

2007

VÝROČNÍ ZPRÁVA ANNUAL REPORT



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





OBSAH

Úvodní slovo ředitele	2
Hospodaření Ústavu v roce 2007	4
Pátý rok činnosti ÚZPLN	6
Letecké nehody	8
Incidenty	10
Nejnovější trendy	12
Komunikace s leteckou veřejností	13
Mezinárodní spolupráce	14
Spolupráce v rámci České republiky	16



CONTENTS

Director's Opening Statement	2
Financial Resources Management in AAIL in 2007	4
Fifth Year of AAIL's operations	6
Air Accidents	8
Incidents	10
Latest Trends	12
Public Relations	13
International Co-operation	14
Co-operation within the Czech Republic	16



Vážené dámy a pánové,

stejně jako v předchozích letech jsem potěšen, že vám mohu představit Výroční zprávu Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod, obsahující souhrn informací a hodnocení činnosti v roce 2007. Je vhodné zmínit, že hlavním cílem vydání této výroční zprávy je ještě více rozšířit možnost získávání informací o Ústavu a upozornit na některé události a změny v roce 2007, jež zásadním způsobem ovlivnily jeho činnost. Informace shrnující závěry, ke kterým dospěl Ústav při odborném zjišťování příčin více než šesti set událostí, byly zveřejňovány na pravidelných čtvrtletních poradách k bezpečnosti letů. Závěry odborných komisí Ústavu jsou dostupné i na webových stránkách ÚZPLN.

Důsledkem nárůstu letového provozu nad Českou republikou jsou rostoucí požadavky na analyzování zvyšujícího se počtu hlášení událostí ve všeobecném letectví i hlášení leteckými dopravci a poskytovateli leteckých služeb. V souladu se zákonem č. 49/1997 Sb. o civilním letectví spočívá poslání Ústavu především ve shromažďování a analyzování informací o leteckých nehodách a incidentech. Inspektoři Ústavu věnovali v roce 2007 velké úsilí spolupráci se zahraničními partnery. Průběžně se dařilo doplňovat tým inspektorů experty jiných složek, a vyrovnat se tak se širokým spektrem požadavků.

Ladies and Gentlemen,

Just as in previous years, it is my pleasure to present you with the Annual Report of the Air Accidents Investigation Institute, which contains a summary of information and an evaluation of its operations for the past year of 2007. It may not be amiss to mention that the main objective of the publication of this Annual Report is to extend the availability of information about the Air Accidents Investigation Institute even more, and draw attention to certain events and changes that occurred in 2007 and had a material impact on the Institute's activities. Information summarizing the conclusions at which the Institute arrived in investigating of more than six hundred occurrences was published at regular quarterly meetings on flight safety. The conclusions of investigations at which the Institute's commissions arrived are available at the Institute's website.

Increased traffic over the Czech Republic has brought a growing demand for analyzing an increasing number of occurrence reports both in general aviation and from air carriers and providers of air services. In compliance with Act no. 49/1997 Coll. on civil aviation, the mission of the Institute is in particular to collect and analyze information on air accidents and incidents. In 2007, inspectors of the Institute dedicated much of their efforts to co-operation with foreign partners. The team of inspectors was being successfully amended with

Ústav úspěšně absolvoval přechod na nový databázový systém „IMIS“ Ministerstva dopravy pro oblast personalistiky, účetnictví a mezd.

Mezi podstatné úkoly, jejichž cílem je zvyšování kvality naší práce, patřilo úspěšné dokončení změn v oblasti organizace a vedení odborného zjišťování příčin v souladu se závěry auditu ICAO, stejně jako splnění plánovaného zvýšení odborné kvalifikace inspektorů a dosažení plánovaných cílů ve spolupráci s vysokými školami. Společně se složkami Integrovaného záchranného systému byly úspěšně ověřeny formy a metody vzájemné spolupráce.

Stejně jako v předchozích letech probíhalo na velmi dobré úrovni zapojení do mezinárodní spolupráce, Ústav si

dále upevňoval svoji pozici v rámci pracovních jednání ACC ECAC a EUROCONTROL.

Nemohu opomenout přednáškovou činnost zaměřenou na bezpečnost letů v domácím všeobecném letectví a účast na seminářích k problematice bezpečnosti letectví v jiných resortech. Rozhodli jsme jít touto cestou i nadále. Vedl nás k tomu zájem ze strany organizací i potřeba průběžně reagovat na klíčové problémy v provozní bezpečnosti.

Podrobnější představu o aktivitách Ústavu a bezpečnosti leteckého provozu si lze utvořit z vlastního obsahu této zprávy.

Ing. Pavel Štrůbl, ředitel

Zasedání ECAC ACC/25 Inf., Praha, 16. březen 2007

Meeting of ECAC ACC/25 Inf., Prague, March 16, 2007



experts from other fields on a continuous basis and thus was able to cope with the wide spectrum of requirements. The Institute made a successful transfer to a new database system of the Ministry of Transport in the field of human resources, accounting and payroll named "IMIS".

