

2010



VÝROČNÍ ZPRÁVA ANNUAL REPORT



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



OBSAH

Úvodní slovo ředitele	1
Hospodaření ÚZPLN v roce 2010	2
Hlavní cíle a úkoly v roce 2010	4
Letecké nehody na území České republiky	6
Zahraniční nehody	10
Incidenty	12
Plnění dlouhodobých úkolů	14
Komunikace s veřejností	14
Mezinárodní spolupráce a další aktivity	16
Spolupráce v rámci České republiky	16



CONTENTS

Director's Opening Statement	1
Financial Resources Management in AAII in 2010	2
Key Tasks and Assignments in 2010	4
Accidents within the Czech Republic	7
Accidents Abroad	11
Incidents	12
Fulfillment of Long-term Tasks	15
Public Relations	15
International Co-operation and Other Activities	17
Co-operation within the Czech Republic	17

Design: Studio FTG

Photo: ÚZPLN; ČSA, a. s.; PhDr. Jozef Tóth; Jiří Senohrábek

Vážené dámy, vážení pánové,

dovolte mi, abych krátce zhodnotil činnost Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod v uplynulém roce 2010. I v tomto roce jsme se museli potýkat s problémy vyplývajícími z přetrvávající finanční krize, která se projevila především v nuceném snížení počtu inspektorů, výrazném snížení finančních prostředků na provoz a mzdy zaměstnanců a v přidělení minimálních investičních prostředků. Proto byla opět odložena příprava a výstavba budoucího sídla ÚZPLN a hangáru pro kompletaci a zkoumání trosk letadel.

I přesto bych hodnotil uplynulý rok jako úspěšný. ÚZPLN pokračoval a úspěšně dokončil všechny úkoly vyplývající ze zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Více než sedm set událostí v civilním letectví, které jsme sledovali a řešili, vykazuje dlouhodobě ustálený stav a odpovídá leteckému provozu nad ČR a zvyšujícímu se počtu letecké techniky všeobecného letectví. V roce 2010 zabynulo při leteckých nehodách devět osob, což je druhý nejmenší počet od vzniku ÚZPLN. Velmi dobře hodnotíme spolupráci v oblasti zjišťování příčin leteckých nehod a prevence s Úřadem civilního letectví, s Českými aeroliniemi, a. s., Travel Service, a. s., a dalšími leteckými přepravci.

Tradičně dobrá kooperace je s vedením Letecké amatérské asociace. Vlivem některých problémů, které řešil AeČR, jsme museli hledat nové cesty a přístupy ke zlepšení spolupráce v oblasti šetření leteckých nehod.

Na mezinárodní scéně patří ÚZPLN jak v rámci Evropské unie, tak v celé Evropě, k uznávaným a seriózním partnerům.

Ústav se ve spolupráci se svými partnery ÚLZ, AeČR a LAA ČR i v loňském roce podílel na tvorbě materiálů ke kampani „Přemýš-



lej, ...Doletíš!“. Kvalita zpracovaných pořadů této kampaně je na vysoké úrovni a odezva na ni je velmi pozitivní. Určitým mezníkem v činnosti Ústavu je vydání Nařízení Evropského parlamentu a rady o odborném zjišťování příčin a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví č. 996/2010. Tento přímo použitelný předpis je v platnosti od prosince loňského roku a nabývá dosavadní směrnici č. 94/56/ES, na základě které vznikl i náš Ústav. Vypracování tohoto nového nařízení předcházelo mnoho analýz a veřejných konzultací zúčastněných stran a orgánů členských států. Hlavním cílem je zlepšit provozní bezpečnost a účinnost šetření a prevence nehod v evropském civilním letectví.

Pavel Štrůbl, ředitel

Ladies and Gentlemen,

Let me give you a brief summary of the Air Accidents Investigation Institute's (AII) operations in the past year of 2010. Again, we had to face problems associated with the ongoing financial crisis, which made itself felt in particular in the necessity to reduce the number of inspectors, in significant cuts in financial resources for the operation of the Institute and employees' salaries, and in the provision of minimum funds for investment. Due to this reason, the preparations and the construction of the future headquarters of AII and the hangar for reconstruction and examination of aircraft wreckage had to be postponed again. Despite of this, I consider the past year successful. AII continued in and successfully accomplished all tasks resulting from Act No. 49/1997 Coll., on civil aviation. More than seven hundred occurrences in civil aviation that the Institute pursued and dealt with, show a steady-state condition on a long-term basis and correspond to the air traffic over the Czech Republic and the increasing number of aircrafts in civil aviation. In 2010, nine persons were killed in accidents, which is the second lowest number since the establishment of AII. We give a high rating to the cooperation with the Civil Aviation Authority, České aerolinie, a. s., Travel Service, a. s., and other air carriers in the field of accident investigation and prevention.

There has been traditionally good co-operation with the management of the Light Aircraft Association. Due to certain

problems that the Aeroclub of the Czech Republic was dealing with, we had to search for new ways and approaches to improve the co-operation in accident investigation.

At the international stage, AII ranks among the distinguished and reliable partners both within the framework of the European Union and all over Europe.

Again in the past year the Institute, together with the Institute of Aviation Medicine, the Aeroclub of the Czech Republic and the Light Aircraft Association of the Czech Republic, was involved in the preparation of materials for the „Přemýšlej... Doletíš!“ [“Think twice... and you will land safely”] campaign. The quality of the promotional episodes developed for this campaign is very high, and is receiving a positive response.

A specific landmark in the operation of the Institute is the issue of the Regulation (EU) No. 996/2010 of the European Parliament and of the Council on the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation. This directly applicable regulation came into force last December, repealing Directive 94/56/EC, on the basis of which the Institute was established. The development of this new regulation was preceded by numerous analyses and public consultations with the parties involved and the Member State bodies. Its main aim is to enhance aviation safety and the effectiveness of accident investigation and prevention in European civil aviation.

Pavel Štrůbl, Director

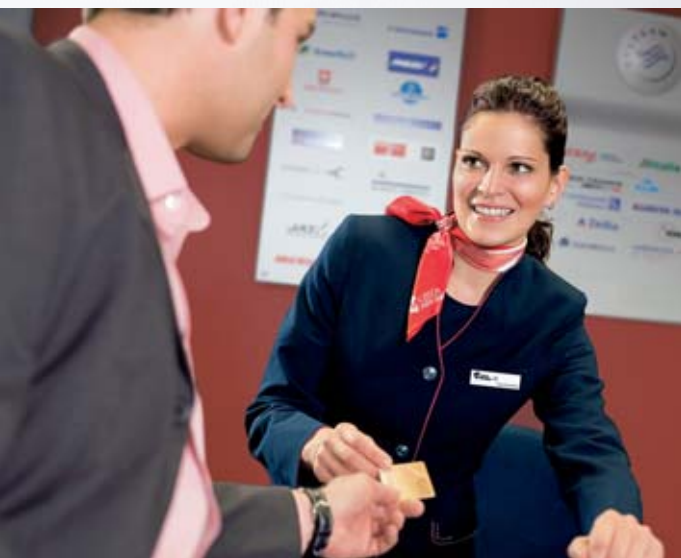


HOSPODAŘENÍ ÚZPLN v ROCE 2010

Hospodaření ÚZPLN bylo v roce 2010 výrazně ovlivněno úspornými opatřeními na celostátní úrovni, která se projevila 5% vázáním prostředků na ostatní výdaje a 1% vázáním prostředků na platy a ostatní platby za provedenou práci včetně příslušenství. Snižování výdajů v rozpočtové kapitole Ministerstva dopravy se nedotklo jen běžných výdajů Ústavu, ale i výdajů kapitálových. Na základě úspor byl zrušen Registrační list akce 127V018000022 „ÚZPLN-Dopravní prostředky“ ve výši 800 tis. Kč. V investičních výdajích byly prostředky vyčleněny na pořízení stolního PC pro zvukové záznamy, archivaci dokumentů s možností popisu záznamových médií a také na technické vybavení inspektorů (souprava manipulační a obslužné techniky, inspekční souprava do

neprístupných míst a přívěsný vozík). Vzhledem ke snížení rozpočtu Ústavu v rámci rozpočtové kapitoly Ministerstva dopravy byla dočasně pozastavena další příprava projektové dokumentace k plánované výstavbě hangáru s administrativní částí na letišti Praha-Kbely.

