounu EV-97 R Eurostar. Při ztrátě kontroly nad letouny nízko nad zemí se piloti pokusili o záchranu použitím záchranných systémů. Pilot NG 4 VIA utrpěl zranění neslučitelná s životem, když jeho letoun narazil do země. Piloti v EV-97 R utrpěli těžká zranění. Šetření příčin prokázalo nedodržení dostatečné vzdálenosti vůči druhému letadlu a přiblížení do takové blízkosti, která měla za následek náraz do výše letícího letounu.
- Dne 28. 8. 2016 se stala nehoda motorového padákového kluzáku u obce Rybné. Pilot se zúčastnil sletu na letišti Jihlava. Druhý den odstartoval ráno v cca 04:30. Za ním odstartovali piloti dalších MPK a jeden z nich s ním letěl ve skupině až k obci Jamné. Z důvodu silného protivětru se ale vrátil zpět. Pilot pokračoval v letu a v prostoru obce Rybné se pravděpodobně dostal do turbulentního proudění za překážkou v konfiguraci vrchlíku, která nebyla pro let v turbulentním prostředí vhodná. Jeho bezvládné tělo s krosnou bylo nalezeno u kmene stromu s vrchlíkem v koruně stromu. Pilot nepoužil záchranný padák.
- Dne 13. 9. 2016 se stala nehoda ultralehkého letounu D-7



did the circuit finished by a go-around above runway. Then he ascended with increased angle in straight direction and first got the aeroplane into almost horizontal flight. Above the end of the runway he started right turn with gradual growth of roll angle, loss of speed and getting into spin, at which he hit the ground at increased angle. Pilot and another person on the board suffered fatal injuries. The cause was a fault when performing steep turn at low speed, which resulted in exceeding the critical angle of attack, loss of control over the aeroplane and fall into spin at low altitude.

- On August 27, 2016, two ultralight aeroplanes collided near the village of Dlouhá Loučka near Olomouc. After taking off at the Olomouc airfield, pilots flew together to the village of Plinkout. They flew above it and after turn they repeated the go-around above the village at low altitude. When they flew in eastward direction, the NG 4 VIA aeroplane collided with the EV-97 R Eurostar aeroplane. When losing control over the aeroplanes at low altitude above the ground, pilots attempted a rescue using rescue systems. Pilot of NG 4 VIA suffered fatal injuries when his aeroplane hit the ground. Pilots in EV-97 R suffered serious injuries. Investigation proved that sufficient distance to the other aeroplane was not kept and the aeroplane got close to the other one, which resulted in crash to the aeroplane flying higher.
- On August 28, 2016, an accident to a motorized para glider occurred near the village of Rybná. Pilot participated in aviation rally at the Jihlava airfield. Next morning he started at about 04:30. Pilots of other motorized para gliders started after him and one of them flew with the pilot in a group to the village of Jamné. But due to strong headwind he returned back. Pilot continued in flight and in the space of the village of Rybné he probably got to turbulent flow behind an obstacle in canopy configuration that was not suitable for flight in turbulent environment. His limp body with an external frame pack was found near a tree trunk with the canopy in the tree. The pilot did not use the rescue parachute.
- On September 13, 2016, an accident to a D-7 Straton Mini TR 1 ultralight aeroplane occurred at the forest boundary near the Choceň airfield. During the day, pilot carried out maintenance of the aeroplane and then he took off. Witnesses stated that after take-off the aeroplane did not ascend as usual but it continued in the flight at low speed at low altitude above the tops of grown forest trees. It touched one of them with the left half of the wing, fell down among the tree trunks and hit the ground with the front part. Pilot died of his injuries on the spot. Probable cause was uncontrolled piloting of the aeroplane with airspeed indicator not working.

- On September 23, 2016, an accident to a D-8 Moby Dick aeroplane occurred in the field near the village of Dolní Němčí. A person with no qualification certificate constructed an aeroplane, which he taxied in order to remedy problems with engine. Aeroplane moved from the ground and it started to turn low above the ground. After steep inclining to the right it hit the ground with the bow. The person died of the injuries on the spot. Investigation found that inappropriate installation of fuel system was carried out in the aeroplane and the weight of empty aeroplane was significantly exceeded during its construction. AAIL committee has not completed the investigation yet.
- On October 22, 2016, an accident to a VEGA 3 para glider occurred. At taking off using a reel when the pilot was at the altitude of c. 20 m, tow rope tore. Pilot probably over braked and para glider hit the ground, pilot suffered fatal injuries. Pilot started with a para glider of the category he was not qualified for. AAIL committee has not completed the investigation yet.
- On November 8, 2016, an accident to a BRISTELL NG 5 ultralight aeroplane occurred. Pilot in re-training with an instructor were flying within re-training for a new type. During the 25 minute flight, aeroplane got into spin at low altitude, which the crew did not recover. Aeroplane flew into forest area and it was destroyed by crashing into trees, ground and subsequent fire. Both members of the crew suffered fatal injuries at the air accident.
- On December 30, 2016, an accident of a motorized hang glider occurred near the village of Mutěnice. Witnesses in the meadow saw that pilot flew towards them and descended above the field. Then he returned in a wider circuit and flew slowly around the witnesses on the ground at low altitude and waved at them. Immediately after that he grasped the horizontal bar using both hands, accelerated and started ascending at significant angle. When he got to the latitude of c. 30–40 m above the ground, his motorized hang glider suddenly turned the bow downwards, turned by 360° on transverse axis to the reverse loop, inclined the left half of the wing to the ground and first hit the ground with the right end of the wing and subsequently with the bow and left side. The impact ejected the pilot from the seat. Despite immediate aid and resuscitation, pilot died of the injuries.

SUMMARY OF FATAL ACCIDENTS IN PARACHUTING

Assessment of the results of investigations carried out by AAIL last year and comparison of the results from previous years imply that some negative events in parachuting still repeat.

Tab. 6 – Přehled počtu nehod se smrtelnými následky a počet zahynulých osob v letech 2012 až 2016

Kategorie letadla (dle MTOM, bez SLZ)	Počet nehod se smrtelnými následky					Počet zahynulých osob				
	2012	2013	2014	2015	2016	2012	2013	2014	2015	2016
Nad 5 700 kg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Od 2251 do 5 700 kg	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0
2 250 kg a méně	3	1	2	2	2	5	1	2	2	3
Celkový počet	4	1	2	2	2	7	1	2	2	3
Kategorie SLZ										
ULL	1	1	4	1	6	2	1	6	1	8
ULK	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ULH a UV	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0
PK a MPK	0	1	2	1	3	0	1	2	1	3
ZK a MZK	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1
Celkový počet	1	4	6	2	10	2	4	8	2	12
Parašutistický sport	3	4	1	4	3	3	4	1	4	3
Celkem všech nehod	8	9	9	8	15					
Celkem zahynulých osob						12	9	11	8	18

ULL ultralehké letouny
ULH ultralehké vrtulníky
ULV ultralehké vírníky

ULK ultralehké kluzáky
PK padákové kluzáky
MPK motorové padákové kluzáky

ZK závěsné kluzáky
MZK motorové závěsné kluzáky
SLZ sportovní létající zařízení

Straton Mini TR 1 na okraji lesa poblíž letiště Choceň. Pilot prováděl v průběhu dne údržbu letounu a pak vzletl. Svědci uvedli, že letoun po vzletu nestoupal jako obvykle, ale malou rychlostí pokračoval v letu v malé výšce nad vrcholky vzrostlých stromů lesa. O jeden z nich zavadil levou polovinou křídla, propadl mezi kmeny stromů a přídí narazil do země. Pilot svým zraněním na místě podlehl. Pravděpodobnou příčinou bylo nezvládnutí pilotáže letounu s nepracujícím rychloměrem.