The essential assignments, aiming at increasing the quality of our work, included successful implementation of changes in the field of organization and management of investigations in accordance with the conclusions of the ICAO audit, fulfillment of the planned improvement of inspectors' qualifications, as well as the achievement of the planned objectives concerning the co-operation with universities. In association with the Integrated Rescue System branches, the forms and methods of mutual co-operation have been successfully tested.

Much like in previous years, the Institute was actively engaged in international co-operation, and it further strengthened its position at working meetings of ACC ECAC and EUROCONTROL.

Lectures focusing on flight safety in domestic general aviation and participation in seminars dealing with the issues of aviation safety in other departments cannot be omitted. We have decided to continue this way. Our decision was based on the interest showed by the organizations, and the needs to respond to key problems in aviation safety on a continuous basis.

To get a more detailed idea of the activities of the Institute and air operation safety, read the content of this report.

Pavel Štrůbl, Director

HOSPODAŘENÍ ÚSTAVU V ROCE 2007

Hospodaření Ústavu bylo v roce 2007 rovnoměrně rozloženo do jednotlivých měsíců. Běžné výdaje (mimo ISPROFIN) oproti roku 2006 mírně vzrostly, což odpovídalo vykazovaným výsledkům v odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů i materiálnímu zabezpečení potřeb Ústavu. V rámci investičních výdajů byla v souvislosti s nákupem zálohovacího serveru pořízena klimatizační jednotka do místnosti serverů a také do zasedací místnosti. Ke zlepšení podmínek pro práci inspektorů v terénu bylo pořízeno mobilní stanoviště a provedena obměna jednoho osobního automobilu. Do rezervního fondu bylo převedeno 800 tis. Kč z běžných prostředků.

Ústav hospodařil s dlouhodobým hmotným majetkem v celkové hodnotě 15 967,22 tis. Kč a s dlouhodobým nehmotným majetkem v částce 571,02 tis. Kč (stav k 31. 12. 2007). Veškerý majetek byl plně využíván k činnosti Ústavu.

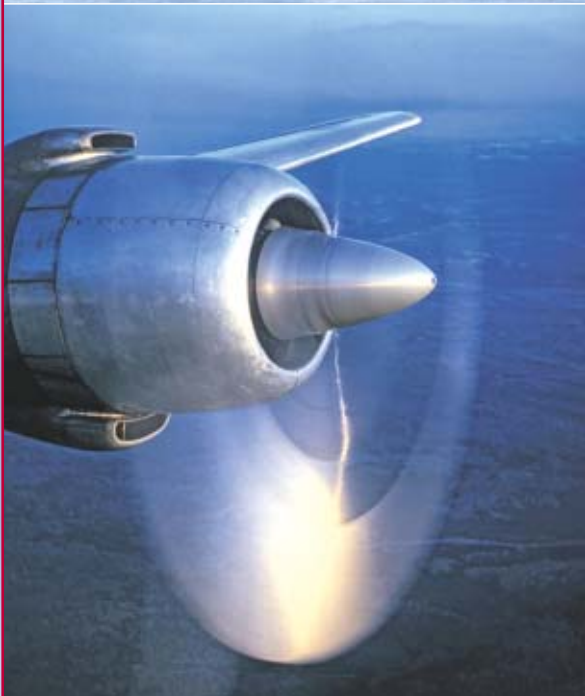
Ústav eviduje pohledávky v celkové výši 133,86 tis. Kč. Celková suma závazků v době splatnosti k 31. 12. 2007 činila 709,06 tis. Kč.

FINANCIAL RESOURCES MANAGEMENT IN AAIL IN 2007

Financial resources management in AAIL in 2007 was constant during the months of the year. There was a slight increase in current expenditures (except ISPROFIN) compared to 2006 that corresponded to the results achieved in investigating air accidents and incidents, and to the material support for the needs of the Institute. Within the framework of capital expenditures, air-conditioning units were purchased for the server room and meeting room in connection with the purchase of a backup server. With the aim of improving the working conditions of inspectors during fieldwork, a mobile station was purchased and one car was replaced. CZK 800 thousand from current assets was transferred to the reserve fund.

The Institute managed long-term tangible assets totalling CZK 15 967.22 thousand, and long-term intangible assets totalling CZK 571.02 thousand (balance as of December 31, 2007). All assets were fully used for the operation of the Institute.

The Institute had CZK 133.86 thousand in receivables. As of December 31, 2007, total payables amounted to CZK 709.06 thousand. Payables were not overdue.