Ústav hospodařil s dlouhodobým hmotným majetkem v celkové hodnotě 19 368 tis. Kč a s dlouhodobým nehmotným majetkem v částce 246 tis. Kč (stav k 31. 12. 2010). Veškerý majetek byl plně využíván k činnosti Ústavu. Ústav eviduje pohledávky v celkové výši 76 tis. Kč. Celková suma závazků v době splatnosti k 31. 12. 2010 činila 681 tis. Kč.



FINANCIAL RESOURCES MANAGEMENT IN AAI IN 2010

Financial Resources Management in AAI in 2010 was considerably influenced by cost-saving measures on a nationwide basis that were in particular reflected in a 5 per cent reduction in resources for other expenditures, and a 1 per cent reduction in resources for salaries and other payments for work done, including applicable cost, fees and interest. The reduction of expenditures in the budget of the Ministry of Transport had an impact not only on current expenditures, but on capital expenditures as well. Due to cost-saving measures, the Registration Form for the Investment Project no. 127V018000022 "AAI-Means of Transport" in the amount of CZK 800 thousand was cancelled. Funds from capital expenditures were earmarked for the purchase of a table-top PC for sound recordings, filing of documents with the possibility of the description of data recording media, and for technical equipment of

inspectors (a handling and service unit, inspection set for hard-to-access places, and a trailer). Due to the reductions in the Institute's budget from the budget envelope of the Ministry of Transport, the development of the project design documentation for the planned construction of a hangar and an administrative unit at the Prague-Kbely airport was temporarily suspended.

The Institute managed long-term tangible assets totalling CZK 19 368 thousand, and long-term intangible assets totalling CZK 246 thousand (balance as of Dec. 31, 2010). All assets were used in their full extent for the operation of the Institute.

The Institute had CZK 76 thousand in receivables. As of December 31, 2010, total non-overdue payables amounted to CZK 681 thousand.

Údaje o rozpočtu příjmů a výdajů (v tis. Kč)

Ukazatel	Rozpočet		Skutečnost
	schválený	po změnách	
Příjmy celkem	0	0	0
Výdaje celkem	16 141	14 871	14 434 *
V tom:			
Běžné výdaje (mimo ISPROFIN)	13 453	12 983	13 127 *
Z toho:			
Platy zaměstnanců a ostatní platby za provedenou práci	6 655	6 695	6 629
V tom:			
Platy zaměstnanců	4 916	4 916	4 867
Ostatní platby za provedenou práci	50	0	0
Odstupné	0	90	89
Povinné pojistné placené zaměstnavatelem	1 689	1 689	1 673
Převod fondu kulturních a sociálních potřeb	98	98	97
Náhrady mezd v době nemoci	0	50	20
Výdaje na financování programů reprodukce majetku (ISPROFIN)	2 688	1 888	1 307
V tom:			
Kapitálové (investiční) výdaje	1 406	606	570
Běžné výdaje	1 282	1 282	737
Počet zaměstnanců	13	13	12

* Bylo čerpáno 311 tis. Kč z nároků z nespotrebovaných neprogramových výdajů roku 2008 a roku 2009.

Revenue and expenditure budget data (in thousand CZK)

Indicator	Budget		Actual value
	Approved	Adopted	
Total revenue	0	0	0
Total expenditure	16 141	14 871	14 434 *
Included in the above:			
Current expenditure (except ISPROFIN)	13 453	12 983	13 127 *
Out of which:			
Employee compensation and other payments for work done	6 655	6 695	6 629
Included in the above:			
Salaries	4 916	4 916	4 867
Other payments for work done	50	0	0
Redundancy payment	0	90	89
Statutory insurance premiums paid by employer	1 689	1 689	1 673
Transfer to the Fund for Social and Cultural Requirements	98	98	97
Sick leave compensation	0	50	20
Asset reproduction program costs (ISPROFIN)	2 688	1 888	1 307
Included in the above:			
Capital (investment) expenditure	1 406	606	570
Current expenditure	1 282	1 282	737
Number of employees	13	13	12

* CZK 311 thousand drawn from entitlements from unused non-programme expenditure of 2008 and 2009.



HLAVNÍ CÍLE A ÚKOLY V ROCE 2010

ÚZPLN splnil zákonem dané povinnosti shromažďovat a analyzovat informace o leteckých nehodách a vážných incidentech, určovat jejich příčiny a vypracovávat závěry a bezpečnostní doporučení k jejich předcházení.

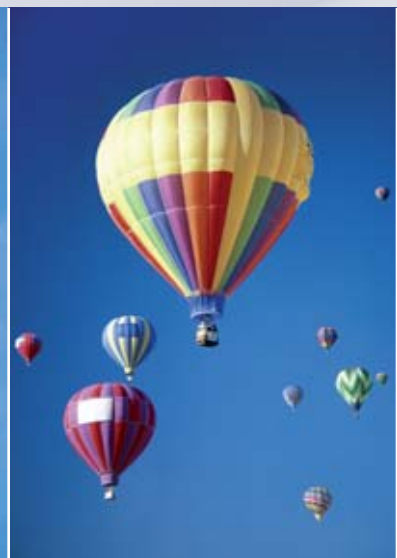
Podle vlivu jejich závažnosti na provozní bezpečnost a zásad organizace a vedení odborného zjišťování příčin určoval Ústav komise a zahájil vlastní šetření v 17 případech nejzávažnějších leteckých nehod a vážných incidentů. S cílem zajistit náležitou prevenci rovněž šetřil některé z incidentů hodnocených jako „Major Incident“ (třetí stupeň v pětibodové stupnici závažnosti) nebo jako „Significant Incident“ (druhý nejnižší stupeň).

Nedílnou součástí činnosti ÚZPLN tvořilo plnění povin-

ností vyplývajících ze zákona o civilním letectví a závazků plynoucích z členství ČR v Evropské unii. ÚZPLN zpracovával, vyhodnocoval a uchovával údaje poskytnuté v hlášeních o událostech. Zaměřili jsme se na lepší využití údajů databáze a poznatků z událostí hlášených leteckými dopravci a Řízením letového provozu ČR, s. p., při poskytování letových provozních služeb.

V souladu s právní úpravou byly vybrané právnické osoby nově pověřeny shromažďováním a analýzou informací o incidentech a leteckých nehodách, při nichž nedošlo k usmrcení osob, určováním jejich příčin a vypracováváním závěrů a bezpečnostních doporučení.

