

## Program

- Vybrané ukazatele za 1. čtvrtletí 2025
- Události na území České republiky
- Významné události podle kategorií provozu
- Zahraniční nehody
- Informace

## Vybrané ukazatele – 1. čtvrtletí 2025

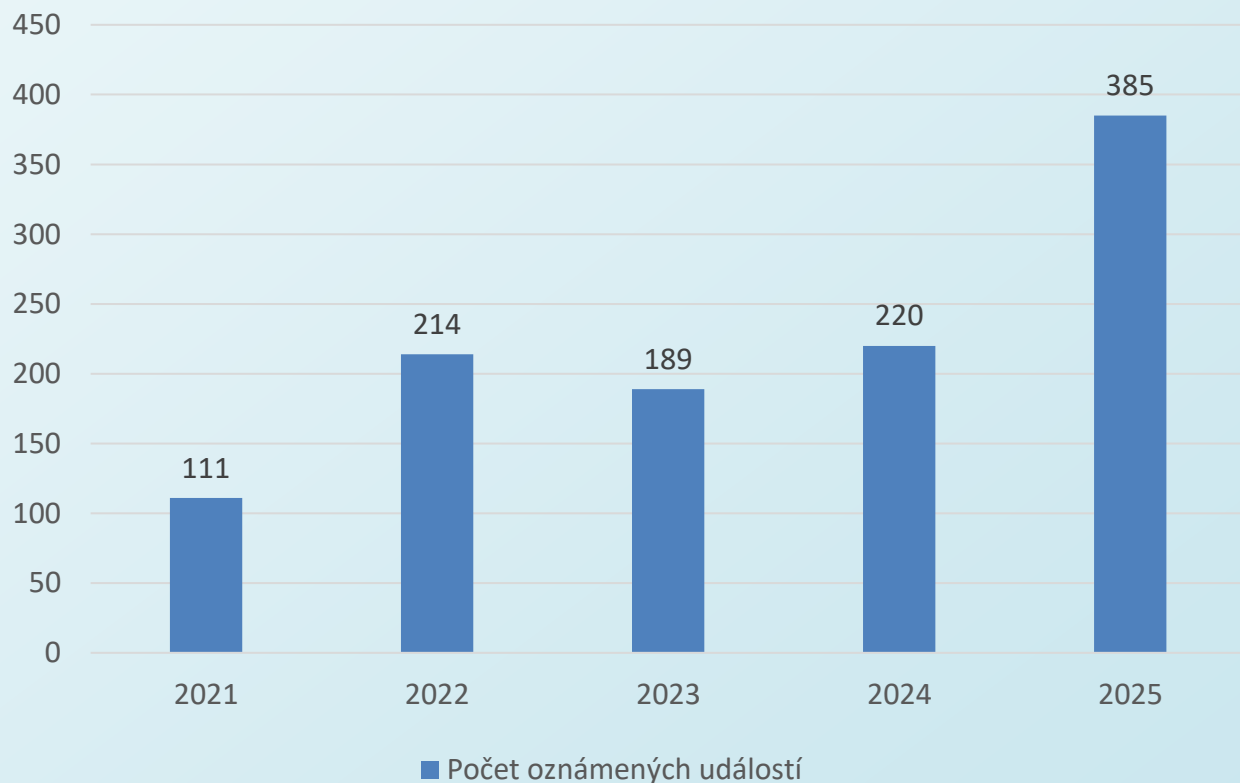
- Vývoj počtu událostí oznámených ÚZPLN v rámci systému povinného hlášení a dobrovolného systému hlášení.
- Meziroční srovnání struktury událostí na území České republiky podle:
  - celkových počtů událostí,
  - třídy událostí,
  - hmotnostních kategorií letadel.
- Struktura událostí.



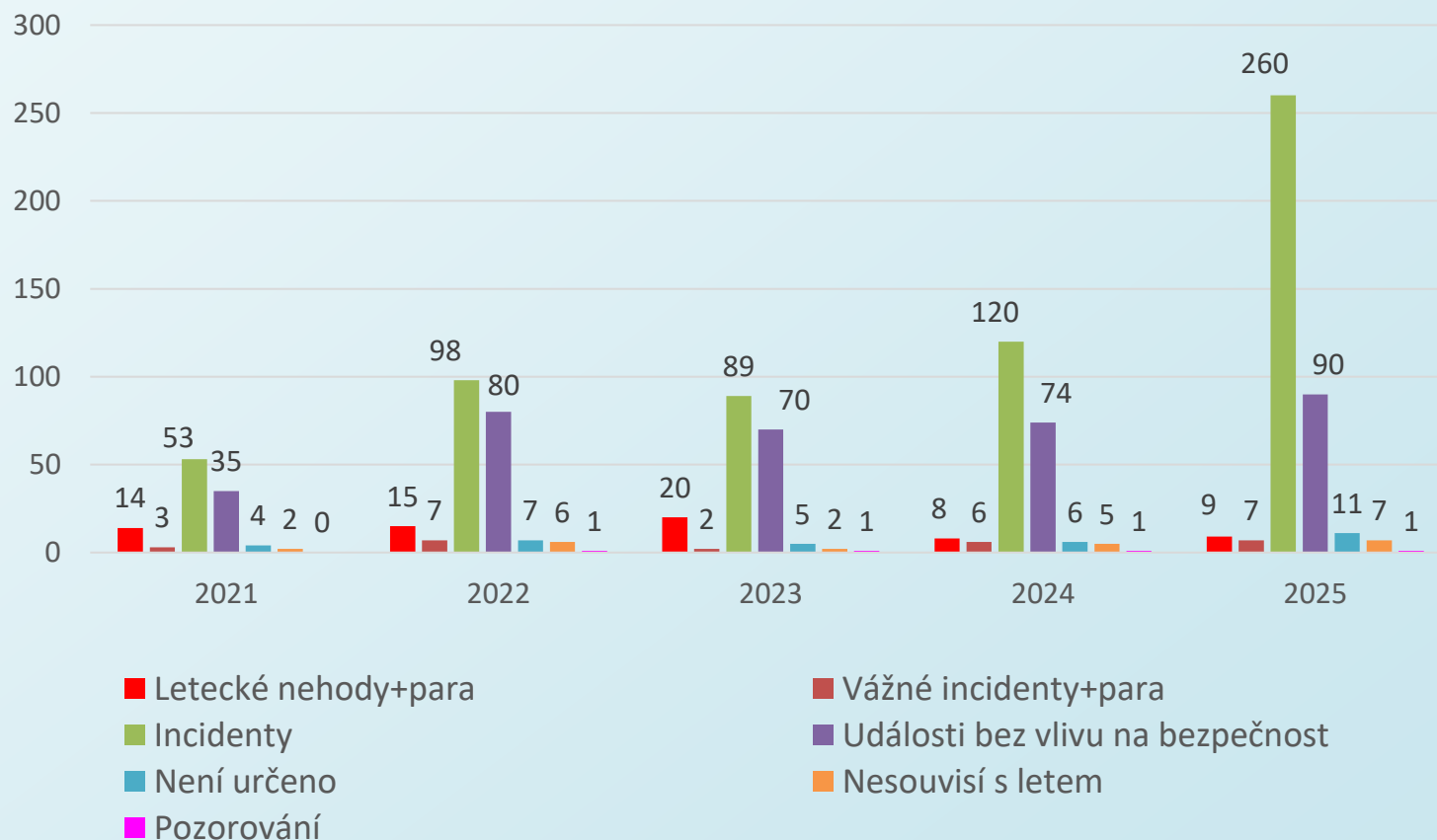
## VÝVOJ CELKOVÉHO POČTU HLÁŠENÝCH UDÁLOSTÍ

V 1. čtvrtletí roku 2025 bylo v rámci systému podávání hlášení oznámeno celkem 385 událostí.

To představuje meziroční nárůst počtu oznámených událostí o 75 % oproti stejnému období v roce 2024.