Údaje o rozpočtu příjmů a výdajů v rozsahu závazných ukazatelů v tisících Kč

Ukazatel	Rozpočet		Skutečnost
	schválený	po změnách	
Příjmy celkem	0	0	1 029
Výdaje celkem	18 215	18 215	18 884 *)
Běžné výdaje (mimo ISPROFIN)	13 684	14 384	15 177 *)
Z toho: Platby zaměstnanců a ostatní platby za provedenou práci	6 849	6 849	6 799
Z toho: platy zaměstnanců	5 023	5 023	5 023
Povinné pojistné placené zaměstnavatelem	1 776	1 776	1 776
Převod fondu kulturních a sociálních potřeb	101	101	100
Výdaje na financování programů reprodukce majetku	4 531	3 831	3 707
V tom: investiční nákupy a související výdaje	3 531	2 831	2 565
V tom: systémově určené výdaje stát. rozpočtu	3 531	2 831	2 565
Běžné výdaje	14 684	15 384	16 320 *)
V tom: systémově určené výdaje stát. rozpočtu	1 000	1 000	1 143 *)
Závazný ukazatel prostředků na platy a ostatní platby za provedenou práci	6 849	6 849	6 799
Z toho: ostatní platby za provedenou práci	50	50	0
Závazný ukazatel prostředků na platy	5 023	5 023	5 023
Počet zaměstnanců	13	13	13

*) Čerpány prostředky rezervního fondu z roku 2006

Podrobné údaje o hospodaření jsou obsaženy v roční zprávě za rok 2007, která se nachází na webových stránkách Ústavu.

Budget of revenues and expenditures within the range of mandatory indicators in thousand CZK

Indicator	Budget		Actual value
	Approved	Adopted	
Total revenue	0	0	1 029
Total expenditure	18 215	18 215	18 884 *)
Current expenditure (except ISPROFIN)	13 684	14 384	15 177 *)
Out of which: Employee compensation and other payments for work done	6 849	6 849	6 799
Out of which: employee salaries	5 023	5 023	5 023
Statutory insurance premiums paid by employer	1 776	1 776	1 776
Transfer to the Fund for Social and Cultural Requirements	101	101	100
Asset reproduction program costs	4 531	3 831	3 707
Including: investment and related expenditure	3 531	2 831	2 565
Including: state budget subsidies	3 531	2 831	2 565
Current expenditure	14 684	15 384	16 320 *)
Including: state budget subsidies	1 000	1 000	1 143 *)
Mandatory indicator of employee compensation and other payments for work done	6 849	6 849	6 799
Out of which: Other payments for work done	50	50	0
Mandatory indicator of employee compensation	5 023	5 023	5 023
Number of employees	13	13	13

*) use of reserve fund from 2006

Detailed data on financial resources management can be found in the Annual Report for 2007 on the website of the Institute.

PÁTÝ ROK ČINNOSTI ÚZPLN

Ústav se v uplynulých pěti letech své činnosti stal garantem nezávislosti odborného zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů. Přes mírný pokles celkového počtu hlášených událostí v roce 2007 vstoupil Ústav během uplynulých pěti let do povědomí tradičních velkých provozovatelů letecké dopravy a rovněž dynamicky se rozvíjejících provozovatelů v regionech. Správně je také vnímána úloha Ústavu v systému hlášení událostí, které poukazují na bezpečnostní závady často mnohem dříve, nežli dojde k vážné letecké nehodě. Umožní to lepší znalosti o těchto událostech a sledování trendů, které mají vést k nápravným opatřením. V porovnání s předchozími roky se komise Ústavu v roce 2007 zaměřily na zjišťování příčin nejzávažnějších leteckých nehod a incidentů, při kterých byla snížena provozní bezpečnost letů v obchodní letecké dopravě nebo měly vliv na pořádaný tok řízených letů.

FIFTH YEAR OF AAI's OPERATIONS

In the past five years of its operations, the Institute has become a guarantor assuring independence of investigation of air accidents and incidents. Despite a slight decrease in the total number of occurrences reported in 2007, the Institute has become to be recognized by both the traditional big air transport operators and dynamically developing operators within the regions during the past five years. The role of the Institute in the system of reporting occurrences that often point out at safety defects before a serious accident happens is correctly understood. It will allow for better understanding of these occurrences and for following trends leading to corrective actions. In comparison with the previous years, in 2007 the Institute's commissions focused on investigating causes of the most serious air accidents and incidents in which the operational safety of flights in commercial aviation was impaired, or which affected orderly flow of controlled flights.



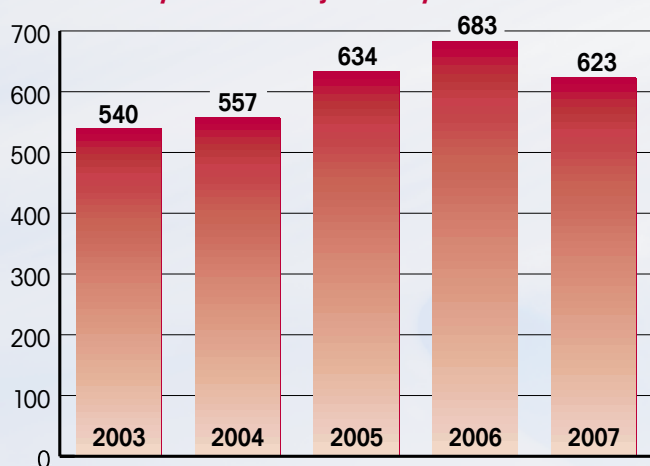
Porovnání celkového počtu hlášených událostí a počtu ustanovených komisí Ústavu v jednotlivých letech

Rok	2003	2004	2005	2006	2007
Souhrnný počet událostí	540	557	634	683	623
Počet ustanovených komisí Ústavu	65	49	51	53	20

