

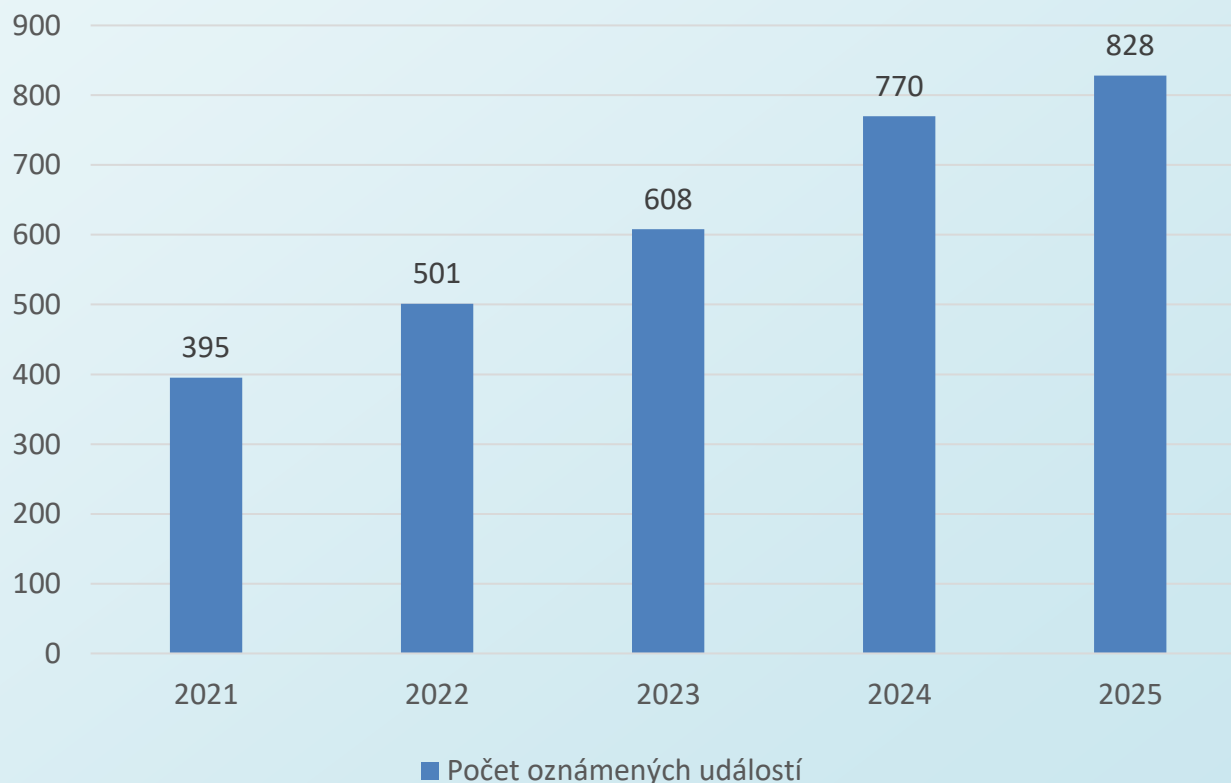
Program

- Vybrané ukazatele za 3. čtvrtletí 2025
- Významné události podle kategorií provozu
- Zahraniční nehody
- Závěr

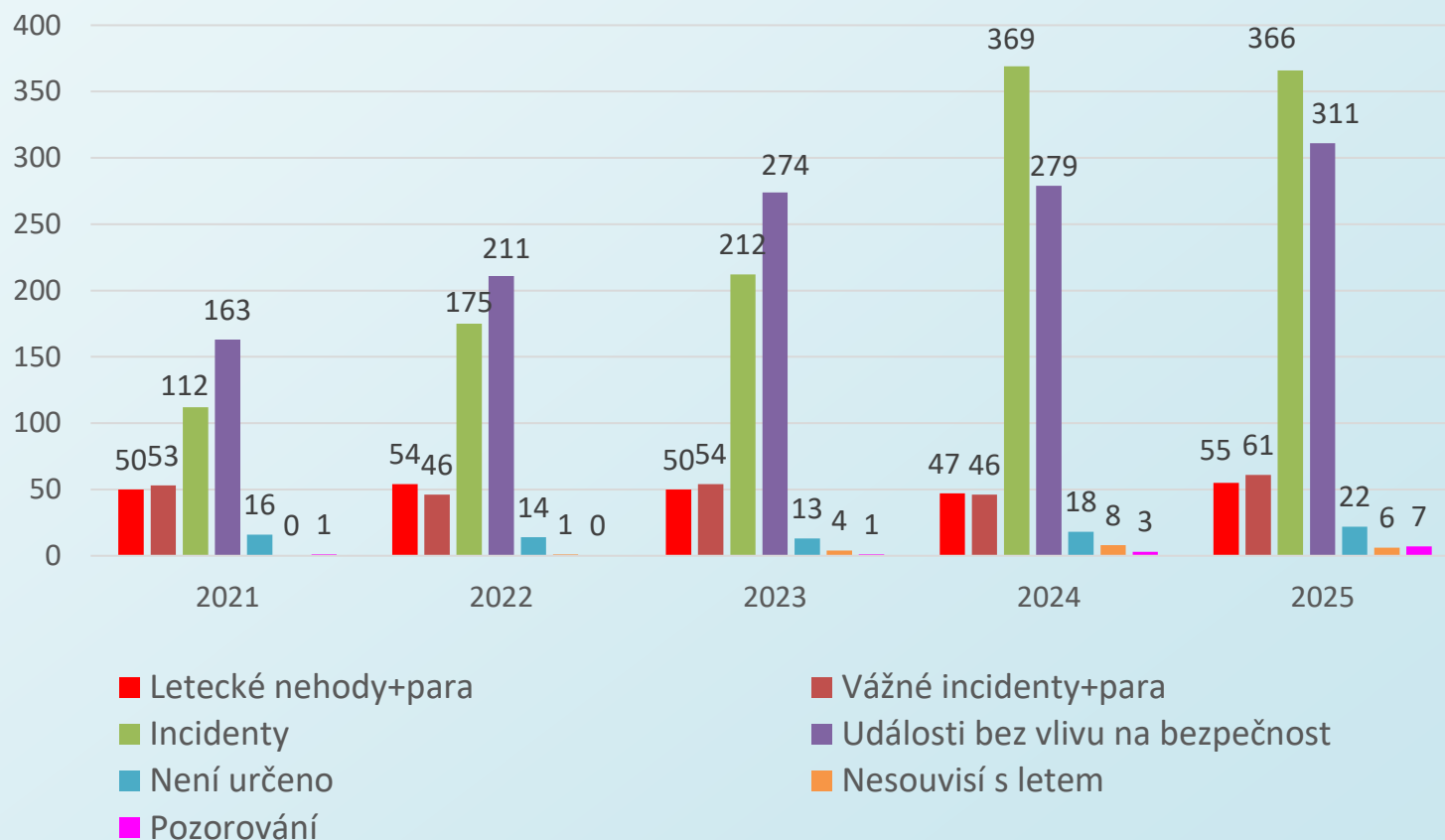
VÝVOJ CELKOVÉHO POČTU HLÁŠENÝCH UDÁLOSTÍ

Ve 3. čtvrtletí roku 2025 bylo v rámci systému podávání hlášení oznámeno celkem 828 událostí.

To představuje meziroční nárůst počtu oznámených událostí o 7,5 % oproti stejnému období v roce 2024.

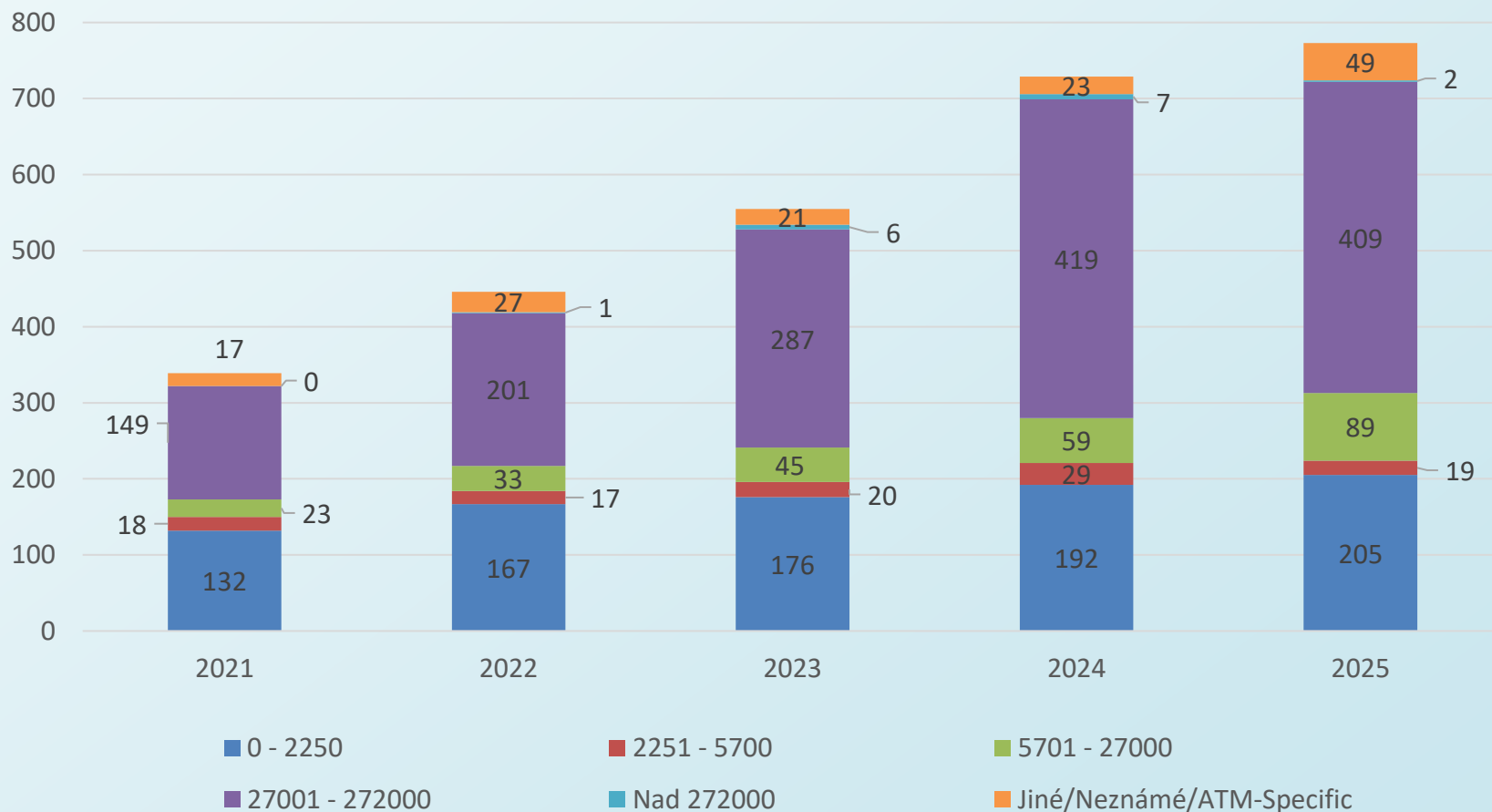


Struktura oznámených událostí podle hodnocení jejich závažnosti ve 3. čtvrtletí v letech 2021 - 2025



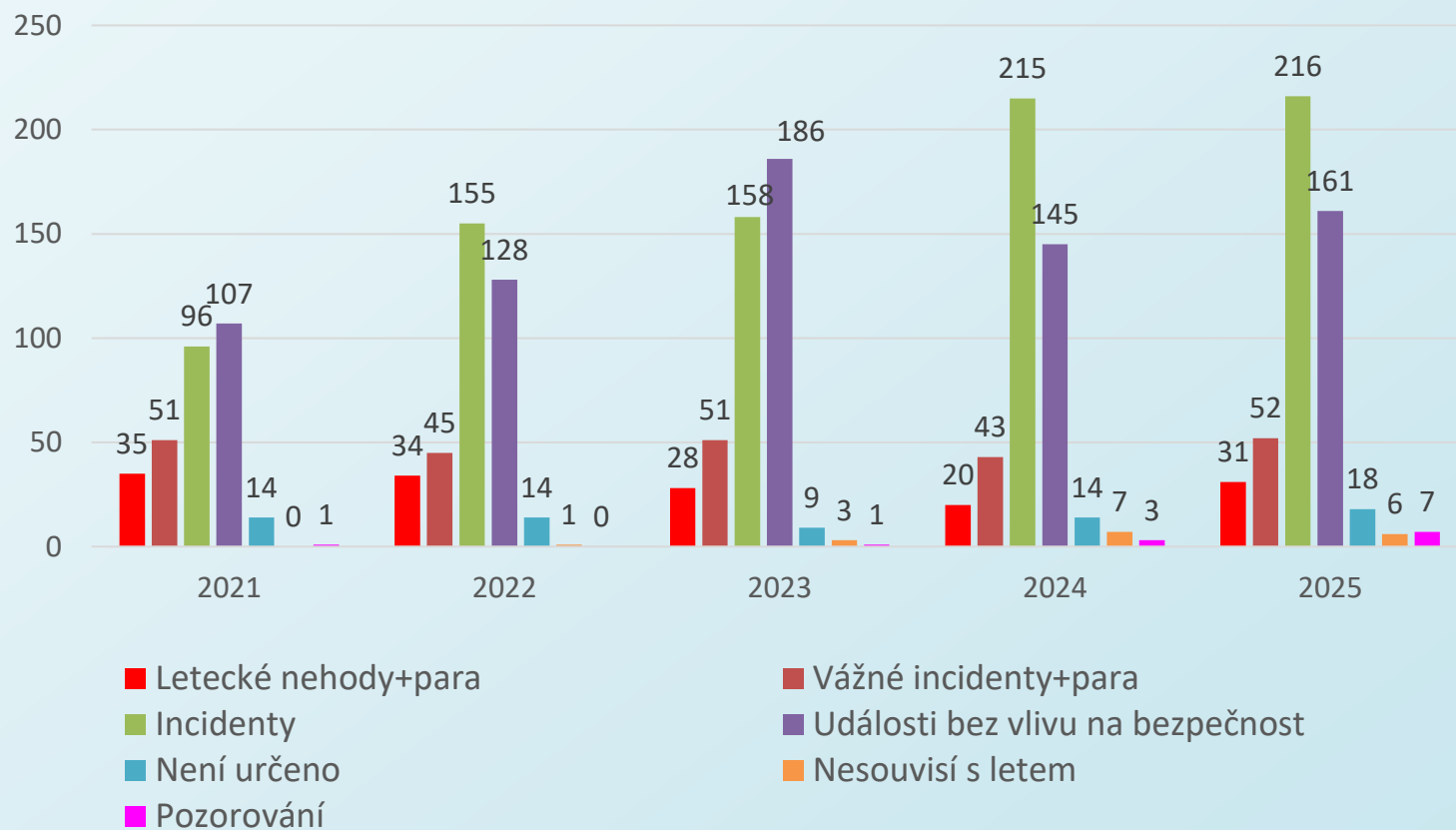
Vývoj celkového počtu událostí podle jednotlivých hmotnostních kategorií letadel ve 3. čtvrtletí v letech 2021 – 2025