- Dne 23. 9. 2016 se stala nehoda letounu D-8 Moby Dick na poli u obce Dolní Němčí. Osoba bez průkazu kvalifikace si sestrojila letoun, s kterým prováděla pojezdění za účelem odstranění problémů s motorem. Přitom se letoun odpoutal a nízko nad zemí začal zatáčet. Po prudkém náklonu doprava narazil přídí do země. Osoba zraněním na místě podlehla. Šetřením bylo zjištěno, že u letounu byla provedena nevhodná instalace palivového systému a při jeho stavbě byla významně překročena hmotnost prázdného letounu. Komise ÚZPLN dosud šetření neukončila.

- Dne 22. 10. 2016 se stala nehoda padákového kluzáku VEGA 3. Při vzletu pomocí odvíjáku, když byl pilot ve výšce cca 20 m, došlo k přetržení tažného lana. Padákový kluzák pravděpodobně přebrzdil a při nárazu na zem utrpěl zranění neslučitelná se životem. Pilot startoval na padákovém kluzáku kategorie, pro kterou neměl kvalifikaci. Komise ÚZPLN dosud šetření neukončila.

- Dne 8. 11. 2016 se stala nehoda ultralehkého letounu BRISTELL NG 5. Přeškolený pilot s instruktorem prováděli let v rámci přeškolení na nový typ. V průběhu letu v trvání 25 minut došlo k přechodu letounu v malé výšce do vývrtky, kterou posádka nevy-

brala. Letoun vletl do lesního porostu a byl nárazem do stromů, do země a následným požárem zničen. Oba členové posádky utrpěli při letecké nehodě zranění neslučitelná se životem.

- Dne 30. 12. 2016 se stala nehoda motorového závěsného kluzáku poblíž obce Mutěnice. Svědci na louce zahlédli, že pilot letěl směrem k nim a klesal nad polem. Pak se širším okruhem vrátil a v malé výšce proletěl pomalým letem okolo svědkům na zemi a mávnul jim. Vzápětí chytil hrazdu oběma rukama, přidal plyn a začal stoupat pod značným úhlem. Když vystoupal cca do výšky 30–40 m nad zemí, MZK se náhle překlopil přídí dolů, přetočil se o 360° okolo příčné osy do obráceného přemetu, naklonil se pravou polovinou křídla k zemi a narazil nejprve pravým koncem křídla a následně přídí a levou stranou do země. Náraz vymrštil pilota ze sedačky. Přes okamžitou pomoc a resuscitaci pilot podlehl zraněním.

PŘEHLED PARAŠUTISTICKÝCH NEHOD SE SMRTELNÝMI NÁSLEDKY

Z vyhodnocení výsledků šetření prováděného ÚZPLN v uplynulém roce a z porovnání výsledků z předchozích let vyplývá, že se některé negativní jevy v parašutistickém provozu stále opakují.

- Dne 31. 3. 2016 se stala parašutistická nehoda na letišti Klatovy. Parašutista, belgický státní příslušník, se zúčastnil kurzu výcviku pilotování a přistání na vysokorychlostních padácích – swooping. V daný den se jednalo o jeho první seskok, zakončený klasickým přistáním na travnaté doskokové ploše. Parašutista nezvládnul rozpočet na plánované místo přistání, v průběhu zatáčky prová-

- On March 31, 2016, a parachuting accident occurred at the Klatovy airfield. Parachutist, a citizen of Belgium, attended the training course of piloting and landing high speed parachutes – swooping. On that day it was the first jump with classic landing on a grassy landing area. Parachutist did not manage allocation onto planned place of landing, during the turn at low altitude above the ground he flew through a tree at high speed and subsequently hit the ground. Parachutist suffered fatal injuries. The cause was short-term interrupting of a steep turn, its subsequent continuation at too low altitude and late action into driving the parachute after completing the turning.
- On June 21, 2016, another parachuting accident occurred at the Klatovy airfield. A Swedish citizen performed a group jump to fulfil the RW discipline. After activating the main parachute she descended to landing with fully open and functional main parachute. She did not carry out levelling and hit the ground with her lower extremities and subsequently with her head at a relatively high speed. Parachutist suffered serious injuries, which she died of six days later at a specialized department of faculty hospital. The cause of parachuting accident was inappropriate division of attention right before landing on the grassy landing area.
- Other fatal injury occurred at the airfield in Mladá Boleslav on September 25, 2016. Parachutist jumped from the latitude of 1 500 m AGL. After jumping out she could not manage stabilization of flight in free fall, she started to rotate. During the free fall she did not activate the main and emergency parachutes. She pulled up the release of main parachute throw-away at

undetected latitude. The VIGIL I safety device did not cut the closing cord through and did not activate the emergency parachute at requested altitude above the ground. After falling onto the ground the parachutist suffered fatal injuries. AAII committee has not completed the investigation yet but existing results of the investigation proved that the parachutist did not manage activation of the main and emergency parachutes. Concurring factor was the fact that safety device was not operated in compliance with manufacturer's recommendations.

Table No. 6 compares the numbers of fatal air accidents and numbers of persons who died in the accidents in the territory of the Czech Republic during 2012–2016.

ACCIDENTS WITH NO FATALITIES

The results of the analysis of accidents with no fatalities in 2016 also showed that in vast majority of cases the causes can be connected with human factor failure and undesired consequences of a fault or breach of regulations by the pilot, particularly based on insufficient abilities, skills and experience.

When improving prevention of air accidents, independent investigation by AAII has an irreplaceable role even in cases of damage to aircrafts without any injuries.

In the aircrafts operation, 3 out of the total number of 6 accidents occurred due to collision on the ground. The most serious one was the collision of a Zlín 43 aeroplane with Cessna 152 aeroplane due to pilot-student's fault after engine starting in the apron and uncontrolled movement of the aeroplane. Only 1 aeroplane accident was related to a technical failure.

Table No. 6 – Summary of the number of fatal accidents and number of the dead during 2012 to 2016

Aircraft Category (MTOM, w/o SFD)	Number of fatal accidents					Number of the dead				
	2012	2013	2014	2015	2016	2012	2013	2014	2015	2016
Over 5 700 kg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
From 2251 to 5 700 kg	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0
2250 kg and less	3	1	2	2	2	5	1	2	2	3
Total	4	1	2	2	2	7	1	2	2	3
SFD category										
ULA	1	1	4	1	6	2	1	6	1	8
ULG	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ULH and ULGP	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0
PG and MPG	0	1	2	1	3	0	1	2	1	3
HG and MHG	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1
Total	1	4	6	2	10	2	4	8	2	12
Parachuting	3	4	1	4	3	3	4	1	4	3
Total of all accidents	8	9	9	8	15					
Total of the dead						12	9	11	8	18

SFD Sport Flying Device
 ULA UL Aeroplanes
 ULH UL Helicopters

ULG UL Gliders
 ULGP UL Gyroplanes
 HG Hang Gliders

MHG Motorized Hang Gliders
 PG Para Gliders
 MPG Motorized Para Gliders

děné nízko nad zemí proletěl velkou rychlostí korunou stromu a následně narazil do země. Parašutista utrpěl smrtelná zranění. Příčinou bylo krátkodobé přerušení strmé zatačky, její následné pokračování v příliš malé výšce a pozdní zásah do řízení padáku po jejím dotočení.