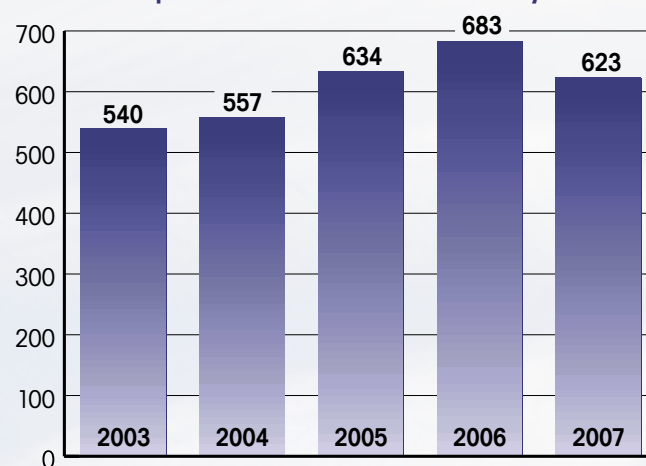
Přehled událostí, jejichž příčiny byly zjišťovány komisemi Ústavu v roce 2007

Kategorie provozu letadla	Letecká nehoda	Vážný incident	Velký incident	Významný incident	Ostatní události
Obchodní letecká doprava	0	1	1	0	0
Všeobecné letectví	9	0	3	5	1
Celkem	9	1	4	5	1

Počet hlášených událostí v jednotlivých letech



Number of reported occurrences in individual years



Comparison of the overall number of reported occurrences and the number of appointed Institute's commissions in individual years

Year	2003	2004	2005	2006	2007
Overall number of occurrences	540	557	634	683	623
Number of appointed Institute's commissions	65	49	51	53	20

Overview of occurrences whose causes were investigated by the Institute's commissions in 2007

Category of aircraft operation	Accident	Serious Incident	Major Incident	Significant Incident	Other occurrences
Commercial aviation	0	1	1	0	0
General aviation	9	0	3	5	1
Total	9	1	4	5	1

LETECKÉ NEHODY

Rok 2007 se v mezinárodním měřítku řadí k jednomu z nejlepších z hlediska bezpečnosti v letecké dopravě za posledních deset let. Ve všeobecném letectví však v ČR u leteckých nehod s fatálními následky ke zlepšení nedošlo.

Klíčovým úkolem Ústavu v průběhu roku 2007 bylo shromažďovat a analyzovat informace o celkem 106 případech leteckých nehod, z toho 35 v parašutistickém sportu. V souladu s přijatými zásadami hodnocení závažnosti, organizace a vedení odborného zjišťování příčin leteckých nehod ustavovil ÚZPLN celkem 9 komisí. Ty podle zjištěných příčin a nedostatků vypracovaly příslušná bezpečnostní doporučení, která byla předána Úřadu pro civilní letectví a dalším subjektům v civilním letectví, do jejichž působnosti patří jejich realizace.

Při leteckých nehodách zahynulo celkem 22 osob, z nichž 2 osoby byly cizí státní příslušníci. Při nejzávažnější letecké nehodě letadla Beech-90 King zahynulo během přistávacího manévru v Kyjevě 5 osob. Na vzniku leteckých nehod se ztrátou lidských životů se podílelo především rekreační a sportovní létání. Příčiny tragických událostí spočívaly nejen v selhání lidského faktoru, ale i v nedodržování předpisů a přeceňování vlastních pilotních schopností. Mezi nejzávažnější letecké

AIR ACCIDENTS

From the international point of view, the year of 2007 ranks among the best years according to safety in traffic in the past decade. However, this positive trend has not shown up in general aviation in the Czech Republic as regards air accidents with fatal injuries.