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



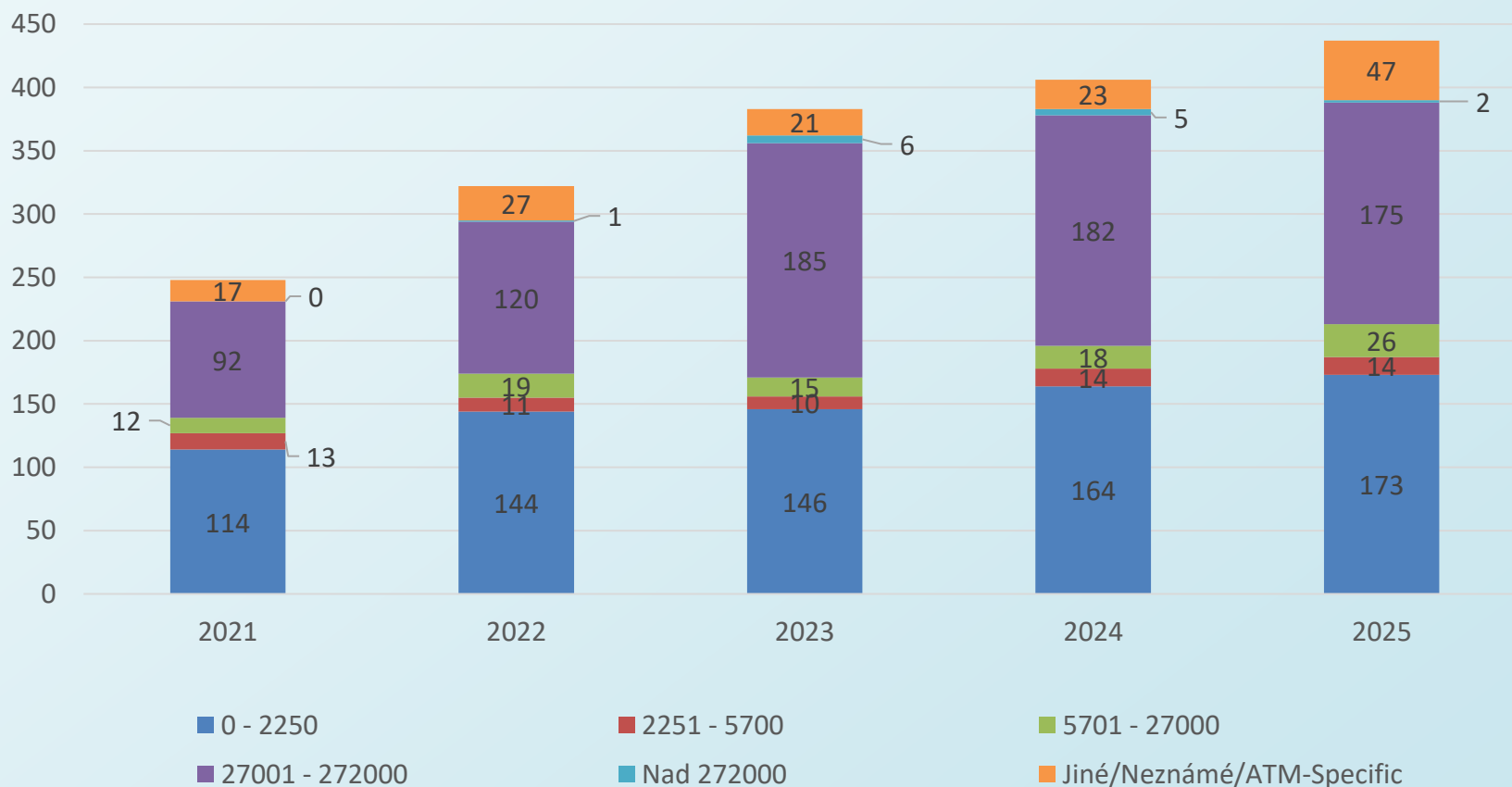
MEZIROČNÍ SROVNÁNÍ UDÁLOSTÍ NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Vývoj počtu událostí podle hodnocení jejich závažnosti ve 3. čtvrtletí v letech 2021 – 2025



Vývoj událostí podle jednotlivých hmotnostních kategorií letadel ve 3. čtvrtletí v letech 2021 – 2025

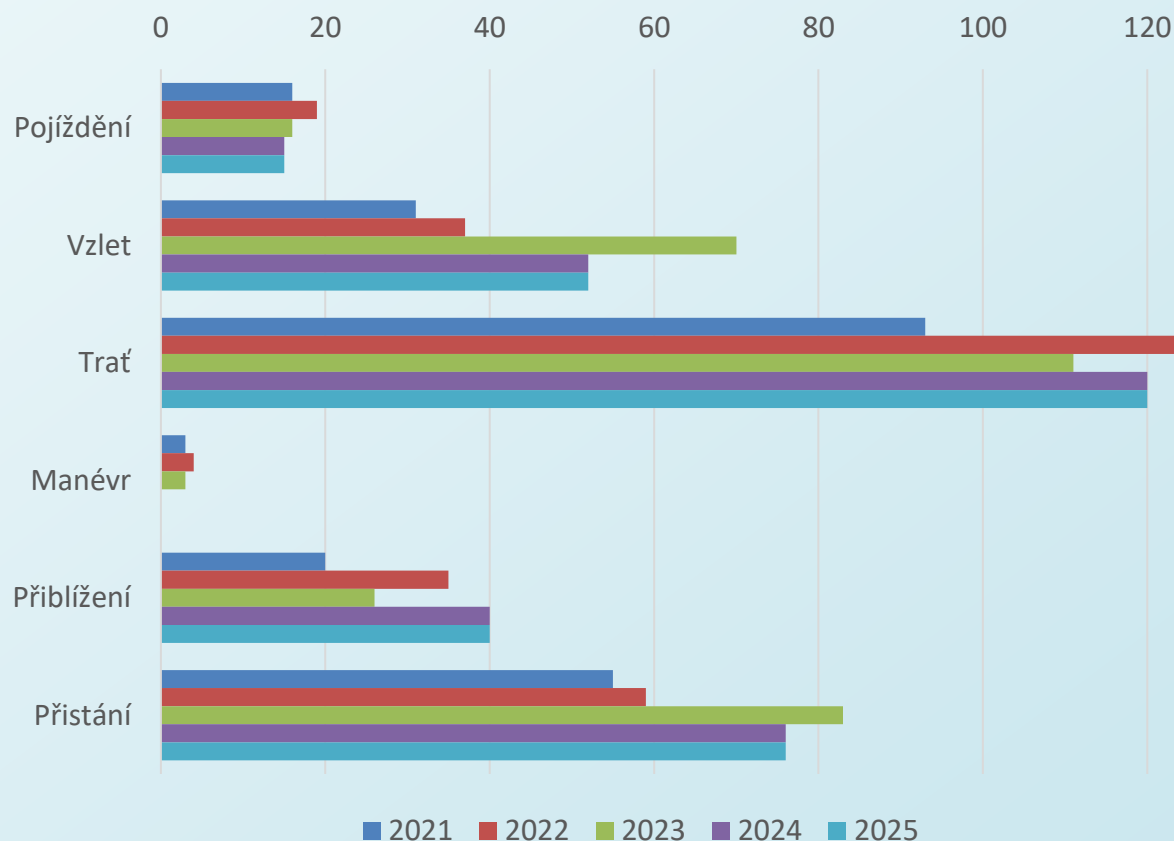
Nezahrnuje parašutistické nehody a incidenty



Vývoj struktury událostí oznámených ÚZPLN podle fáze letu ve 3. čtvrtletí v letech 2021 – 2025

Nezahrnuje parašutistické nehody a incidenty

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



Struktura událostí oznámených ÚZPLN ve 3. čtvrtletí 2025

V následujících tabulkách je uvedena struktura událostí oznámených v rámci systémů povinného hlášení a dobrovolného hlášení:

1) Letecké nehody a vážné incidenty podle:

- hmotnostní kategorie letadel
- druhu letadel
- druhu SLZ

2) Ostatní události civilních letadel podle:

- hmotnostní kategorie letadel
- druhu letadel a leteckých služeb

3) Ostatní události podle druhu SLZ

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	0	1	3
MTOM > 2 250 ≤ 5 700 kg	1	1	0	0	1
MTOM ≤ 2 250 kg	8	1	10	2	3
Celkem	9	2	10	3	7

* 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	5	1	8	3	5
Vrtulníky	0	0	0	0	0
Kluzáky	4	1	0	0	0
Balóny a vzducholodě	0	0	1	0	2
Systemy dálkově řízených letadel	0	0	1	0	0
Celkem	9	2	10	3	7

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	7	2	11	4	1
UL vrtulníky a vírníky	1	0	0	0	0
UL kluzáky	0	0	0	0	0
PK a MPK	5	1	0	0	0
ZK a MZK	1	0	0	0	0
Celkem SLZ	14	3	11	4	1

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	68	124	1	6
MTOM > 2 250 ≤ 5 700 kg	2	6	1	3
MTOM ≤ 2 250 kg	101	21	1	3
MTOM neznámá	1	1	0	0
ATM - specific.	1	2	0	0
Letiště, letecké služby a údržba letadel	28	5	3	1
Celkem	201	159	6	13

** 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	108	148	2	9
Vrtulníky	1	3	0	1
Kluzáky	11	0	1	0
Balóny a vzducholodě	1	0	0	1
Systemy dálkově řízených letadel	55	1	0	1
Celkem	176	152	3	12

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	8	0	0	2
UL vrtulníky a vírníky	1	1	0	0
UL kluzáky	0	0	0	0
PK, MPK, ZK a MZK	2	1	0	3
Celkem SLZ	11	2	0	5

Tabulka porovnává počty leteckých nehod na území České republiky ve 3. čtvrtletí v letech 2021 – 2025 a počty osob, které při nich zahynuly.

Rok události	2025	2024	2023	2022	2021
Letecké nehody celkem	22	15	24	23	27
Fatální nehody	5	2	3	4	3
Počet zahynulých osob	6	2	4	4	5

Jedna osoba zemřela na následky zranění při vážném incidentu.

Porovnání údajů o parašutistických nehodách na území České republiky

Parašutistické nehody celkem	9	5	4	11	8
Fatální nehody	0	0	0	0	0
Počet zahynulých osob	0	0	0	0	0

Následující přehled zahrnuje výběr z událostí, které byly oznámeny organizacemi ve 3. 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: 13. 7. 2025
Typ: letoun L-410 UVP-E (motor PT-6A)
Místo: UGMS (Mestia-Gruzie)

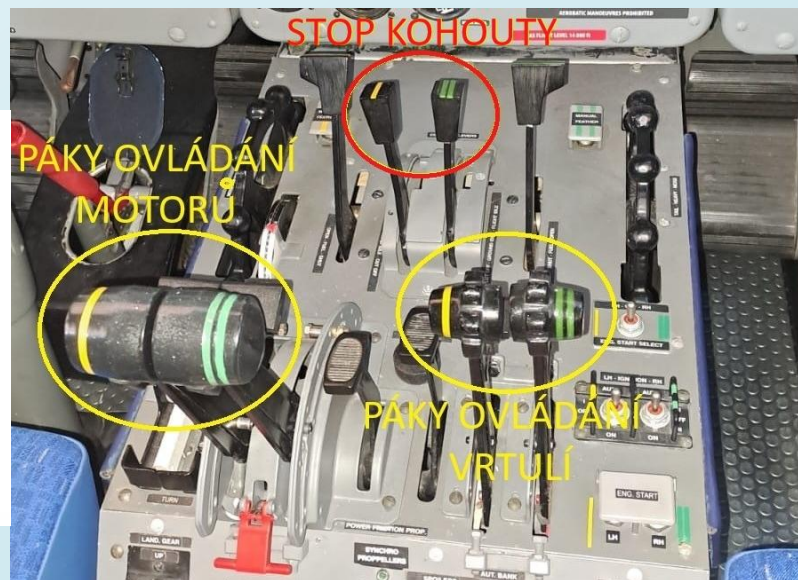
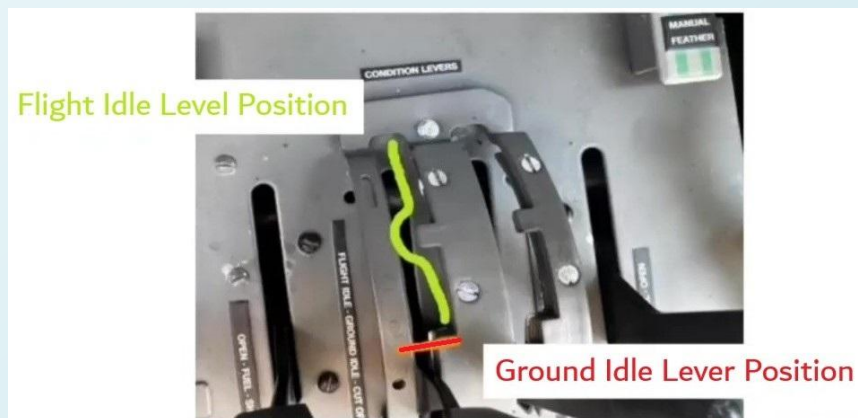
- ➔ Po přistání letounu českého dopravce na letišti Mestia došlo k neúmyslnému vypnutí levého motoru.
- ➔ Po dosednutí letounu druhý pilot, jako letící pilot, použil reverzní režim k brzdění letounu, po ukončení reverzování pomocí páky ovládání motorů požádal kapitána, aby přesunul páku stop kohoutu z pozice letového volnoběhu do polohy pozemního volnoběhu a páky ovládání vrtulí do polohy prapor.
- ➔ V ten okamžik posádka zaznamenala odpojení generátoru, pokles otáček a zastavení levého motoru.
- ➔ Posádka měla v úmyslu dále pojíždět na jeden motor, od ŘLP však obdržela informaci, že z levé strany letounu stoupá dým.

Incident letounu L- 410 UVP-E – pokračování

- Na tuto informaci reagovala posádka zastavením letounu na dráze, vypnutím pravého motoru, žádostí o požární asistenci a evakuací cestujících předním pravým nouzovým východem.
- Nikdo z cestujících nebyl zraněn. Nebyl zjištěn žádný požár a dým postupně ustal.
- Příčinou neúmyslného vypnutí motoru a následného vzniku dýmu z prostoru levého motoru byl chybný pohyb s pákou stop kohoutu, kdy při přestavování z pozice letového volnoběhu do pozice pozemního volnoběhu došlo ke krátkodobému přetažení páky až do pozice stop - vypnutí motoru. Tím byl přerušen přívod paliva do motoru a došlo k jeho vypnutí. Páka však byla následně vrácena do polohy pozemního volnoběhu, čímž došlo k opětovnému přívodu paliva do horké spalovací komory, což způsobilo vznik intenzivního bílého kouře.

Incident letounu L-410 UVP-E – pokračování

- Událost se týkala letounu s motory Pratt & Whitney PT-6A.
- U letounů, které jsou standardně poháněny motory M-601E, má kulisa páky stop kohoutu dvě základní pozice a poloha páky se při chodu motoru standardně nemění.
- U motorů PT-6A má kulisa tři pozice: letový volnoběh (přední pozice), pozemní volnoběh (střední pozice) a stop-vypnutí motoru (zadní pozice). Při chodu motoru pákou stop kohoutu posádka přestavuje režimy pozemního a letového volnoběhu.



Incident letounu LET L-410 UVP-E – pokračování

- K vypnutí motoru dochází již při přesunutí páky stop kohoutu z pozice pozemního volnoběhu do pozice stop-vypnutí motoru cca po 5 mm.
- Z toho důvodu při přistávání na méně kvalitních drahách, při deceleraci letounu a s přihlédnutím k ergonomii ovládání z levé strany kokpitu při rychlém provádění úkonů po přistání, může za určitých podmínek dojít k posunutí páky.
- Posádky by měly provádět úkony až po přistání po bezpečném zbrzdění letounu.
- Se zhotovitelem zástavby motoru do letounu bude konzultována případná úprava kulisy stop kohoutu.



Incident

Datum: 16. 7. 2025
Typ: letoun Boeing 737-800
Místo: HEMM (Mersa Matruh), Egypt

- Posádka letounu tuzemského dopravce prováděla VOR/DME přiblížení na RWY 33 HEMM. F/O byl PF.
- Informace ATIS nebyla dostupná.
- CPT vyžádal informace od TWR a potvrdil QNH 1014 hPa v čase, kdy byl v kokpitu sám. Čitelnost komunikace byla slabá a funkce DATA linku omezena.
- ATCo během klesání letounu přes převodní hladinu nesprávné QNH 1014 přijal a nesprávnou hodnotu QNH pilotovi neopravil.
- CPT s F/O hodnotu QNH neprověřovali, informaci přijali a považovali za správnou. Správná hodnota QNH byla 1004.
- Posádka během kontinuálního klesání nastavila QNH 1014.
- Letoun počítal vertikální trajektorií klesání na QNH 1014, tedy cca 280 ft pod vertikální profil sestupu na QNH 1004.

Incident letounu Boeing 737-800 – pokračování

- ➔ Dohlednost v podmínkách VMC byla zhoršená a PAPI byly vidět teprve od 2 NM, protože úhel vůči TDZ byl méně než 2°.
- ➔ Záznam z FDM:
 - ➔ Posádka přerušila CDFA, udržovala vizuální referenci se zemí a v cca 2 NM od letiště zaznamenala první výstrahu blízkosti terénu.
 - ➔ S vizuální referencí nad překážkami posádka pokračovala v horizontálním letu cca 1 NM (cca 21 sec) a z toho cca 11 sec méně než 260 ft nad terénem.
 - ➔ Po nalétnutí správného úhlu na přistání letoun dosedl na dráhu.