- Dne 21. 6. 2016 se na letišti Klatovy stala další parašutistická nehoda. Švédská státní příslušnice provedla skupinový seskok pro plnění RW disciplíny. Po aktivaci hlavního padáku prováděla sestup k přistání na plně otevřeném a funkčním hlavním padáku. Neprovedla podrovnání a relativně velkou rychlostí narazila dolními končetinami a následně hlavou do země. Parašutistka utrpěla

vážná zranění, kterým na specializovaném pracovišti fakultní nemocnice po šesti dnech podlehl. Příčinou parašutistické nehody bylo nevhodné rozdělení pozornosti v době těsně před přistáním na travnatou doskokovou plochu.

- Další fatální parašutistická nehoda se stala dne 25. 9. 2016 na letišti Mladá Boleslav. Parašutistka provedla seskok z výšky 1 500 m AGL. Po výskoku se jí nepodařilo stabilizovat let ve volném pádu, začala rotovat. V průběhu volného pádu neprovedla aktivaci hlavního ani záložního padáku. V nezjištěné výšce vytáhla uvolňovač odhozu hlavního padáku. Zabezpečovací přístroj VIGIL I nepřesknul uzavírací šňůrku a neaktivoval záložní padák v požadované

Tabulka č. 7 – Celkový přehled o všech leteckých nehodách na území ČR (v období 2012 až 2016)

Letecké nehody v provozu letadel (s výjimkou SLZ)

Kategorie letadla (MTOM)	Počet leteckých nehod				
	2012	2013	2014	2015	2016
Letouny					
Nad 5 700 kg	1	0	0	0	0
Od 2 251 do 5 700 kg	1	0	0	0	0
2 250 kg a méně	8	13	15	4	7
Letouny celkem	10	13	15	4	7
Vrtulníky					
Nad 3 175 kg	0	0	0	0	0
Od 2 251 do 3 175 kg	0	0	0	0	0
2 250 kg a méně	1	1	3	3	2
Vrtulníky celkem	1	1	3	3	2
Kluzáky vč. motorových	11	11	15	11	10
Balóny a vzducholodě	2	0	0	1	0
Celkový počet nehod	24	25	33	19	19

Letecké nehody v provozu bezpilotních letadel (UA)

Bzpilotní letadla (UA)	Počet leteckých nehod				
	2012	2013	2014	2015	2016
Celkový počet nehod UA	0	0	2	1	7

Letecké nehody v provozu sportovních létajících zařízení (SLZ)

Kategorie SLZ	Počet leteckých nehod				
	2012	2013	2014	2015	2016
ULL	10	15	20	19	13
ULK	0	0	1	0	1
ULH a ULV	1	3	1	1	3
PK a MPK	15	17	9	12	13
ZK a MZK	1	3	0	4	3
Celkový počet nehod SLZ	27	38	31	36	33
Parašutistické nehody celkem	22	18	25	22	18

In the operation of helicopters, accident of R 44 Raven I occurred in manoeuvring area of the Roudnice airfield when the pilot erred during engine test before his first individual flight with this type of plane. Helicopter was set spinning to the left, turned by 360° several times and the helicopter was damaged due to crash into an obstacle.

In the category of gliders, the causes of 7 accidents out of the total number of 10 accidents were connected with faults at landing procedures of gliders, particularly in terrain, the most serious in connection to flying into intensive rain shower in thunderstorm. One glider accident occurred due to loss of manoeuvrability and

glider falling into forest. Faulty piloting was the cause.

In the operation of unmanned aircrafts, 7 accidents occurred at loss of control for the reasons of unspecified defects and fall.

In operation of sport flying devices, 7 accidents of ultralight aeroplanes, 2 accidents of ultralight gyroplanes and 1 accident of ultralight helicopter occurred. Not managing the technique of piloting due to pilots' faults can be considered the cause in most cases. Only 3 accidents occurred for technical causes.

12 accidents occurred in the operation of para gliders and motorized para gliders. Mostly they were cases of not managing piloting due to insufficient experience, at taking off and flying at

Table No. 7 – Overall summary of all accidents in the territory of the Czech Republic (during 2012 to 2016)

Accidents in the operation of aircrafts (excluding SFD)

Aircraft category (MTOM)	Number of Accidents				
	2012	2013	2014	2015	2016
Aeroplanes					
Over 5 700 kg	1	0	0	0	0
From 2 251 to 5 700 kg	1	0	0	0	0
2 250 kg and less	8	13	15	4	7
Total aeroplanes	10	13	15	4	7
Helicopters					
Over 3 175 kg	0	0	0	0	0
From 2 251 to 3 175 kg	0	0	0	0	0
2 250 kg and less	1	1	3	3	2
Total helicopters	1	1	3	3	2
Gliders incl. motorized gliders	11	11	15	11	10
Balloons and airships	2	0	0	1	0
Total number of accidents	24	25	33	19	19

Accidents in the operation of unmanned aircrafts (UA)

Unmanned aircrafts (UA)	Number of Accidents				
	2012	2013	2014	2015	2016
Total number of UA accidents	0	0	2	1	7

Accidents in the operation of sport flying devices (SFD)

SFD category	Number of Accidents				
	2012	2013	2014	2015	2016
ULA	10	15	20	19	13
ULG	0	0	1	0	1
ULH and ULGP	1	3	1	1	3
PG and MPG	15	17	9	12	13
HG and MHG	1	3	0	4	3
Total number of SFD accidents	27	38	31	36	33
Total number of parachuting accidents	22	18	25	22	18

výšce nad zemí. Parašutistka po dopadu na zem utrpěla smrtelná zranění. Komise ÚZPLN dosud šetření neukončila, ale dosavadní výsledky šetření prokázaly nezvládnutí aktivace hlavního padáku ani záložního padáku parašutistkou. Spolupůsobícím faktorem bylo, že zabezpečovací přístroj nebyl provozován v souladu s doporučením výrobce.

Tabulka č. 6 porovnává počty leteckých nehod se smrtelným zraněním a počty osob, které při nich zahynuly v letech 2012–2016 na území České republiky.

LETECKÉ NEHODY BEZ SMRTELNÝCH NÁSLEDKŮ

Také výsledky analýzy leteckých nehod, které v roce 2016 neměly fatální následky, ukázaly, že v naprosté většině případů lze příčiny spojovat se selháním lidského činitele a nežádoucími následky chyby nebo nedodržení předpisů ze strany pilota, zejména na základě nedostatečných schopností, dovedností a zkušeností.

Při zlepšení prevence leteckých nehod má nezastupitelnou roli nezávislé šetření prováděné ÚZPLN i v případech poškození letadel bez zranění osob.