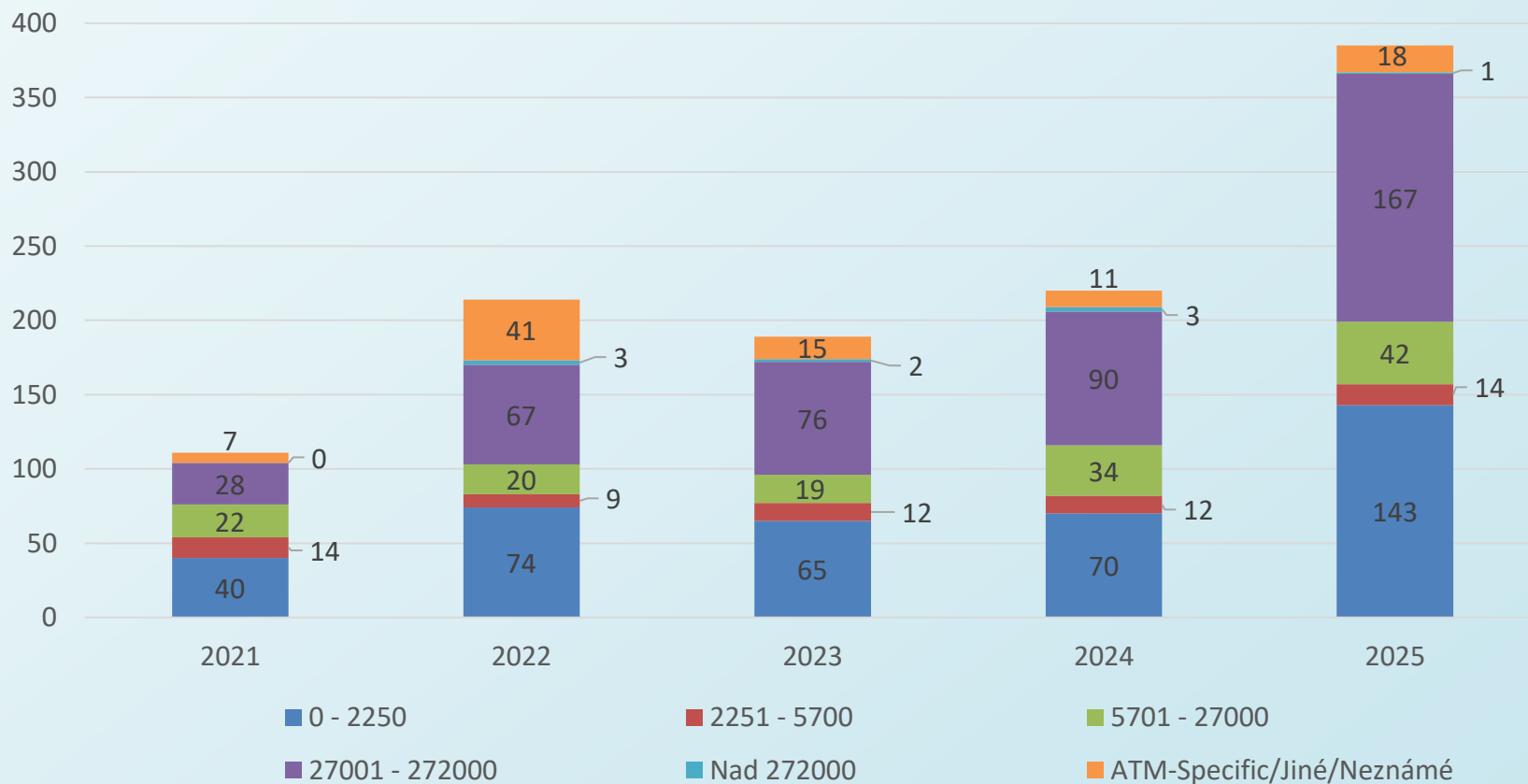


# Struktura oznámených událostí podle hodnocení jejich závažnosti v 1. čtvrtletí v letech 2021 - 2025



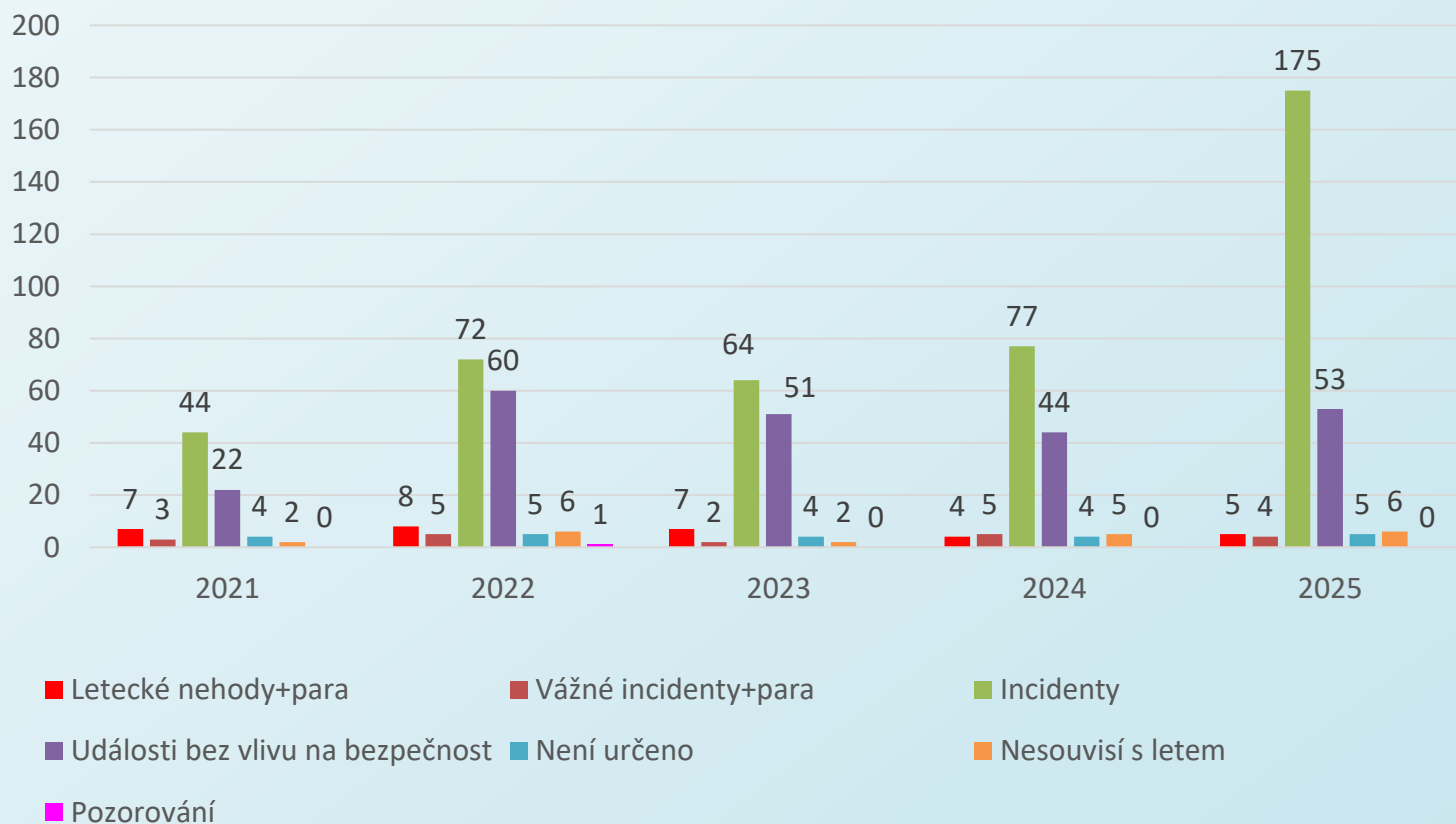
# Vývoj celkového počtu událostí podle jednotlivých hmotnostních kategorií letadel v 1. čtvrtletí v letech 2021 – 2025

Pozn.: Data pro kategorii MTOM 0 – 2250 kg nezahrnují parašutistické nehody a incidenty



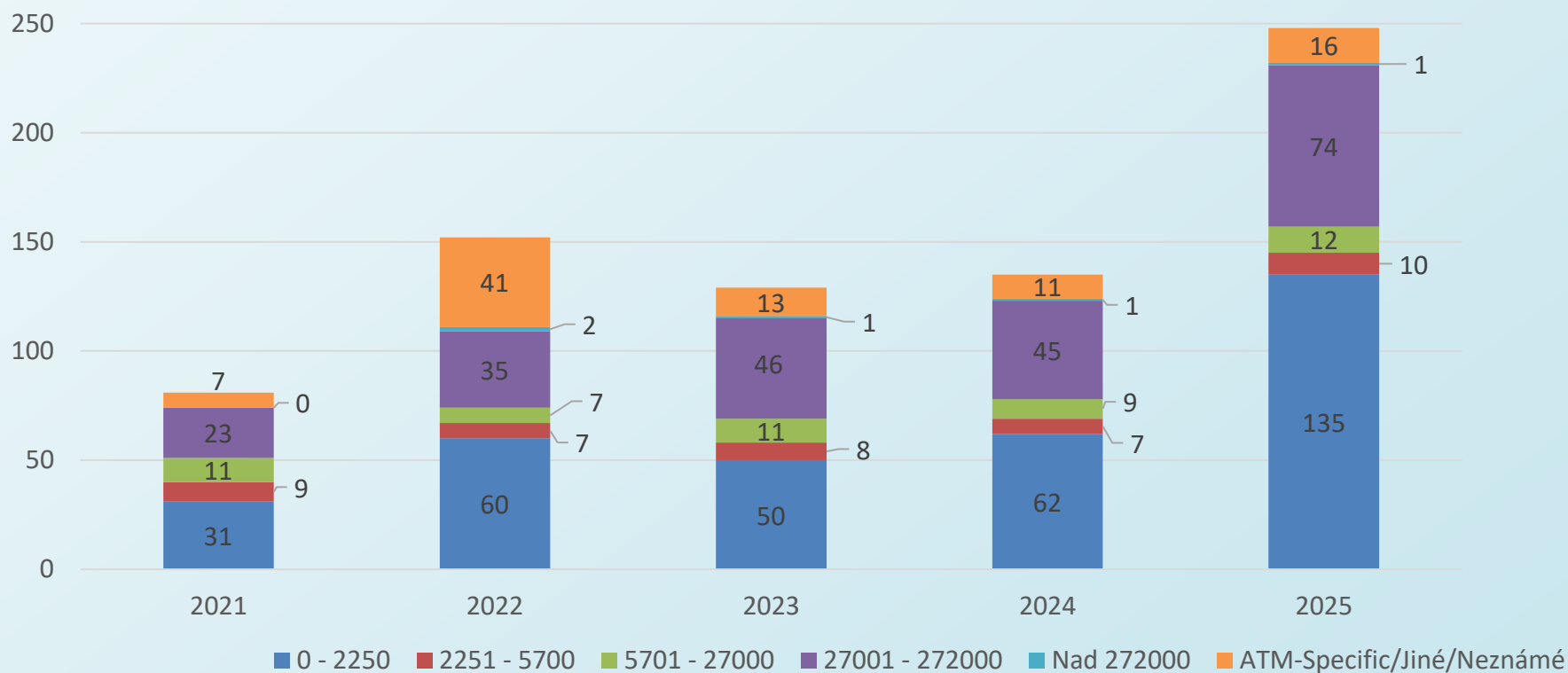
# UDÁLOSTI NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

## Vývoj počtu událostí podle hodnocení jejich závažnosti v 1. čtvrtletí v letech 2021 – 2025



# Vývoj událostí podle jednotlivých hmotnostních kategorií letadel v 1. čtvrtletí v letech 2021 – 2025

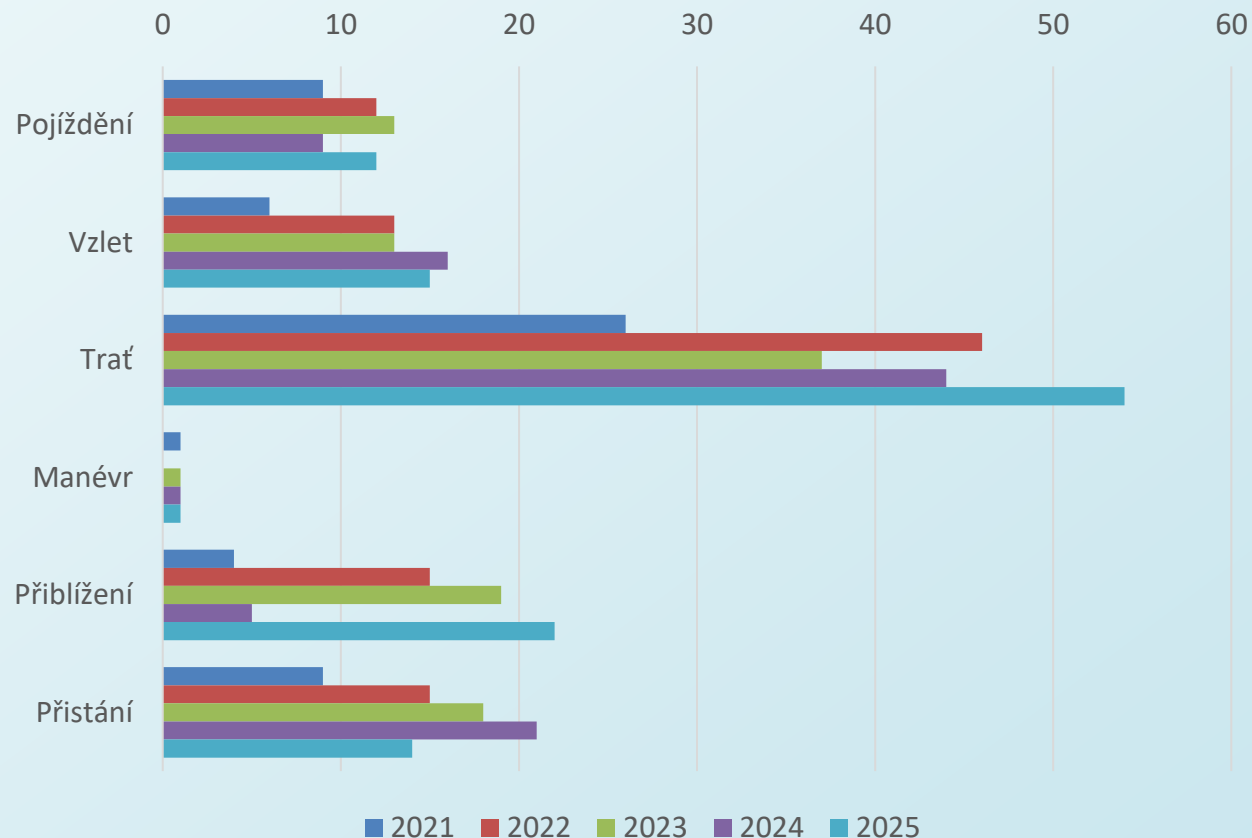
Nezahrnuje parašutistické nehody a incidenty



# Vývoj struktury událostí oznámených ÚZPLN podle fáze letu ve 1. čtvrtletí v letech 2021 – 2025

Nezahrnuje parašutistické nehody a incidenty

Poznámka: Některých událostí se účastní více letadel v různé fázi letu.