Incident letounu Boeing 737-800 – pokračování



Průběh přiblížení a přistání dle záznamu FDM

Incident

Datum: 17. 7. 2025

Typ: letoun Boeing 737-800

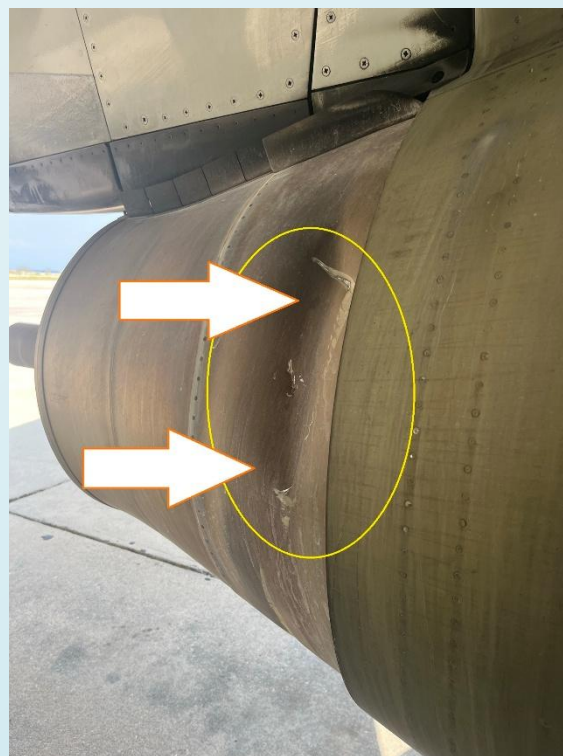
Místo: EDDK (Kolín nad Rýnem)

- Na letounu českého dopravce při vzletu z RWY 31 EDDK došlo k destrukci vnější pneumatiky levého hlavního podvozku.
- Rotující části částečně odtrženého běhounu pneumatiky odlomily část táhla vnitřního krytu podvozku, čímž došlo k odtržení tohoto krytu a následně k odtržení vnějšího krytu podvozku.



Incident letounu Boeing 737-800 – pokračování

- Jeden kryt podvozku byl odmrštěn do vnitřního boku výstupní trysky levého motoru, kterou částečně zdeformoval. Dále byla poškozena spodní část křídla a vztlakové klapky v prostoru za podvozkem. Stopy po odlétajících částech pneumatiky byly nalezeny i na levém výškovém kormidle.



Incident letounu Boeing 737-800 – pokračování

- Posádka během vzletu a zasouvání podvozku nezaznamenala nic neobvyklého, pouze palubní průvodčí sedící v době vzletu v přední kuchyňce později uvedla, že zaznamenala neobvyklé vibrace krátce před a během rotace.
- Posádka se dozvěděla skutečnost o pravděpodobné destrukci pneumatiky od ATC přibližně hodinu před předpokládaným příletem do plánované destinace na ostrově Kos (LGKO).
- Posádce bylo sděleno, že po jejím odletu z EDDK byly na RWY 31 nalezeny zbytky pneumatiky a kovové části krytů podvozku.
- S ohledem na servisní možnosti a delší RWY se posádka rozhodla pokračovat do náhradní destinace na LGRP (Rhodos).
- Posádka informovala ATC o situaci a náhradní destinaci. Palubní personál informoval cestující a kabina byla připravena na normální přistání.

Incident letounu Boeing 737-800 – pokračování

- Kapitán letounu provedl přistání, při kterém cítil mírný tah doleva, který posléze pominul a letoun zpomalil v přímém směru. Byl použit revers a automatické brzdění bylo vypnuto.
- Během dojezdu byla posádka informována ATC o odlétajících kusech pneumatiky z levého podvozku.
- Letoun vyjel z dráhy na TWY F, kde letoun posádka zastavila, vypnula motory a byla provedena pozemní kontrola letounu.
- Cestující bezpečně vystoupili a byli autobusy odvezeni do terminálu.
- Následně byl zjištěn celkový rozsah poškození.
- Byla provedena výměna obou kol hlavního podvozku a brzd, výstupní trysky levého motoru, klapky a všech krytů levého hlavního podvozku.
- Následně byl letoun uvolněn k technickému přeletu do střediska údržby, kde byla dokončena kompletní oprava, po které byl letoun následně uvolněn do dalšího provozu.

Incident

Datum: 26. 7. 2025
Typ: letoun Boeing 737-800
Místo: LTAI (Antalya)

- Posádka letounu tuzemského obchodního dopravce prováděla přistání na RWY 36C LTAI. PF byl F/O.
- Letoun pokračoval ve stabilizovaném přiblížení z výšky více než 1000 ft AAL.
- METAR 32011KT CAVOK 35/10 Q1001 NOSIG=
- Během tvrdého dosednutí letounu na dráhu došlo k jeho odskoku.
- CPT převzal řízení a vzhledem k vysunutým spoilerům dokončil přistání, aby nedošlo k nárazu zadní části trupu do dráhy.
- Malý podélný sklon letounu způsobil tvrdý náraz předového podvozku.
- Vyhodnocením FDM bylo zjištěno, že v 121 ft RA nastalo snižování tahu motorů téměř na volnoběh a otáčky N1 byly 38 a 34 % N1.
- Jejich opětovné zvýšení nastalo přibližně ve výšce 60 ft RA.

Incident letounu Boeing 737-800 – pokračování

- Poloha pák ovládání tahu motorů byla krátkodobě přesunuta na $\frac{3}{4}$ své přední polohy ve výšce 26 ft RA, N1 obou motorů byly stále na 37 % a následně byly páky ovládání motoru přesunuty téměř na volnoběh.
- Rychlost pod výškou 121 ft RA byla udržována mezi Vref +9 a při výšce 26 ft RA byla Vref +0.
- Tah motorů byl nakonec snížen ve výšce 13 ft RA.
- Nastavení otáček N1 bylo stále za požadovanou polohou a přibližně 1 sekundu po dosažení prvního MLG T/D dosáhlo maxima 67 a 64 % N1. Efekt zvýšení výkonu ve výšce 26 ft RA se projevil v bodě dotyku.
- Bylo analyzováno několik nedávných a náhodně vybraných přistání F/O v roli PF, a byly zjištěny téměř identické průběhy znatelného snížení tahu pohonných jednotek ve výšce cca 130 ft RA.
- Snížení tahu, pokud není kompenzováno, je obvykle spojeno se snížením podélného sklonu letounu a zvýšením vertikální rychlosti klesání, což v důsledku může vést k tvrdému přistání.

Incident letounu Boeing 737-800 – pokračování

- Snížení tahu motorů v kombinaci se sníženým podélným sklonem zvýšilo rychlost klesání. Vyrovnání letounu bylo zahájeno v cca stejné době, kdy letoun tvrdě dosednul na dráhu.
- K tvrdému kontaktu kol podvozku letounu s RWY obecně dochází při úhlu podélného sklonu pod cca $+2,5^\circ$.
- Došlo k poškození předového podvozku a lopatek N1.
- Poloha letadla při průletu nad THR byla v normě.
- Tah obou pohonných jednotek letounu byl postupně snížen pod 120 ft RA, což způsobilo postupné zvýšení vertikální rychlosti v kombinaci s postupným snížením podélného sklonu.
- K tvrdému přistání došlo z důvodu neprovedení včasného vyrovnání.
- Nebyl proveden postup nezdařeného přiblížení.
- Letoun neodskočil z důvodu velkého podélného sklonu letounu.
- Podélný sklon letounu byl ponechán hluboko pod horizontem.
- Provozovatel přijal opatření ve formě dalších lekcí simulátoru F/O a po jejich vyhodnocení provozovatel společnosti přijal rozhodnutí o ukončení smlouvy s pilotem.

Incident letounu Boeing 737-800 – pokračování



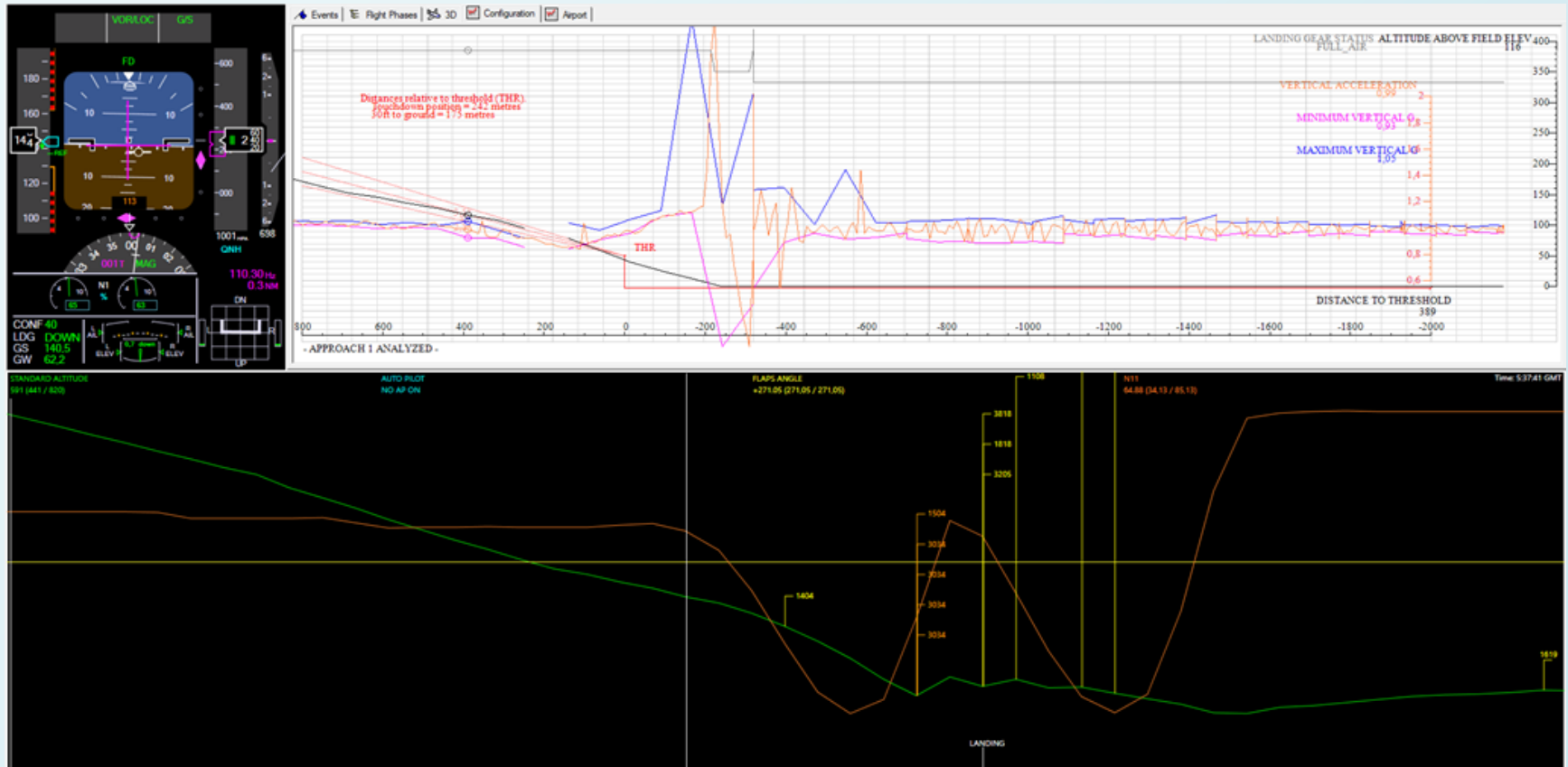
Poškození lopatek N1 úlomky



Poškozený disk pravého kola předového podvozku a zničená pneu

Incident letounu Boeing 737-800 – pokračování

Vyhodnocení přistání z FDM



Incident letounu Boeing 737-800 – pokračování

Vyhodnocení výcviku pilota

- Výcvik pilota prokázal malý pokrok v SITAW a přistání.
- LTI nebyli informováni o předchozích problémech identifikovaných ATO.
- LTI nebyli schopni identifikovat problémy se snížením tahu.
- Pokrok ve výcviku na simulátoru a letadle byl minimální nebo nulový, aniž by byla přijata jakákoli opatření, dokud nebyly na základě dané události vyžadovány další lety.
- Dodatečný výcvik pilota na simulátoru byl poskytnut, ale pilot nebyl nakonec doporučen k traťovému přezkoušení.

Incident

Datum: 12. a 13. 8. 2025
Typ: letoun Boeing 737-800
Místo: FIR Athény

- Dne 12. 8. 2025 prováděla posádka českého dopravce plánovaný let po trati EDDK (Kolín nad Rýnem) – LGAV (Athény).
- Během sestupu ve FL 260 se posádce rozsvítila signalizace CABIN ALTITUDE WARNING (varování před vysokou kabinovou výškou).
- Posádka provedla *Memory Items* včetně nasazení kyslíkových masek, výška v kabině byla ovladatelná a stabilizovaná na 10 000 ft, odtokový ventil byl plně uzavřen a ukazatel změny výšky v kabině se pohyboval kolem 0 ft/min. Kyslíkové masky pro cestující nebyly aktivovány vzhledem ke stabilizované kabinové výšce.
- Vzhledem k již zahájenému klesání posádka zvýšila rychlost na 310 kt, vysunula aerodynamické brzdy a vyhlásila pilnostní signál PAN PAN.

Incident letounu Boeing 737-800 – pokračování

- Po dosažení FL100 si letová posádka sundala kyslíkové masky a vyžádala vyčkávání pro provedení odpovídajících checklistů.
- Přiblížení a přistání poté proběhlo v pořádku.
- Na LGAV byla přivolána údržbová organizace, která letoun nesprávně uvolnila dle MEL 21-14 Cabin Pressure Control System (jednotka ovládající systém přetlakování od motoru) na pravém motoru, kdy tuto jednotku v souladu s MEL odpojila.
- Technik údržbové organizace ale neprovedl postup dle FIM (Fault Isolation Manual), ve kterém je stanoveno, že výpis závady LO INFL/HI LEAKG (maintenance message) neindikuje závadu na Digital Cabin Pressurization Control System.
- Zároveň neprovedl vizuální kontrolu vzduchové instalace.
- Letoun poté vykonal dalších 5 letů bez jakékoli signalizace nebo závady.

Incident letounu Boeing 737-800 – pokračování

- Dne 13. 8. 2025, během plánovaného letu EDDK – LGRP (Rhodos), se posádce ve FL390 po zahájení klesání opět rozezněla signalizace CABIN ALTITUDE WARNING.
- Posádka provedla *Memory Items* včetně nasazení kyslíkových masek.
- Kabinová výška se pohybovala nad 10 000 ft, ukazatel změny výšky v kabině osciloval mezi 0 a plus 500 ft/min a odtokový ventil byl v uzavřené pozici.
- Posádka zahájila zrychlené klesání do FL100, nicméně bez vyhlášení stavu nouze, protože kabinová výška byla oběma piloty shledána jako stabilizovaná.
- Pod FL180 došlo k zhasnutí signalizace CABIN ALTITUDE WARNING. Hodnota kabinové výšky se pohybovala v rozmezí 11 000 – 12 000 ft.
- Přiblížení a přistání proběhlo bez problémů.

Incident letounu Boeing 737-800 – pokračování

- Technik na LGRP opět neprovedl postup dle FIM, pouze potvrdil daný MEL a letoun uvolnil zpět do provozu.
- Posádka s letounem vykonala následný let LGRP – EDDK, aniž by se dotazovala na správnost dané kapitoly MEL – opakovaná závada a signalizace.
- Technici na EDDK při kontrole letounu zjistili, že za signalizaci mohlo poškozené vzduchové vedení.
- Hadice byly vyměněny a letoun byl uvolněn zpět do provozu.
- Provozovatel přijal opatření ve formě častější preventivní vizuální kontroly vzduchového vedení přetlakovaného vzduchu od motorů.



Incident

Datum: 29. 8. 2025
Typ: letoun Gulfstream 650
Místo: bod VATLA, FIR Kolkata, Indie

- Posádka letounu tuzemského obchodního dopravce prováděla přelet z WIII (Jakarta) na LKPR.
- Nad bodem VATLA ve 20:24 UTC došlo vlivem meteorologických podmínek ke středně silné turbulenci a vzestupnému proudění.
- Silný vzestupný proud měl za následek pokles rychlosti v povoleném rozmezí na dostupu letounu.
- Následovala aktivace systému *Stick Shaker* a odpojení autopilota.
- Letoun krátce překročil FL430 o +250 ft a -150 ft.
- Pilot informoval ATC o vzniku situace a po jejím vyřešení letoun pokračoval na původní hladině.
- Posádka použila jako preventivní opatření výkon pohonné jednotky na MCT, aby byla dosažena dostatečná rezerva výkonu motoru.

Incident letounu Gulfstream 650 – pokračování

- Rozmezí turbulence se pohybovala mezi 0,68 g a 1,46 g.
- Hodnoty AOA oscilovaly mezi 0,46 až 0,8 krátkodobě maximálně 1,0.
- Aktivace *Stick Shaker* nastala při hodnotě AOA 0,85.