Vzhledem ke kritickému nedostatku finančních prostředků,



KEY TASKS AND ASSIGNMENTS IN 2010

AII complied with its statutory obligations to collect and analyze information on accidents and serious incidents, determine their causes, draw conclusions and develop safety recommendations for their prevention.

Depending on the seriousness of their impact on aviation safety, and in accordance with the principles of the organization and management of investigation of accidents, the Institute appointed commissions and started its own investigation of 17 cases of the most serious accidents and serious incidents. With the aim to ensure proper prevention, it also investigated certain incidents classified as “Major Incidents” (scoring a three on a five-point seriousness scale) or as “Significant Incidents” (second lowest serious level). An inseparable part of the AII’s operations was compliance with the obligations resulting from the Civil Aviation Act,

and obligations resulting from the membership of the Czech Republic in the European Union. AII processed, assessed and filed data provided in the occurrence reports. It focused on making better use of data in the database and experience gained from occurrences reported by air carriers and the Air Navigation Services of the Czech Republic (ŘLP ČR, s. p.) when providing air traffic services.

In compliance with the legal regulations, certain legal entities were newly entrusted with the collection and analysis of information on incidents and accidents which were not fatal, determination of their causes and development of conclusions and safety recommendations.

As a result of a critical shortage of financial resources, and in consideration of already completed stages, AII was looking for new forms of funding, and made only partial steps in the

Statistika celkového počtu hlášených událostí v civilním letectví ČR

Rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Celkový počet událostí hlášených ÚZPLN	540	557	634	683	623	763	686	764

v návaznosti na již dokončené etapy, hledal ÚZPLN nové formy financování a uskutečňoval jen dílčí kroky k výstavbě hangáru pro kompletaci a zkoumání troskek letadel. Jedním z hlavních úkolů bylo zapojit Ústav do tvorby konceptu státního programu bezpečnosti v souladu s požadavky standardů ICAO za účelem dosažení přijatelné úrovně bezpečnosti civilního letectví. Tento úkol byl ve spolupráci s ostatními participujícími subjekty splněn.

Nelze rovněž opominout odborné posuzování velkého množství návrhů dokumentů ICAO, EU a dalších organizací a přípravu stanovisek ÚZPLN k nim. Do této agendy spadala v roce 2010 aktivní účast na vypracování stanovisek a pozice ČR k návrhu Nařízení Evropského parlamentu a Rady o vyšetřování a prevenci leteckých nehod a incidentů v civilním letectví, které v závěru roku 2010 nahradilo regulační rámec upravující v rámci EU vyšetřování leteckých nehod.



Statistics of the overall number of reported occurrences in Czech civil aviation

Year	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Total number of occurrences reported to AAI	540	557	634	683	623	763	686	764

construction of the hangar for reconstruction and examination of aircraft wreckage.

One of the major tasks was to engage the Institute into the preparation of the concept of the State Safety Programme in accordance with the requirements of the ICAO standards for the purposes of achieving reasonable level of safety in civil aviation. This task was accomplished in co-operation with other participating entities. Expert assessment of a large number of draft documents of

ICAO, EU and other organizations, as well as drawing up AAI's opinions to them, must not be left aside. Within the framework of this agenda the Institute took an active part in 2010 in preparing opinions and expressing the attitude of the Czech Republic regarding the Regulation of the European Parliament and of the Council on the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation that by the end of 2010 replaced the regulatory framework governing investigation of accidents within the European Union.



LETECKÉ NEHODY NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

K leteckým nehodám se smrtelným zraněním komise ÚZPLN vyjízděly vždy, k ostatním leteckým nehodám pak podle jejich závažnosti. Vykonávaly nezbytné úkony související s určením příčin a vypracováním závěrů a bezpečnostních doporučení podle Předpisu o odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů, podle působnosti vyplývající ze Statutu ÚZPLN a v souladu s vnitřními předpisy. Při méně závažných leteckých nehodách, během provozu letadel používaných zejména v rámci rekreačního a sportovní létání, byl zajišťován dozor při šetření příčin prostřednictvím pověřených osob. ÚZPLN na základě informací vyplývajících z odborného zjišťování příčin leteckých nehod nebo incidentů vydal v průběhu roku 2010 celkem osm bezpečnostních doporučení, která předal Ministerstvu dopravy, Úřadu pro civilní letectví, provozovatelům letadel, LAA ČR, Aeroklubu ČR a dalším oprávněným osobám s ohledem na bezpečnost civilního letectví. Vybrané případy leteckých nehod jsou uvedeny v následujícím přehledu.

LETECKÉ NEHODY LETADEL S MTOM NAD 5 700 KG

Stejně jako v předchozích letech nedošlo v roce 2010 v provozu letadel s maximální vzletovou hmotností vyšší než 5 700 kg v České republice k žádné letecké nehodě se smrtelným zraněním nebo zraněním osob.

V průběhu roku 2010 se stala pouze jedna událost, která byla v souladu s klasifikací událostí podle mezinárodních standardů hodnocena jako letecká nehoda. Dne 18. 6. 2010 došlo během poježdění ke vzletu na letišti Praha-Ruzyně ke

střetnutí wingletu na pravé polovině křídla letounu B737-8BK, který pojížděl po TWY F, s levou polovinou výškového kormidla a stabilizátoru letounu A321-131, který stál na TWY E. Bez opravy nebyly oba letouny schopny letu. Příčinou byl lidský faktor. ÚZPLN zveřejnil závěrečnou zprávu na webových stránkách.

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

V roce 2010 došlo v leteckém provozu letadel s maximální vzletovou hmotností nad 2 250 kg a méně než 5 700 kg pouze ke dvěma nehodám, které neměly za následek zranění osob. V této kategorii letadel je rovněž patrný dlouhodobě ustálený stav, pokud jde o nízký počet událostí a jejich následky.

Dne 5. 2. 2010 se stala letecká nehoda vrtulníku Bell 427 u obce Horní Olešná. Pilot uskutečňoval přelet z provozní základny Hosín do Jihlavy k plánovanému sekundárnímu letu v rámci letecké zdravotnické záchranné služby. Během letu vlétl do nevyhovujících meteorologických podmínek se sníženou viditelností a došlo ke střetu vrtulníku se zasněženým povrchem pole. Posádka vrtulníku nebyla zraněna, vrtulník byl zničen. Příčinou byl lidský faktor. ÚZPLN zveřejnil závěrečnou zprávu na webových stránkách.

Dne 11. 6. 2010 došlo k nehodě letounu Pa-23-250 na letišti Hradec Králové. Při zahájení přistávacího manévru pilot zjistil po přesunutí páky ovládání podvozku do polohy „Vysunuto“ silný únik hydraulické kapaliny a nezajištění předového





ACCIDENTS WITHIN THE CZECH REPUBLIC

Fatal accidents were at all times investigated by the AAI commissions; the participation of the Institute's commissions in investigating other accidents depended on their seriousness. The commissions performed necessary tasks related to the determination of causes and preparation of conclusions and safety recommendations pursuant to the Regulation on Investigation of Accidents and Incidents in accordance with the competencies resulting from the AAI Statute and internal regulations. As regards less serious accidents, and the operation of aircrafts used mainly in recreational and sport related flying, the supervision during the investigation was ensured via authorized entities. Based on the information resulting from the investigation of accidents or incidents, AAI issued a total of eight safety recommendations in 2010 that were handed over to the Ministry of Transport, Civil Aviation Authority, aircraft operators, Light Aircraft Association of the Czech Republic, Aeroclub of the Czech Republic and to other authorized entities involved in the safety of civil aviation. Certain examples of accidents are given in the summary below.