# Oznámené letecké nehody a vážné incidenty

## Rozdělení podle maximální vzletové hmotnosti letadla

Hmotnostní kategorie letadel (mimo SLZ)	Letecké nehody			Vážné incidenty	
	Na území ČR		Notifikace* ACCID	Na území ČR	Notifikace* SINCID
	Celkem	Fatální nehody			
MTOM > 5 700 kg	0	0	1	0	0
MTOM > 2 250 ≤ 5 700 kg	0	0	0	0	0
MTOM ≤ 2 250 kg	2	0	1	1	1
<b>Celkem</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

\* Letecké nehody nebo vážné incidenty na území jiného členského státu ICAO, oznámené ÚZPLN v souladu s Annex 13 ICAO, protože ČR je Státem registrace, Státem projekce, Státem konstrukce nebo Státem výroby.  
MTOM - maximální vzletová hmotnost

# Oznámené letecké nehody a vážné incidenty

Rozdělení podle druhu letadla (mimo sportovní létající zařízení)

Druh letadla	Letecké nehody (ACCID)			Vážné incidenty (SINCID)	
	Na území ČR		Notifikace ACCID	Na území ČR	Notifikace SINCID
	Celkem	Fatální nehody			
Letouny	0	0	1	1	1
Vrtulníky	1	0	0	0	0
Kluzáky	0	0	0	0	0
Balóny a vzducholodě	0	0	1	0	0
Systemy dálkově řízených letadel	1	0	0	0	0
<b>Celkem</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

## Struktura oznámených leteckých nehod a vážných incidentů v provozu sportovních létajících zařízení

Druh SLZ (mimo sportovní padáky)	Letecké nehody			Vážné incidenty	
	Na území ČR		Notifikace ACCID	Na území ČR	Notifikace SINCID
	Celkem	Fatální nehody			
UL letouny	1	1	2	0	2
UL vrtulníky a vírníky	0	0	0	0	0
UL kluzáky	0	0	0	0	0
PK a MPK	2	0	0	1	0
ZK a MZK	0	0	0	0	0
<b>Celkem SLZ</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>

# Struktura ostatních událostí na území ČR

podle maximální vzletové hmotnosti letadla a leteckých služeb  
(mimo sportovní létající zařízení)

Události v provozu letadel, letišť, v leteckých službách a údržbě letadel	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Nesouvisí s letem	Není určeno**
MTOM > 5 700 kg	47	34	2	2
MTOM > 2 250 ≤ 5 700 kg	3	5	0	1
MTOM ≤ 2 250 kg	113	8	1	0
MTOM neznámá	0	0	0	0
ATM - specific.	1	3	1	2
Letiště, letecké služby a údržba letadel	4	1	2	0
<b>Celkem</b>	<b>168</b>	<b>51</b>	<b>6</b>	<b>5</b>

\*\* Události, u kterých nedostatek informací nebo neprůkazné nebo protichůdné důkazy neumožňují stanovit závažnost události.

## Ostatní události na území ČR

Rozdělení podle druhu letadla (mimo sportovní létající zařízení)

Druh letadla (mimo SLZ)	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Nesouvisí s letem	Není určeno
Letouny	63	43	3	3
Vrtulníky	4	2	0	0
Kluzáky	0	0	0	0
Balóny a vzducholodě	0	0	0	0
Systemy dálkově řízených letadel	96	2	0	0
Celkem	163	47	3	3

# Ostatní události v provozu sportovních létajících zařízení na území ČR

Rozdělení podle druhu SLZ

Druh SLZ mimo sportovní padáky	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Nesouvisí s letem	Není určeno
UL letouny	4	2	0	0
UL vrtulníky a vírníky	0	0	0	0
UL kluzáky	0	0	0	0
PK, MPK, ZK a MZK	3	0	0	0
Celkem SLZ	7	2	0	0

**Tabulka porovnává počty leteckých nehod na území České republiky v 1. čtvrtletí v letech 2021 – 2025 a počty osob, které při nich zahynuly.**

Rok události	<b>2025</b>	2024	2023	2022	2021
Letecké nehody celkem	<b>5</b>	3	7	8	7
Fatální nehody	<b>1</b>	0	1	1	1
Počet zahynulých osob	<b>1</b>	0	1	1	2

**Porovnání údajů o parašutistických nehodách na území České republiky**

Parašutistické nehody celkem	<b>0</b>	1	0	0	0
Fatální nehody	<b>0</b>	0	0	0	0
Počet zahynulých osob	<b>0</b>	0	0	0	0

Následující přehled zahrnuje výběr z událostí, které byly oznámeny organizacemi v 1. čtvrtletí 2025 a pro bezpečnost letectví představují významné riziko. Souvisely zejména s:

- provozem letadel v obchodní letecké dopravě,
- technickými problémy,
- údržbou a opravou letadel.



## Incident

Datum: 8. 1. 2025  
Typ: letoun Embraer 505  
Místo: EFRO (Rovaniemi)

- Posádka letounu českého provozovatele před plánovaným odletem z EFRO zjistila zhoršení podmínek RWY CC2 s kontaminací námrazou, pro které nebyly ve schváleném EFB data. Aktuální hodnoty posádka nemohla zkalkulovat, a proto odlet odložila.
- Posádka řešila nedostupnost dat v EFB jako softwarovou chybu, protože neznala omezení v OM-B a data publikovaná výrobcem pro daný stav dráhy.
- Požádala pracovníka s přístupem a se znalostí software OPERA (Embraer) k provedení výpočtu letových výkonů.
- Pracovník ale neznal omezení v OM-B ani omezení měřených dat výrobce a nebyl certifikován k této činnosti.
- Pracovník dispečinku neprováděl adekvátní provozní řízení letu, protože předchozí den při plánování letu neměl k dispozici zprávy o stavu RWY.

## Incident letounu Embraer 505 – pokračování

- Aktuální SNOWTAMy nikdo nevyhodnocoval.
- Posádka nekontaktovala svůj dispečink, aby zjistila možnosti provedení výpočtu.
- Letoun odletěl z EFRO bez problému.

### Opatření společnosti:

- Management uložil pracovníkům nepřekračovat kompetence.
- Zavedl školení pro posádky na *dispatch*, podmínky letů.
- Zavedl postupy provozního řízení pro dispečery, ke sledování podmínek vhodných k použití letiště.
- Doplnil detailně do OM-A a do směrnice pro výkon služby dispečera, které informace ze SNOWTAMu mohou být použity pro výpočet vzletové a přistávací výkonnosti. Nastavil pravidla pro vyhodnocování vhodnosti letiště v případě, že se hlášená vrstva kontaminantu a RWY CC vzájemně neshodují s RCAM (Runway Condition Assessment Matrix).

## Incident

Datum: 11. 1. 2025  
Typ: letoun Cessna 680  
Místo: LKPR (Praha/Ruzyně)

- ➔ Posádka letounu českého provozovatele prováděla let z Düsseldorfu do Innsbrucku. Po startu došlo po zasunutí podvozku k signalizaci vysunutí pravé podvozkové nohy (svítila zelená kontrolka).
- ➔ Posádka následně provedla třikrát vysunutí a zasunutí podvozku. I poté signalizace pravé podvozkové nohy indikovala polohu vysunuto.
- ➔ PIC odpojil autopilota a prověřil, že letoun nemá tendenci klonit a ani intenzita hluku nenasvědčovala tomu, že je podvozková noha vysunuta.
- ➔ Posádka usoudila, že se pravděpodobně jedná o vadnou signalizaci vysunutí podvozku. Nevyhlásila MAY DAY ani PAN PAN.
- ➔ Posádka se rozhodla provést přistání na letišti Praha/Ruzyně a oznámila ATC nastalý problém.

## Incident letounu Cessna 680 – pokračování

- Přibližně po 30 min letu došlo ke zhasnutí signalizace vysunutí pravé podvozkové nohy.
- Na LKPR byla vyhlášena místní pohotovost.
- Posádka provedla vysunutí podvozku a provedla průlet nad RWY 30 pro vizuální kontrolu vysunutí podvozku za asistence LP HZS.
- Vizuální kontrola potvrdila vysunutí podvozku. Po následném okruhu letoun bezpečně přistál na RWY 30 a pojížděl na stojánku.
- Údržbová organizace letoun umístila na zvedáky, proběhla vizuální inspekce Down-Lock a Up-Lock Switches, inspekce a vyčištění elektrických konektorů v podvozkové šachtě a zkouška vysunutí a zasunutí podvozku, která byla několikrát opakována.
- Závada se již neprojevila.
- Preventivně byl vyměněn R/H MLG Down – Lock Switch.
- Letoun byl následně uvolněn zpět do provozu.

## Incident letounu Cessna 680 – pokračování



Ilustrační foto Cessna 680

## Incident

Datum: 15. 1. 2025

Typ: letoun Boeing 737-8 MAX

Místo: OMRK (Ras Al Khaimah International Airport)

- Posádka letounu českého dopravce prováděla odlet z RWY 34 OMRK a během rotace letounu pocítila lehkou vibraci.
- Rotaci letounu posádka zhodnotila jako standardní.
- Ve 4 000 ft ALT PF zastavil stoupání letounu a posádka oznámila ATC podezření na kontakt trupu letounu s dráhou při vzletu.
- Posádka konzultovala situaci s ATC a odletěla na záložní letiště k provedení kontroly letounu.
- Technik údržby provedl prohlídku letounu a potvrdil kontakt ocasní ostruhy s dráhou, ke kterému došlo při vzletu během rotace letounu.
- Ocasní ostruha zůstala v „zeleném“ pásmu, které odpovídá nízké intenzitě kontaktu s dráhou.
- Po provedené kontrole letoun pokračoval v letu do LKPR.

## Incident letounu Boeing 737-8 MAX – pokračování

### Fakta zjištěná při šetření:

- Kapitán při přípravě na odlet chybně zadal rychlosti  $V_1$  a  $V_R$ , když dvakrát stiskl na klávesnici CDU tlačítko s číslicí 3 místo 6, (3 je nad 6) z důvodu obrácení pozornosti na další rychlost na svém iPadu.
- Zadané rychlosti do FMS tak byly  $V_1=132$  kt,  $V_R=134$  kt, ( $V_2=167$  kt byla zadána správně) namísto vypočtené  $V_1=162$  kt,  $V_R=164$  kt.
- Chybné zadání rychlostí  $V_1$  a  $V_R$  do FMS mělo za následek o 30 kt nižší rychlost rotace.
- F/O neprovedl křížovou kontrolu zadaných údajů, ale pouze kontrolu rychlosti přečtené nahlas kapitánem během vstupní fáze.
- Posádka si při vzletu nevšimla, že rychlost  $V_2$  je mnohem vyšší než  $V_R$  a na ukazateli rychlosti se objevuje až ve chvíli, kdy se letoun blíží rychlosti  $V_1$  a  $V_R$ .
- Posádka nezaznamenala rozdíl rychlostí během briefingu ani rychlosti odečtené během kontrolního seznamu.

# Incident letounu Boeing 737-8 MAX – pokračování

Fakta zjištěná při šetření:

- Po dosažení  $V_1=132$  kt se ozvalo syntetické zvukové „ $V_1$ “ a krátce po  $V_R = 134$  kt a povelu F/O „Rotate“ byl zaznamenán posun řídicího sloupku a před letadla stoupala rychlostí přesně  $2,5^\circ/\text{sec}$  k přibližně  $12^\circ$  úhlu stoupání.
- Posádka vnímala zvuk a vibrace kolem  $10^\circ$  úhlu stoupání a pokračovala ve stoupání. Trvalo téměř 200 ft, než letoun dosáhl bezpečnou rychlost vzletu  $V_2 = 167$  kt.