Ilustrační foto letounu Gulfstream 650

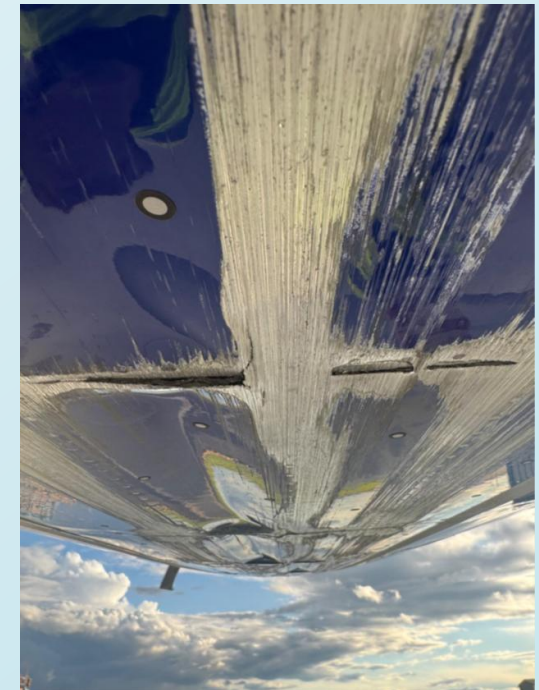
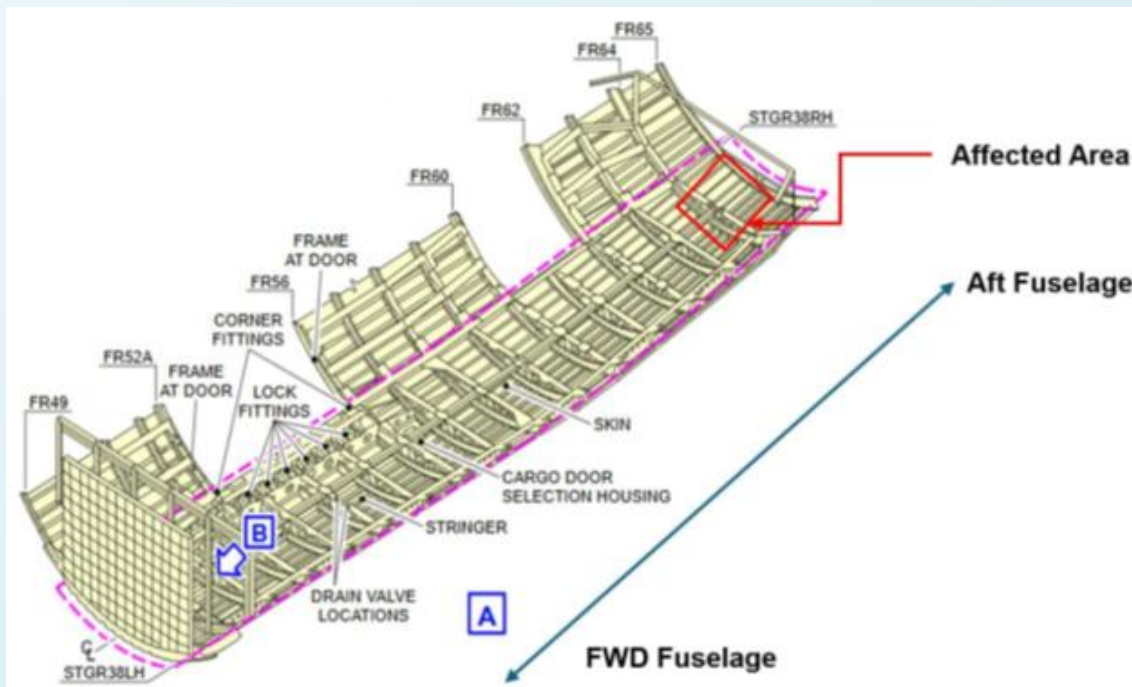
Vážný incident

Datum: 11. 9. 2025
Typ: letoun Airbus A321-271NY
Místo: RWY 24 LKPR

- Posádka letounu zahraničního dopravce prováděla přelet z EGKK (Gatwick) na LKPR.
- Posádku tvořili CPT, který byl ve funkci velitele typu A321 poprvé a F/O v roli PF potřetí. F/O měl nálet na A320 Family 450 h.
- Plánování služby pilotů nemělo vliv na jejich únavu.
- Letoun neměl aktivní MEL a počasí na přistání bylo v normě: 200/10KTS 150V220 9999 SCT027 20/14 Q1011 NOSIG
- F/O v roli PF prováděl ILS přiblížení RWY 24 LKPR.
- Letoun z výšky 75 ft na 30 ft RA zvýšil klesání z 480 fpm na 768 fpm.
- Podrovnání proběhlo ve výšce 25 ft a dosednutí na 6° podélného sklonu.

Vážný incident letounu A321-271NY – pokračování

- ➔ Vertikální přetížení bylo 2,54 g a RAD ALT zaznamenal krátkodobé zvýšení o 2 ft.
- ➔ Spojlery byly vysunuty a podélný sklon letadla se zvýšil ze 7,7° během 0,875 sekundy a dosáhl krátkodobého maxima 9,7°.



Poškození trupu letounu A321-271NY

Vážný incident letounu A321-271NY – pokračování



Dosednutí na 6° podélného sklonu.



Dosažení krátkodobého maxima podélného sklonu 9,7° a poškození trupu letounu.

Hlášení od výrobce

Datum: 14. 7. 2025

Typ: vrtule Avia Propeller V 510

→ Tuzemský výrobce vrtulí byl požádán zahraničním provozovatelem letounu L-410 UVP-E o prověření originality EASA Form 1 vystaveného na provedení generální opravy dvou vrtulí V 510 u zahraniční servisní organizace. Společně s dotazem byl zaslán sken zmíněného formuláře EF 1.

1. ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE		2. СЕРТИФІКАТ ДОЗВОЛЕННІ ПЕРЕДАЧІ AUTHORISED RELEASE CERTIFICATE EASA/ EASA FORM 1		3. Реєстраційний номер форми Form Tracking Number № 055-ТОРА/2022			
4. Найменування та адреса Організації: Organization Name and Address			5. Замовлення на ТО /договір /рахунок Work order /contract/invoice Договір №19/22-ТОРА від 19.04.2022р.				
6. Виріб Item	7. Опис Description	8. Номер частини Part No	9. Кількість Quantity	10. Серійний номер Serial No	11. Статус/робота Status/Work		
1	Повітряний гвинт Aircraft Propeller	V 510 (7) V 510 (7)	2	03 068 902 03 068 947	Капітальний ремонт Overhaul		
12. Примітки Повітряний гвинт відремонтований відповідно до двохом Керівництва з капітального ремонту, параметри відповідають ТУ ТPF № 01-2132-84, встановлено міжремонтний ресурс 3500 годин, протягом 6 років (залежно від того, яка умова настане раніше). Remarks The propeller was overhauled in compliance with applicable Overhaul Manual, tested and its parameters meet requirements of the Technical Specification TPF No. 01-2132-84. TBO of propeller is 3500 hours or 6 years. Preservation for 1 year. Preservation date – 16.09.2022. T.C. CAA: EASA.P.029							
<input checked="" type="checkbox"/> Засвідчує, що зазначені вище виробні виготовлені відповідно до специфікації. <input type="checkbox"/> затверджених проєктних даних і вони у стані, що гарантує безпечну експлуатацію <input type="checkbox"/> незатверджених проєктних даних. Зазначені в блоці 12 не відповідають специфікації блоку 12			14a. <input checked="" type="checkbox"/> Передача до експлуатації згідно з Part-145.A50 <input type="checkbox"/> Іншим законодавчим актом, який зазначено у блоці 12 Засвідчує, що, якщо ніше не вказано в блоці 12, роботи, зазначені в блоці 11 і описані в блоці 12, виконано відповідно до Part-145 і стосовно цієї роботи згадані виробні вважаються готовими для передачі до експлуатації. Certifies that unless otherwise specified in block 12, the work identified in block 11 and described in block 12, was accomplished in accordance with Part-145 and in respect to that work the items are considered ready for release to service				
13b. Підпис уповноваженої особи Authorized Signature		13c. Номер схвалення /дозволу Approval /Authorization Number		14b. Підпис уповноваженої особи Authorized Signature Номер сертифікаційних повноважень Certification Authority number 07-ТОРА		14c. Номер сертифіката /дозволу Certificate/approval Ref. No U.A.145.0069	
13d. Прізвище, ім'я Name		13e. Дата Date		14d. Прізвище, ім'я Name Литовченко В.М. Litovchenko V.M.		14e. Дата (дд/мм/рррр) Date (dd/mmm/yyyy) 16.09.2022	
ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ КОРИСТУВАЧА/ІСТАНОВЛЮВАНА Цей сертифікат не надає автоматично дозволу на встановлення виробу (ів). Кожна користувач/встановлювач виконає роботи відповідно до законодавства органу літної придатності, що відрізняється від органу літної придатності, який зазначено в блоці 1, і щодня щоб користувач/встановлювач гарантував, що його орган літної придатності, приймає виробу від органу літної придатності, який визначений в блоці 1. Твердження у блоках 13a та 14a не є зв'язаним з встановленням. У всіх випадках запис щодо ТО повітряного судна повинні містити свідчення встановлення, яке видано у відповідності з національним законодавством користувача/встановлювача перед тим, як повітряне судно може злетіти вперед.				USER/INSTALLER RESPONSIBILITIES This certificate does not automatically substitute authority to install the item(s). Where the user/installer performs work in accordance with regulations of an airworthiness authority different than the airworthiness authority specified in block 1, it is essential that the user/installer ensures that his/her airworthiness authority accepts items from the airworthiness authority specified in block 1. Statements in blocks 13a and 14a do not constitute installation certification. In all cases aircraft maintenance records must contain an installation certification issued in accordance with the national regulations by the user/installer before the aircraft may be flown.			

Falzikát formuláře GO vrtule

Falzifikát formuláře GO vrtule – pokračování

- Obě zmíněné vrtule byly vyrobeny v roce 1990 a dle záznamů na nich neproběhla žádná údržba u tuzemského výrobce.
- Zahraničnímu provozovateli bylo sděleno, že žádná jiná organizace kromě tuzemského výrobce není oprávněna provádět generální opravu těchto vrtulí.
- Tuzemský výrobce vrtulí požádal společnost, jménem které byl podezřelý formulář vystaven, o vyjádření. Tato společnost sdělila, že nikdy neuzavřela smlouvu na provedení generální opravy vrtulí V 510. Dále tato společnost uvedla, že zmíněný EF 1 vykazuje zjevné známky padělání – razítko a podpis vytvořené v grafickém editoru v řadě znaků neodpovídají jejich platným vzorům.
- Zahraniční provozovatel byl následně upozorněn, že se skutečně jedná o falzifikát a byl požádán o sdělení dalších podrobností.
- Výrobci vrtulí se nepodařilo od zahraničního provozovatele a ani od zmíněné servisní organizace zjistit žádné další informace k tomuto případu.

Přehled laserových útoků

Ve 3. čtvrtletí 2025 ÚZPLN obdržel 17 oznámení o útoku laserovým paprskem.

- 13 útoků se událo ve FIR Praha
 - 9 oznámení podaly posádky zahraničních provozovatelů
 - 4 oznámení podaly posádky vnitrostátních provozovatelů



1 laserový útok zasáhl 5 letadel při přiblížení na LKPR.

- 4 útoky nahlásili čeští provozovatelé při přiblížení a odletu ze zahraničních destinací.

Přehled hlášení TCAS RA

V 3. čtvrtletí 2025 ÚZPLN obdržel 5 hlášení TCAS RA.

- Všechna hlášení podaly posádky českého provozovatele během letu v zahraničí. Důvodem byl protiprovoz. Nedošlo ke snížení minima rozstupů. Vybrané příklady hlášení TCAS RA:
- Při letu z LKPR na LIRQ (Firenze) ve FIR Roma posádka českého provozovatele klesala do FL310 s ROD 1000 f/m. Došlo k varování TCAS TA ve FL313 kvůli protiprovozu ve FL300. Po dosažení FL310 posádka obdržela příkaz TCAS RA “LEVEL OFF” kvůli jinému provozu ve FL300. Posádka provedla manévr v souladu s RA a ohlásila situaci ATC. Následovalo oznámení “CLEAR OF CONFLICT”. ATCo však hlášení nepotvrdil. Protiprovoz minuli s rozstupem 1000 ft.

Přehled hlášení TCAS RA – pokračování

- Při letu z LGKO (Kos) na EDDK (Koln-Bonn) posádka českého provozovatele při ILS přiblížení na RWY 24 na vzdálenosti 7 NM na cca 2000 ft MSL zpozorovala vrtulník cca 1 NM vpravo o 300 ft níže. Ve výšce cca 1600 ft MSL (5 NM) obdržela příkaz TCAS RA “CLIMB”, i když vrtulník již minula. Posádka provedla příkaz a zahájila postup nezdařeného přiblížení. Ohlásila situaci ATC a byla vektorována k dalšímu ILS přiblížení ILS RWY 24.





Střety s ptáky a se zvěří

Ve 3. čtvrtletí 2025 obdržel ÚZPLN celkem 161 oznámení o střetech s ptáky:

- k 94 střetům s ptáky došlo v zahraničí,
- 67 se stalo na území České republiky.



Dále bylo v tomto období zaznamenáno 16 střetů se zvěří nebo byla oznámena přítomnost zvířat v blízkosti dráhy, z toho 9× na LKKV, 5× na LKPR a po jednom na letištích LKTB a LKMT.

Střety s ptáky a se zvěří – pokračování

Vážný incident

Datum: 13. 9. 2025
Typ: letoun Cessna 152
Místo: ATZ LKMB (Mladá Boleslav)

- ➔ Při návratu letounu do ATZ LKMB v pravotočivé zatáčce ve výšce 280 m AGL došlo ke střetu s poštovním holubem.
- ➔ V důsledku střetu došlo k významnému poškození předního okna pilotní kabiny a zničení světla majáku na směrovce.
- ➔ Nápor vzduchu z rozbitého okna otevřel dveře na straně pilota a strhl sluchátka jemu i pasažérovi. Dveřmi, které nešly zavřít, vypadly z kabiny pilotní doklady a pouzdro na sluchátka.
- ➔ Pilot po střetu pokračoval přímo k letišti s plně vyšlápnutým nožním řízením a na maximálním vzletovém výkonu motoru. Rychlost letounu byla cca 60 kt za pozvolného klesání k letišti.

Vážný incident letounu Cessna 152 – pokračování

- Pilot bez komunikace a s velmi omezeným výhledem z kabiny kvůli náporu větru s letounem bezpečně přistál na LKMB.
- Ke zranění posádky nedošlo.



Poškození letounu Cessna 152 a nalezený poštovní holub.

Přehled hlášení rušení Globálního navigačního družicového systému (GNSS)

V 3. čtvrtletí 2025 ÚZPLN obdržel 61 hlášení rušení nebo falšování GNSS (Jamming/Spoofing):

- 8 hlášení podaly posádky letadel ve FIR Praha,
- 53 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:

- 53 hlášení se týkalo rušení během letu po trati,
- 4 hlášení podaly posádky v průběhu přiblížení,
- 1 hlášení bylo podáno při vzletu,
- 1 hlášení se týkalo rušení ve fázi přistání,
- 1 hlášení bylo podáno ve fázi pojíždění,
- 1 hlášení bez uvedení fáze letu.



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 ve 3. čtvrtletí 2025 šetření příčin leteckých nehod a incidentů:

- ACCID kluzáku LS3, OK-5505, s fatálním zraněním pilota, na LKPJ,
- SINCID UL letounu Skylane 5, OK-VUO 01, na LKNM,
- ACCID padákového kluzáku s fatálním zraněním pilotky, Raná,
- ACCID letounu Bristell LSA K, OK-BUI 78, u LKLT s fatálním zraněním posádky,
- ACCID UL letounu UFM 13 Lambada, OK-CUA 97, s fatálním zraněním pilota, u Hanušovic,
- ACCID letounu Beech BE-58P BARON s fatálním zraněním pilota.

ÚZPLN pověřil právnické osoby, aby zahájily šetření:

- ACCID ZK, s vážným zraněním pilota, u obce Třebihošť,
- ACCID MPK Rodeo 125, s vážným zraněním pilota, Čížkrajice,
- ACCID UL letounu TL3000 Sirius, OK-SUA 40, LKHK,
- ACCID UL letounu P92 Echo, OK-PUU 86, Kotvrdovice,
- ACCID UL letounu WT9, OK-KUU 62, LKJA.