ACCIDENTS TO AIRCRAFT WITH MTOM OVER 5 700 KG

Much like in the previous years, there were no fatal accidents or accidents with injuries related to aircrafts with maximum take-off mass exceeding 5 700 kg in the Czech Republic in 2010.

In 2010, there was only one occurrence that was classified as accident pursuant to the international standards for

occurrence classification. On June 18, 2010, during taxiing for take-off on the Prague-Ruzyně airport, a winglet on the right-hand half of the wing of a B737-8BK aircraft that was taxiing on TWY F hit the left-hand half of the elevator and stabilizer of an A321-131 parked on TWY E. Without a repair, neither aircraft was flight worthy. The cause resulted from human error. AAI published the final report on its web pages.

ACCIDENTS TO AIRCRAFT WITH MTOM OVER 2 250 KG BUT LESS THAN 5 700 KG

In 2010, only two accidents occurred in the traffic of aircrafts with the maximum take-off mass exceeding 2 250 kg but under 5 700 kg, which did not result in injuries. This aircraft category also experiences a steady-state condition on a long-term basis as regards low number of occurrences and their consequences.

On February 5, 2010, a Bell 427 helicopter had an accident at Horní Olešná. The pilot was flying from the operating base in Hosín to Jihlava from where a secondary flight was planned within the framework of the medical air rescue service. During the flight the helicopter got into adverse meteorological conditions with reduced visibility, and the helicopter hit a snow-covered field. The helicopter crew was not injured, but the helicopter was destroyed. The cause resulted from human error. AAI published the final report on its web pages.

On June 11, 2010, a Pa-23-250 aircraft had an accident at the Hradec Králové airport. When the pilot started the

podvozku v poloze vysunuto. Po provedení všech nouzových postupů pro vysunutí podvozku dle letové příručky se nepodařilo zajistit příďový podvozek. Pilot provedl přistání na travnatou RWY16R na LKHK. Po přistání s nezajištěným příďovým podvozkem byl letoun značně poškozen, ale posádka nebyla zraněna. Příčinou byla technická porucha v systému vysouvání předního podvozku. ÚZPLN zveřejnil závěrečnou zprávu pověřené organizace na webových stránkách.

LETECKÉ NEHODY LETADEL S MTOM 2 250 KG A MĚNĚ

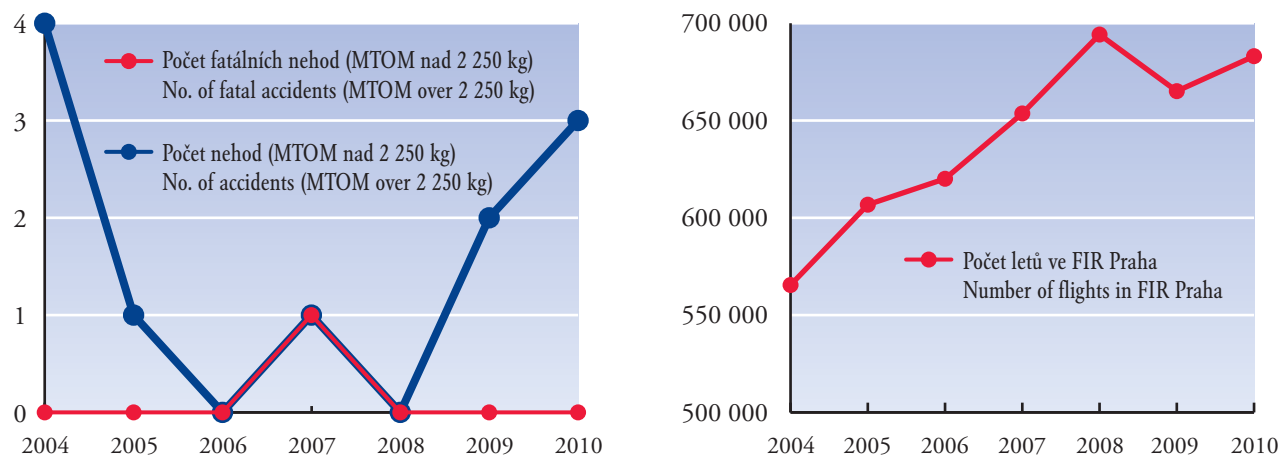
V roce 2010 ÚZPLN obdržel v souvislosti s provozem letadel s maximální vzletovou hmotností 2 250 kg a menší, použí-

vaných pro letecké práce, rekreační a sportovní létání včetně parašutistického provozu, hlášení o 85 leteckých nehodách. Při leteckých nehodách na území České republiky zahynulo v roce 2010 celkem sedm osob. V meziročním srovnání je pokles počtu usmrcených osob příznivý.

V provozu letounů, vrtulníků a kluzáků se z uvedeného počtu stalo 32 leteckých nehod. Při provozu balónu došlo k jedné letecké nehodě.

Pro komise ÚZPLN bylo prioritou zjišťování příčin leteckých nehod se smrtelným zraněním a rovněž vybraných méně závažných nehod s cílem využít informace a závěry pro účely prevence budoucích nehod. Ve zvláště závažných případech se doba, kterou komise potřebovaly ke stanovení závěrů,

Počet leteckých nehod letadel (MTOM nad 2 250 kg) a fatálních leteckých nehod letadel (MTOM nad 2 250 kg) na území ČR v porovnání s počtem letů ve FIR Praha v letech 2004–2010



The number of accidents (MTOM over 2 250 kg) and fatal accidents (MTOM over 2 250 kg) within the Czech Republic compared to the number of flights in FIR Prague in 2004–2010

landing procedure and after moving the landing gear lever to the “Down” position, he discovered a heavy hydraulic fluid leak and that the landing gear did not lock down. After performing all emergency procedures for lowering the landing gear in accordance with the flight manual, he was still unable to lock the nose gear down. The pilot landed on the grass RWY16R at LKHK. After landing with an unlocked nose gear the aircraft was considerably damaged, but the crew was uninjured. The cause was a technical defect of the nose gear lowering system. AAII published the report prepared by an authorized organization on its web pages.

ACCIDENTS TO AIRCRAFT WITH MTOM UNDER 2 250 KG

In 2010, AAII received reports on 85 accidents related to aircraft with maximum take-off mass of 2 250 kg or less, used for aerial work, recreational and sport related flying including parachuting. A total of seven people were killed in

accidents within the territory of the Czech Republic in 2010. As regards the year-on-year comparison, the drop in the number of fatalities is positive.

Within the above number, 32 accidents occurred to airplanes, helicopters and gliders. One accident was related to balloon flying.