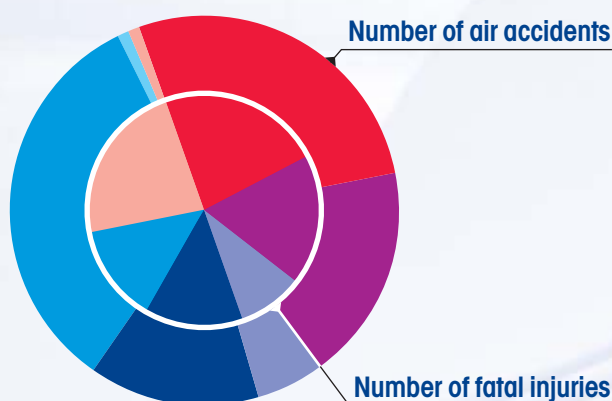
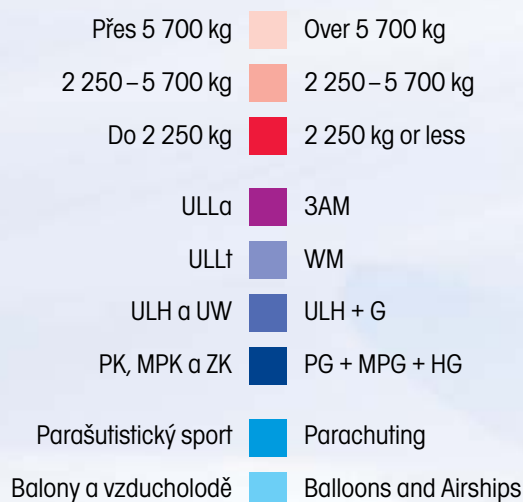
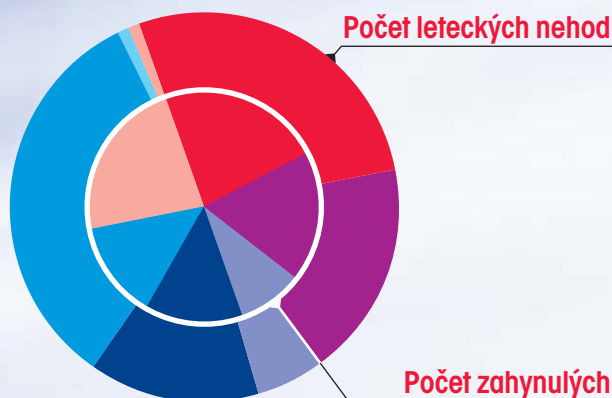
The key task of the Institute in 2007 was to collect and analyze information on a total of 106 air accidents, out of which 35 in parachuting. In accordance with the adopted principles for evaluating severity, organization and management of investigation of air accidents, the Institute appointed a total of 9 commissions, which developed appropriate safety recommendations based on the discovered causes and deficiencies, and these were handed over to the Civil Aviation Authority and to other entities involved in civil aviation, under whose competence the implementation of the recommendations falls.

A total of 22 persons died in air accidents, out of which 2 persons were foreign nationals. In the most serious air accident of a Beech-90 King Air during a landing manoeuvre in Kiev 5 people died. Air accidents with fatal injuries were mostly caused by recreational and sport related flying. The causes of tragic accidents resulted from human failure, but also from non-compliance with regulations and overestimation of own piloting capabilities. The most serious air accidents caused by



nehody, na kterých se podílely výše uvedené faktory, patří srážka dvou kluzáků za letu, jejichž posádku tvořili cizí státní příslušníci. Zahynul při ní nezletilý pilotní žák.

Podobný vývoj lze očekávat v souvislosti s nárůstem provozu letadel všeobecného letectví i v příštích letech.



the above-mentioned factors include a mid air collision of two gliders whose crew consisted of foreign nationals. An underage learner pilot died during the accident.

A similar trend can be expected in connection with the increased traffic in general aviation in the years to come.

Přehled leteckých nehod hlášených v roce 2007

Kategorie letadla (MTOM)	Letecká nehoda	Počet zahynulých osob
Přes 5 700 kg	0	0
2 250–5 700 kg	1	5
Do 2 250 kg	29	5

Kategorie SLZ	Letecká nehoda	Počet zahynulých osob
ULLa	19	4
ULLt	6	2
ULH a UW	0	0
PK, MPK a ZK	15	3
Parašutistický sport	35	3
Balony a vzducholodě	1	0

ULLa – ultralehký letoun aerodynamicky řízený
ULLt – ultralehký letoun řízený posunem těžiště
ULH – ultralehký vrtulník
UW – ultralehký vírník
PK – padákový kluzák
MPK – motorový padákový kluzák
ZK – závěsný kluzák

3AM – 3-axis Microlight
WM – Weightshift Microlight
ULH – UL Helicopter
G – Gyrocopter
PG – Para Glider
MPG – Motor Para Glider
HG – Hang Glider

A summary of air accidents reported in 2007

Aircraft (Maximum Take-Off Mass)	Air accident	Number of fatal injuries
Over 5 700 kg	0	0
2 250–5 700 kg	1	5
2 250 kg or less	29	5

Sports Flying Devices	Air accident	Number of fatal injuries
3-axis Microlight	19	4
Weightshift Microlight	6	2
ULH + G	0	0
PG + MPG + HG	15	3
Parachuting	35	3
Balloons and Airships	1	0



INCIDENTY

Významným ukazatelem je hlášení událostí, které ovlivnily nebo by mohly ovlivnit bezpečnost letů. V souladu s přijatou právní úpravou Ústav v roce 2007 shromáždil a analyzoval celkem 517 hlášení provozovatelů nebo pilotů letadel, poskytovatelů leteckých služeb a osob z dalších oblastí letectví v ČR, ale i hlášení obdrženy ze zahraničí.

Komise Ústavu se v 11 případech přednostně zabývaly zjištěním příčin vážných incidentů a některých významných incidentů letadel provozovaných v obchodní letecké dopravě, ale také ve všeobecném letectví. Obecně lze potvrdit trend poklesu vážných incidentů způsobených lidským činitelem. V průběhu roku došlo k jednomu vážnému incidentu, na jehož příčinách se podílela porucha systému letadla a pochybení v oblasti řízení letového provozu.

Je pozitivní, že přes nárůst provozu ve vzdušném prostoru ČR se nezvyšuje počet incidentů letadel, která přelétají naše území bez spojení, a způsobují tak komplikace v oblasti ATM. Příčinami ztrát spojení byla převážně opomenutí nebo nesprávný postup posádek zahraničních letadel.