V provozu letounů z celkového počtu 6 nehod se 3 staly v důsledku kolize na zemi. Nejzávažnější byl střet letounu Zlín 43 s letounem Cessna 152 v důsledku pochybení pilotního žáka po spuštění motoru na odbavovací ploše a nekontrolovaného pohybu letounu. Pouze 1 letecká nehoda letounu souvisela s technickou poruchou. V provozu vrtulníků se stala letecká nehoda R 44 Raven I na provozní ploše letiště Roudnice, když pilot pochybil při provádění motorové zkoušky před svým prvním samostatným letem na tomto typu. Došlo k roztočení vrtulníku doleva, několika otáčkám o 360° a poškození vrtulníku v důsledku nárazu do překážky.

V kategorii kluzáků pak z celkového počtu 10 nehod v 7 případech příčiny souvisely s chybami při přistávacím manévru kluzáků, především do terénu, nejzávažnější v souvislosti s vzlétnutím do intenzivní dešťové přeháňky v bouřce. K jedné letecké nehodě kluzáku došlo v důsledku ztráty ovladatelnosti a pádu kluzáku do lesa. Příčinou byla chybná pilotáž.

Při provozu bezpilotních letadel se stalo celkem 7 leteckých nehod při ztrátě kontroly z důvodů blíže nespecifikovaných poruch a pádu. V provozu sportovních létajících zařízení se stalo 7 leteckých nehod ultralehkých letounů, dále 2 nehody vírníků a 1 nehoda ultralehkého vrtulníku. Ve většině případů lze za příčinu považovat zejména nezvládnutí techniky pilotáže v důsledku chyb, které udělal pilot. Z technických příčin vznikly jen 3 nehody. V provozu padákových kluzáků a motorových padákových kluzáků se

v uplynulém roce stalo 12 nehod. Jednalo se zejména o nezvládnutí pilotáže z důvodu malých zkušeností, při vzletu a při létání za silného větru nebo v podmínkách kombinace silného větru a termických porывů.

Spolupráci v oblasti odborných technických expertiz považuje ÚZPLN za důležitou z hlediska zajištění kvality s využitím certifikovaných pracovišť. V technické oblasti spolupracoval ÚZPLN zejména se specializovanými pracovišti VZLÚ a.s., GE Czech a.s., Kriministickým ústavem Policie ČR a Ústavem soudního lékařství ÚVN, ale i dalšími, např. výrobci letadel a motorů a servisními středisky.

Tabulka č. 7 uvádí celkové počty všech leteckých nehod na území České republiky v letech 2012–2016.

ÚZPLN v průběhu roku 2016, v souvislosti s výkonem pověření k šetření leteckých nehod a incidentů v civilním letectví podle §55c odst. 2 zákona o civilním letectví, pokračoval v prověření tří organizací. Kontrolní akce se týkaly především odborné způsobilosti fyzických osob, které šetří letecké nehody a incidenty v rozsahu vydaného pověření DSA, a.s., Flying Academy s.r.o. a Travel Service, a.s. ÚZPLN rovněž zjišťoval způsob nakládání s daty a technicko-administrativní zabezpečení databáze událostí. Kontroly neshledaly žádné závažné nedostatky v činnosti kontrolovaných organizací. V rámci spolupráce s pověřenými právníky osobami inspektory v průběhu šetření zajišťovali pomoc a dozor.

ÚČAST ÚZPLN NA ŠETŘENÍ ZAHRAŇIČNÍCH LETECKÝCH NEHOD

ÚZPLN věnoval pozornost také další významné oblasti, která má zásadní význam pro vysokou úroveň provozní bezpečnosti v civilním letectví. V roce 2016 bylo oznámeno ze zahraničí v souladu s mezinárodními standardy 42 leteckých nehod, přitom 3 se týkaly letadel registrovaných v České republice. Na šetření příčin zahraničních leteckých nehod se ÚZPLN podílel prostřednictvím zplnomocněných představitelů a přímým zajišťováním požadavků zahraničních orgánů pro šetření v součinnosti s výrobci letecké techniky. V rámci spolupráce ÚZPLN dozoroval na území České republiky expertizu podle požadavků zahraničních orgánů pro šetření.

Jednou z priorit ÚZPLN v roce 2016 byly rovněž závažné zahraniční letecké nehody letadel českých výrobců. Například se podílel na poskytnutí informací k šetření příčin celkem 4 zahraničních nehod letadel, 26 zahraničních nehod ultralehkých letadel a dále 9 zahraničních nehod kluzáků.

INCIDENTY

Posláním ÚZPLN je analyzovat bezpečnostní informace z hlášení, které představují důležitý zdroj pro odhalování aktuálních potenciálních hrozeb, a výstupy podávat příslušným orgánům civilního letectví. V celkovém počtu hlášených událostí jsou druhou nejpočetnější kategorií incidenty. Jedná se o události jiné než letecká nehoda, spojené s provozem letadla, které ovlivňují nebo by mohly ovlivnit bezpečnost provozu. Klasifikace závisí na závažnosti následků na provozní bezpečnost. V roce 2016 se do oblasti hlášení událostí a jejich analyzování organizacemi v civilním letectví plně

pomítla významná změna legislativní úpravy v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 a prováděcího nařízení k němu. ÚZPLN byl motivován snahou přispět svojí nezastupitelnou rolí ke správnému pochopení úlohy organizací v rámci povinného a dobrovolného systému hlášení.

V rámci povinného systému hlášení událostí v civilním letectví a analýzy bezpečnostního rizika bylo ÚZPLN v roce 2016 oznámeno celkem 11 událostí klasifikovaných jako vážný incident, protože okolnosti naznačovaly vysokou pravděpodobnost letecké nehody.

strong wind or under the conditions combining strong wind and thermic gusts.

AAII considers cooperation in the field of technical expertise important in terms of quality assurance using certified sites. As for technical sphere, AAII cooperated especially with specialized sites of VZLÚ a.s., GE Czech a.s, Institute of Criminology of the Czech Police and the Forensic Medicine Institute of the Central Military Hospital and with others, e.g. aircraft and engine manufacturers and service departments.

Table No. 7 states the total numbers of all air accidents in the territory of the Czech Republic in 2012–2016.

During 2016, AAII in connection with the mandate to investigate accidents and incidents in civil aviation in compliance with §55c subparagraph 2 of the Act on Civil Aviation continued in reviewing three organizations. The inspections related particularly to competence of the individuals who investigated accidents and incidents within the scope of the issued DSA, a.s., Flying Academy s.r.o. and Travel Service, a.s. authorizations. AAII also surveyed the method of data management and technical administrative maintenance of the database of occurrences. Inspections did not find any serious defects in activities of inspected organizations. The inspectors within cooperation with authorized legal entities provided assistance and supervision during the investigation.

AAII's PARTICIPATION IN INVESTIGATING OF FOREIGN ACCIDENTS

AAII paid attention to another important sphere that is of essential importance for high level of safety in civil aviation. In 2016, 42 air accidents were reported from abroad in compliance with international standards, whereas 3 of them related to aeroplanes registered in the Czech Republic. AAII participated in investigation of the causes of foreign air accidents through accredited representatives and by direct provision of foreign authorities' requirements for investigation in liaison with aeronautical technology. AAII, within cooperation, supervised surveying in the territory of the Czech Republic according to the requirements of foreign investigation authorities.