The Institute’s commissions investigated, as a matter of priority, the causes of fatal accidents, and also certain less serious accidents with the aim to use the information and conclusions for the prevention of future accidents. The time the AAII’s commissions needed to come to a conclusion in particularly serious cases depended on the circumstances and the complexity of information to be analyzed. In comparison with the previous year, a major part of the causes of accidents whose investigations opened in 2010 were determined by the end of the year, and final reports were published on the web pages.

lišila podle okolností a rozsahu analyzování informací. V porovnání s předchozím rokem se u velké části šetření zahájených v roce 2010 podařilo do konce roku stanovit závěry a zveřejnit závěrečnou zprávu na webových stránkách. Dne 13. 5. 2010 se stala letecká nehoda letounu Cessna 150M. Pilotka, která prováděla let VFR z letiště Strakonice, vletla do meteorologických podmínek nevyhovujících pro pokračování v letu za viditelnosti. Požádala FIC Praha o pomoc pro řešení této složité situace. Při provádění změn kurzu nenastoupala do dispečerem FIC doporučené výšky, která by zajišťovala bezpečnou vertikální vzdálenost od země. Letoun narazil do lesního porostu na svahu v blízkosti rozhledny Javorník na Šumavě. Pilotka i všichni cestující

zahynuli, letoun byl zničen. Příčinou byl lidský faktor. Dne 28. 5. 2010 se stala nehoda letounu Z 142. V rámci soutěže v letecké akrobacii došlo na letišti Toužim při vzletu k pádu letounu. Při nárazu do země pilotka zahynula, letoun byl zničen. Příčinou byl lidský faktor. Dne 4. 9. 2010 havaroval kluzák L-23. Při letu po okruhu mezi třetí a čtvrtou zatáčkou na letišti Slaný došlo k pádu z výšky asi 50 m a nárazu do země. Zahynul pilotní žák a instruktor byl těžce zraněn. Příčiny pádu se nepodařilo přesně objasnit. Dne 20. 10. 2010 došlo k nehodě letounu Z 126 na letišti Most. Ve fázi stoupání po letném přistání a vzletu vysadil motor a následoval pád letounu. Po nárazu do země pilot



On May 13, 2010, an accident to a Cessna 150M occurred. The woman pilot, who was making a VFR flight from the Strakonice airport, flew into meteorological conditions that were unsuitable for continuing a VFR flight. She asked FIC Prague for help when dealing with this difficult situation. When making changes to aircraft heading, she failed to achieve the altitude recommended by the FIC dispatcher that would ensure safe vertical distance above the ground. The aircraft crashed into the forest at a hill near the Javorník observation tower in the Bohemian Forest. Both the pilot and the passengers were killed, and the aircraft destroyed. The cause resulted from human error. On May 28, 2010, an accident to a Z 142 aircraft occurred. In an air acrobatics contest at the Toužim airport the aircraft crashed during take-off. The woman pilot died when the plane hit the ground, and the aircraft was destroyed. The cause resulted from human error.

On September 4, 2010, an L-23 glider had an accident. When flying the traffic circuit between the third and second turn at the Slaný airfield, the aircraft descended rapidly from a height of approximately 50 meters and hit the ground. The student pilot was killed and the instructor was seriously injured. The causes of the accident have not been accurately identified. On October 20, 2010, a Z 126 aircraft had an accident at the Most airfield. While in the climbing phase after a touch-and-go, its engine failed and the aircraft crashed. The pilot and another person were killed when the aircraft hit the ground, and the aircraft was destroyed. The cause of the accident has not been accurately identified. The greatest year-on-year increase in the number of occurrences in 2010 was shown in the operation of aircraft used for aerial chemical dispersing. Three Z-37A aircrafts were destroyed in three accidents.

a další osoba na palubě zahynuli, letoun byl zničen. Příčinu se nepodařilo jednoznačně prokázat. K nejvýraznějšímu meziročnímu zvýšení počtu událostí došlo v roce 2010 v provozu letounů provádějících leteckou chemickou činnost. Při třech leteckých nehodách byly zcela zničeny tři letouny typu Z-37A. Příznivou skutečností je, že tyto nehody neměly za následek ztráty na životech.

V provozu všech kategorií sportovních létajících zařízení došlo k 36 nehodám. Nejzávažnější byla nehoda ultralehkého vrtulníku CH-7 Kompress dne 14. 11. 2010, při které zahynul pilot. Dále byly v provozu zaznamenány tři případy úplného spotřebování paliva a v důsledku toho došlo při přistání letadel k jejich značnému poškození. Naštěstí tyto nehody neměly fatální následky.

V rámci parašutistického provozu se v roce 2010 stalo celkem 16 nehod. Příznivé je, že se obešly bez smrtelných zranění.

V technické oblasti zjišťování příčin, při posuzování a vyhodnocení vlivu poruch materiálu a konstrukce na příčiny leteckých nehod, spolupracoval Ústav zejména s Výzkumným a zkušebním leteckým ústavem, Ústavem letadlové techniky ČVUT a Kriminologickým ústavem Policie ČR.

V reakci na pokles objemu finančních prostředků v rozpočtu ÚZPLN jsme byli nuceni přistoupit k optimalizaci výdajů na odborné expertizy. Součástí stanovení jejich důležitosti a rozsahu byly konzultace s příslušnými organizacemi. Takto byly provedeny expertizy týkající se letadla Cessna 150M, letadla Z 142, letadla Z 126 a rovněž u částí vrtulníku CH-7 Kompress.

Celkový přehled o leteckých nehodách v roce 2010

Letouny, vrtulníky, kluzáky a balony

Kategorie letadla (MTOM)	Počet leteckých nehod
> 5 700 kg	1
> 2 251 kg a ≤ 5 700 kg	2
≤ 2 250 kg	33

Ultralehká letadla

Kategorie SLZ	Počet leteckých nehod
ULLa	18
ULLt	2
ULH a UW	2
PK, MPK a ZK	14
Parašutistický sport	16

Počet leteckých nehod se smrtelnými následky a počet zahynulých osob

Letouny, vrtulníky, kluzáky a balony

Kategorie letadla (MTOM)	Počet LN	Počet zahynulých osob
> 5 700 kg	0	0
> 2 251 kg a ≤ 5 700 kg	0	0
≤ 2 250 kg	4	6

Ultralehká letadla

Kategorie SLZ	Počet LN	Počet zahynulých osob
ULLa	0	0
ULLt	0	0
ULH a UW	1	1
PK, MPK a ZK	0	0
Parašutistický sport	0	0

LN ... letecká nehoda

SLZ ... sportovní létající zařízení

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



ZAHRANIČNÍ NEHODY

Dne 14. února 2010 na území Spolkové republiky Německo došlo k letecké nehodě letounu Cessna 550, OK-ACH, při které zahynuly dvě osoby české národnosti. ÚZPLN jmenoval zplnomocněného představitele a při šetření příčin spolupracuje s německým orgánem pro šetření.

ÚZPLN zajišťoval v souladu s mezinárodními standardy určenými zplnomocněnými představiteli součinnost při zjištění příčin zahraničních leteckých nehod letounů, kdy ČR byla státem projekce a státem výroby L-410, L-13A, Z-37A, Z-42 a také SLZ TL-96, SportStar MAX a KP-5. Rovněž se uskutečnila spolupráce s rakouským, slovenským a korejským orgánem pro šetření leteckých nehod formou pracovních jednání.

A positive fact is that there were no casualties. As far as all categories of sports flying devices are concerned, there occurred 36 accidents. The most serious one was the accident of a CH-7 Kompres ultralight helicopter on November 14, 2010, in which the pilot was killed. Further accidents involved three cases of complete run out of fuel, and, as a consequence, the aircrafts were seriously damaged during landing. Fortunately, there were no casualties in these accidents.