Letecká nehoda

Datum: 4. 7. 2025
Typ: kluzák LS3
Místo: ATZ LKPJ (Prostějov)

- ➔ Pilot plánoval provést rekreační termický let v okolí letiště.
- ➔ Vzlet kluzáku byl prováděn v aerovleku za letounem Z-326.
- ➔ Po vzletu z RWY 30 aerovlek plynule stoupal do prostoru severozápadně města Prostějov, kde se pilot ve výšce 450 m AGL od vlečného letounu odpojil.
- ➔ Pilotovi se ani po několika pokusech nepodařilo nalézt stoupavý proud a proto se správně rozhodnul pro návrat na letiště vzletu.
- ➔ Přílet prováděl severním okruhem a v poloze před 3. okruhovou zatáčkou rádiem oznámil, že po přistání žádá další aerovlek.
- ➔ Po dotočení 4. okruhové zatáčky v obvyklé výšce pokračoval v přiblížení na RWY 30.

Letecká nehoda kluzáku LS3 – pokračování

- Ve výšce cca 30 m AGL došlo k prudkému poklesu přídě a kluzák narazil pod strmým úhlem do země v místě prodloužené osy RWY 30, ve vzdálenosti cca 500 m od prahových značek.
- Kluzák byl nárazem do země zničen.
- Pilot utrpěl zranění, kterým na místě nehody podlehl.



Letecká nehoda kluzáku LS3 – pokračování

Dosavadním šetřením bylo zjištěno že:

- pilot na 9 typech kluzáků od roku 1989 nalétal 332 h 49 min a provedl 567 letů, na typu LS3 od roku 2015 nalétal 102 h 34 min a provedl 36 letů, v roce 2025 na typu LS3 nalétal 16 h 31 min a provedl 6 letů,
- pilot byl způsobilý letu,
- kluzák byl způsobilý letu,
- kritický let byl proveden mimo rozsah povolené centráže,
- kluzák byl během přistávacího manévru negativně ovlivněn mechanickou turbulencí,
- při ohledání kluzáku nebyla zjištěna technická závada, která by se podílela na vzniku nehody,
- zlomený spoj táhla ovládání výškového kormidla byl odeslán na expertízu, která vyloučila vadu nebo únavu materiálu.

Vážný incident

Datum: 5. 7. 2025
Typ: letoun Z-226B Bohatýr
Místo: LKHC (Hořice)

- ➔ Pilot prováděl na LKHC aerovleky. Po provedení 30 aerovleků ukončil činnost vlekaře, doplnil palivo a připravoval se na odlet na domovské letiště.
- ➔ Po spuštění motoru před hangárem pojížděl na vyčkávací místo RWY 30, provedl úkony, najel na dráhu, nastavil přípusť na vzletový výkon a prováděl vzlet.
- ➔ Po odpoutání ve fázi rozletu ve výšce cca 10-15 metrů nad zemí (před zavřením malých klapek) došlo k úplnému a nenadálému vysazení motoru.
- ➔ Pilot uvedl, že po převedení do klesání usoudil, že letoun na RWY 30 sice možná přistane, ale rozhodně ji nejpozději ve fázi výběhu přejede do sousedního pole s vzrostlým obilím.

Vážný incident letounu Z-226B Bohatýr – pokračování

- Tého situaci se pilot pokusil zabránit mírným vybočením letounu těsně nad zemí o 45° vlevo, kde plocha letiště pokračuje šikmo ke dráze a byla zde možnost výběhu bez střetu s překážkou, do volného prostoru.
- Následně však, ve fázi zatačení cca 2 metry nad zemí došlo vlivem nízké rychlosti k utržení proudnic na levé polovině (vnitřní) křídla, rozvoji počátečního stádia vývrtky (typický náhlý pokles levé poloviny křídla) a pádu letounu z výšky na levou podvozkovou nohu.
- Následkem nárazu byla vytržena levá podvozková noha, uraženo kolo, zlomena dřevěná vrtule, poškozen čelní kryt motoru a poškozena spodní strana potahu levé poloviny křídla.
- Letoun se zastavil po cca 30 metrech od prvního dotyku, vytočen o cca 135° od směru vzletu. Celá fáze letu od zastavení motoru až po zastavení letounu na zemi trvala odhadem 3 – 5 vteřin.
- Pilot se domnívá, že kdyby se mu podařilo vysunout přistávací klapky, možná by dodaly potřebný vztlak a nedošlo by k prosednutí.

Vážný incident letounu Z-226B Bohatýr – pokračování

- Pilot nebyl zraněn, nebyl zjištěn únik provozních kapalin a ani nebyl výrazně poškozen povrch dráhy.
- Příčina vysazení motoru nebyla zatím objasněna.



Letecká nehoda

Datum: 11. 7. 2025
Typ: UL letoun LM-2PW
Místo: obec Loucká, nedaleko LKSZ (Sazená)

- Po cca 12 minutách letu ve výšce cca 250 m AGL došlo k náhlému poklesu výkonu motoru a ihned k jeho zastavení.
- Pilot provedl zatáčku k letišti, ale vzhledem k malé klouzavosti UL letounu nebylo možné doklouzat na letišti.
- Pilot provedl zatáčku proti větru a přistál nouzově do pšeničného pole.
- Při přistání došlo k destrukci podvozku a následně k poškození vrtule.
- Pilot nebyl zraněn, dechová zkouška na alkohol byla negativní.
- Příčinu vysazení motoru nebylo možné určit na místě a probíhá šetření LAA ČR.

Letecká nehoda UL letounu LM – 2PW – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 19. 7. 2025
Typ: letoun Cessna 152
Místo: pole u obce Nový Malín

- Letoun s dvoučlennou posádkou vzletl z LKSU (Šumperk). V průběhu stoupání, krátce po startu, došlo k poklesu otáček a výkonu motoru, na což pilot reagoval pohybem přípusti paliva pro obnovení normálního chodu motoru.
- Pilot uvedl, že na další úkony již nebyl čas, jelikož blízkost terénu a sloupů elektrického vedení VN ho nutila k plnému soustředění pro udržení rychlosti, vyhnutí se překážkám a včasnému podrovnání. Terén po vzletu stoupal a získání výšky nad terénem nebylo nijak rychlé.
- Místo přistání do terénu bylo výše než LKSU. Celý let byly vysunuty klapky pro vzlet na 10°. Letoun dosedl do vzrostlého pšeničného pole a následně došlo k převrácení letounu na záda. Magneta a hlavní vypínač pilot vypnul po přistání.

Letecká nehoda letounu Cessna 152 – pokračování

- Nedošlo ke zranění posádky a provedená následná dechová zkouška na přítomnost alkoholu byla u obou členů posádky negativní.
- Motorové lože a přední podvozková noha byly nárazem zdeformované a roztržené.



Letecká nehoda letounu Cessna 152 – pokračování



Trajektorie letu z LKSU do místa nouzového přistání.



Letecká nehoda

Datum: 22. 7. 2025
Typ: letoun Z-226 MS
Místo: LKVM (Vysoké Mýto)

- ➔ Na LKVM probíhal provoz zahraničních kluzáků, pro který místní AK zajišťoval aerovleky. Žádný z vlekařů ani jednou negativně nekomentoval schopnosti hostujících pilotů v aerovleku.
- ➔ Pilot letounu Z-226 MS měl provést aerovlek kluzáku LS6 do výšky cca 400 m.
- ➔ Kluzák pilotoval zahraniční pilot pod dozorem instruktora. Jednalo se o jeho první let na LS6. Měl menší zkušenosti se vzlety v aerovleku. Předchozí den bez problémů absolvoval aerovlek na kluzáku Discus CS a rovněž instruktáž na LS6.
- ➔ Vzlet se uskutečnil z RWY 30L. Kluzák byl vlečen za těžišťový závěs, ale při rozjezdu došlo k odpojení lana od kluzáku. Po krátké instruktáži následoval opakovaný vzlet z RWY 30L, kdy fáze rozjezdu již proběhla bez problémů.

Letecká nehoda letounu Z-226 MS – pokračování

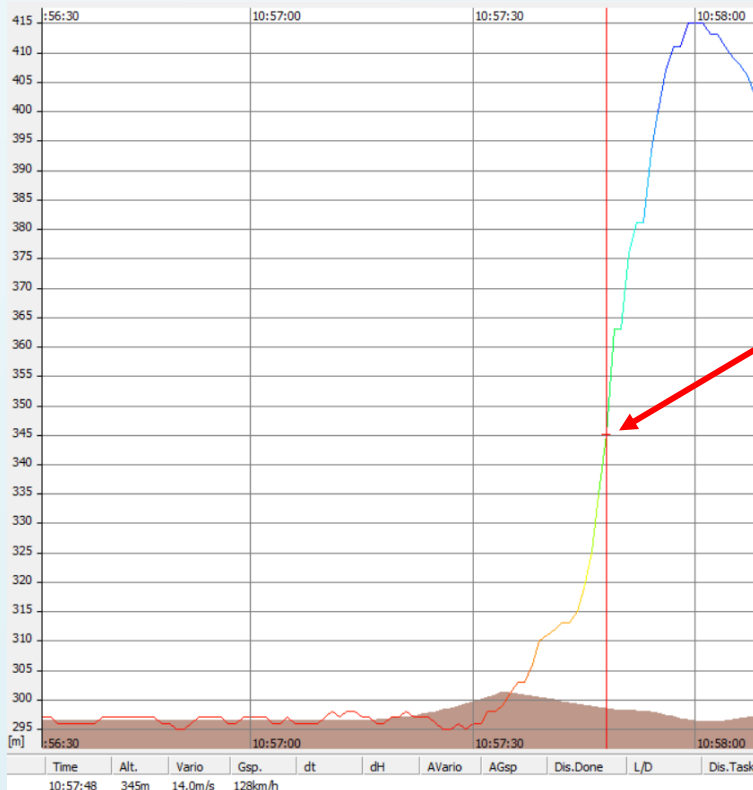
- Když LS6 dosáhl letové rychlosti, stoupal nad úroveň vlečného letounu.
- Vzápětí pilot kluzáku snížil svou výšku. Pak ale výška kluzáku opět oscilovala, pravděpodobně vlivem poryvu větru.
- Pilot vlečného letounu uvedl, že odpoutání bylo při $80 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, rozběh a přechod do stoupaní při $120 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$.
- Podle zahraničního instruktora byl začátek stoupaní aerovleku kluzáku ještě stabilní.
- Ve výšce cca 20–45 m AGL vertikální rychlost stoupaní vzrostla dle záznamu letového zapisovače na kluzáku z cca $5 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$ na $14 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$.
- Pilot vlečného letounu uvedl, že po dosažení výšky horní úrovně stromů došlo vlivem stříhu větru (boční vítr ze směru cca 270°) k okamžitému nárůstu rychlosti na $140 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ na což reagoval přitažením. Oproti předpokladu nedošlo ke zvýšení podélného sklonu, ale naopak k poklesu přídě o cca 60° pod horizont.

Letecká nehoda letounu Z-226 MS – pokračování

- Ve výšce cca 60 m nad zemí kluzák vystoupal nad vlečný letoun do té míry, že zvedl zadní část vlečného letounu.
- Dle záznamu letového zapisovače kluzák vystoupal do výšky cca 115 m AGL.
- Vlečné lano se přetrhlo.
- Pilot kluzáku se z utrženého konce vypnul (nevěděl, že lano je již utržené), otočil se o 180 stupňů a přistál na místě vzletu malým okruhem.
- Letoun klesal pod strmým úhlem k zemi a pilot provedl razantní přechodový oblouk do podrovnání.
- Následně došlo ke kontaktu podvozku s dráhou.
- Podvozkové nohy se postupně ulomily směrem dozadu, letoun dosedl na břicho s běžícím motorem. Došlo k ohnutí listů vrtule.
- Pilot zavřel přívod paliva, vypnul magneta a hlavní vypínač.

Letecká nehoda letounu Z-226 MS – pokračování

- ➔ Pilot byl s bolestí zad převezen do nemocnice záchrannou službou, neměl jiné viditelné zranění.



Nárůst vertikální rychlosti stoupání z cca 5 na 14 m·s⁻¹.



Záznam letového zapisovače kluzáku LS6.

Letecká nehoda letounu Z-226 MS – pokračování

Faktory které se podílely na vzniku:

- Minimální zkušenost pilota kluzáku s typem LS6.
- Náhlá nebezpečná situace vzniklá „vyvěšením“ vlečného letounu.
- Nedostatek času na úspěšné odvrácení nebezpečí.

AK Vysoké Mýto, po rozboru nehody s instruktory a examinátory hostujícího AK, přijal následující opatření:

- pro budoucí aerovleky použijí vlečné lano o délce 40 m.
- proškolí piloty o faktorech, které k podobným situacím vedou, jaký má vliv těžišťový závěs, vztlakové klapky, nárazy větru, délka vlečného lana a rychlost reakce pilota.

Vážný incident

Datum: 26. 7. 2025
Typ: UL letoun Skylane 5
Místo: LKNM (Nové Město nad Metují)

- Pilot se na LKNM dohodl, že si vypůjčí UL letoun, aby mohl uskutečnit lety s dalšími osobami na palubě.
- Provedl poučení osob o tom, jak se na letišti budou chovat, jak se pohybovat kolem letadel.
- Protože na daném typu UL letounu delší dobu neletěl, nejprve uskutečnil 3 lety s instruktorem.
- Před následujícími lety všechny osoby důrazně poučil, jak bude probíhat let, a především výměna osob v UL letounu. Kladl důraz na to, že dokud je motor v chodu a točí se vrtule, nebude nikdo přistupovat k UL letounu a též se nikdo nebude odpoutávat.
- Po tomto poučení se přesunuli směrem ke stanovišti dispečera. Pilot pak postupně uskutečnil 4 lety, kdy vždy provedl okruh kolem letiště.

Vážný incident UL letounu Skylane 5 – pokračování

- Každá osoba po nasednutí do UL letounu byla opět poučena o tom, že dokud se točí vrtule, nebude se odpoutávat a vysedat.
- Po přistání pilot pojížděl na stejné místo (plochu u stanoviště dispečera), vypnul motor a pak pokynul na osobu na ploše, která vedla další osobu k UL letounu.
- Pilot odpoutal osobu v kabině a došlo k výměně. Další osobu připoutal, dotáhl jí bezpečnostní pásy, pokynul na osobu na ploše, aby všichni opustili prostor kolem UL letounu, provedl vizuální kontrolu prostoru kolem vrtule a nastartoval motor.
- Toto vše sledovala i poškozená osoba, která dokonce při výměně osob asistovala a tedy viděla, jak celá výměna pasažéra probíhala.
- Pilot k letu s poškozenou osobou uvedl, že po jejím nastoupení opět provedl poučení, že se nebude odpoutávat, dokud se točí vrtule letadla. Let pak probíhal jako předchozí, poškozená osoba měla radost z letu, nevykazovala známky zmatenosti, nevolnosti, na vše se vyptávala.

Vážný incident UL letounu Skylane 5 – pokračování

- Po přistání pilot opustil dráhu, provedl úkony a opět zastavil na ploše u stanoviště dispečera.
- Pilot dále uvedl, že je naučený provádět úkony tak, že na danou věc ukáže prstem a vizuálně zkontroluje. Sáhl poškozené osobě na zámek bezpečnostního pásu a opět jí instruoval ať se neodpoutává, dokud se točí vrtule, že s největší pravděpodobností budou pojíždět k hangáru, neboť nikdo už letět nechce.
- Další osoba na ploše přicházela ke stojícímu UL letounu z levé strany. Pilot se k ní otočil a pokynul, ať už blíže nechodí. Otevřel levé dveře kabiny a zakřičel, jestli bude chtít letět. Odpověděla, že ne.
- Během tohoto okamžiku se poškozená osoba rozhodla neuposlechnout pokynu pilota: „Neodpoutávej se, dokud se točí vrtule, s největší pravděpodobností pojedeme k hangáru!“, odpoutala se, otevřela si dveře na své straně a UL letoun opustila směrem vpřed a zezadu vkročila do točící se vrtule při volnoběžných otáčkách motoru.

Vážný incident UL letounu Skylane 5 – pokračování

- Celá kritická situace proběhla velmi rychle, pilot okamžik, kdy poškozenou osobu zasáhla vrtule do hlavy neviděl a reagoval na výkřik osoby na ploše a ihned vypnul motor.
- Osoby na místě spolu s přítomným lékařem poskytly zraněné osobě první pomoc a zavolaly zdravotnickou záchrannou službu a Policii ČR. Poškozená osoba byla s těžkým poraněním hlavy a dále levé ruky transportována vrtulníkem LZS do nemocnice.
- Poškozená osoba na následky zranění zemřela.