In 2016, serious foreign air accidents of Czech manufacturers' aeroplanes were one of AAII's priorities.

For example AAII participated in provision of information for investigation of causes of 4 foreign accidents of aircrafts, 26 foreign accidents of ultralight aircrafts and 9 foreign accidents of gliders.



INCIDENTS

AAII's mission is to analyse safety information from reports that represent an important source for detecting current potential threads and provide outputs to relevant civil aviation authorities. Incidents are the second largest category in the total number of reported occurrences. They are occurrences other than air accidents related to the operation of aircraft that influence or could influence safety of operation. Classification depends on severity of consequences for safety. In 2016, important change of legislative change in compliance with the Regulation (EU)

No. 376/2014 of the European Parliament and the Council and its implementing Regulation was fully reflected in reporting of occurrences and their analysing by organizations in civil aviation. AAII was motivated by the effort to contribute by its irreplaceable role to correct understanding of the organizations' task within the mandatory and voluntary systems of reporting. In 2016, 11 occurrences classified as serious incident because circumstances indicated high probability of an air accident were reported to AAII within the mandatory system of reporting the

V kategorii letadel provozovaných v obchodní letecké dopravě a registrovaných v České republice se v roce 2016 nestal žádný vážný incident. V tabulce č. 8 je uveden celkový přehled o všech incidentech hlášených ÚZPLN v roce 2016.

VÁŽNÉ INCIDENTY V PROVOZU LETADEL S HMOTNOSTÍ MÉNĚ NEŽ 2 250 KG

Komise ÚZPLN se zabývaly šetřením příčin a vypracováním závěrů u celkem 3 vážných incidentů v provozu letadel této hmotnostní kategorie (s výjimkou sportovních padáků), které se staly na území České republiky. Dále byl jeden vážný incident šetřen odpovědným inspektorem. Kromě toho se Ústav zabýval shromažďováním a analýzou informací poskytovaných pro šetření vážných incidentů zahraničními orgány.

- Dne 20. 4. 2016 se stal vážný incident, když během letu letounu L 200 pilot narazil v malé výšce nad zemí do vodičů vedení 22 kV nad tokem řeky Labe. Komise ÚZPLN stanovila jako příčinu sklesání pod minimální povolenou výšku letu do takové výšky nad zemí a vodní hladinou, která byla kolizní s překážkou (elektrickým nadzemním vedením) a které se pilot nevyhnul.
- Dne 4. 6. 2016 se stal vážný incident na letišti Benešov, když při třetím letním přistání a vzletu C 172 z dráhy 24 došlo ve fázi po odpoutání ke sblížení s letadly Z-226 a L 23 v aerovleku, která prováděla vzlet z dráhy 27. Jen čirou náhodou nedošlo ke srážce s fatálními následky. Příčiny spočívaly v řadě pochybení a pravděpodobně i vědomém a cíleném jednání posádky C 172.
- Dne 18. 7. 2016 na letišti Tábor přistál se zasunutým podvozkem letoun SIAI-Marchetti S 208. Pilot prováděl let s další osobou na palubě z Jindřichova Hradce směrem na Tábor. Během letu řešil problém s pohonnou jednotkou a nepodařilo se mu obnovit potřebný režim motoru. V blízkosti letiště Tábor vyhlásil nouzovou situaci na palubě a úmysl provést nouzové přistání. Pod vlivem stresu ale v klesavém letu letiště přeletěl a zatáčkou nízko nad zemí pak provedl přiblížení na přistání. Podvozek ani vztlakové klapky nevysunul a s pracujícím motorem došedl „na břicho“. Příčinou bylo pochybení při určení použitelného paliva v nádržích v křídle pro dokončení plánovaného letu. Spolupůsobícím faktorem byla malá zkušenost v létání na předmětném typu letounu.
- Dne 1. 11. 2016 se stal vážný incident na letišti Brno Tuřany při provádění výcvikových letů na letounech Cessna 152, kdy došlo k neoprávněnému narušení dráhy. Komise ÚZPLN dosud šetření příčin neukončila.

VÁŽNÉ INCIDENTY V PARAŠUTISTICKÉM PROVOZU

V roce 2016 v parašutistickém provozu bylo kromě parašutistických nehod oznámeno celkem 125 událostí, které byly z hlediska závažnosti klasifikovány jako vážné incidenty.

INCIDENTY JINÉ NEŽ VÁŽNÉ V ROCE 2016

Nedílnou součástí působnosti ÚZPLN v roce 2016 byly povinnosti orgánu odpovědného za zřízení systému nezávislého shromažďování, hodnocení, zpracování, analýzy a uchovávání údajů o událostech. V této souvislosti v uplynulém období ÚZPLN věnoval pozornost projednávání novely zákona o civilním letectví, kde měla být prostřednictvím legislativních změn zakotvena adaptační opatření a vymezeno rozšíření působnosti ve vztahu k nařízení (EU) č. 376/2014. S ohledem na zdržení legislativního procesu stále zůstává platné a účinné znění zákona o civilním letectví a v něm vymezení působnosti ÚZPLN.

Celkem bylo v roce 2016 přijato 414 hlášení incidentu ve významu definice (jiného než vážného incidentu) dle nařízení (EU) č. 996/2010. Některá hlášení se týkala více různých kategorií letadel nebo jen událostí v provozu pozemních systémů ATM nebo událostí souvisejících s letištěm a pozemními službami při odbavení. ÚZPLN do analýz zahrnul změny, které u kategorií událostí nastaly s účinností nařízení (EU) č. 376/2014.

Tab. 8 – Celkový přehled o všech hlášených incidentů přijatých ÚZPLN v roce 2016

Letadla (mimo SLZ) Kategorie (MTOM)	Celkový počet všech incidentů	Počet vážných incidentů	Počet incidentů
Letouny			
Nad 5 700 kg	165	0	165
Od 2 251 do 5 700 kg	17	0	17
Do 2 250 kg	118	6	112
Vrtulníky			
Nad 3 175 kg	1	0	1
Od 2 251 do 3 175 kg	7	0	7
Do 2 250 kg	14	0	14
Kluzáky vč. motorizovaných	22	0	22
Balóny a vzducholodě	5	1	4
Bezpilotní letadla	3	0	3
Celkem letadla (s výjimkou SLZ)	352	7	345
Druh SLZ			
ULL	43	4	39
ULH a ULV	0	0	0
ULK	0	0	0
PK	2	0	2
MPK	1	0	1
ZK	1	0	1
MZK	1	0	1
Celkem SLZ	48	4	44
Celkem sportovní a tandemové padáky	125	125	0

SLZ	sportovní létající zařízení	PK	padákové kluzáky
ULL	ultralehké letouny	MPK	motorové padákové kluzáky
ULH	ultralehké vrtulníky	ZK	závěsné kluzáky
ULV	ultralehké vřníky	MZK	motorové závěsné kluzáky
ULK	ultralehké kluzáky		

occurrences in civil aviation and safety risk analysis. In 2016, no serious incident occurred in the category of aircrafts operated in commercial air transport and registered in the Czech Republic. Overall summary of all incidents reported to AAI in 2016 is stated in Table No. 8.