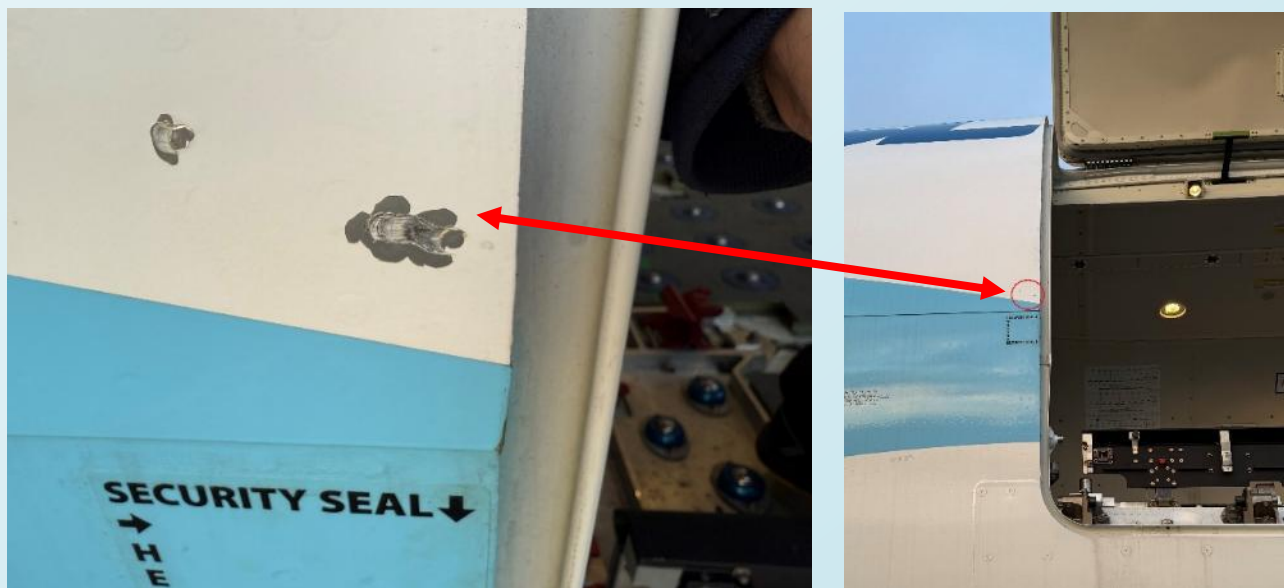


Ilustrační foto Boeing 737-8 MAX

## Incident

Datum: 24. 1. 2025  
Typ: letoun Boeing 737-800-86N  
Místo: LKTB (Brno/Tuřany)

- Při nakládce kontejneru došlo ke kolizi s přední částí rámu cargo dveří letadla zahraničního provozovatele.
- Pozemní personál byl seznámen s událostí a adekvátně proškolen.



## Incident

Datum: 25. 1. 2025  
Typ: letoun Boeing 737-7Q8  
Místo: FIR Bělěhrad

- Letoun českého dopravce měl naplánovaný let LKPR–HEGN (Hurghada).
- Během stoupání do cestovní hladiny zaznamenala posádka ve FL100 zvýšené vibrace na motoru č. 2. Vibrace se pohybovaly v rozmezí 2.2-2.4.
- Vibrace postupně dosáhly hodnoty 3.1.
- Na základě konzultace s OCC se posádka rozhodla vrátit se zpět na LKPR.
- Údržbová organizace provedla externí prohlídku motoru bez nálezu. Byla provedena i boroskopie motoru, také bez nálezu. Poté bylo provedeno vyvážení motoru (FAN TRIM BALANCE TEST).
- Naměřené vibrace poté byly v povoleném rozmezí a letoun byl uvolněn do provozu.

## Incident

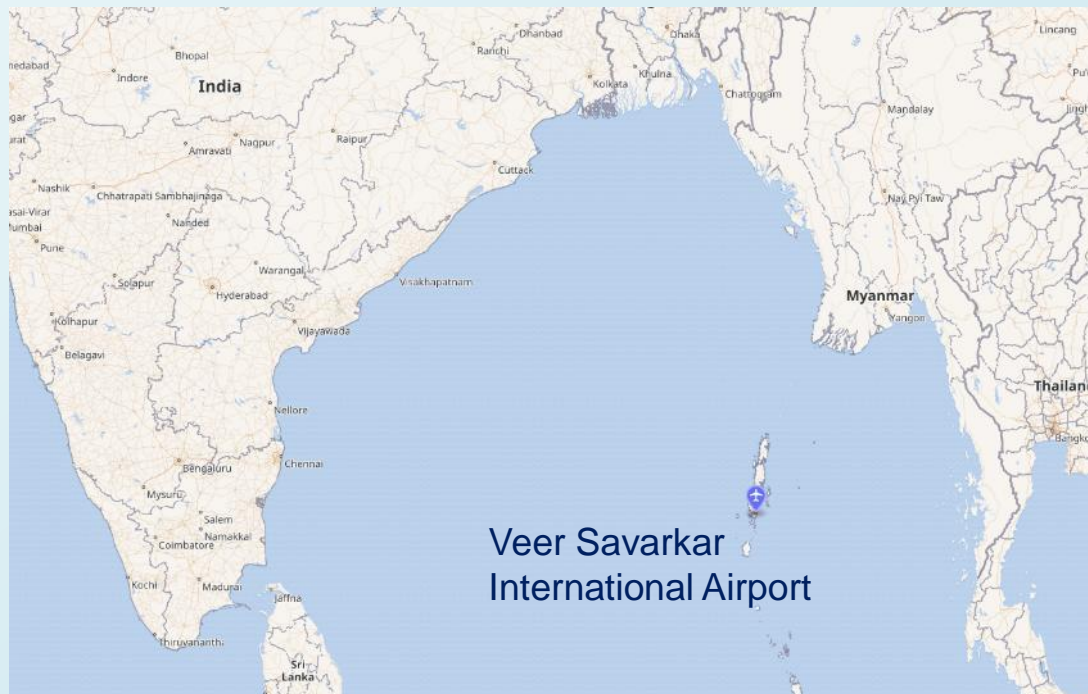
Datum: 26. 1. 2025  
Typ: letoun Boeing 737-800  
Místo: VOPB (Port Blare AB, Vir Savarkar Airport)

- Posádka českého dopravce prováděla odlet dle odletového povolení ATC.
- Instrukce od ATC zněla: „*Po odletu nastoupejte do 1 000 stop a pak zatočte doprava, abyste nalétli trat'...*“
- Po dotočení a nalétnutím tratě P761 ve výšce 1 000 ft se letoun nacházel nad vodou a směřoval k části ostrova s překážkou (kopec s výškou 554 ft).
- Krátce po instrukci ATC: „*Report and climb when established.*“ došlo k iniciaci varovné signalizace LOW TERRAIN.
- Posádka udržovala vizuální kontakt s překážkou a před dalším povolením stoupat do cestovní hladiny řešila nedostatečnou výškovou rezervu příčnou separací.

## Incident letounu Boeing 737-800 – pokračování

### Nápravné opatření:

- ➔ Safety oddělení provozovatele upozornilo ATC, aby vydávalo odletové povolení pro obchodní leteckou dopravu s dostatečnou výškovou rezervou pro přelet nad překážkami.
- ➔ Při nedodržení minimálních povolených výšek nad překážkami posádka nesmí akceptovat odletové povolení.



## Incident

Datum: 30. 1. 2025 a 4. 2. 2025  
Typ: letoun Boeing 737-86Q  
Místo: CYYZ (Toronto)

- Posádka českého dopravce musela ve dvou případech přerušit vzlet při nízké rychlosti kvůli signalizaci MASTER CAUTION.
- V prvním případě se signalizace MASTER CAUTION zobrazila pouze na chvíli po zmáčknutí TO/GA a poté sama zmizela.
- FO identifikoval problém v odmrazovacím systému.
- Posádka se rozhodla přerušit vzlet a vrátila se s letounem zpět na stojánku.
- Po konzultaci s MCC posádka provedla několik motorových zkoušek včetně režimu vzletu.
- Žádná závada se neprojevila a posádka se tedy rozhodla pokračovat v provedení letu.
- Druhý vzlet proběhl v pořádku a posádka s letounem odletěla do destinace.

## Incident letounu Boeing 737-86Q – pokračování

- Ve druhém případě (po pěti dnech) se jednalo opět o přerušení vzletu při malé rychlosti, tentokrát se signalizací MASTER CAUTION ANTI-ICE.
- Posádka se opět s letounem vrátila zpět na stojánku.
- Po cca třech hodinách byla nalezena závada na odmrazovacím ventilu, který byl vyměněn, otestován a letoun byl uvolněn do provozu.



Ilustrační foto Boeing 737-86Q

## Incident

Datum: 4. 2. 2025  
Typ: letoun Boeing 737-7Q8  
Místo: LKPR (Praha/Ruzyně)

- Při přeletu na LKPR se posádce českého dopravce několikrát krátkodobě rozsvítila signalizace MASTER CAUTION.
- Posádka identifikovala problém s čerpadlem poháněným motorem na hydraulickém okruhu A (EDP HYD A). Zkontrolovala množství hydraulické kapaliny v okruhu A, které bylo kolem hodnoty 28.
- Posádka tedy provedla Hydraulic Pump Low Pressure NNC a čerpadlo vypnula. Množství hydraulické kapaliny po přistání bylo 23.
- Přistání proběhlo bez problémů a posádka informovala své MCC.
- Údržbová organizace odhalila poškozené vedení - trhlinu na kolenu mezi akustickým tlumičem a čerpadlem. Trhlinou docházelo k úniku hydraulické kapaliny z okruhu. Pod svorkou uchycení akustického tlumiče byla zjištěna také koroze.

## Incident letounu Boeing 737-7Q8 – pokračování

- Byl vyměněn akustický tlumič včetně kolena a doplněna hydraulická kapalina.
- Celý systém byl otestován a letoun byl uvolněn do provozu.



Ilustrační foto Boeing 737-7Q8

## Incident

Datum: 21. 2. 2025  
Typ: letoun Boeing 737-800  
Místo: OOSA (Salalah International Airport)

- CPT s kvalifikací TRE/TRI českého dopravce prováděl s pilotem po základním výcviku traťový výcvik.
- F/O s letounem prováděl manuálně ILS přiblížení na RWY 25.
- Ve vzdálenosti 1 000 m od THR RWY 25 letoun podklesal a poté výrazně přestoupal GS.
- Bez výrazné změny výkonu pohonných jednotek se pilot snažil o opětovné nalétnutí GS.
- Instruktor nechal pilota pokračovat v přistání a letoun přelétl THR RWY 25 ve výšce 70 ft.
- Bez korekce ze strany instruktora letoun z důvodu větší výšky průletu nad THR RWY 25 podrovnal až ve vzdálenosti 918 m.
- Provozovatel provedl s CPT rozbor celé události.

# Incident letounu Boeing 737-800 – pokračování

## Analýza záznamu průběhu přiblížení na přistání na RWY 25.



## Incident

Datum: 24. 2. 2025  
Typ: letoun Boeing 787-9 Dreamliner  
Místo: LKPR (Praha/Ruzyně)

- Při odbavení letadla zahraničního provozovatele na stání 14 se zdvihající se plošina vozidla „toilet service“ dostala do kontaktu se spodní částí trupu letadla.
- Došlo k poškození povrchu v délce 185 mm a hloubce až 1,8 mm.
- Příčina byla pravděpodobně technické povahy na MMP. Událost je stále v šetření.

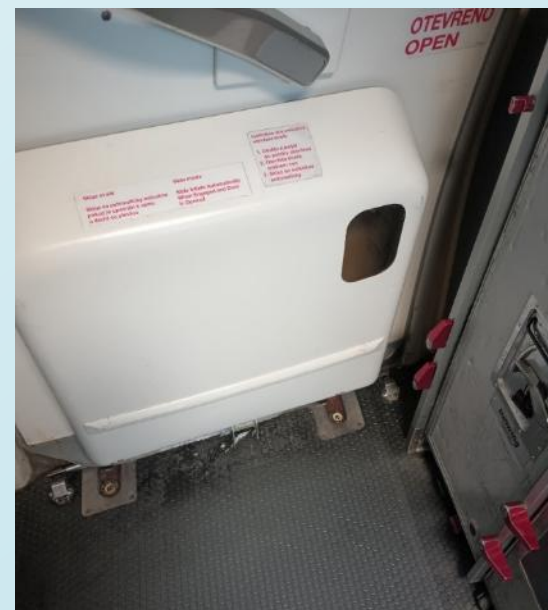


# Incident

Datum: 1. 3. 2025  
Typ: letoun Boeing 737-86N  
Místo: CYOW (Ottawa)

- Pracovník handlingu omylem aktivoval skluz u pravých předních dveří letounu českého dopravce.
- Následoval zásah údržby.
- Událost je stále v šetření.