Letecká nehoda

Datum: 28. 7. 2025
Typ: UL vírník CAVALON
Místo: travnatý pozemek u Staré Boleslavi

- RCC Praha přijalo informace od MTWR Kbely o ztrátě spojení s UL vírníkem CAVALON u bodu MIKE.
- Vírník přistál do terénu z důvodu poklesu otáček motoru.
- Vírník byl po přistání do terénu poškozen ve velkém rozsahu.
- Jedna osoba byla lehce zraněna.
- Příčinou bylo nevhodné nastavení tlačné vrtule pro daný režim letu.



Letecká nehoda

Datum: 29. 7. 2025

Typ: padákový kluzák BGD Magic

Místo: východní svah Ranské hory (pod „malou boulí“)

- Pilotka plánovala provést rekreační let vzletem ze startoviště Raná.
- Po příjezdu na letiště krátce před 16. hodinou (LT) panovaly povětrnostní podmínky, které nebyly vhodné pro let s daným typem PK.
- Pilotka se rozhodla využít čas pro pozemní nácvik manipulace s vrchlíkem PK na cvičné louce na jihozápadním okraji Ranské hory při západním větru o rychlosti 8 – 10 m/s.
- Při této činnosti postupně došla až do poloviny cvičné louky pod „malou bouli“ Ranské hory, kde provedla vzlet s pokusem o svahování.
- Poryv větru ji nesl z louky vzhůru a dozadu až přes hranu „malé boule“.

Letecká nehoda PK BGD Magic – pokračování

- Pilotce se ani při plně sešlápnutém *speedu* nepodařilo prosadit proti větru.
- PK se dostal do prostoru závětrné strany svahu se silným turbulentním prouděním.
- V rotorovém proudění došlo k násobnému zaklopení poloviny vrchlíku a PK přešel do spirály.
- Pilotka ztratila kontrolu nad PK a ve velké rychlosti tvrdě narazila do svahu.
- Po dopadu ji PK krátce smýkal po zemi, než se zastavila.
- Pilotka byla s těžkým zraněním letecky transportována do nemocnice, kde druhý den zraněním podlehla.
- Padákový kluzák nebyl poškozen.

Letecká nehoda PK BGD Magic – pokračování

Dosavadním šetřením bylo zjištěno že:

- pilotka byla způsobilá letu a měla dvouletou praxi s 50hodinovým náletem na vlastním PK,
- měla malou zkušenost v létání ze startoviště Raná a okolí Ranské hory moc neznala,
- náraz větru ji pravděpodobně natolik překvapil, že neprovedla úhybný manévr letem podél svahu jižním směrem,
- padákový kluzák byl způsobilý letu,
- ohledáním PK nebyla nalezena žádná závada, která by se podílela na vzniku nehody.



Letecká nehoda

Datum: 30. 7. 2025
Typ: letouny XA-42 a Ryan ST3KR
Místo: LKJA (Jaroměř)

- Po ukončení letu s pasažérem během poježdění na místo stání před hangárem pilot letounu XA-42 přehlédl letoun Ryan ST3KR stojící před hangárem a vrtulí narazil do jeho levé poloviny křídla.
- Nedošlo ke zranění osob, ale na obou letounech došlo k poškození velkého rozsahu.



Vážný incident

Datum: 8. 8. 2025

Typ: UL letoun TL-132 Condor

Místo: LKHRAD (plocha SLZ Hradčany)

- Při třetím sólovém letu, za dozoru instruktora ze země, došlo při přistání na RWY 27L k odskoku UL letounu.
- Pilot se při prvním tvrdším doteku se zemí a následném odskoku leknul, potlačil a narazil předovým kolem do země.
- Následkem toho došlo k poškození předového podvozku a ohnutí předního kola pod trup. Od aerodynamického krytu předního kola došlo k proražení potahu ve spodní části trupu v oblasti nohou posádky.
- Vrtule se na volnoběžných otáčkách dotkla země do hloubky cca 1,5 cm, bez viditelného poškození.
- Nedošlo ke zranění pilota.

Vážný incident UL letounu TL-132 Condor – pokračování



Incident

Datum: 15. 8. 2025
Typ: kluzák LS6 vs. letoun Boeing 737-800
Místo: FIR Praha – vzdušný prostor třídy E (5 km jižně
Nové Hrady)

- ➔ Pilot kluzáku prováděl termický let s návratem po trati letu: LKHB-Freistad-Hojsova Stráž-Sandl-LKHB.
- ➔ Po průletu otočného bodu Sandl v termickém proudu nastoupal do 2 800 m MSL a pokračoval v klouzavém letu kurzem cca 020°.
- ➔ V čase cca 13:50 se kluzák nacházel v poloze cca 5 km jižně obce Nové Hrady, ve 2 500 m MSL, kdy pilot kluzáku zaznamenal průlet letounu Boeing B 737-800 z pravé zadní polosféry.
- ➔ Pilot kluzáku v hlášení o události mimo jiné uvedl: *„Letoun minul kluzák vpravo na stejné výšce ve vzdálenosti cca 100 m a pokračoval v klesání pravděpodobně na LKCS.“*

Incident kluzák LS6 vs. letoun Boeing 737-800

- Posádka dopravního letounu Boeing 737-800 (zahraničního dopravce) prováděla charterový let z LGIR do LKCS.
- Před vstupem do FIR Praha požádala posádka letounu ACC/TERM KV o průběžné klesání na bod CS 273 pro následné ILS přiblížení RWY 27 LKCS.
- Letoun vstoupil do FIR Praha jižně bodu GIMBO na FL95, kurzem 008° a rychlost postupně snižoval až na 240 KIAS.
- Pilot letounu před vstupem do TMA LKCS na FL60 mimo jiné informoval ŘLP „*viděli jsme kluzák a vyhnuli jsme se*“.
- Posádka letounu na následný písemný dotaz doslova uvedla: „*Dne 15. srpna 2025, let z LGIR do LKCS ve výšce přibližně 5 000 stop ve vzdušném prostoru třídy E za podmínek CAVOK, byl spatřen kluzák přibližně 500 metrů vlevo a 500 stop pod naším letadlem. Byla zahájena pravá zatáčka, aby naše turbulence neovlivnila kluzák. Bylo informováno ATC.*“

Letecká nehoda

Datum: 17. 8. 2025
Typ: kluzák G 102 Astir
Místo: pole severně obce Hlohov

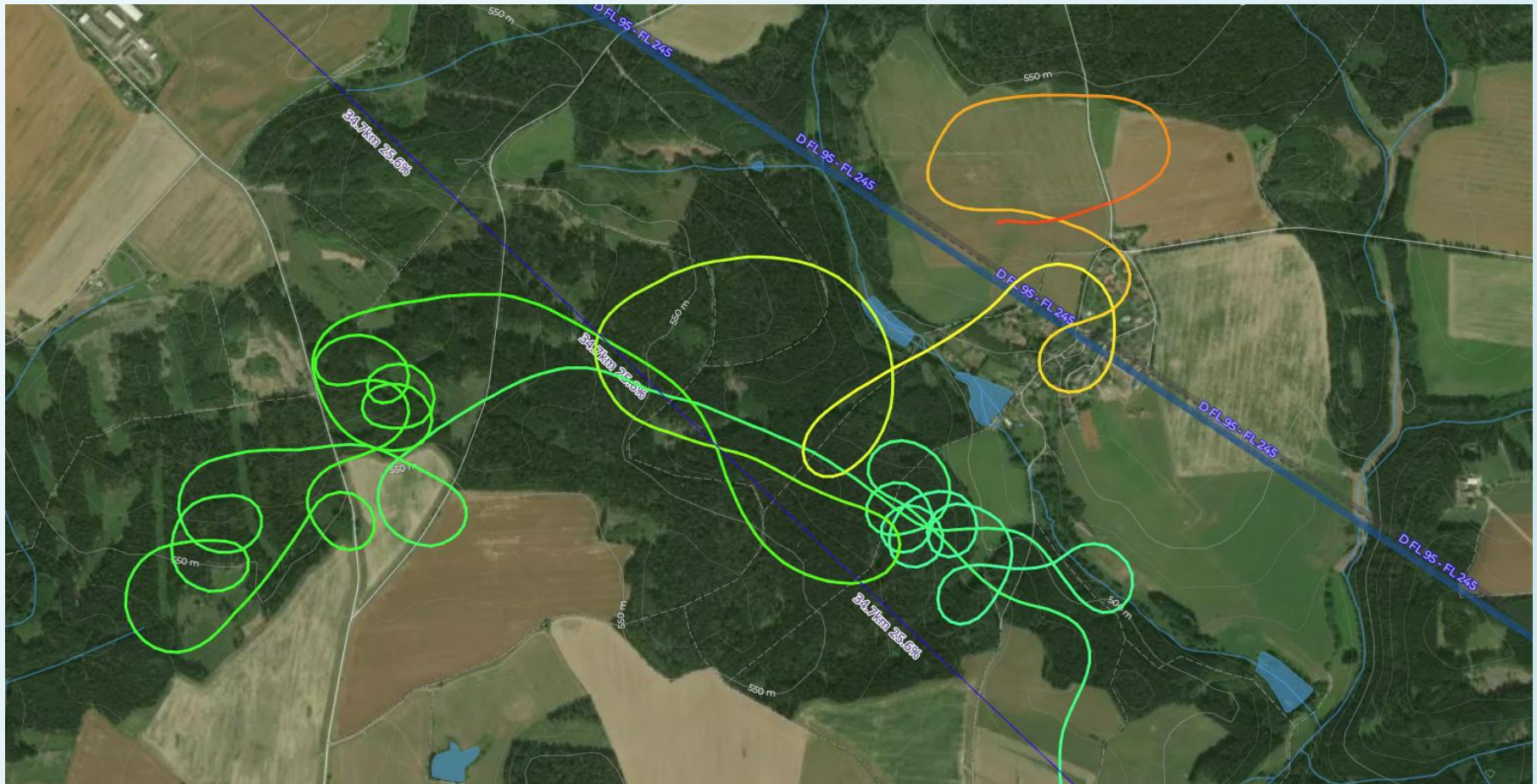
- Pilotka odstartovala na plachtařský přelet po trati LKHB–LKZB–Brtnice–LKHB.
- Při letu na prvním rameni proti větru, po vyklesání do přízemní výšky bez nalezení stoupavého proudu a provedení výběru plochy, provedla přistání na pole severně obce Hlohov.
- Po dosednutí kluzáku při výběhu došlo k jeho rotaci.
- Kluzák se otočil o 90°, chvíli se sunul bokem a poté se pootočil proti směru přistání.
- Při tomto pohybu byl kluzák poškozen (popraskaný trup, rozbité plexisklo překrytu kabiny, utržená ostruhová botka a popraskaný závěs VOP).
- Pilotka nebyla zraněna.

Letecká nehoda kluzáku G-102 Astir – pokračování

→ Poškození kluzáku



Letecká nehoda kluzáku G-102 Astir – pokračování



Záznam IGC – vyhledávání stoupavého proudu a manévr před přistáním do terénu

Incident

Datum: 19. 8. 2025
Typ: letoun PA-28 a kluzáky
Místo: hranice ATZ LKMB (Mladá Boleslav)

- ➔ Na LKMB probíhala soutěž kluzáků – Gradient & Club Grand Prix 2025 (GGP2025), 3. soutěžní úloha pro všechny kategorie.
- ➔ V souvislosti s GGP2025 byl vydán NOTAM:
Y2168/25 NOTAMN
Q) LKAA/QFALT/V/NBO/A/000/999/5024N01454E003
A) LKMB B) 2508160348 C) 2508241805
D) DLY SR-SS
E) ARR/DEP POUZE SE SOUHLASEM PROVOZOVATELE LETISTE A PO KOORDINACI S BOLESLAV RADIO 123,610. ZVYSENY POHYB KLUZAKU.
- ➔ NOTAM se týkal omezení přistání a vzletů na letišti LKMB z důvodu zvýšeného výskytu kluzáků, o oblasti nad ATZ NOTAM a mimo ATZ nic neuváděl.
- ➔ Stanoviště FIC nemělo proto o Gradient & Club Grand Prix 2025 na LKMB informaci.

Incident letounu PA-28 a kluzáků – pokračování

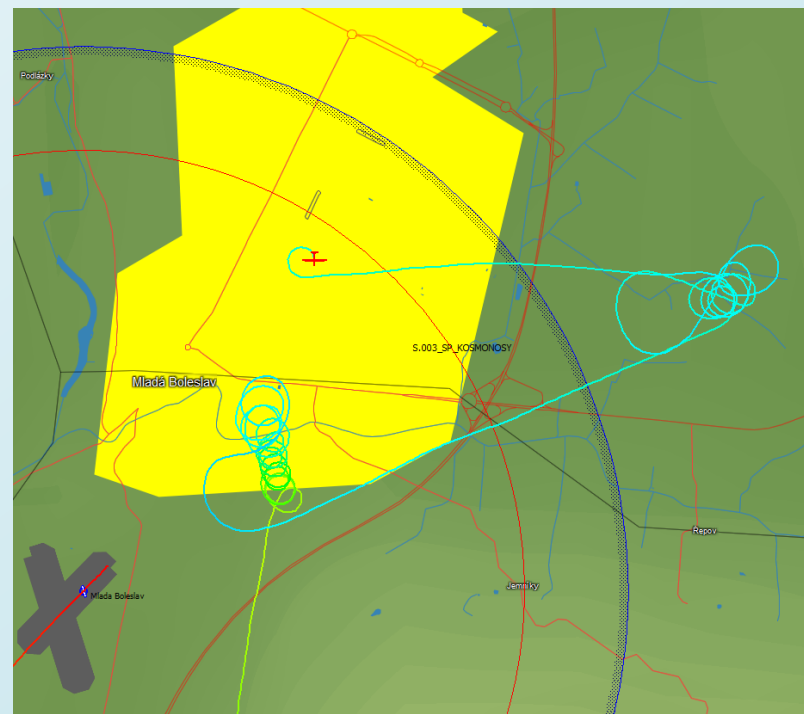
- Startovní páska GGP2025 byla v prostoru Kosmonosy (N hranice ATZ LKMB).
- K soutěžním úlohám 3 kategorií odstartovalo z LKMB celkem 27 kluzáků. Piloti po aerovleku vyhledávali stoupavé proudy v okolí LKMB a vyčkávali na otevření startovní pásy.
- Piloti kluzáků využívali soutěžní frekvenci 119,910. Neměli povinnost monitorovat frekvenci LKMB 123,610.
- Pilot PA-28 odstartoval z LKLB a letěl po trati LKLB - LKKB LIMA - LKKB ROMEO - LKPM. Na základě své přípravy věděl o NOTAMech vydaných na letištích po trase a počítal s tím, že v zamýšlené výšce může bezpečně pokračovat po trati.
- Po dobu průletu nad ATZ LKMB pilot monitoroval frekvenci Boleslav RADIO.
- Při letu nad vertikální hranicí ATZ LKMB si pilot PA-28 náhle povšiml, že má kolem sebe vysoký počet kluzáků. Některé kluzáky se nacházely i nad ním.

Incident letounu PA-28 a kluzáků – pokračování

- Pilot PA-28 se soustředil na bezpečné vyhnutí a pro udržení rozstupů byl nucen měnit výšku, přičemž nenarušil prostor ATZ LKMB. Měnit kurz trati nebylo v dané situaci bezpečné, jelikož kluzáky byly všude v okolí.
- Pilot PA-28 si nevšiml žádného kluzáku ani jiného provozu, který by byl v bezprostřední blízkosti jeho letounu. Další PA-28, rovněž letící z LKLB se setkal s podobnou situací, také nad vertikální hranicí ATZ LKMB.
- Z vysvětlení pilota kluzáku Cirrus vyplynulo, že v rámci soutěžního letu kroužil v severní části ATZ LKMB ve stoupavém proudu společně s dalšími cca 10 kluzáky.
- Sledoval ostatní kluzáky ve stoupavém proudu a točil tak, aby se vzájemně neohrozili.
- Náhodou, při kroužení v levé zatáčce (cca 45°), zahlédl cca ve stejné výšce protiprovoz, letoun na kolizním kurzu ve vzdálenosti cca 200 m.

Incident letounu PA-28 a kluzáků – pokračování

- ➔ Podle pilota kluzáku letoun nejevil známky změny kurzu, a proto využil malý přebytek rychlosti a zatačku více utáhnul.
- ➔ Pilot kluzáku odhadnul, že minutí proběhlo ve vzdálenosti cca 70 m horizontálně a 15 m vertikálně, v cca 4 000 ft AMSL.