SERIOUS INCIDENTS IN OPERATION OF AIRCRAFTS WITH THE WEIGHT OF 2 250 KG AND LESS

AAII committees were engaged in investigation of causes and elaboration of conclusions in 3 incidents in the operation of aircrafts of this weight category (excluding sport parachutes) that occurred in the territory of the Czech Republic. Then one serious incident was investigated by an inspector in charge. Besides that, the Institute was engaged in collecting and analysing the information provided for investigation of serious incidents by foreign authorities.

- On April 20, 2016, a serious incident occurred when a pilot of an L 200 aeroplane crashed into 22 kW wire guides during the flight at low altitude above the river of Labe. AAI committee defined descending below minimum allowed flight altitude above the ground and water level that was collisional with the obstacle (aboveground electrical conduit) and that pilot did not bypass as the cause.
- On June 4, 2016, a serious incident occurred at the Benešov airfield when during the third touch and go and take-off of C 172 from runway 24 in the phase after break away, approaching with Z-226 and L 23 aeroplanes in aero tow that were taking-off runway 27 occurred. It just happened at random that no collision with consequences occurred. The causes consisted in many faults and probably conscious and targeted behaviour of the C 172 crew.
- On July 18, 2016, a SIAI-Marchetti S 208 aeroplane landed with wheels up at the airfield in Tábor. Pilot with another person on the board was flying from Jindřichův Hradec towards Tábor. During the flight he was dealing with a problem with engine system and he did not manage to renew required engine regime. Near the Tábor airfield he announced an emergency situation on the board and intent to make an emergency landing. Under stress but in descending flight, he flew over the airfield and by a turn low above the ground he got to approaching for landing. He did not extend landing gear and flaps and landed "onto the belly" with the engine working. The cause was a fault when determining applicable fuel in tanks in the wing for finishing of the planned flight. A concurring factor was little experience with flying in given type of aeroplane.
- On November 1, 2016, a serious incident occurred at the Brno Tuřany airport during training flights by Cessna 152 aeroplanes when runway incursion occurred. AAI committee has not finished the investigation yet.

SERIOUS INCIDENTS IN PARACHUTING

Besides parachuting accidents, there were 125 occurrences classified as serious accidents in parachuting in 2016.

OTHER THAN SERIOUS INCIDENTS IN 2016

In 2016, an integral part of AAI's sphere of action were the obligations of the authority responsible for establishing a system of independent collection, assessment, processing, analyses and maintenance of information on occurrences. In this connection,

AAII paid attention to discussing the amendment of the Act on Civil Aviation where adaptation measures had to be enshrined and extension of the sphere of action in relation to the Regulation (EU) No. 376/2014 defined by legislative changes. With regard to delay of legislative process, the wording of the Act on Civil Aviation and AAI's sphere of action defined therein still remain valid and effective.

Table No. 8 – Overall summary of all reported incidents received in 2016 by AAI

Aircraft (excluding SFD) Category (MTOM)	Total number of all incidents	Number of serious incidents	Number of incidents
Aeroplanes			
Over 5 700 kg	165	0	165
From 2 251 to 5 700 kg	17	0	17
2 250 kg and less	118	6	112
Helicopters			
Over 3 175 kg	1	0	1
From 2 251 to 3 175 kg	7	0	7
2 250 kg and less	14	0	14
Gliders including Motorized Gliders	22	0	22
Balloons and Airships	5	1	4
Unmanned Aircrafts	3	0	3
Total Aircraft (excluding SFD)	352	7	345
Kind of SFD			
ULA	43	4	39
ULH and ULGP	0	0	0
ULG	0	0	0
PG	2	0	2
MPG	1	0	1
HG	1	0	1
MHG	1	0	1
All kinds of SFD in total	48	4	44
Sport and tandem parachutes in total	125	125	0

SFD	Sport Flying Device	PG	Para Gliders
ULA	UL Aeroplanes	MPG	Motorized Para Gliders
ULH	UL Helicopters	HG	Hang Gliders
ULGP	UL Gyroplanes	MHG	Motorized Hang Gliders
ULG	UL Gliders		



Nejvyšší počet, 294 hlášení, bylo z obchodního provozu i neobchodního provozu (všeobecného letectví) letounů. V provozu ostatních letadel byly počty hlášení incidentů podstatně nižší. Například v provozu všech druhů sportovních létajících zařízení přijal ÚZPLN hlášení celkem 44 událostí z hlediska závažnosti hodnocených jako incident.

K nárůstu analytické práce inspektorů ÚZPLN v roce 2016 vedl zejména absolutní nárůst počtu hlášení událostí v civilním letectví, jak bylo uvedeno v tabulce č. 4, a rovněž opatření k výkonu kontroly kvality hlášení událostí od organizací. U značné části z oznámených událostí v roce 2016, celkem se to týkalo 512 hlášení, však nakonec byla, po vyhodnocení, že s událostí není spojeno riziko vlivu na bezpečnost, uplatněna kategorie „Bez vlivu na bezpečnost“.

Nově ÚZPLN rovněž vyhodnocoval kategorii „Událost nesouvisející s letem“, kde bylo přijato celkem 19 hlášení od organizací údržby a provozovatelů letadel.

INCIDENTY SOUVISEJÍCÍ S BEZPEČNOSTÍ VE VZTAHU K ATM

Rok 2016 lze hodnotit z hlediska událostí souvisejících s bezpečností ve vztahu k ATM jako úspěšný. V roce 2016 nedošlo k žádné letecké nehodě s přímým nebo nepřímým vlivem ATM. ÚZPLN uchovává údaje o událostech na základě spolupráce s útvarem bezpečnosti ŘLP ČR, s.p., který zohlednil potřebu implementovat elektronické předávání hlášení. Jsou vypracovány na základě údajů shromážděných v rámci stanovišť letových provozních služeb.

V systému klasifikace rizik je používán nástroj pro analýzu rizika (RAT) v případech porušení minim rozstupů, neoprávněných narušení dráhy v používání a specifických technických událostí v ATM. Z celkem 19 událostí – neoprávněných narušení dráhy – byla v roce 2016 1 událost klasifikována jako vážný incident, 4 události jako velký incident (Major Incident - třetí stupeň v pětibodové stupnici závažnosti v souladu s klasifikací EUROCONTROL) a 6 událostí jako významný incident (Significant Incident - čtvrtý stupeň v pětibodové stupnici závažnosti).

V další klíčové kategorii – porušení minim rozstupů – bylo v roce 2016 hlášeno celkem 35 událostí. Jako velký incident byla klasifikována 1 událost. Závažnost 19 událostí byla vyhodnocena jako významný incident.

ÚZPLN dlouhodobě upozorňuje na negativní vývoj podílu událostí v důsledku neoprávněného narušení prostoru. V roce 2016 přijal hlášení o celkem 73 událostech v této kategorii, přitom 55 událostí bylo hodnoceno jako významný incident v souladu s Dodatkem R předpisu L13. Celkem 60 neoprávněných narušení prostoru bylo způsobeno letadly s MTOW do 2 250 kg. Příčiny spočívaly nejčastěji v nedodržení příslušných předpisů ATM a nesprávném postupu a pochybení ze strany pilotů nebo řídicích letového provozu.