Ve všeobecném letectví počet incidentů odpovídá dlouhodobě ustálenému stavu v počtu i v závažnosti incidentů.

INCIDENTS

An important indicator is reporting of occurrences that affected, or might have affected flight safety. In conformity with the adopted legal regulations, the Institute collected and analyzed a total of 517 reports from aircraft operators or pilots, providers of air services and entities from other fields of aviation in the Czech Republic, and also reports from abroad.

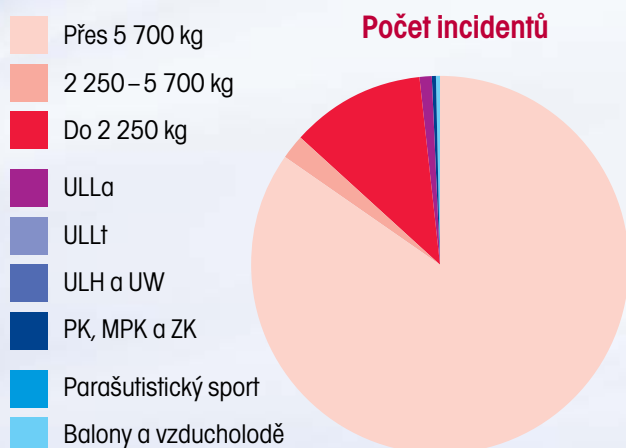
In 11 cases, the Institute's commissions investigated, as a matter of priority, the causes of serious incidents and some significant incidents of aircrafts operated in commercial aviation and also in general aviation. In general, the decreasing trend of serious incidents caused by human failure can be acknowledged. During the year, there was one serious incident whose causes included the breakdown of the aircraft system and a failure in air traffic control.

Despite the increased traffic in the air space of the Czech Republic, one positive aspect is that the number of incidents of aircrafts going over the Czech Republic without radio-communication causing complications in the field of ATM is not rising. The causes of radiocommunication failure were mostly omissions or incorrect procedure on the part of the crew of the foreign aircraft.

In general aviation the number of incidents remains in a long-term equilibrium state as far as both the number and

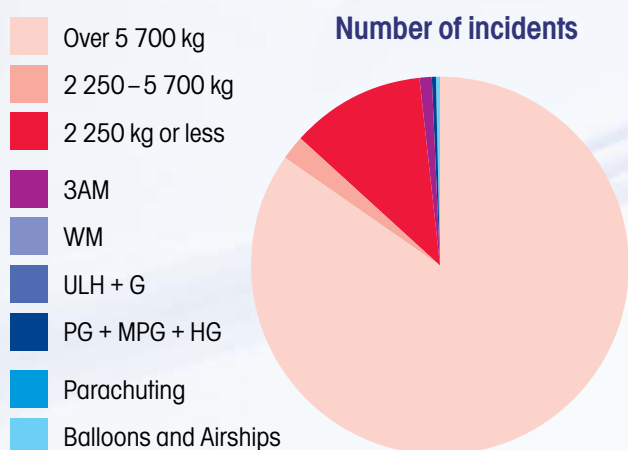
V parašutistickém sportu je počet událostí dán převážně zraněními v důsledku selhání lidského faktoru.

Byla ověřena a je využívána databáze údajů o hlášených událostech. Po odstranění veškerých osobních a technických údajů, které by mohly poukazovat na totožnost osoby podávající hlášení nebo třetích stran, zpřístupňuje Ústav data orgánům členských států Evropské unie a Evropské komisi i Úřadu pro civilní letectví. Databáze je současně nástrojem a dobrým základem pro další rozvoj dobrovolného systému hlášení událostí v ČR.



seriousness of incidents are concerned. In parachuting, the number of occurrences is mostly related to injuries caused by human failure.

A database of data on reported occurrences has been tested and is now being employed. After removing all personal and technical data that might lead to identification of the person reporting or a third party, the Institute discloses the data to authorities of the member states of the European Union, and to the European Commission and the Civil Aviation Authority. The database is concurrently a tool and a good basis for further development of the system of voluntary reporting of occurrences in the Czech Republic.



Přehled incidentů hlášených v roce 2007

Kategorie letadla (MTOM)	Vážný incident	Incident
Přes 5 700 kg	1	243
2 250–5 700 kg	0	6
Do 2 250 kg	0	33

Kategorie SLZ	Vážný incident	Incident
ULLa	0	3
ULLt	0	0
ULH a UW	0	0
PK, MPK a ZK	0	1
Parašutistický sport	85	0
Balony a vzducholoď	0	1

ULLa – ultralehký letoun aerodynamicky řízený

ULLt – ultralehký letoun řízený posunem těžiště

ULH – ultralehký vrtulník

UW – ultralehký vírník

PK – padákový kluzák

MPK – motorový padákový kluzák

ZK – závěsný kluzák

A summary of incidents reported in 2007

Aircraft (Maximum Take-Off Mass)	Serious incident	Incident
Over 5 700 kg	1	243
2 250–5 700 kg	0	6
2 250 kg or less	0	33