Polohy PA-28 (3 900 ft AMSL) a kluzáku (4 218 ft AMSL) ve stejném čase 10:48:20 podle záznamů dat.

Incident

Datum: 20. 8. 2025
Typ: kluzák ASW-15B
Místo: LKMB (Mladá Boleslav)

- ➔ Pilot kluzáku s náletem cca 90 h na L-13, L-23, G102 Astir, VSO-10, prováděl druhý let přeškolení na kluzák ASW-15B.
- ➔ Pozemní instruktáž byla zaměřena na pilotáž ASW-15B, vysvětlení funkcí a polohy prvků v kabině a vysvětlení specifické manipulace s kabinou ASW-15B.
- ➔ Před vzletem instruktor položil kryt kabiny na trup a zasunul jí tak, aby zadní hák byl správně umístěn. Pilot zatáhl za táhlo zamčení kabiny, která "zapadla" do správné polohy.
- ➔ Instruktor se pohmatem a přitlačením na přední části kabiny ujistil, že kabina je správně umístěna. Pilot uvolnil táhlo zamčení kabiny a zatlačením na něj ověřil, že je v krajní poloze zavřeno.

Incident kluzáku ASW-15B – pokračování

- Poté pilot zkontroloval zatlačením nahoru na kabinu v oblasti za hlavou, že hák vzadu drží kabinu.
- Po vzletu aerovletem do cca 300 m AGL, pilot prováděl let po okruhu RWY 04 se zamýšleným přistáním do omezeného prostoru.
- Po 4. okruhové zatáčce pilot otevřel aerodynamické brzdy zhruba do poloviny. Chvilí na to proletěl turbulencí a kryt kabiny se uvolnil.
- Pilot levou rukou chytil kabinu, kterou po zbytek letu držel. Aerodynamické brzdy se vysunuly do plně otevřené polohy.
- Pilot vyhodnotil výšku, polohu a úhel klesání tak, že odpovídaly přistání na kraj dráhy, proto s brzdami nemanipuloval. Upřednostnil držení kabiny, ale nakonec dosedl na pole před RWY 04.
- Během dojezdu kluzák přešel silnici a cyklostezku, oddělenou příkopem a při nárazu kola do kraje vozovky došlo k utržení podvozku.
- Pilot nebyl zraněn.

Incident

Datum: 4. 9. 2025
Typ: letouny Cessna 152 a Bristell B23
Místo: LKLT (Letňany)

- ➔ Posádka Cessny 152 prováděla výcvikový let VFR a vracela se z LKMB do LKLT. Cca 5 min před bodem Borek monitorovala frekvenci Letňany RADIO.
- ➔ Slyšela, že probíhá několik příletů do LKLT na RWY 05 za bezvětrí. Bod Borek tedy posléze ohlásila.
- ➔ OPI předal informaci o provozu na LKLT a upozornil, že se z pravé strany blíží na Borek provoz, který následně posádka zahlédla.
- ➔ Jednalo se o letoun B23. Pilot tohoto letounu ohlásil, že provoz má v dohledu a pro rozstup provede zatáčku o 360° nad Borkem.
- ➔ OPI tuto informaci potvrdil. Posádka Cessny 152 pokračovala jako první letoun v pořadí do LKLT. FI se dotázal, zda vzhledem k bezvětrí mohou přistát na RWY 23. OPI to potvrdil.

Incident letounů Cessna 152 a Bristell B23 – pokračování

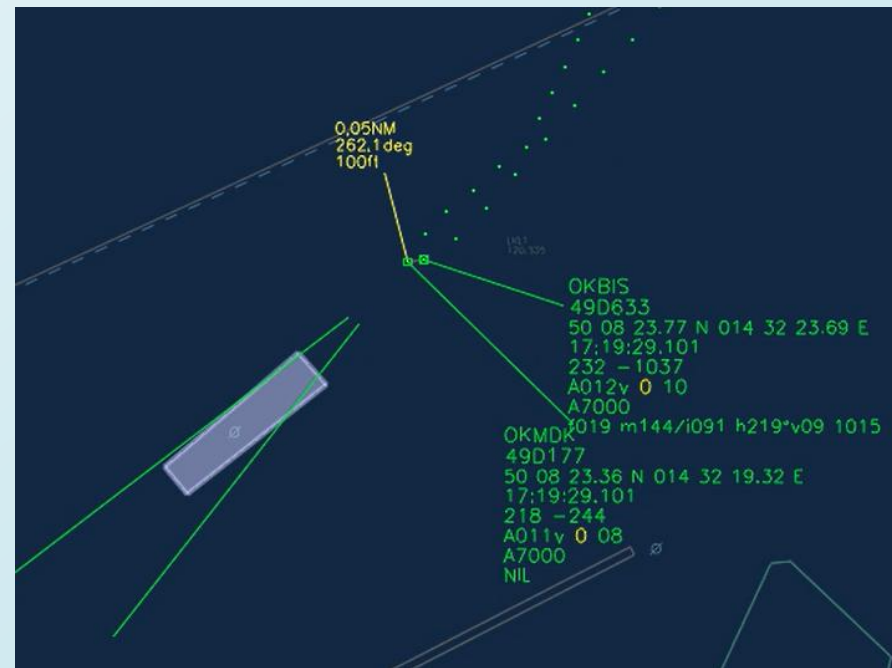
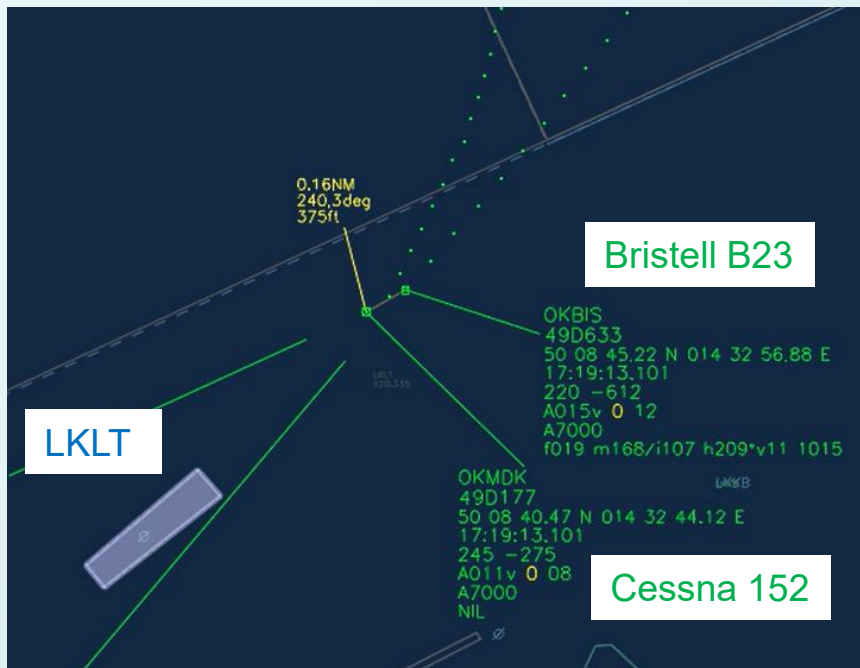
- Následně se rovněž pilot B23 dotázal, zda by mohl využít RWY 23 pro přistání. OPI to potvrdil jako pořadí 2.
- Posádka Cessny 152 pokračovala do polohy pravého *base leg* RWY 23 a následně oznámila OPI, že vstupují do okruhu v poloze pravého *base leg* RWY 23. OPI předal informaci, že mají pořadí 1 a za nimi je další provoz.
- Pilot B23 mezitím pokračoval v přímém přiblížení na RWY 23R.
- OPI se dotázal pilota B23, zda má provoz před sebou v dohledu. Pilot letounu B23 oznámil, že provoz před sebou nemá v dohledu.
- OPI jej informoval o poloze Cessny 152 provádějící přiblížení na RWY 23.
- Pilot letounu B23 oznámil, že je na přímém přiblížení na RWY 23R.
- OPI vzápětí doporučil pilotovi B23, aby provedl jednu zatáčku o 360° pro vytvoření rozstupu.

Incident letounů Cessna 152 a Bristell B23 – pokračování

- Pilot letounu B23 na zprávu nereagoval.
- FI v Cessně 152 převzal řízení oznámil pořadí 1 a přistání na RWY 23L.
- Na dotaz OPI, zda vidí provoz vlevo odpověděl, že nevidí a dotázal se, na kterou dráhu tedy mají přistát.
- Posádka Cessny 152 se letoun snažila vyhledat, ale jelikož byli níž, měli zhoršený výhled nad a za sebe.
- Pilot letounu B23 reagoval zprávou, že už provoz před sebou vidí.
- OPI oba letouny upozornil, že jsou kousek od sebe. FI se dotázal, na kterou RWY tedy má přistát, zda na střed. OPI to potvrdil.
- Pilot B23 ohlásil, že provádí *Go-around*, a že mu dochází palivo.
- Na dotaz OPI na zbytek paliva pilot B23 oznámil, že má 5 litrů.

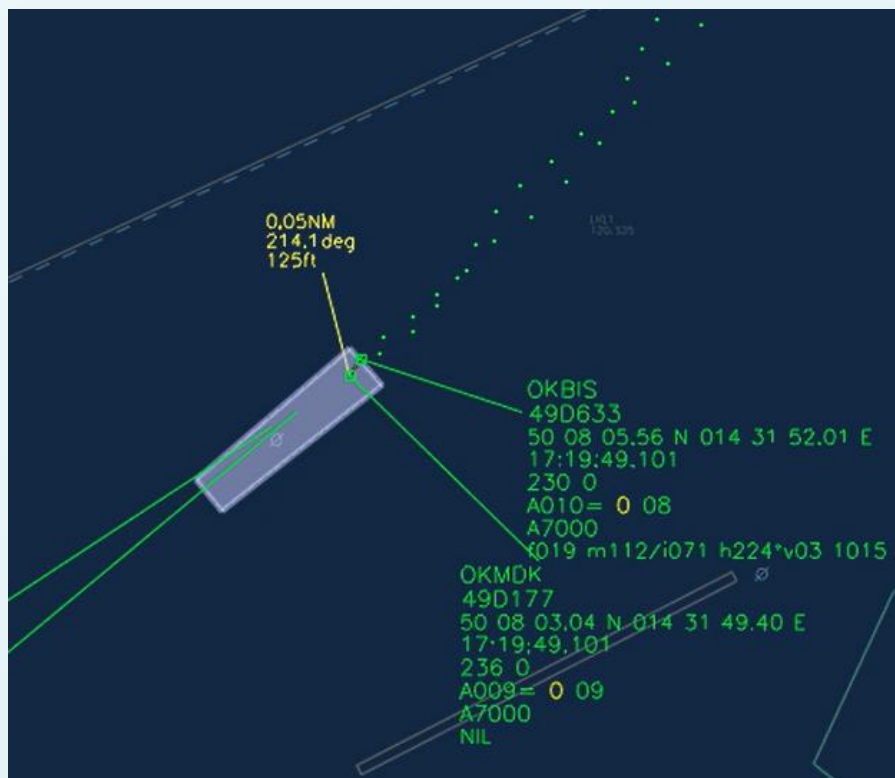
Incident letounů Cessna 152 a Bristell B23 – pokračování

- ➔ Vzápětí ohlásila a zahájila i posádka Cessny 152 postup *Go-around*.
- ➔ OPI pilotovi B23 doporučil, aby ihned krátkým okruhem pokračoval na přistání.
- ➔ Následně oba letouny postupně přistály.



Situace při přiblížení obou letounů na RWY 23 LKLT

Incident letounů Cessna 152 a Bristell B23 – pokračování



Situace v poloze nad THR RWY 23 - pilot B23 provádí *Go-around*.

Vzápětí zahájila i posádka Cessny 152 postup *Go-around*.

Letecká nehoda

Datum: 7. 9. 2025

Typ: UL letoun Bristell NG5 LSA

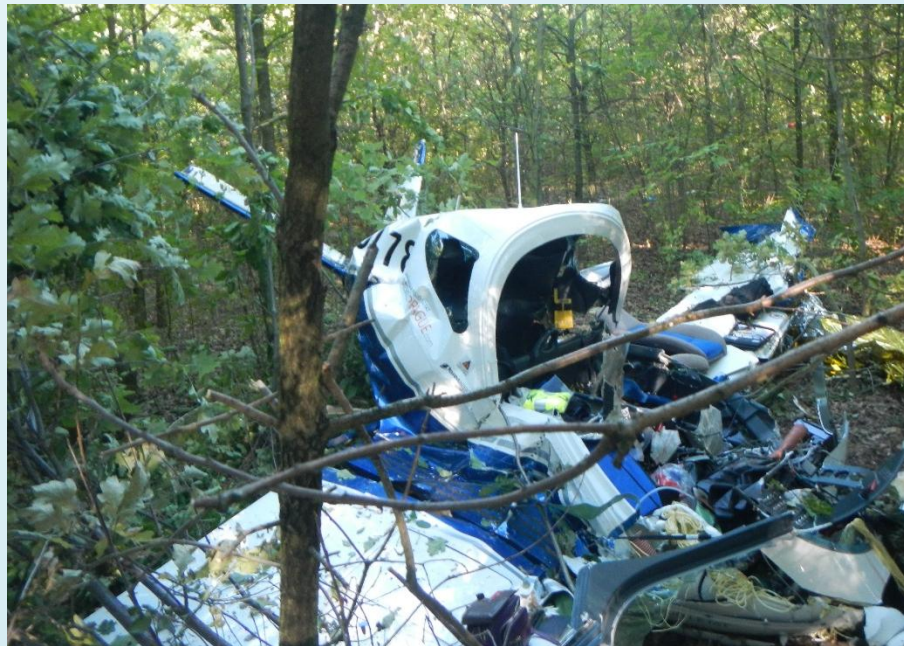
Místo: ATZ LKLT

- Pilot s další osobou na palubě plánoval provedení rekreačního letu mimo ATZ.
- Při vzletu z RWY 05R LKLT došlo nejdříve ke kontaktu ocasní části UL letounu s travnatým povrchem dráhy.
- Po odpoutání UL letoun dopadl na zem, odrazil se a následně tvrdě dopadl na dráhu.
- Po odskoku pokračoval v mírném stoupání ve směru prodloužené osy dráhy.
- Pilot v této fázi vzletu rádiem ohlásil problémy s krytem kabiny a naléhavou potřebu přistát.
- Služba RADIO informaci potvrdila a předala pilotovi zprávu, že může využít obě dráhy v obou směrech dle vlastního uvážení.

Letecká nehoda UL letounu Bristell NG5 LSA – pokračování

- Na východním okraji letiště začal UL letoun strmě stoupat a v cca 100 m AGL zahájil zatáčku doleva s následným pádem do levé vývrtky.
- Po cca 1,5 otočce dopadl do lesíka v lesoparku východně od ulice Toužimská.
- UL letoun byl nárazem do země zničen.
- Posádka utrpěla zranění, kterým na místě nehody podlehla.

Místo dopadu UL
letounu



Letecká nehoda UL letounu Bristell NG5 LSA – pokračování

Dosavadním šetřením bylo zjištěno, že:

- pilot byl způsobilý letu s nedávnou praxí pro létání s další osobou na palubě,
- během vzletu měl problémy s nesprávně zavřeným krytem kabiny a včas nepřerušil vzlet,
- vzniklou kritickou situaci pilot nesprávně řešil rozhodnutím o okamžitém návratu na letiště vzletu, provedením zatáčky na malé výšce ihned po vzletu,
- UL letoun byl způsobilý letu,
- služba RADIO na LKLT postupovala v souladu s provozními postupy letiště.

Incident

Datum: 11. 9. 2025
Typ: letoun Cessna P337H
Místo: LKHB (Havlíčkův Brod)

- ➔ Pilot prováděl let VFR z LKPM na LKHB. Přiblížení na přistání prováděl v cca 17:15 UTC (19:15 SELČ).
- ➔ Ve vysvětlení pilot k průběhu přistávacího manévru uvedl, že při přiblížení k RWY 29 LKHB ztratil situační povědomí o její přesné poloze, protože ho oslnilo slunce.
- ➔ V důsledku toho provedl vyrovnání příliš pozdě.
- ➔ Letoun po nárazu podvozku do země dvakrát odskočil a při třetím dosednutí se zlomila přední podvozková noha.
- ➔ Při kontaktu vrtule s povrchem dráhy a nárazu přídě do země se ohnuly listy vrtule, došlo k zastavení motoru a poškození spodní části přídě.
- ➔ Pilot nebyl zraněn.