PLNĚNÍ DLOUHODOBÝCH ÚKOLŮ

Oblast spolupráce ÚZPLN se složkami Integrovaného záchranného systému byla zaměřena především na aktivní spolupráci při novelizaci typové činnosti v souvislosti s leteckou nehodou a na akce k přípravě složek IZS a orgánů krizového řízení. ÚZPLN klade velký důraz na koordinaci a zkvalitnění součinnosti s orgány IZS a Policie ČR na místě letecké nehody. Inspektoři se aktivně zúčastnili 3 taktických cvičení složek IZS. Významem nejrozsáhlejší bylo taktické cvičení složek IZS Ústeckého kraje. Tématem byl pád dopravního letadla s větším množstvím cestujících a zraněných osob. Dalším příkladem uskutečněné spolupráce se složkami IZS Středočeského kraje bylo cvičení, jehož námětem byl pád malého dopravního letounu ve vojenském prostoru Brdy do terénu, který byl kontaminován nevybuchlou municí. V rámci spolupráce s Armádou České republiky byla účast na součinnostním cvičení letectva na téma letecké nehody.

Výrazem snahy prostřednictvím závěrů z šetření a analytické činnosti napomáhat zlepšování prevence byly v průběhu roku 2016 rovněž přednášky, které uskutečnili zástupci ÚZPLN. V rámci

školení lékařů AMO a Ústavu leteckého zdravotnictví Praha to byla přednáška zaměřená na spolupráci specialistů soudního lékařství a inspektorů ÚZPLN při šetření leteckých nehod s fatálními následky. Dále uskutečnili přednášky při pravidelném školení inspektorů a techniků aeroklubů, inspektorů LAA ČR a v rámci školení pro zvýšení bezpečnosti v oblasti vrtulníkového létání.

ÚZPLN vynaložil značné úsilí na realizaci potřebných kroků ke kvalitnímu nastavení uživatelsky vstřícného systému elektronického podávání hlášení událostí a procesu zpracování různých forem hlášení v souladu s prováděcím předpisem k nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 376/2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních.

V roce 2016 pokračovala také spolupráce s ostatními partnerskými organizacemi v civilním letectví, mimo jiné při činnosti pracovní skupiny pro koordinaci opatření Lokálního plánu implementace Single Sky (LSSIP 2016) a úkolech pracovní skupiny k problematice Runway Safety.

In 2016, 414 reports of incidents within the meaning of the definition (of other than a serious incident) as per the Regulation (EU) No. 996/2010 were received. Some reports related to more different aircraft categories or only occurrences in the operation of ATM ground systems or occurrences related to the airfield and ground services at handling. AAI included the changes that occurred in the categories of occurrences with the effect of the Regulation (EU) No. 376/2014 into analyses.

The highest number, 294, of reports were from the commercial operation and non-commercial operation (of general aviation) of aeroplanes. In the operation of other aeroplanes, the numbers of reported incidents were significantly lower. For example in the operation of all kinds of sport flying devices, AAI received 44 reports of occurrences assessed, in terms of severity, as incident.

Particularly it was absolute increase of the number of reports of occurrences in civil aviation that resulted in increase of AAI's inspectors' analytical work in 2016, as stated in Table No. 4, and they were also measures for control of quality of occurrence reports from organizations. In significant part of occurrences reported in 2016, 512 reports in total, however, the "No Safety Effect" category was applied after assessing that no risk of impact on safety is connected with the occurrence.

AAI newly assessed also the "Occurrence Not Related to Flight" category, where 19 reports from maintenance organizations and aircraft operators were received in total.

INCIDENTS RELATED TO ATM SAFETY

The year 2016 can be considered as a successful one evaluated in terms of occurrences related to ATM safety. In 2016, no air

accident with direct or indirect effect of ATM occurred. AAI maintains information on occurrences based on cooperation with the Department of Security at ŘLP ČR, s.p. that took the need to implement electronic transfer of reports into account. They are elaborated based on the data collected within stations of air traffic services. In the system of risk classification, the tool for risk analyses (RAT) is used in cases of separation minima infringement, runway incursion and specific technical occurrences in ATM.

Out of the total of 19 occurrences – runway incursions – 1 occurrence was classified as a serious incident, 4 occurrences as major incident (the third level within the 5-point scale of severity in compliance with the EUROCONTROL classification) and 6 occurrences as significant incidents (the fourth level within the 5-point scale of severity) in 2016.

In another key category – separation minima infringement – 35 occurrences were reported in 2016. One occurrence was classified as a major incident. The severity of 19 occurrences was assessed as a significant incident.

AAI in long-term notifies of negative development of participation of occurrences due to unauthorized penetration of airspace. In 2016, AAI received 73 reports on occurrences in this category, whereas 55 occurrences were assessed as significant incidents in compliance with the amendment to R code L13. In total 60 unauthorized penetration of airspace were caused by aircrafts with MTOM of 2 250 kg or less. The causes were most frequently in non-adherence to relevant ATM regulations and incorrect procedure and pilots' or air traffic managers' faults.

FULFILMENT OF LONG-TERM TASKS

The area of AAI's cooperation with the Integrated Rescue System (IRS) focused particularly on active cooperation when amending the type activities in connection with an air accident and on actions to prepare the Integrated Rescue System and crisis management organisations. AAI emphasizes coordination and quality improvement of cooperation with the Integrated Rescue System and the Czech Police on the spot of an air accident. Inspectors actively participated in 3 tactic exercises of the Integrated Rescue System.

As for the importance, tactic exercises of the Integrated Rescue System of the Ústí Region was the greatest one. Its topic was a fall of a public transport aircraft with quite a lot of passengers and injured persons.

Another example of actual cooperation with the Integrated Rescue System of the Central Bohemian Region was the exercises, the topic of which was a fall of a small public transport aeroplane in the military space in Brdy into terrain that was contaminated with unexploded ordnance. Participation in a cooperative training of the air force on the topic of an air accident was within cooperation with the Army of the Czech Republic.

Lectures led by the AAI representatives during 2016 were an

expression of endeavour to help improving prevention through the conclusion of investigations and analytical activity. Within training of AMO medical doctors and medical doctors of the Institute of Aviation Medicine in Prague, it was a lecture focused on cooperation of the forensic medicine specialists and AAI inspectors during investigations of fatal accidents. They also organized lectures at regular trainings of inspectors and technicians of aero clubs, LAA ČR inspectors and within the trainings to enhance safety in helicopter flying.

AAI made efforts for implementation of required steps to quality setting of a user friendly system of electronic reporting of occurrences and processing of various forms of reports in compliance with the implementing regulation to the Regulation No. 376/2014 of the European Parliament and the Council on the reporting, analyses and follow-up of occurrences in civil aviation.

In 2016, cooperation with other partner organizations in civil aviation continued, among others during activities of the work group for coordination of the measures of Local Plan for Implementing Single Sky (LSSIP 2016) and tasks of the work group to the issue of Runway Safety.



KOMUNIKACE S VEŘEJNOSTÍ

ÚZPLN přikládá zásadní význam tomu, aby pravidelně komunikoval s veřejností. V roce 2016 uskutečnil čtyři čtvrtletní porady k bezpečnosti letů k identifikaci typických problémů v daném období a podpoře prevence. ÚZPLN si je vědom důležitosti předávání informací prostřednictvím svých internetových stránek www.uzpln.cz a zveřejňoval materiály z porad formou prezentací. Cílem ÚZPLN je napomáhat prostřednictvím dálkového přístupu v účelném poskytování významných informací v návaznosti na ukončené šetření a notifikaci zahraničních nehod letadel české výroby.