Otevření pravých předních dveří a aktivace skluzu.



## Incident

Datum: 2. 3. 2025  
Typ: letoun Boeing 737-8 MAX  
Místo: přiblížení na LPMA (Madeira/Funchal)

- Posádka českého dopravce prováděla let EPWA (Varšava) – LPMA.
- Během RNP přiblížení, cca ve 3 500 ft při klapkách 5° v IMC, posádka zaznamenala dvojitý výpadek FMC (Flight Management Computer).
- Posádka provedla postup nezdařeného přiblížení.
- Během vyhodnocování situace se funkce obou počítačů plně obnovila.
- Posádka se tedy rozhodla pro provedení druhého RNP přiblížení.
- Po zahájení sestupu na klapkách 5° došlo k opětovnému selhání FMC.
- Posádka nicméně měla vizuální kontakt s přibližovacími světly a dráhou, a proto se rozhodla pro pokračování v přiblížení s pomocí vektorování od ATC.

## Incident letounu Boeing 737-8 MAX – pokračování

- Přistání proběhlo bez problémů.
- Dle informací od provozovatele je problém v softwaru FMC.
- Pokud posádka používá ke komunikaci s ATC CPDLC, v některých případech může dojít k výpadku FMC.
- Výrobce vydal k tomuto Fleet Team Digest (FTD), kde ovlivnění CPDLC a FMC popsal.
- Výrobce na odstranění chyb v softwaru pracuje, očekává se vydání nové verze softwaru FMC.

Ilustrační foto Boeing 737-8 MAX



## Incident

Datum: 12. 3. 2025  
Typ: letoun Boeing 737-800  
Místo: LKPR (Praha/Ruzyně)

- Posádka zahraničního dopravce prováděla let EPKK (Krakov) – EGGD (Bristol).
- Stanoviště ŘLP ACC Praha obdrželo zprávu od ACC Varšava o vyhlášení stavu nouze a pilnostního signálu PAN PAN z důvodu kouře na palubě a žádost o diverzi na LKPR.
- PIC ohlásil kouř v kabině cestujících mezi 5. a 10. řadou sedadel.
- Na LKPR byla vyhlášena místní pohotovost.
- Přistání s překročenou přistávací hmotností proběhlo v pořádku. Letoun zastavil na RWY 24 a kapitán si vyžádal kontrolu brzd.
- Teplota brzd byla v normálním rozmezí a letoun pokračoval v poježdění na stání.
- Na stojánce byla teplota brzd znovu zkontrolována a byl povolen výstup cestujících.

## Incident letounu Boeing 737-800 – pokračování



Ilustrační foto Boeing 737-800

## Incident letounu Boeing 737-800 – pokračování

- Byla přivolána údržbová organizace, která po příchodu k letounu žádný kouř ani zápach neobjevila.
- Byla provedena prohlídka motorů, APU, hydrauliky, kabinových systémů, včetně úniků všech kapalin. Vše bez nálezu.
- Byla provedena kontrola senzoru teploty v kabině, bez nálezu.
- Bylo provedeno odstranění krycích panelů v kabině pro cestující a prohlídka všech prostorů, vedení, jističů, kabelů.
- Jediným nálezem byla blikající žárovka nad řadou 2-3. V její blízkosti ale nebyly nalezeny žádné známky zkratu nebo hoření. Žárovka byla vyměněna.
- Po technické kontrole byl letoun uvolněn pro technický přelet do EIDW (Dublin).

## Incident

Datum: 12. 3. 2025  
Typ: letoun Embraer EMB135 BJ  
Místo: LKPR (Praha/Ruzyně)

- Posádka letounu českého dopravce prováděla let bez cestujících z LZIB (Bratislava) do LKPR.
- Posádka klesala z FL240 do FL220 z důvodu lehké až střední turbulence.
- V této fázi letu došlo k prasknutí vnější vrstvy čelního pravého skla.
- Rychlost byla 280 KIAS, za podmínek bez srážek a námrazy.
- Posádka provedla předepsaný postup nestandardních úkonů podle kontrolního listu QRH a závadu ohlásila ATC.
- Všechny systémy indikovaly správnou činnost. Posádka snížila rychlost na 230 KIAS a kontinuálně klesala s radarovým vektorováním pro zkrácení tratě.

## Incident letounu Embraer EMB135 BJ – pokračování

- ➔ Následně provedla standardní přílet, ILS přiblížení a přistání na RWY 06 LKPR. Asistence HZS nebyla požadována.
- ➔ Po zjištění rozsahu závady byla v údržbové organizaci provedena výměna čelního skla v souladu s technologickým postupem s následnou kontrolou přetlakování trupu a kontrolou vyhřívání skla.
- ➔ Letoun byl následně uvolněn do dalšího provozu.



Ilustrační foto letounu Embraer EMB135 BJ

# Přehled laserových útoků

V 1. čtvrtletí ÚZPLN obdržel 13 oznámení o útoku laserovým paprskem.

→ 12 oznámení bylo podáno ve FIR Praha, z toho:

- 7 oznámení podaly posádky zahraničních provozovatelů,
- 5 oznámení podaly posádky českých provozovatelů,
- z toho 2 oznámení byla podána při přiblížení na LKPR, zbylých 10 při letu po trati ve FL.

→ 1 oznámení bylo podáno při přiblížení letu českého provozovatele na letišti Chennai v Indii.



# Přehled hlášení TCAS RA

V 1. čtvrtletí ÚZPLN obdržel 6 hlášení TCAS RA.

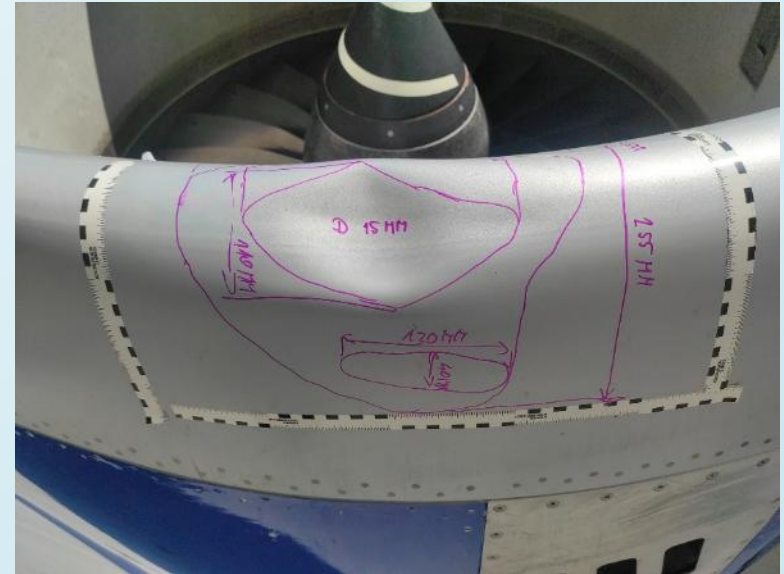
- 4 hlášení byla podána posádkami zahraničních provozovatelů v LKAA:
  - Všechna hlášení byla podána posádkami na FL vůči monitorovanému protiprovozu z důvodu vysoké ROD resp. ROC.
  - Nedošlo ke snížení minima rozstupů.
- 2 hlášení podaly posádky českého provozovatele na LKPR:
  - Během pojíždění na vzlet na LKPR se projevíly technické obtíže na TCAS.
  - Posádky se s letouny vrátily na místo stání.



## Střety s ptáky a se zvěří

V 1. čtvrtletí 2025 obdržel ÚZPLN celkem 18 oznámení o střetech s ptáky, z toho 9 se stalo ve FIR Praha a 9 v zahraničí.

V jednom případě došlo při střetu k poškození motoru letounu zahraničního provozovatele. Po přistání na LKPR bylo servisní organizací shledáno poškození vstupního hrdla motoru mimo povolené limity a letoun byl uzemněn.



Poškození vstupního hrdla motoru po střetu s ptákem

ÚZPLN dále obdržel 4 oznámení o střetech se zvěří, kdy ve dvou případech byl sražen zajíc na LKPR a dvakrát došlo k omezení provozu na LKKV z důvodu přítomnosti srnčí zvěře na dráze.

# Přehled hlášení rušení Globálního navigačního družicového systému (GNSS)

V 1. čtvrtletí ÚZPLN obdržel 56 hlášení rušení nebo falšování GNSS (Jamming / Spoofing):

- 24 hlášení podaly posádky letadel letících ve FIR Praha,
- 32 hlášení podaly posádky tuzemského dopravce při letu v zahraničí.

Jednalo se o identifikaci problémů, které se týkají degradace signálu GNSS, zejména:

- nemožnosti použití GNSS pro navigaci,
- nespolehlivé indikace systémů vyhýbání se terénu a varování EGPWS,
- nepřesné polohy letadla na navigačním displeji vůči reálné poloze.

# Přehled hlášení rušení Globálního navigačního družicového systému (GNSS) – pokračování

Struktura hlášení rušení nebo falšování GNSS podle fáze letu:

- 40 hlášení se týkalo rušení během letu po trati,
- 14 hlášení podaly posádky v průběhu přiblížení,
- 1 hlášení bylo podáno při vzletu,
- 1 hlášení se týkalo rušení ve fázi přistání.

Příklad falešného varování GPWS - CAUTION TERRAIN and PULL UP ve FL 360 (Zdroj CAA).



Závažné události na území České republiky v provozu letadel s maximální vzletovou hmotností do 5 700 kg, ze kterých lze vyvodit poučení ke zvýšení bezpečnosti.



# Události, u nichž bylo zahájeno šetření

ÚZPLN zahájil v 1. čtvrtletí šetření příčin leteckých nehod a incidentů:

- ACCID UL letounu EV-97, OK-SUR 88, s fatálním zraněním pilota,
- ACCID vrtulníku Robinson R 44, D-HUBY.



ÚZPLN pověřil právnické osoby, aby zahájily šetření:

- SINCID UL letounu Bristell NG5, OK-AUI 04,
- ACCID PG AXIS Vega 6L s těžkým zraněním pilota,
- ACCID PG AXIS Venus SC s těžkým zraněním pilota.

## Incident

Datum: 13. 1. 2025  
Typ: letoun Diamond DA42  
Místo: LKPC (Panenský Týnec)

- Po přistání během rozdílového výcviku na LKPC, přibližně 400 m od THR RWY 09, praskla pravá pneumatika hlavního podvozku.
- Posádce se podařilo udržet letoun na dráze a bezpečně zastavit. Stav letounu nedovolil pojíždění z dráhy.
- Posádka informovala provozovatele letounu a provozovatele letiště LKPC. Následně bylo stanoviště FIC PRAHA informováno provozovatelem letounu, aby informovala letadla, která mají přistát na LKPC o stojícím letounu na dráze.
- Provozovatel letounu vyslal na místo údržbovou organizaci na výměnu pneumatiky.
- Letoun byl následně na místě opraven a odletěl na domovské letiště.

## Incident letounu Diamond DA42 – pokračování



## Incident

Datum: 19.1. 2025  
Typ: letoun Cessna 152  
Místo: LKKV (Karlovy Vary)

- ➔ Po ranní kontrole při pokusu nastartovat pohonnou jednotku před hangárem s letouny ATO začal z motorového prostoru stoupat tmavý dým.
- ➔ Po několika sekundách, kdy se množství dýmu začalo zvyšovat, technik spouštění ukončil a použil na likvidaci požáru práškový hasící přístroj.
- ➔ Následně informoval hasičskou záchrannou službu letiště. Ta provedla průzkum se zjištěním, že počínající požár byl uhašen a nehrozí jeho opětovný vznik.
- ➔ Po incidentu byla provedena kontrola letounu oprávněným technikem provozovatele.
- ➔ Příčinou byla špatná manipulace s přípustí a nastříkovací pumpičkou při studeném startu (první spouštění).