The year 2010 witnessed a total of 16 parachuting accidents. A positive fact is that there were no casualties.

In the technical area of cause investigation, as well as in the assessment and analysis of the impact of defects in material and structure on the causes of accidents, the Institute in particular co-operated with the Aeronautical Research and Test Institute, Department of Aerospace Engineering of the Czech Technical University, and Institute of Criminology of the Police of the Czech Republic.

In response to the reduction of financial resources in the AAI's budget, we had to optimize the expenses for expert examinations. A part of the assessment of their importance and scope were consultations with appropriate organizations. In this manner expert examinations regarding Cessna 150M, Z 142, and Z 126 aircrafts, as well as regarding parts of the CH-7 Kompres helicopter, were carried out.

Summary of accidents in 2010

Airplanes, helicopters, gliders and balloons

Aircraft Category (MTOM)	No. of Accidents
> 5 700 kg	1
> 2 251 kg and ≤ 5 700 kg	2
≤ 2 250 kg	33

Microlights

Sports Flying Device Category	No. of Accidents
3AM	18
WM	2
ULH + G	2
PG + MPG + HG	14
Parachuting	16

Number of Fatal Accidents and Number of the Dead

Airplanes, helicopters, gliders and balloons

Aircraft Category (MTOM)	No. of Accidents	Number of the Dead
> 5 700 kg	0	0
> 2 251 kg and ≤ 5 700 kg	0	0
≤ 2 250 kg	4	6

Microlights

Sports Flying Device Category	No. of Accidents	Number of the Dead
3AM	0	0
WM	0	0
ULH + G	1	1
PG + MPG + HG	0	0
Parachuting	0	0

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



ACCIDENTS ABROAD

On February 14, 2010, a Cessna 550 (OK-ACH) had an accident in the territory of the Federal Republic of Germany in which two persons of Czech nationality died. AAI has appointed an authorized representative, and is cooperating with the German investigation body during the investigations.

AAI, in compliance with the international standards, ensured cooperation, through authorized representatives, in investigating the causes of foreign accidents in which the Czech Republic was the state of design and state of manufacture of L-410, L-13A, Z-37A and Z-42 aircrafts, and also TL-96, SportStar MAX and KP-5 sports flying devices. It also co-operated with Austrian, Slovenian and Korean accident investigation bodies by means of working meetings.



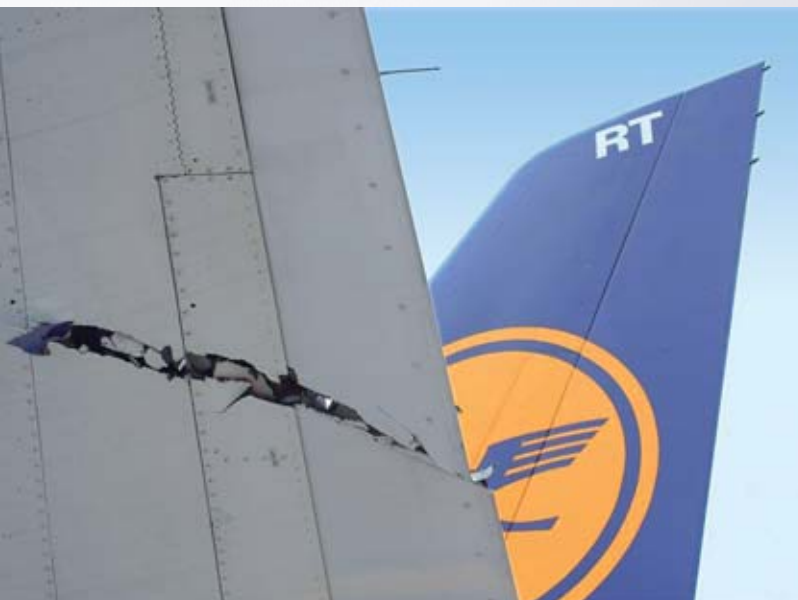
INCIDENTY

Počet hlášení provozně významných událostí v leteckém provozu vykazuje dlouhodobě mírně stoupající trend. V souladu s přijatou právní úpravou povinného hlášení událostí v civilním letectví v roce 2010 ÚZPLN shromáždil a analyzoval celkem 676 hlášení provozovatelů nebo pilotů letadel, poskytovatelů leteckých služeb a osob z dalších oblastí letectví v ČR i ze zahraničí.

Inspektoři ÚZPLN se přednostně zabývali zjišťováním příčin incidentů, které významně ovlivnily bezpečnost letového provozu. Rozložení počtu incidentů podle váhové kategorie letadel je uvedeno v tabulkách. Významné je, že v oblasti obchodní letecké dopravy nedošlo k vážnému incidentu.

V průběhu roku 2010 bylo ÚZPLN hlášeno celkem 27 událostí souvisejících s ATM. V souladu s klasifikací EUROCONTROL, byly ve třech případech hodnoceny jako „Major Incident“ (třetí stupeň v pětibodové stupnici závažnosti), z toho dvě události se staly ve vzdušném prostoru ČR a jedna v zahraničí. Ve 24 případech byla závažnost hodnocena jako „Significant Incident“ (druhý nejnižší stupeň), z toho dvě události se staly v zahraničí. Na celkovém počtu incidentů souvisejících s ATM má významný podíl neoprávněné narušení vzdušného prostoru posádkami letadel.

V rámci mezinárodní spolupráce s italským vyšetřovacím orgánem byla poskytnuta součinnost při shromáždění dat



INCIDENTS

The number of reports of occurrences significant for the traffic shows a slightly increasing trend on a long-term basis. In 2010, AAI, in conformity with the adopted legal regulations on obligatory reporting of occurrences in civil aviation, collected and analyzed a total of 676 reports from aircraft operators or pilots, providers of air services and entities from other fields of aviation in the Czech Republic, and also reports received from abroad.

The Institute's inspectors investigated, as a matter of priority, the causes of incidents that had a marked impact on the safety of air traffic. The tables show the number of incidents according to the aircraft weight category. An important fact is that no serious incident occurred in the field of commercial aviation.

During 2010, AAI received 27 reports on occurrences related to ATM. In compliance with the EUROCONTROL classification, three occurrences were classified as a "Major Incident" (scoring a three on a five-point seriousness scale), out of which two occurrences happened in the air space of the Czech Republic, and one abroad. 24 occurrences were classified as a "Significant Incident" (second lowest serious level), out of which two occurrences happened abroad.

A significant share in the total number of incidents related to ATM is related to unauthorized penetration of airspace by aircraft crews.

Within the framework of international co-operation with the Italian investigation body, the Institute provided co-action in collecting data for the investigation of a serious incident of

v rámci šetření vážného incidentu letounu obchodní letecké dopravy tuzemského provozovatele. Při tomto letu došlo ke ztrátě tlaku v kabině a letoun musel nouzově přistát na náhradním letišti v Itálii.

Orgánům pro šetření ve Finsku a Slovensku byla poskytnuta součinnost při šetření významných incidentů v jejich vzdušném prostoru.