Sports Flying Devices	Serious incident	Incident
3-axis Microlight	0	3
Weightshift Microlight	0	0
ULH + G	0	0
PG + MPG + HG	0	1
Parachuting	85	0
Balloons and Airships	0	1

3AM – 3-axis Microlight

WM – Weightshift Microlight

ULH – UL Helicopter

G – Gyrocopter

PG – Para Glider

MPG – Motor Para Glider

HG – Hang Glider

NEJNOVĚJŠÍ TRENDY

Přes výrazný pokrok ve spolehlivosti technologií v letecké dopravě je zřejmé, že nehodám nelze nikdy zcela zabránit. Na vzniku mimořádně závažných leteckých nehod se často podílí lidský činitel. Proto se proces hledání vhodných nástrojů ke včasnému odhalení příčin zaměřuje v Evropské unii i v celosvětovém měřítku v rámci ICAO právě tímto směrem.

Ústav splnil požadavky orgánů EU a ICAO při posuzování návrhů a v rámci svých kompetencí průběžně spolupracoval s orgány EUROCONTROL nejen v procesu, který směřuje ke zjednodušení legislativy v oblasti hlášení a odborného zjišťování příčin událostí v civilním letectví, ale i v účinné a otevřené výměně informací v mezinárodním kontextu. Hledal doporučení k prevenci vzniku událostí v klíčových oblastech, za které v českém i mezinárodním měřítku, při současném zvyšování hustoty leteckého provozu, považoval:

- neoprávněné vstupy letadel do řízených prostorů,
- nepovolená narušení aktivní RWY,
- porušení rozstupů mezi letadly,
- ztráty spojení mezi letadlem a ATC.

Tak jako v předchozích letech, Ústav splnil úkoly, které v oblasti provozní bezpečnosti a prevence leteckých nehod vyplynu-

LATEST TRENDS

Despite the marked progress in the reliability of technologies in air traffic, it is obvious that accidents can never be entirely prevented. One of the causes of the occurrence of the most serious air accidents is frequently human factor. Therefore the process aiming at finding appropriate tools for timely identification of causes both in the EU and on a worldwide basis within the framework of ICAO is focusing on this issue.

The Institute has complied with the requirements of the EU and ICAO authorities in assessment of proposals, and within the framework of its competencies, it co-operated with EUROCONTROL on a continuous basis not only in the process that is directed at simplification of legislation in the field of reporting and investigating causes of occurrences in civil aviation, but also in an effective and free exchange of information in an international context. The Institute was trying to find recommendations for prevention of occurrences in the following fields which the Institute considered as key both from the Czech and international point of view, taking into account the current increase in air traffic density:

- Unauthorized penetration of controlled air space,
- Runway incursion,
- Loss of separation between aircraft,
- Loss of radiocommunication between aircraft and ATC.



ly pro orgány státní správy a organizace v civilním letectví z auditu ICAO. V průběhu roku 2007 byl zpracován a vládou ČR schválen nový statut Ústavu. Do předpisu L13 byl zpracován doplněk, stanovující zásady organizace a vedení odborného zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů.

KOMUNIKACE S LETECKOU VEŘEJNOSTÍ

Nedílnou součástí trvalého zvyšování provozní bezpečnosti je podpora otevřené komunikace a efektivní výměna infor-

mací mezi Ústavem a širokou leteckou veřejností. S tímto cílem byly rozšířeny webové stránky Ústavu včetně aplikace umožňující podání elektronického hlášení o nastalé události. Cílem Ústavu je zajistit co největší ochranu poskytnutých informací, a tím odstranit obavy z jejich zneužití.

Zaměstnanci Ústavu se podíleli na akcích, jejichž cílem bylo implementovat koncept „Just Culture“ podporovaný organizací EUROCONTROL do národních podmínek.

V roce 2007 inspektoři Ústavu průběžně prováděli školení v rámci udržovacího výcviku pilotů všeobecného letectví a organizací s cílem seznámit a pomoci lépe pochopit příčiny závažných událostí, zejména v provozu sportovních a rekreačních letadel.



Much like in the past years, the Institute has fulfilled its engagements that resulted from the ICAO Audit for governmental agencies and organizations in civil aviation in the field of aviation safety and prevention of air accidents. During 2007, new Statutes of the Institute were developed and approved by the Government of the Czech Republic. The L13 Aviation Regulation was amended with an amendment establishing the principles of the organization and the management of investigation of air accidents and incidents.

PUBLIC RELATIONS

An inseparable part of continuing improvement of aviation safety is support of open communication and effective

exchange of information between the Institute and general flying public. With this aim in mind, the Institute has extended its web pages including an application that allows for submitting an electronic report on the occurrence. The aim of the Institute is to remove the fears of information abuse by ensuring the widest possible protection of the information provided.

The Institute's staff participated in events whose aim was to implement the concept of "Just Culture" supported by EUROCONTROL into national conditions.

In 2007 the inspectors of the Institute carried out maintenance training for pilots in general aviation and organizations on a continuous basis with the aim to inform them about and help them better understand the causes of serious accidents in particular in sports and recreational aviation.