## Incident letounu Cessna 152 – pokračování

- Opakovaným pohybem páky došlo vlivem nastříkovací pumpičky k nahromadění přebytečného paliva.
- Důsledkem požáru došlo k poškození kabeláže ke spodním zapalovacím svíčkám na válci 1 a 3.
- Byla provedena výměna kabeláže a preventivně i startéru z důvodu jeho nadměrně dlouhého chodu před samotným incidentem.



## Incident letounu Cessna 152 – pokračování

- S technikem byl proveden rozbor incidentu, vysvětlením příčin a postupů k zamezení možného opakování chyb, které vedly k události. Po provedení nápravného opatření nebyly shledány nedostatky, které by bránily dalšímu výkonu práce technika.

## Vážný Incident

Datum: 21. 1. 2025  
Typ: letoun Bristell LSA  
Místo: LKMB (Mladá Boleslav)

- Při provádění výcvikových letů a nácviku nouzových přistání na RWY 04 LKMB došlo ve fázi rozjezdu při letném přistání a vzletu ke kolapsu přední podvozkové nohy s následným kontaktem vrtule se zemí.
- Došlo k destrukci předového podvozku, odlomení dvou listů z třílisté vrtule a poškození kapotáže motorového prostoru.
- Meteorologické podmínky v době události byly:
  - Bezvětrí,
  - Dohlednost 9 km,
  - OVC 019,
  - OAT -1°C.
- Pilotní žák i instruktor nebyli zraněni. Policie ČR provedla kontrolu posádky na požití alkoholu a návykových látek s negativním výsledkem.

## Vážný incident letounu Bristell LSA – pokračování

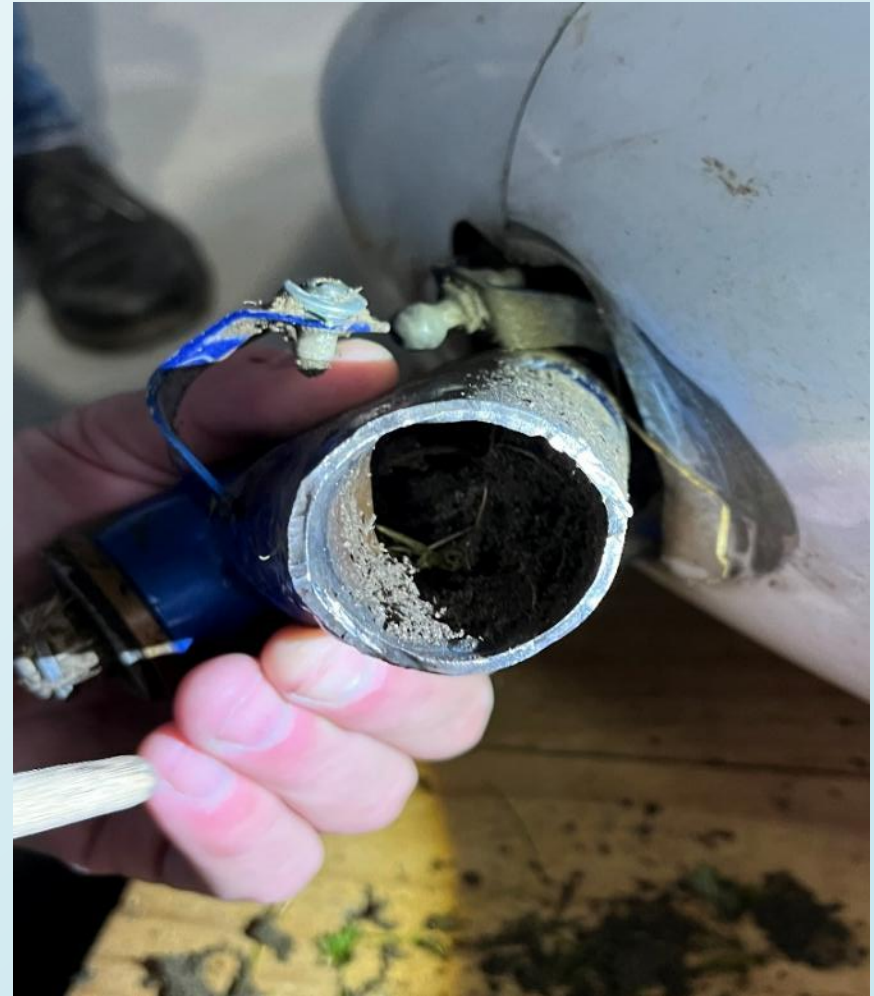


Poškozený letoun po kolapsu přední podvozkové nohy s následným kontaktem vrtule se zemí.

## Vážný incident letounu Bristell LSA – pokračování

- Lom podvozkové nohy byl konzultován s odborníky řešící únavovou pevnost a bylo konstatováno, že se prokazatelně jedná o destrukci vzniklou cyklickým namáháním přední podvozkové nohy.
- Na základě odborného posouzení bylo konstatováno, že trhlina musela být vizuálně zjistitelná již při předešlé 100hodinové prohlídce, při které je kladen důraz na ohledání možných ložisek únavových trhlin.
- Výrobce letounu řeší vydání bulletinu, který bude vysvětlovat přímo způsob dohledání možných vznikajících únavových lomů na podvozkové noze.

## Vážný incident letounu Bristell LSA – pokračování



Detail lomu podvozkové nohy

## Incident

Datum: 27. 1. 2025  
Typ: letoun Tecnam P2002 JF  
Místo: LKBE (Benešov)

- Student v integrovaném výcviku ATPL(A) s instruktorem na palubě, odstartovali z LKBE směrem do výcvikové oblasti.
- Po dosažení výšky 4 000 ft posádka zaznamenala bílý kouř v kabině doprovázený zápachem.
- Posádka oznámila FIC Praha, že se vrací na LKBE, a následně vypnula elektroniku.
- Přistání proběhlo bez závad.
- Po přistání byl letoun zkontrolován v servisním středisku.
- Po kontrole elektroinstalace a motorového prostoru byl zjištěn únik chladicí kapaliny přes odvzdušňovací otvor uzávěru vyrovnávací nádoby chladicího okruhu na požární přepážce.
- Důvodem bylo nadměrné množství kapaliny v nádobě.

## Incident letounu Tecnam P2002 JF – pokračování

- Přebytečná kapalina unikala do prostoru výfuku a výměníku topení kabiny. Zde se odpařovala a vzniklý kouř proudil do kabiny posádky skrze průduchy topení.
- Instruktor tento stav vyhodnotil jako kouř z elektroinstalace.
- Byla provedena kontrola stavu kapaliny v ostatních letounech technikem provozovatele.
- S provozními techniky, kteří připravují letouny, a s instruktorem byl proveden rozbor příčiny.



Letoun Tecnam P2002 JF – ilustrační foto

## Incident

Datum: 29. 1. 2025  
Typ: letoun Tecnam P2006T  
Místo: WHISKY – LKKL (Kladno)

- Instruktor prováděl první seznamovací let s žákem pro získání kvalifikace MEP-VFR.
- Let byl zahájen na LKKL a nácvik základních manévrů probíhal severně mimo TMA Praha na výšce 4 500 ft.
- Po 45 min se letoun přesunul do prostoru LKPC (Panenský Týnec), kde probíhal nácvik standardních letů po okruhu. Bylo provedeno 5 okruhů na oba pracující motory.
- Posádka pak opustila ATZ LKPC a pokračovala přes WHISKY zpět do LKKL.
- Přibližně 5 NM před WHISKY posádka letounu zaznamenala jemné vibrace letadla s neznámým zdrojem původu. V dané chvíli byly všechny parametry motorů v pořádku.

## Incident letounu Tecnam P2006T – pokračování

- Následně posádka snížila výkon motorů. Okamžitě zaznamenala pomalé snižování tlaku oleje levého motoru a ve stejný okamžik začaly růst vibrace motoru.
- Instruktor rozhodl o vypnutí levého motoru, který vypnul standardním postupem.
- Pravý motor běžel bezchybně a neindikoval žádné anomálie.
- Instruktor se rozhodnul, s ohledem na dostupná letiště v okolí, pokračovat na LKKL.
- Posádka oznámila stanovišti Kladno RADIO závadu motoru a provedla bezpečné přistání na RWY 12.
- Po přistání byl letoun odstaven na parkovací plochu.
- Při předběžné vizuální kontrole letounu byl zjištěn významný únik oleje pod levým motorem.

## Incident letounu Tecnam 2006T – pokračování

- Motor měl v době letu 10 hodin do GO.
- Při následné prohlídce motoru bylo zjištěno, že došlo ke zlomení výfukového ventilu na válci číslo 3. Následně zbytky ventilu způsobily díru do pístu, čímž došlo k významnému poklesu tlaku oleje a jeho masivnímu úniku do spalovacího prostoru poškozeného válce.
- Příčina zlomení výfukového ventilu nebyla doposud zjištěna.
- Z vyjádření provozovatele vyplývá, že na daném typu motoru (ROTAX 912 S3) v zástavbě na letounu Tecnam 2006T to nebyl první případ této závady.
- Na letounu byla provedena výměna motoru a letoun byl uvolněn do provozu. Poškozený motor byl odeslán do servisní organizace.

## Incident letounu Tecnam 2006T – pokračování



Letoun Tecnam 2006T – ilustrační foto

## Letecká nehoda

Datum: 30.1. 2025  
Typ: vrtulník ROBINSON R 44 Raven I  
Místo: LKRO (Roudnice)

- Pilot (cizí státní příslušník) s další osobou na palubě prováděl přelet z EDDH (Hamburk) do LKRO za účelem plánované technické prohlídky vrtulníku.
- Po příletu k letišti v Roudnici provedl přistání na RWY 13R.
- Po uvolnění dráhy pokračoval vzdušným pojížděním na provozní plochu před hangárem.
- Přestože byla plocha obsazena dalšími letadly, pilot se rozhodnul pokračovat ve vzdušném pojíždění po jejím východním okraji, ve snaze přistát co nejbliže před severní vrata hangáru.
- Na severním okraji plochy, před hangárem se rozhodnul ve visu otočit vrtulník o 180°.
- Při tomto manévru došlo ke kontaktu ocasní vrtulky s větvemi stromu u budovy aeroklubu.

## Letecká nehoda vrtulník R 44 Raven I – pokračování

- Pilot stabilizoval vrtulník, dokončil zamýšlený manévr a následně bezpečně přistál na severním okraji provozní plochy před hangárem.
- Vrtulník byl poškozen ve velkém rozsahu.
- Posádka vrtulníku nebyla zraněna.



## Incident

Datum: 30. 1. 2025  
Typ: letoun Cessna 172RG  
Místo: LKHC (Hořice)

- Žák s instruktorem prováděli nácvik nouzových přistání na LKHC. Při jednom z letů se nevysunul podvozek. Kontrolou bylo zjištěno rozpojení jističe podvozku, po zatlačení jističe se podvozek vysunul.
- Instruktor převzal řízení letounu, páku podvozku dal do polohy vysunuto a podvozek se vysunul. Instruktor se rozhodl pro návrat na domovské letiště LKHK (Hradec Králové) s vysunutým podvozkem.
- Instruktor provedl kontrolní průlet kolem stanoviště RADIO na kontrolu vysunutí podvozku. Podvozek byl vizuálně v pořádku. Instruktor požádal stanoviště RADIO o požární asistenci při přistání, nouzový stav nehlásil.