Počet hlášených incidentů ve všeobecném letectví v provozu letadel s MTOM 2 250 kg a méně byl malý. V provozu sportovních létajících zařízení byl podobně jako v minulých letech hlášen pouze velmi malý počet incidentů, celkem 11. Převážně se jednalo o neoprávněné narušení vzdušného prostoru nebo málo významné poruchy a poškození SLZ (sportovní létající zařízení).

V souladu s předpisem L 13 bylo celkem 179 hlášení vyhodnoceno jako událost bez vlivu na bezpečnost. Nedostatek informací, neprůkazné nebo protichůdné důkazy neumožnily stanovit závažnost události u 115 hlášení.

a commercial aviation aircraft of a domestic operator. During this flight there was a loss of pressure in the cabin, and the aircraft had to make an emergency landing at an alternate aerodrome in Italy.

Investigation bodies in Finland and Slovakia were provided with co-action when investigating significant incidents in their airspaces.

The number of reported incidents in general aviation for aircrafts with MTOM of 2 250 kg and less was low. Similarly to previous years, the number of reported incidents of sports flying devices was very low again, totalling 11. These were mostly related to unauthorized penetration of airspace, or defects or damages to sports flying devices of little importance. In compliance with the L 13 regulation, a total of 179 reports were classified as occurrences in the category "No safety effect". Lack of information, inconclusive or contradictory evidence prevented to determine the seriousness of the occurrences in 115 reports.

Přehled o incidentech v provozu letadel v r. 2010

Kategorie letadla (MTOM)	Vážný incident	Incidenty jiné než vážné
MTOM > 5 701 kg	0	278
MTOM > 2 251 a ≤ 5 700 kg	0	12
MTOM ≤ 2 250 kg	0	50
SLZ (ULLa, ULLt)	0	11
Parašutistický provoz	31	0

SLZ ... sportovní létající zařízení

ULLa ... ultralehký letoun aerodynamicky řízený

ULLt ... ultralehký letoun řízený posunem těžiště

Incidenty související s ATM

Kategorie letadla (MTOM)	Vážný incident	Velký incident	Významný incident
MTOM > 5 701 kg	0	3	7
MTOM > 2 251 a ≤ 5 700 kg	0	0	3
MTOM ≤ 2 250 kg	0	0	12
SLZ (ULLa, ULLt)	0	0	2

Summary of aircraft incidents in 2010

Aircraft Category (MTOM)	Serious Incident	Incidents other than Serious
MTOM > 5 701 kg	0	278
MTOM > 2 251 and ≤ 5 700 kg	0	12
MTOM ≤ 2 250 kg	0	50
Sports Flying Devices (3AM, WM)	0	11
Parachuting	31	0

3AM ... 3-axis Microlight

WM ... Weightshift Microlight

Incidents related to ATM

Aircraft Category (MTOM)	Serious Incident	Major Incident	Significant Incident
MTOM > 5 701 kg	0	3	7
MTOM > 2 251 and ≤ 5 700 kg	0	0	3
MTOM ≤ 2 250 kg	0	0	12
Sports Flying Devices (3AM, WM)	0	0	2



PLNĚNÍ DLOUHODOBÝCH ÚKOLŮ

Mezi nejvýznamnější aktivity ÚZPLN v roce 2010 patří v rámci dlouhodobých úkolů aktivní zapojení do expertní skupiny pracující na návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o vyšetřování a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví. Ústav se přímo podílel na projednání návrhů směřujících ke zlepšení spolupráce a nezávislosti orgánů pro šetření.

ÚZPLN je v souladu s Nařízením Komise č.1321/2007 připojen do centrální evidence, kterou Komise zřídila za účelem uchování informací obdržných od členských států na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES. Přístup do evropské databáze je pro odbornou veřejnost stanoven Nařízením Komise č. 1330/2007.

V průběhu roku 2010 bylo v návaznosti na novelizaci ustanovení zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, vydáno 19 právnickým osobám pověření k odbornému zjišťování příčin leteckých nehod a analyzování příčin incidentů. Jejich seznam a rozsah pověření je zveřejněn na webových stránkách.

Mezi dalšími významnými aktivitami, na kterých se ÚZPLN podílel, bylo dokončení státního programu provozní bezpečnosti v civilním letectví v souladu s požadavky ICAO a vypracování stanovisek k několika materiálům týkajících se změn standardů a doporučení ICAO.

V uplynulém roce byla významnou změnou pro vizuální posouzení stavu defektních částí letecké techniky nutnost zvýšení kvalifikace technických inspektorů, kteří získali certifikaci podle mezinárodně platné normy EN 4179/NAS 410 k praktickému provádění vizuálních prohlídek 2. stupně. I v roce 2010 probíhalo přes počáteční omezení doplňování technického vybavení. Byla pořízena souprava na ruční manipulaci s předměty do hmotnosti 2 000 kg a automobilový příves na přepravu předmětů do hmotnosti 1 500 kg. Realizací těchto investic získal Ústav nezávislost při přepravě a manipulaci s troskami letadel. V souvislosti s oddálením zahájení výstavby vlastních prostor s dostatečnou kapacitou pro uložení rozměrných trosk letadel je však i v roce 2011 nezbytné zajistit náhradní řešení.



KOMUNIKACE S VEŘEJNOSTÍ

ÚZPLN svou iniciativou v roce 2010 podporoval otevřenou komunikaci a efektivní výměnu informací s širokou leteckou veřejností. Provedl celkem čtyři čtvrtletní porady k bezpečnosti letů. Průběžně probíhala spolupráce s Úřadem pro civilní letectví a Leteckou amatérskou asociací ČR při tvorbě podkladů a posuzování materiálů k novým dílům bezpečnostní kampaně pro rok 2010 – „Doletíš“. Pro účel pravidelného informování slouží webové stránky ÚZPLN. Zkušenos-

ti ukazují, že se osvědčila možnost podání elektronického hlášení o události. V souladu s předpisem Evropské unie garantuje Ústav zajištění anonymity při dobrovolném hlášení události. V roce 2010 projevila letecká veřejnost velký zájem o přednášky inspektorů ÚZPLN na odborných seminářích organizací v civilním letectví, kurzech pilotů a techniků pro zvyšování kvalifikace pilotů Aeroklubů a LAA ČR a pro studenty vysokých škol zaměřených na letectví.



FULFILLMENT OF LONG-TERM TASKS

Within the framework of long-term tasks, an active participation in the expert group working on a draft regulation of the European Parliament and of the Council on investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation ranks among important initiatives of 2010. The institute was directly involved in discussing the proposals oriented to the improvement of co-operation and independence of the investigation bodies.

AAII, in accordance with the Commission Regulation (EC) no. 1321/2007, has been integrated into a central repository of information that was established by the Commission in order to file the information received from Member States based on the Directive 2003/42/EC of the European Parliament and of the Council. The Commission Regulation (EC) No. 1330/2007 stipulates the rules for the dissemination to interested parties of information on civil aviation occurrences.

During 2010, as a result of amended provisions of Act no. 49/1997 Coll., on civil aviation, 19 legal persons received authorizations for the investigation of accidents and analyzing the causes of incidents. Their list and the scope of their authorizations are published on the website.

Other important initiatives in which AAII was involved included the completion of the State Safety Programme for civil aviation safety in accordance with ICAO requirements, and drawing up opinions on several papers dealing with the changes in ICAO standards and recommendations.