ÚZPLN byl v roce 2016 rovněž aktivní při odborném semináři pro zástupce všeobecného letectví pořádaném ŘLP ČR, s. p. Témata se týkala trendů v provozní bezpečnosti a poznatků z šetření nejzávažnějších událostí.

Další významnou akcí v oblasti spolupráce s vysokými školami byla mezinárodní konference o provozní bezpečnosti na Žilinské univerzitě, kde zástupce ÚZPLN prezentoval zkušenosti v rámci šetření nehod a implementace Evropské legislativy.

POSKYTOVÁNÍ INFORMACÍ PODLE ZÁKONA Č. 106/1999 Sb. O SVOBODNÉM PŘÍSTUPU K INFORMACÍM

V roce 2016 Ústav obdržel pouze jedinou žádost na poskytnutí informací podle zákona č. 106/1999 Sb., která se týkala platových poměrů zaměstnanců. Tyto informace Ústav v požadovaném rozsahu poskytl. Současně nebyly poskytnuty žádné výhradní licence a nebyly podány stížnosti na postup při vyřizování žádosti o informace. Vzhledem ke specifické činnosti Ústavu se poskytování informací související s jeho činností řídí zejména nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) číslo 376/2014. Jedná se především o zpřístupnění určitých anonymizovaných informací uložených v národní databázi událostí ECCAIRS nebo v Evropské centrální evidenci.

Hlavní pozornost při zpracování hlášení událostí je věnována ochraně údajů osoby podávající hlášení. Přístup k datům, ze kterých jsou odstraněny osobní údaje, je v databázi omezen pouze na určité osoby.

MEZINÁRODNÍ SPOLUPRÁCE

Zástupce ÚZPLN se aktivně zúčastnil kurzu organizovaného v rámci pracovního programu Evropské sítě orgánů pro šetření v civilním letectví, zaměřeného na zvládnutí velké letecké nehody a Workshopu ECAC/ACC v Haagu k aktivní spolupráci a komunikaci s médii a politickou reprezentací a příbuznými obětí leteckých nehod.

ÚZPLN spolupracoval s orgány pro šetření jiných zemí především v případech, kdy výrobce letadla nebo pohonné jednotky je z České republiky. Úspěšná spolupráce byla s partnerskými organizacemi, zejména ze Spojeného Království, Belgie, Francie, Španělska a USA. Výrazem snahy ÚZPLN ve věci vydání závěrečné zprávy rakouského orgánu pro šetření k nehodě kluzáku L13 Blaník v roce 2010 bylo zpracování návrhu závěrečné zprávy Rakouským orgánem a na konci roku 2016 jeho předložení ke konzultacím. ÚZPLN byl v roce 2016 aktivní v mezinárodní spolupráci a pokračoval v zastupování ČR v následujících organizacích:

- Evropská síť orgánů pro šetření v civilním letectví – řídicí výbor zřízený nařízením Evropského parlamentu a Rady č. 996/2010 o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví,
- síť analytiků bezpečnosti letectví v rámci Evropské agentury pro bezpečnost NoA/EASA, jejímž významným cílem je nyní vytvoření společného evropského systému klasifikace rizik v rámci systému analýzy událostí v civilním letectví.

V rámci Evropské organizace pro bezpečnost letového provozu EUROCONTROL ÚZPLN organizoval v září v Praze pracovní jednání skupiny pro koordinaci hlášení událostí souvisejících s bezpečností ve vztahu k ATM. ÚZPLN zpracoval souhrnnou zprávu za rok 2016 s daty k analýze příčin událostí při poskytování letových provozních služeb v evropském měřítku a za účelem hodnocení klíčových ukazatelů výkonostních cílů na vnitrostátní úrovni ve druhém referenčním období v souladu s legislativou „Jednotného evropského nebe“.

PUBLIC RELATIONS

AAII attaches the utmost importance to communication with the public. In 2016, AAIÍ organized four quarterly meetings concerning safety of flights, identification of problems in given period and support for prevention. AAIÍ is aware of the importance of provision of information through the Internet pages www.uzpln.cz and AAIÍ published the materials from meetings in the form of presentation. The aim of AAIÍ is to help through remote access with purposeful provision of important information following completed investigations and with notification of foreign accidents of aircrafts manufactured in the Czech Republic. In 2016, AAIÍ was also active in the technical seminar for general aviation representatives organized by ŘLP ČR, s. p. The topic related to the trends of safety and findings of investigations of the most serious occurrences.

Another important action in the sphere of cooperation with universities was the International Conference on Safety at the University of Žilina, where an AAIÍ representative presented the experience within investigation of accidents and implementation of European legislation.

PROVISION OF INFORMATION IN COMPLIANCE WITH THE ACT No. 106/1999 COLL., ON FREE ACCESS TO INFORMATION

In 2016, the Institute received the only request for provision of information in compliance with the Act No. 106/1999 Coll. that concerned employees' wages. The Institute provided the information in requested extent. Currently no exclusive licences have been provided and no complaints relating to proceedings when settling the request for information have been made. With regard to specific activity of the Institute, provision of information connected with its activity is governed particularly by the Regulation (EU) No. 376/2014 of the European Parliament and the Council. Making available of certain anonymized information stored at the national database of occurrences ECCAIRS or in European Central Registry is concerned in particular.

While processing reports on occurrences, the main attention is paid to protection of data of the person providing the report. Access to data, from which personal data is removed, is limited only to certain persons in the database.

INTERNATIONAL COOPERATION

AAII representative actively participated in a course organized within the work program of the European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities focused on managing major air accidents and the ECAC/ACC Workshop in Haag for active cooperation and communication with media and political representation and relatives of the victims of air accidents. AAIÍ cooperated with the investigation authorities of other countries, particularly in cases when an aircraft or engine system manufacturer is from the Czech Republic. Successful cooperation was with partner organizations, especially from the United Kingdom, Belgium, France, Spain, and USA. An expression of AAIÍ's effort concerning the issue of the final report of Austrian investigation authority relating to the accident to L13 Blaník glider in 2010 was processing of the final report draft by the Austrian authority and its submission for consultations at the end of 2016.

In 2016, AAIÍ was active in international cooperation and continued in representing the Czech Republic in the following organizations:

- the European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities – managing commission governed by the Regulation No. 996/2010 of the European Parliament and the Council, on the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation,
- the network of aviation safety analysts within the European Aviation Safety Agency NoA/EASA, the important aim of which is currently creating of a common European system of risk classification within the system of analysis of occurrences in civil aviation.

Within the European Organisation for the Safety of Air Navigation EUROCONTROL, AAIÍ organized a work meeting of the group for coordination of reporting occurrences connected with safety in relation to ATM in Prague in September. AAIÍ processed a summary report for 2016 with data for analysis of causes of occurrences when providing air traffic services at European level and for the purpose of assessment of key performance indicators at national level in the second reference period in compliance with the legislation of the "Single European Sky".



ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD
AIR ACCIDENTS INVESTIGATION INSTITUTE OF THE CZECH REPUBLIC

Beranových 130
199 01 Praha 99-Letňany
Tel.: +420-266 199 231
Fax: +420-266 199 234

e-mail: info@uzpln.cz

www.uzpln.cz