## Incident letounu Cessna 172RG – pokračování

- Následně přistál na RWY 15L LKHK.
- Po přistání při výběhu zhasla kontrolka vysunutí podvozku a ozvala se signalizace nevysunutého podvozku při poloze páky THROTTLE IDLE.
- Instruktor uvolnil dráhu přes TWY C a vzhledem k jistotě, že podvozek je zajištěn, pojížděl na stojánku GA.
- Byla zjištěna závada na bloku indikace vysunutí podvozku. Blok byl vyměněn, podvozek byl několikrát vyzkoušen na zemi a letadlo bylo uvolněno do provozu.

## Letecká nehoda

Datum: 8. 2. 2025

Typ: Padákový kluzák VENUS SC

Místo: Hrabůvka u Hranic na Moravě

- Pilot prováděl sportovní let s využitím svahového proudění nad kopcem Hrabůvka.
- Po cca hodinovém letu se rozhodnul provést přistávací manévr, který zahájil ostrou sestupnou spirálou.
- Při nesprávně prováděném výběhu ze spirály došlo k asymetrickému přetažení PK s následným kolapsem vrchlíku.
- PK se stal neřiditelným.
- Pilot na kritickou situaci správně zareagoval okamžitou aktivací záložního padáku.
- Vrchlík záložního padáku se správně otevřel a pilot po cca 5 sec letu tvrdě přistál na zem.
- Pilot utrpěl vážná zranění páteře a byl letecky transportován k nemocničnímu ošetření.

## Incident

Datum: 18. 2. 2025  
Typ: letoun Tecnam P-Mentor  
Místo: LKMT (Ostrava/Mošnov)

- Po průletu nad RWY 22 v rámci výcvikového letu (ILS přiblížení s následným nácvikem procedury TOGA – „Take Off Go Around“), ve stoupání do 4 000 ft AMSL, pilot na kmitočtu ACC oznámil pokles tlaku oleje.
- ATC zkoordinovalo vizuální přiblížení a přistání na RWY 04.
- Byla vyhlášena plná pohotovost.
- Pilot bezpečně přistál.
- Na dráze byla po koordinaci s velitelem zásahu provedena kontrola letounu.
- Nebylo zjištěno žádné poškození ani únik provozních kapalin.
- Pilot spustil motor a za doprovodu vozidel HZS pojížděl na odbavovací plochu.

## Incident letounu Tecnam P-Mentor – pokračování

- Následně byla provedena kontrola motoru na zemi včetně motorové zkoušky a záletu – závada se nepotvrdila.



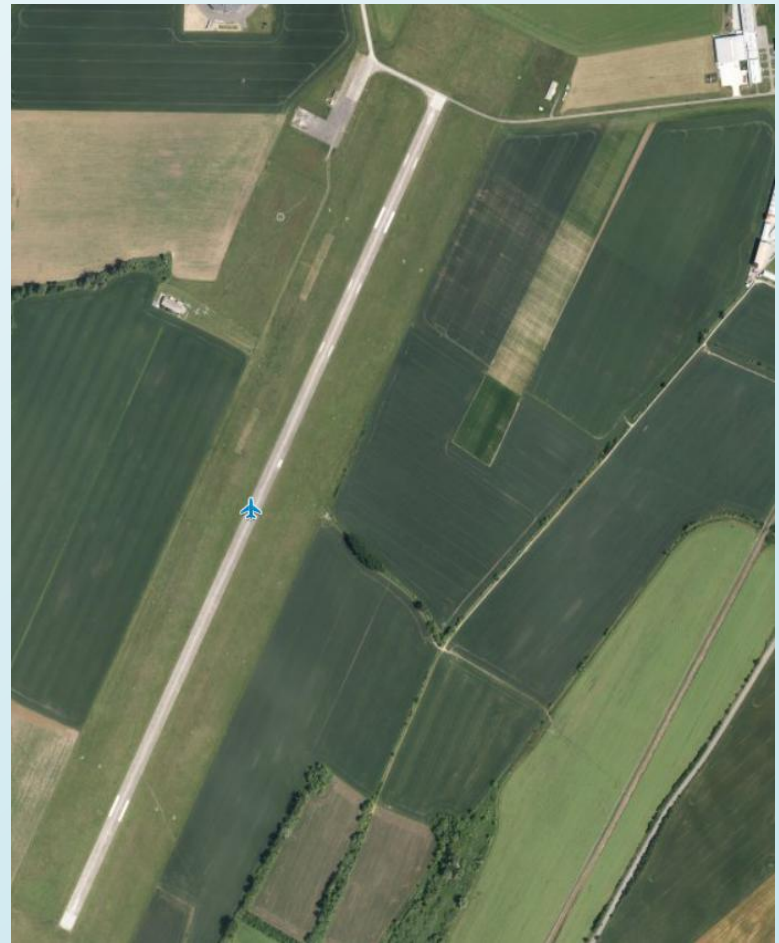
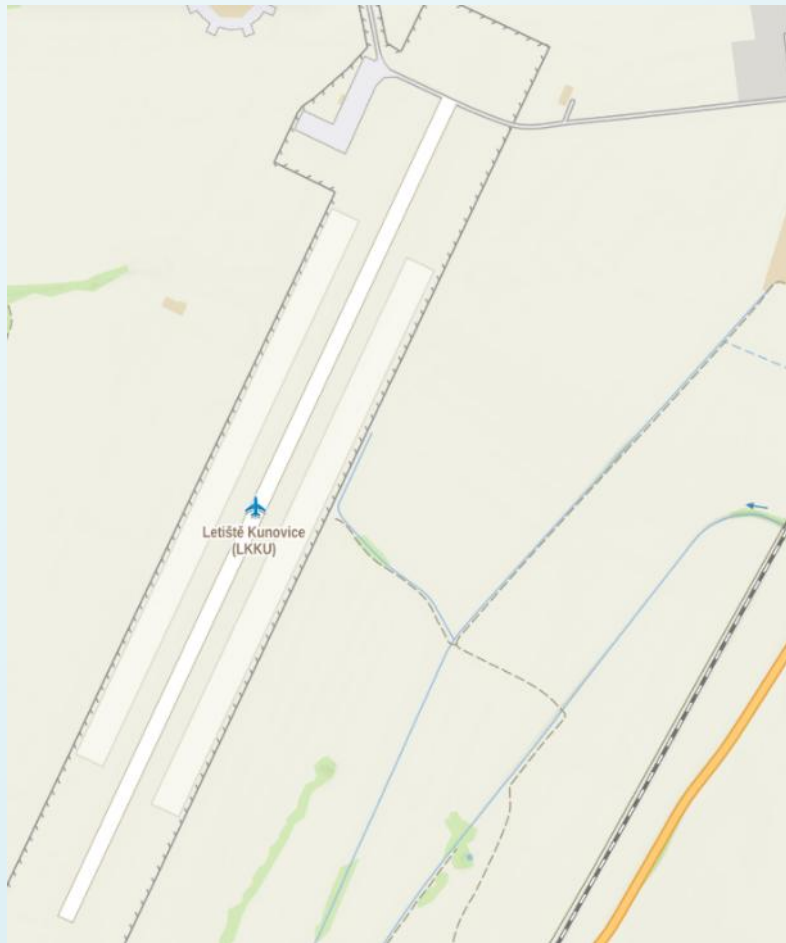
Ilustrační foto letounu Tecnam P-Mentor

## Incident

Datum: 27. 2. 2025  
Typ: letoun Cirrus SR 22  
Místo: travnatá plocha východně od LKKU (Kunovice)

- Pilot provedl v čase 06:16 UTC let VFR vzletem ze soukromé travnaté plochy ležící východně od oploceného areálu letiště Kunovice (AD mimo provoz viz AIP ČR).
- **METAR LKKU: 270605Z 0000KT 0700 –RAFG OVC008 03/02 Q1018=**
- Osoba, která událost oznámila cestou dobrovolného hlášení, uvedla, *že za daných podmínek mohlo dojít ke střetu letounu s nějakou překážkou (zvěří, osobou), jelikož letadlo odstartovalo z volného prostanství.*
- Provozovatel i velitel letadla v povinném hlášení události v souladu s nařízením (EU) č. 376/2014 doslova uvedli, *že mají za to, že let byl proveden dle pravidel pro let za viditelnosti.*

# Incident letounu SR 22 - pokračování



# Incident letounu SR 22 – pokračování

## METAR LKKU, LKTB a LKMT:

### **LKKU 27.02.25**

METAR LKKU 270605Z 00000KT 0700 -RA FG OVC008 03/02 Q1018=

METAR LKKU 270700Z 00000KT 0900 -DZRA FG OVC007 04/03 Q1019=

### **LKTB 27.02.25**

METAR LKTB 270600Z 34002KT 1000 R27/1300D BR OVC003 03/02 Q1018 TEMPO 1500 BR

BCFG=

METAR LKTB 270630Z VRB02KT 0250 R27/0500N FG VV002 03/02 Q1018 NOSIG=

METAR LKTB 270700Z 34002KT 0200 R27/0350N FG VV002 03/03 Q1018 NOSIG=

### **LKMT 27.02.25**

METAR LKMT 270600Z 24007KT 4000 BR FEW008 02/01 Q1018 NOSIG=

METAR LKMT 270630Z 22007KT 4000 BR FEW008 03/02 Q1018 NOSIG=

METAR LKMT 270700Z 23007KT 4000 BR FEW009 04/04 Q1018 NOSIG=

## Letecká nehoda

Datum: 2. 3. 2025  
Typ: UL letoun EUROSTAR EV-97  
Místo: LKCB (Cheb)

- Pilot plánoval provést rekreační let v okolí letiště Cheb.
- Po vzletu z RWY 05 pokračoval letem po levém okruhu a následně provedl letmé přistání a vzlet z RWY 05 a plynule stoupal.
- V cca 100 m AGL došlo k náhlé změně trajektorie letu.
- UL letoun významně zvětšil sklon, následoval náklon doprava s přechodem do strmého klesání.
- UL letoun pod strmým úhlem narazil do země ve vzdálenosti cca 700 m východně od prahových značek RWY 23.
- Pilot byl nárazem vymrštěn z kabiny UL letounu.
- Pilot utrpěl zranění neslučitelná se životem.
- UL letoun byl nárazem do země zničen.
- Nedošlo ke škodám na majetku třetí osoby.

# Letecká nehoda UL letounu EV-97 – pokračování



Letiště Cheb

## Letecká nehoda UL letounu EV-97 – pokračování

Dosavadním průběhem šetření bylo zjištěno:

- Pilot byl způsobilý letu.
- Aktuální zdravotní stav pilota negativně neovlivnil průběh kritického letu.
- Pilot byl během letu v oboustranném spojení se službou RADIO.
- UL letoun byl naplněn palivem potřebným pro let.
- Bezpečnostní pásy byly v troskách nalezeny v rozepnutém stavu.
- Jednopolohový automobilní zámek kabiny byl po nehodě nalezen v poloze „Otevřeno“.
- Jedna ze svědkyň pozorovala vypadávání předmětů z UL letounu během střemhlavého letu.
- Popsané předměty byly nalezeny cca 30 m za troskami UL letounu.
- Jednopolohový zámek laminátového překrytu kabiny nebyl vyměněn za dvoupolohový v souladu se závazným bulletinem EV 027a SR vydaným výrobcem UL letounu dne 16. června 2014.

## Letecká nehoda

Datum: 8. 3. 2025

Typ: Padákový kluzák VEGA 6L

Místo: startoviště PG Jakubovice-Štíty

- Pilot plánoval provést sportovní let vzletem ze startoviště PG Jakubovice.
- Krátce po vzletu změnil směr letu vybočením doleva.
- Při tomto manévru došlo ke kontaktu levého okraje vrchlíku s korunou stromu.
- Pilot ztratil kontrolu nad řízením PK a z výšky cca 10 m dopadl na zem.
- Pilot při dopadu na zem utrpěl vážné zranění stehenní kosti.
- PK nebyl při nehodě poškozen.
- PK byl provozován bez platného zákonného pojištění.