In the past year, an important change related to the visual assessment of the condition of defective parts of aircrafts was the necessity to improve the qualification of technical inspectors, who acquired certification pursuant to the applicable international standard EN 4179/NAS 410 for practical performance of visual inspections of level two. Despite the initial limitations, the technical equipment was expanded again in 2010. A unit for manual handling of objects of up to 2 000 kg and a trailer for transporting items of up to 1 500 kg were purchased. By implementing these investments, the Institute gained independence when transporting and handling aircraft wreckage. As a result of postponing the construction of the Institute's own premises with sufficient capacity for storage of sizeable wreckage of aircrafts, it is necessary to find an alternative solution for 2011.



PUBLIC RELATIONS

In 2010, AAII was pro active in its initiatives in supporting open communication and effective exchange of information between the Institute and general flying public. It organized a total of four quarterly meetings on flight safety. The Institute co-operated on a continuous basis with the Civil Aviation Authority and Light Aircraft Association of the Czech Republic in preparing background papers and assessing materials for new episodes of the safety campaign for 2010 – “Doletíš“ [“And you will land safely”]. For the purpose of regular information sharing, the Institute maintains its websites. Experience

has shown that the possibility that allows for submitting an electronic report on occurrences proved good. In the event a voluntary report is submitted, AAII guarantees the anonymity of the reporting person in compliance with the EU regulation.

In 2010, the flying public showed a great interest in the lectures of AAII's inspectors at specialized seminars given to organizations involved in civil aviation, trainings for pilots and engineers improving the qualifications of Aeroclub and LAA ČR pilots, or given to students of universities focusing on aerospace engineering.



MEZINÁRODNÍ SPOLUPRÁCE A DALŠÍ AKTIVITY

ÚZPLN byl aktivně zastoupen v orgánech mezinárodní spolupráce v bezpečnosti civilního letectví. Pro ÚZPLN je to cesta, jak získat od zahraničních kolegů velmi cenné informace a zkušenosti, které dále využívá v rámci své působnosti. V roce 2010 se jednalo o účast na následujících akcích:

- jednání řídicího výboru Rady představitelů orgánů pro šetření leteckých nehod v členských zemích EU (CEASIA),
- pracovní skupina ACC/ECAC, celoevropského fóra vedoucích představitelů institucí odpovědných za odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů,
- výměna zkušeností z organizace pátrání a vyzvednutí troskek letadel havarovaných na moři nebo při vyzvednutí troskek letadel, které se nacházejí pod hladinou vnitrostátních vodních útvarů,
- účast na pracovním jednání v rámci ECCAIRS Steering Committee,

- pravidelná výměna zkušeností v rámci EASA Standardisation/Coordination Workshop on Occurrence Reporting,
- sladění Evropského plánu implementace Single Sky prostřednictvím Lokálního plánu implementace Single Sky (LSSIP 2011–2015),
- zpracování roční souhrnné zprávy do databáze EUROCONTROL, která slouží k analýze příčin událostí při poskytování letových provozních služeb v civilním letectví v evropském měřítku a k přijímání preventivních opatření v klíčových oblastech.

K zajištění pomoci při zjišťování příčin leteckých nehod v zahraničí jmenoval ředitel Ústavu zplnomocněné představitele, kteří poskytli nezbytné informace partnerským institucím a podle okolností se podíleli na návrhu bezpečnostních doporučení k předcházení nehodám letadel a sportovních létajících zařízení české výroby.



SPOLUPRÁCE V RÁMCI ČESKÉ REPUBLIKY

Do činnosti v oblasti spolupráce s ostatními organizacemi a subjekty v civilním letectví se v průběhu roku 2010 zapojila většina inspektorů ÚZPLN. Podíleli se na činnosti koordinační rady k problematice Runway Safety a zpracování návrhů změny právních předpisů s ohledem na nárůst případů cíleného směřování oslňujících světelných zdrojů na letící letadla.

Inspektoři ÚZPLN kromě plnění svých běžných činností zabezpečili součinnost v rámci cvičení složek IZS Kraje Vysočina v Novém Městě na Moravě, taktického cvičení složek IZS se zapojením orgánů krizového řízení v Olomouckém

kraji s názvem LETECKÁ NEHODA 2010, které se uskutečnilo 7. 9. 2010 na letišti v Olomouci-Neředíně, a prověrky složek IZS a krizových složek Letiště Praha, a. s. Cílem bylo harmonizovat společné postupy při zahájení odborného šetření událostí v provozu obchodní letecké dopravy.

ÚZPLN spolupracuje s vysokými školami při modernizaci databáze událostí v civilním letectví systému ECCAIRS a především při expertní činnosti v souvislosti se zjišťováním příčin leteckých nehod. Inspektoři rovněž poskytovali konzultace studentům při výuce zaměřené na provozní bezpečnost v civilním letectví a zjišťování příčin leteckých nehod.





INTERNATIONAL CO-OPERATION AND OTHER ACTIVITIES

AAIL was actively represented in the bodies of international co-operation in the field of civil aviation safety. It is a way for AAIL to gain valuable information and experience from foreign colleagues that it may further use within the framework of its sphere of action. In 2010, the Institute participated in the following events:

- Meetings of the Steering Committee of the Council of European Aviation Safety Investigation Authorities (CEASIA);
- ACC ECAC working group, a Pan-European Forum associating leading representatives of institutions responsible for investigating accidents and incidents;
- Exchange of experience resulting from organizing the search and recovery of wreckage of aircrafts crashed into the sea, or recovery of wreckage under the level of the inland water bodies;
- Participation in the working meeting within the framework of the ECCAIRS Steering Committee;

- Regular exchange of experience within the framework of EASA Standardisation/Coordination Workshop on Occurrence Reporting;
- Harmonization of the European Single Sky Implementation via Local Single Sky Implementation (LSSIP 2011–2015);
- Development of the annual summary report for the EUROCONTROL database, which serves for analyzing the causes of occurrences in the provision of air traffic service on a European scale, and for adopting preventive measures in key areas.

For the purposes of providing assistance in investigating accidents abroad, the AAIL's Director appointed authorized representatives, who provided necessary information to partner institutions, and, depending on circumstances, participated in proposing safety recommendations for the prevention of accidents of aircrafts and sports flying devices manufactured in the Czech Republic.



CO-OPERATION WITHIN THE CZECH REPUBLIC

In 2010, most of the AAIL's inspectors were engaged in activities focusing on co-operation with other organizations and entities in civil aviation. They participated in the activities of the coordination council dealing with Runway Safety, and in the development of propositions for changes in legal regulations in connection with the increased number of cases of purposefully directing blinding light sources on flying aircrafts.

The AAIL's inspectors, besides their standard activities, ensured co-operation within the framework of training of the Joint Rescue System branches of the Vysočina Region in Nové Město na Moravě, a field training exercise of the Joint Rescue System branches with the involvement of

crisis management bodies in the Olomouc Region under the name of AIR ACCIDENT 2010, which was held at the Olomouc-Neředín airfield on September 7, 2010, and a check on the Joint Rescue System branches and crisis branches of Letiště Praha, a. s. The aim was to harmonize common procedures when opening investigations of occurrences in commercial aviation.

AAIL co-operates with universities in up-grading the database of occurrences in civil aviation of the ECCAIRS system, and, in particular, in expert activities related to the investigation of accidents. The inspectors also provided consultations to students in their training focusing on civil aviation safety and investigation of accidents.



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