MEZINÁRODNÍ SPOLUPRÁCE

Ústav dlouhodobě spolupracuje s partnerskými organizacemi v evropském prostoru. Podle závažnosti událostí jmenoval ředitel Ústavu zplnomocněné představitele, kteří zabezpečili požadovanou pomoc a poskytli nezbytné informace partnerským institucím Ukrajiny, Polska, Rumunska a Velké Británie při odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů letadel i sportovních létajících zařízení české výroby.

V oblasti spolupráce s orgány mezinárodních organizací pro bezpečnost civilního letectví a subjekty z ostatních členských států Evropské unie a ICAO byla prioritou aktivní účast:

- na jednáních pracovní skupiny ACC ECAC, která soustřeďuje vedoucí představitele institucí odpovědných za odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů v Evropě,
- při přípravě stanoviska k 38. zasedání AIG ICAO ke změnám Annex 13,
- při zpracování studie, týkající revize Směrnice 94/56 ES a Směrnice 2003/42/ES,
- na jednání ECCAIRS Steering Committee,
- na jednání výboru Air Safety Committee, která dala základ pro vydání Nařízení 1321/2007 ES a Nařízení 1330/2007 ES,

INTERNATIONAL CO-OPERATION

The Institute is engaged in long-term co-operation with partner organizations within the European framework. Depending on the seriousness of the occurrence, the Director of the Institute appointed accredited representatives who provided required assistance and necessary information to partner institutions in Ukraine, Poland, Rumania and the UK when investigating causes of air accidents and incidents of aircraft and sports flying equipment manufactured in the Czech Republic.

In the field of co-operation with the authorities of international organizations on safety of civil aviation and entities from other member states of the European Union and ICAO, the priority was an active participation:

- In the meetings of the ACC ECAC working group, which associates leading representatives of institutions responsible for the investigation of air accidents and incidents in Europe,
- In the preparation of the approach to the 38th meeting of AIG ICAO concerning changes in Annex 13,
- In the preparation of a study related to the review of the Council Directive 94/56 EC and Directive 2003/42/EC,

- při výměně zkušeností v rámci EASA Standardisation/Coordination Workshop on Occurrence Reporting.
 - zástupců Ústavu při tvorbě a koordinaci doporučení EUROCONTROL pro provozní bezpečnost a k zajištění úkolů vyplývajících z implementace ESARR.
- Vzájemná výměna informací mezi Ústavem a představiteli LÚ Slovenské republiky a PKBWL Polska, zaměřená

na nejnovější změny a trendy v provozní bezpečnosti, opět prokázala svou hodnotu.

Významnou akcí byla návštěva ředitele Korean Aviation and Railway Accident Investigation Board, která přispěla k posílení spolupráce a poskytla informace o problematice provozní bezpečnosti v prostředí mimo evropský prostor.



- In the meetings of the ECCAIRS Steering Committee,
- In the meetings of the Air Safety Committee that gave rise to the issuance of the Regulation 1321/2007 EC and Regulation 1330/2007 EC,
- In the exchange of experience within EASA Standardisation/Coordination Workshop on Occurrence Reporting.
- Of the representatives of the Institute in creation and coordination of EUROCONTROL recommendations for aviation safety and in ensuring the tasks resulting from ESARR implementation.

Mutual exchange of information between the Institute and the representatives of the Civil Aviation Authority of the Slovak Republic and PKBWL Polska, focusing on the latest changes and trends in aviation safety again proved fruitful.

An important event was the visit of the director of the Korean Aviation and Railway Accident Investigation Board that contributed to the strengthening of co-operation and provided information on the problems in aviation safety outside Europe.

SPOLUPRÁCE V RÁMCI ČESKÉ REPUBLIKY

Stejně jako v předchozích letech se inspektoři Ústavu zapojovali do práce v odborných komisích v rámci ČR v problematice Runway Safety, v navigační komisi, koordinačních a mezirezortních komisích k bezpečnosti letů. Ústav nadále úzce spolupracoval se složkami IZS a inspektoři se podíleli na přípravě a vlastním provedení taktického cvičení Karlovarského kraje se zaměřením na velkou leteckou nehodu.

Ve spolupráci s vysokými školami a výzkumnými ústavy byly realizovány další kroky při zavádění a údržbě databáze událostí v civilním letectví systému ECCAIRS, spolu s expertní činností pro potřebu Ústavu a podporou studentů v rámci zaměření jejich prací na problematiku zjišťování příčin leteckých nehod.

CO-OPERATION WITHIN THE CZECH REPUBLIC

Just as in previous years, the Institute's inspectors continued working in professional commissions within the Czech Republic, dealing in particular with Runway Safety, in the navigation commission, and coordinating and interdepartmental commissions engaged in flight safety. The AAI continued the close co-operation with the Integrated Rescue System branches, and the inspectors participated in the preparation and conduct of a field training exercise of the Carlsbad Region focused on a major air accident.

In co-operation with the universities and research institutes, further steps in implementation and maintenance of the database of occurrences in civil aviation of the ECCAIRS system, expert activities for the needs of the Institute, and support of students within the framework of their dissertations focusing on air accident investigation have been implemented.



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