## Incidenty padákových kluzáků v období 1. 1. až 31. 3. 2025

Místo: lesní porost ve FIR PRAHA

→ 30. 1. 2025 Startoviště PG Svatobor u Sušice

Pilotka PK přistála do koruny stromu ve výšce cca 10 m. Zásah jednotek IZS. Pilotka bez zranění.

→ 10. 2. 2025 katastr obce Prostřední Žleb

Přistání pilota PK do větví vzrostlého stromu ve výšce cca 15 m. Pilot slezl bez cizí pomoci. PK byl vyproštěn z koruny stromu za asistence HZS. Pilot nebyl zraněn.

→ 8. 3. 2025 katastr obce Krupka-Bohosudov

Pilot PK přistál do koruny stromu ve výšce cca 10 m. Vyproštění pilota a PK za asistence HZS. Pilot nebyl zraněn.

Přistání do větví stromů je událost v civilním letovém provozu, která je minimálně klasifikována jako incident a je tudíž povinností pilotů SLZ událost oznámit kompetentnímu orgánu v souladu s ustanovením § 55b odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb.

## Incident

Datum: 22. 3. 2025  
Typ: letoun Bristell B23  
Místo: LKLT (Letňany)

- Pilot prováděl vzlet z RWY 05 LKLT. Po vzletu oznámil ztrátu výkonu a silné vibrace pohonné jednotky s tím, že není schopen dále pokračovat ve stoupání.
- Stanoviště RADIO potvrdilo pilotovi, že jeho vysílání bylo přijato, a pomocí linky FREKVENTIS byla informována MTWR Kbely.
- Pilot oznámil, že provede zatačku o 180° s plánem dosednout na RWY 23 LKLT.
- Na finále RWY 05 byl provoz, který byl odkloněn tak, aby měl pilot letounu prostor na provedení přistávacího manévru.
- Pilot provedl zatačku o 180° a bezpečně dosedl na RWY 23 LKLT. O přistání byla informována MTWR Kbely.
- Letoun nebyl poškozen a nedošlo ke zranění osob.

## Incident letounu Bristell B23 – pokračování

- Motorová zkouška před letem proběhla bez závad.
- Probíhá šetření události ve spolupráci s provozovatelem letounu.



## Parašutistický provoz

V 1. čtvrtletí roku 2025 v parašutistickém provozu došlo ke 2 vážným incidentům při samostatných seskocích.





# Bezpečnost v provozu systémů dálkově řízených letadel (RPAS)



V průběhu 1. čtvrtletí bylo hlášeno 99 událostí souvisejících s provozem RPAS:

- 1 událost byla hodnocena jako letecká nehoda dronu DJI Matrice 350.
- 97 hlášení se týkalo detekce neoprávněné činnosti dronů na různých místech v CTR Ruzyně systémem Aeroscope.
- 1 událost byla hodnocena jako incident UAS DJIM30T při použití v rámci monitorování požářiště HZS.

# Bezpečnost v provozu systémů dálkově řízených letadel (RPAS) – pokračování

- Letecká nehoda dronu DJI Matrice 350 se stala dne 5. 1. 2025 při spolupráci specialistů ze Správy informačních technologií Plzeň se složkami IZS při dokumentaci následků tragické dopravní nehody na dálnici D5.
- V 17:30 UTC po vzletu v noci dron narazil do vodičů elektrického vedení vysokého napětí a zřítíl se mimo těleso dálnice.
- Ke zranění osob nedošlo a nebyl poškozen majetek třetí osoby.

Letiště Praha vydalo Safety Brief v souvislosti s provozem UAV na a v okolí LKPR.



## Potenciálně nejzávažnější typy událostí s ohledem na bezpečnost letového provozu.



→ Nepovolený vstup na dráhu



→ Porušení minim rozstupu



→ Události specifické pro ATM systémy



→ Nepovolené narušení vzdušného prostoru



→ Odchylka od příslušných publikovaných postupů ATM





## Nepovolený vstup na dráhu (Runway Incursion)

V 1. čtvrtletí 2025 byly oznámeny 3 události narušení dráhy v používání. Dvě události jsou hodnoceny jako Incident.

- Dne 6. 2. 2025 LKLT (Letňany) pilot-žák při samostatném letu přistál na obsazenou RWY 05R.
- Dne 13. 2. 2025 LKPR (Praha/Ruzyně) posádka zahraničního dopravce pravděpodobně přejela STOP příčku RWY 24 při LVP CAT II. Následným šetřením bylo zjištěno, že nedošlo k narušení ochranného pásma RWY 24 při LVP CAT II.
- Dne 24. 3. 2025 LKKU (Kunovice) došlo k narušení RWY 20C neznámým vozidlem vjetím přes bránu na TWY B.



## Porušení minim rozstupu

V 1. čtvrtletí 2025 byly hlášeny 3 události snížení minima rozstupu. Z toho jedna událost hodnocena jako Incident.

→ Dne 22. 1. 2025, LKAA/SECTOR NSHT, TRA 37, PAK – došlo ke snížení minima rozstupu na 3,7 NM mezi lety B38M a SB39 způsobené nespecifikovanými technickými potížemi SB39.



## Odchylna od příslušných publikovaných postupů ATM

V 1. čtvrtletí 2025 došlo ke 3 událostem kategorie Odchylna od publikovaných postupů. Všechny byly vyhodnoceny Bez vlivu na bezpečnost.

Jednalo se o 3× RCF/PLOC/CBI - vstup do LKAA bez spojení – příčinou byl vždy nesprávný postup pilota.



## Události specifické pro ATM systémy

V 1. čtvrtletí 2025 bylo hlášeno 7 událostí specifických pro ATM systémy. Byly hodnoceny Bez vlivu na bezpečnost:

- 2× LKVO (Vodochody),
- 3× LKKV (Karlovy Vary),
- 2× LKPR (Praha/Ruzyně).



## Nepovolené narušení prostoru

V 1. čtvrtletí 2025 bylo hlášeno celkem 8 událostí nepovoleného narušení prostoru.

Z analýzy událostí vyplývá, že k nepovolenému vstupu do CTR/TMA a MCTR/MTMA došlo ve třech případech, přičemž 1× byl zároveň s MTMA narušen i prostor TRA12:

- 2× narušení TMA PRAHA letadlem českého provozovatele s MTOM do 2250 kg.
- Narušení MCTR NÁMĚŠŤ a TRA12 – jednalo se o nepovolený průlet letadlem českého provozovatele s MTOM do 2250 kg.
- Narušení prostoru A0070 rezervovaného pro bezpilotní ACFT letadlem českého provozovatele s MTOM do 2250 kg.

## Nepovolené narušení prostorů – pokračování

Narušení ostatních prostorů:

- LKR14 neznámým vrtulníkem – hlášeno PČR,
- LKR14 vrtulníkem českého provozovatele s MTOM do 2250 kg,
- TSA7B letadlem českého provozovatele s MTOM do 2250 kg,
- TSA21 nezjištěným motorovým padákovým kluzákem.

V průběhu 1. čtvrtletí 2025 ÚZPLN, v souvislosti s tím, že Česká republika je dle ust. 4.1 Annex 13 Státem zápisu letadla do rejstříku nebo Státem provozovatele, Státem projekce nebo výroby, obdržel 2 oznámení o letecké nehodě a 3 oznámení o vážném incidentu.



## Přehled zahraničních leteckých nehod a vážných incidentů, u kterých zahraniční úřady zahájily šetření:

Datum	Stát		Druh události	Typ
4. 1. 2025	Austrálie	ACCID	Pád UL letounu ve vývrtce do moře při letu podél pobřeží.	TL-2000 Sting S4 23-1677
29. 1. 2025	Slovinsko	SINCID	Poškození letounu při přistání s odskoky a vyjetí z dráhy.	SportStar RTC S5-DNA
4. 2. 2025	Slovensko	SINCID	Zavření hlavního podvozku při pojíždění po přistání.	Skyleader 600 OK-BAA61
11. 2. 2025	USA	ACCID	Poškození letounu po poklesu výkonu motoru a tvrdém nouzovém přistání s částečně vysunutým podvozkem.	TL Sparker N769DM
22. 3. 2025	Moldávie	SINCID	Odpadnutí vrtule během letu.	TL-2000 Sting 0029

## Přehled závěrečných zpráv o šetření zahraničních leteckých nehod a incidentů

V 1. čtvrtletí 2025 zahraniční orgány pro šetření zveřejnily následující závěrečné zprávy k leteckým nehodám a vážným incidentům, které se staly letadlům registrovaným v ČR nebo dle ust. 4.1 Annex 13 je ČR Státem provozovatele, Státem projekce nebo Státem výroby.

Stát	Letecká nehoda nebo vážný incident	Link
Chorvatsko (AIN)	ACCID letounu JMB Aircraft VL-3, pozn. zn. F-JVZK, 31. 5. 2024, LDSH – letiště Hvar	<a href="https://ain.hr/wp-content/uploads/2025/01/343-08_24-02_03_final_report.pdf">https://ain.hr/wp-content/uploads/2025/01/343-08_24-02_03_final_report.pdf</a>
Německo (BFU)	ACCID dvou letounů Z-526 AFS, pozn. zn. D-EWQC a D-EWQL, 24 září 2022, Gera-Leumnitz	<a href="https://www.bfu-web.de/DE/Publikationen/Untersuchungsberichte/2025/Bericht_22-0997-3X_Z526_Gera_Leumnitz.pdf?__blob=publicationFile&amp;v=2">https://www.bfu-web.de/DE/Publikationen/Untersuchungsberichte/2025/Bericht_22-0997-3X_Z526_Gera_Leumnitz.pdf?__blob=publicationFile&amp;v=2</a>
Španělsko (CIAIAC)	ACCID letounu PS-28 Cruiser, pozn. zn. EC-NKN, 30. srpna 2022, letiště Madrid/Cuatro Vientos	<a href="https://www.transportes.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/a-047-2022_final-report_nm.pdf">https://www.transportes.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/a-047-2022_final-report_nm.pdf</a>
Německo (BFU)	ACCID letounu TL 232 CONDOR plus, pozn. zn. D-MRAR, 19. března 2024, letiště Hohebach	<a href="https://www.bfu-web.de/DE/Publikationen/Untersuchungsberichte/2025/FBericht_24-0173-3X_TL232_Hohebach.pdf?__blob=publicationFile&amp;v=3">https://www.bfu-web.de/DE/Publikationen/Untersuchungsberichte/2025/FBericht_24-0173-3X_TL232_Hohebach.pdf?__blob=publicationFile&amp;v=3</a>

EASA vydala dne 25. února 2025 revizi SIB týkajícího se všech kluzáků a motorových kluzáků a jejich montáže – EASA SIB 2019-07R1

- SIB upozorňuje, že statistické údaje, hlášení o nehodách a hlášení o událostech naznačují řadu incidentů, které byly způsobeny nesprávným prováděním postupů montáže a následné kontroly.
- Neadekvátně připojené křídlo, konce křídel, křídélka nebo horizontální stabilizátor by mohly vést k jeho oddělení od křídla nebo trupu, což může mít za následek částečnou nebo úplnou ztrátu kontroly nad kluzákem.
- Od vydání EASA SIB 2019-07 bylo zveřejněno více zpráv o vyšetřování nehod, proto je tato revize SIB zahrnuje do seznamu referenčních publikací.
- EASA SIB 2019-07R1 je publikován na:
- <https://ad.easa.europa.eu/ad/2019-07R1>
- SIB doporučuje, aby plachtařské komunity vytvořily školicí materiály a kurzy o správné montáži a typických chybách.

# Organizace porad k bezpečnosti letů

Poradu k rozboru bezpečnosti letů za 2. čtvrtletí 2025 ÚZPLN organizuje dne 24. 7. 2025.

Místo konání: VZLÚ - Beranových 130, 199 00 Praha 9 – Letňany  
Začátek porady: 9:30 hod.





**Děkuji za  
pozornost**