Incident letounu Cessna P337H – pokračování



Stav po přistání na RWY 29 LKHB



Letecká nehoda

Datum: 15. 9. 2025
Typ: UL letoun UFM 13 Lambada
Místo: pastviny severně obce Hanušovice

- Pilot (cizí státní příslušník) měl UL letoun připraven po údržbě na LKUO (Ústí nad Orlicí). Pilot se chystal provést let zpět na domovské letiště EPRG (Rybník).
- Pravděpodobně se rozhodl letět přes Ramzovské sedlo, nejkratší cestou na domovské letiště.
- Neměl zapnutý odpovídač SSR, i když jím UL letoun byl vybaven.
- Nebyl s nikým na spojení.
- Krátce po 14:30 LT ÚZPLN obdržel informaci ze Záchraného a koordinačního střediska o pádu a následném požáru UL letounu v blízkosti obce Hanušovice.
- Došlo k takovému poškození požárem, že se UL letoun nedal identifikovat.

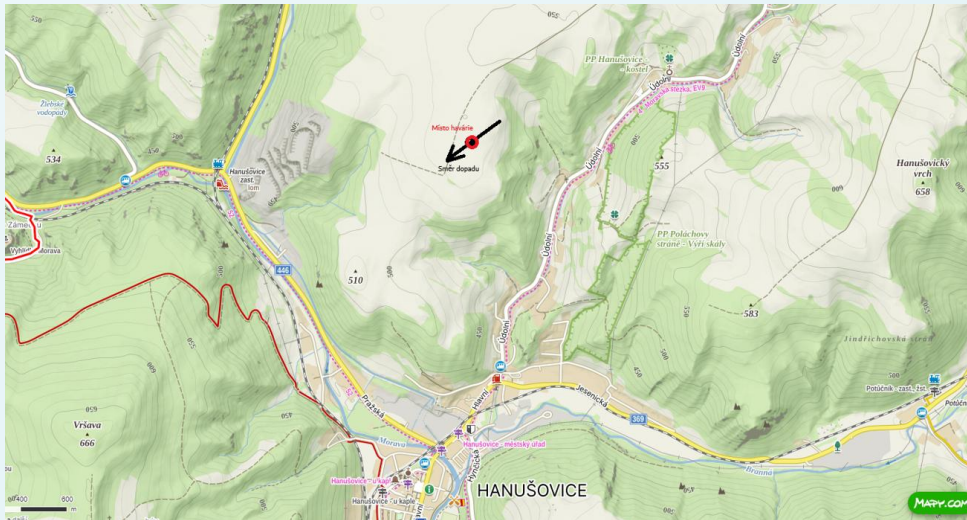
Letecká nehoda UL letounu Lambada – pokračování



Letecká nehoda UL letounu Lambada – pokračování

- UL letoun byl požárem zcela zničen, pilot podlehl svým zraněním na místě letecké nehody.
- Rozbitý překryt kabiny spolu s několika palubními přístroji a částí krytu motorového prostoru byly rozptýlené před vrakem UL letounu.
- Padák záchranného balistického systému byl nalezen za UL letounem. Bude dále zkoumáno, zda došlo k jeho aktivaci pilotem těsně před pádem nebo nárazem nebo požárem.
- Probíhá další šetření – především ohledně trasy letu a aktuálního počasí.

Letecká nehoda UL letounu Lambada – pokračování



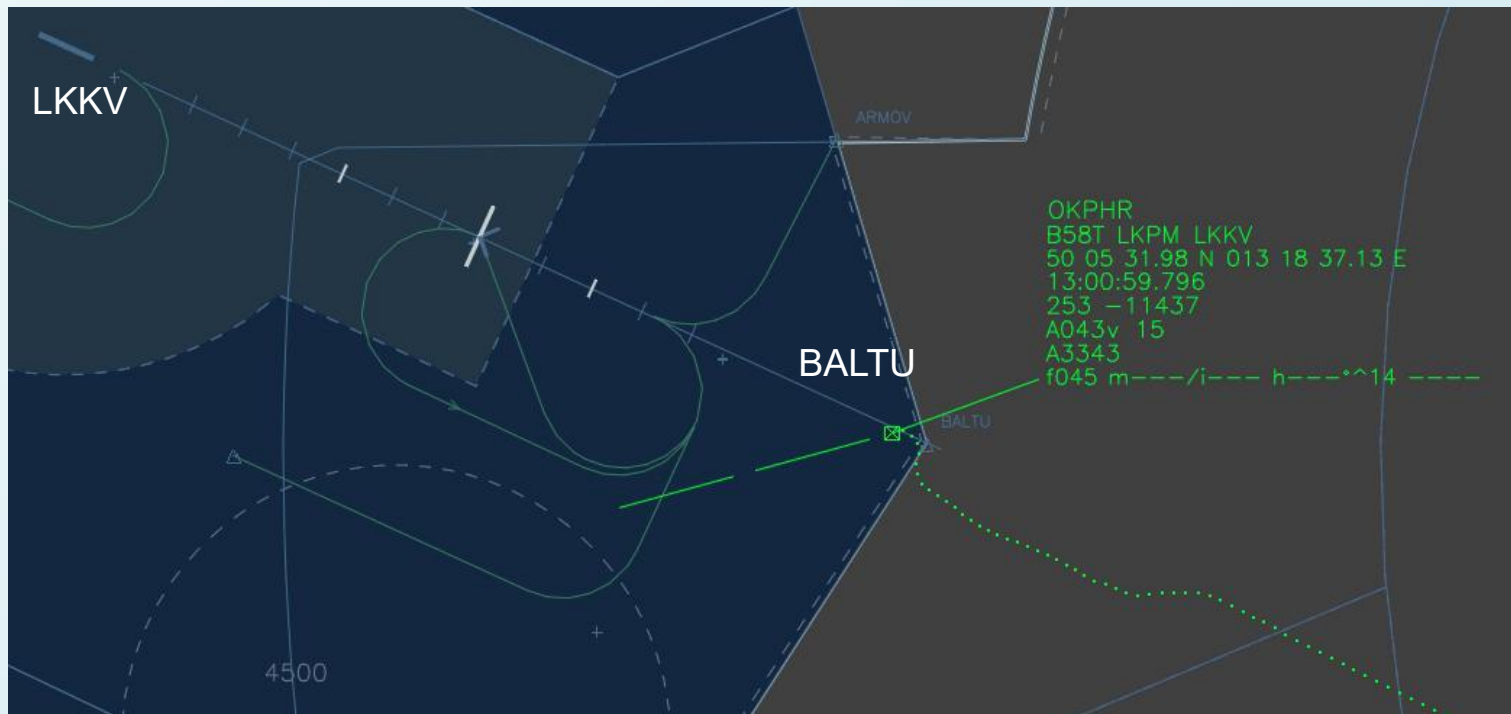
Letecká nehoda

Datum: 22. 9. 2025
Typ: letoun Beech BE-58P BARON
Místo: 2 NM SW BALTU (IFR bod)

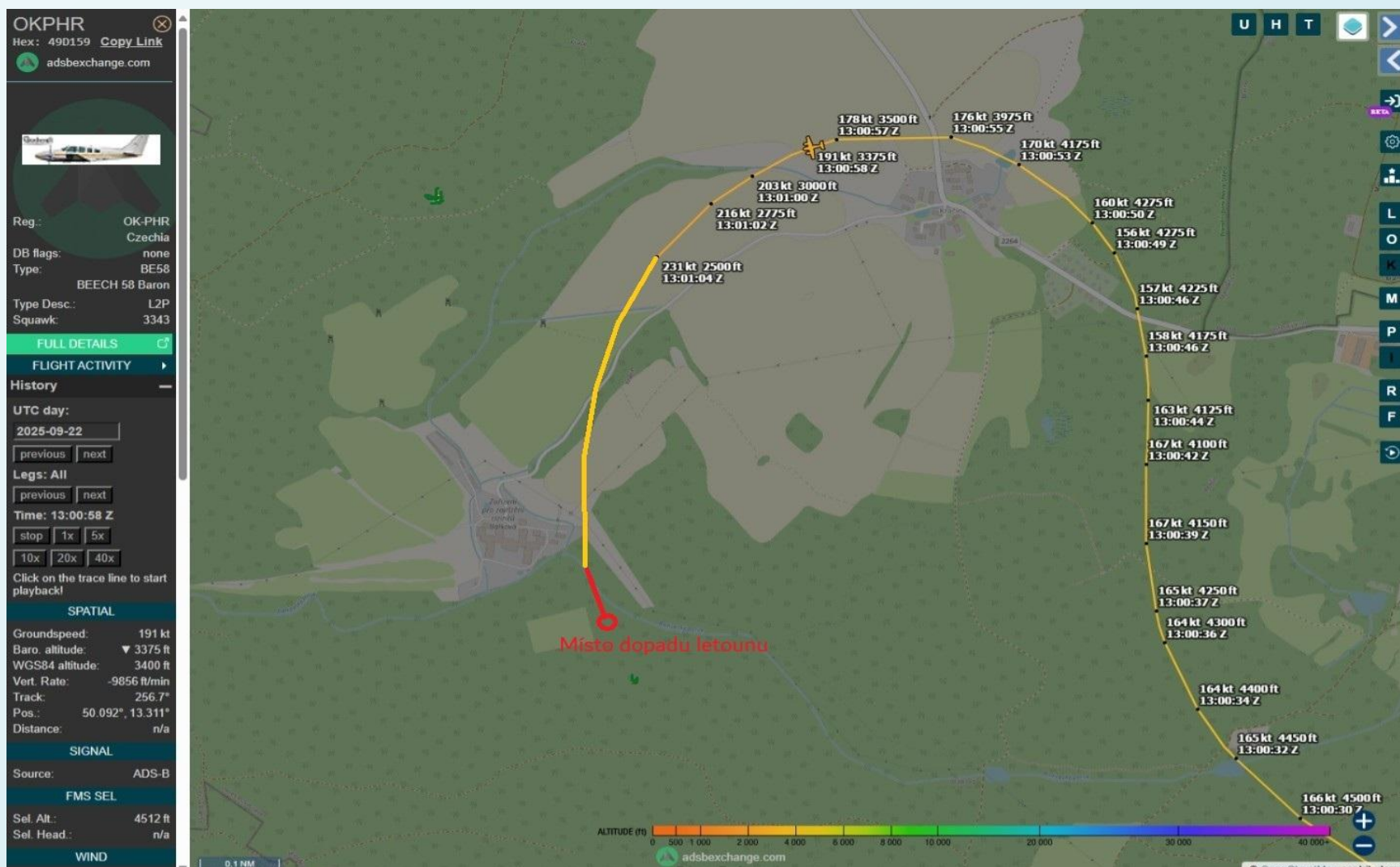
- Pilot soukromého letounu letěl dle IFR letového plánu z LKPM (Příbram) na LKKV (Karlovy Vary) v kombinovaných VMC a IMC meteorologických podmínkách na trati.
- METAR LKKV 22. 9. 2025 13:00 – 14:00 UTC:
03006KT 360V060 8000 RA FEW002 SCT018 OVC030 08/07 Q1017
- V prostoru bodu BALTU došlo k přechodu letounu do prudké levotočivé spirály s výrazným nárůstem rychlosti.
- Následně došlo k nárazu letounu do vzrostlého lesního porostu v blízkosti obce Balková.
- Pilot zahynul.
- Letoun byl zničen.

Letecká nehoda letounu BE-58P – pokračování

Záznam ŘLP



Letecká nehoda letounu BE-58P – pokračování



Letecká nehoda letounu BE-58P – pokračování



Poslední fáze letu letounu před nárazem do vzrostlého lesního porostu.

Letecká nehoda letounu BE-58P – pokračování



Letecká nehoda letounu BE-58P – pokračování





Parašutistický provoz

Ve 3. čtvrtletí 2025 se v parašutistickém provozu stalo:

- 8 parašutistických nehod při samostatných seskocích,
- 1 parašutistická nehoda při tandemovém seskoku,
- 46 vážných incidentů, z toho:
 - 42 při samostatných seskocích,
 - 3 při tandemovém seskoku,
 - 1 kolize parašutistů při otevírání padáků.





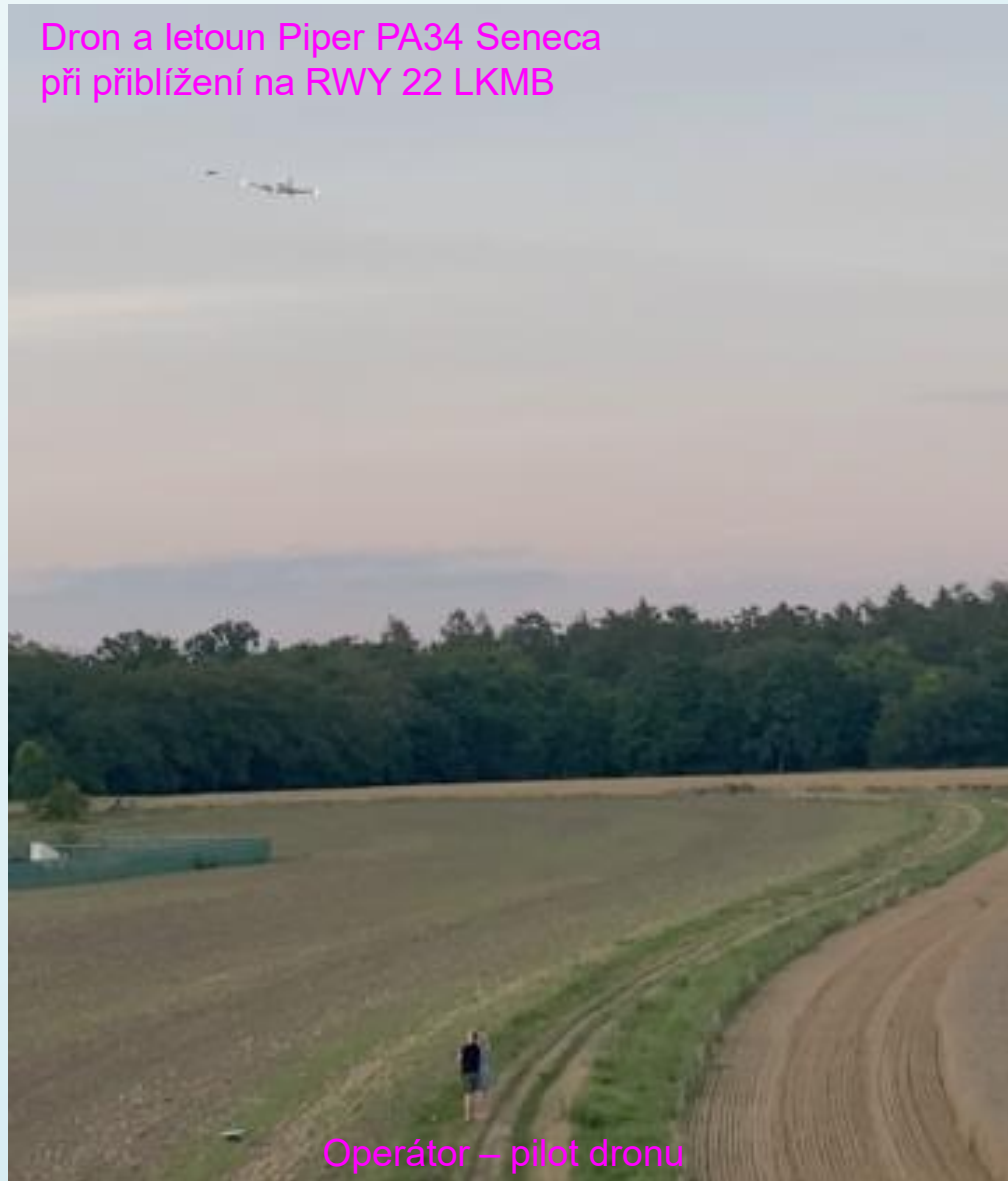
Bezpečnost v provozu Systémů dálkově řízených letadel (RPAS)

V průběhu 3. čtvrtletí 2025 bylo hlášeno 63 událostí souvisejících s provozem RPAS. Posádky letadel oznámily 6 událostí, z toho 3 jsou v řešení policejním orgánem:

- Dne 11. 7. ohlásil pilot výskyt dronu nad městem Telč, ve výšce 3 300 ft AMSL.
- Dne 29. 7. při přiblížení na RWY 22 LKMB, pilot na krátkém finále oznámil ve výšce cca 80 m AGL sblížení s dronem. Situaci zdokumentoval kolega, který bydlí v ose dráhy a přistání natáče.
- Dne 17. 8. při přiblížení na RWY 06 LKPR, přibližně ve výšce 4 000 ft, byl zpozorován dron, který křížoval dráhu letu zleva doprava. Po přistání vstoupili do pilotní kabiny policisté, aby shromáždili prvotní informace a požádali o vysvětlení.

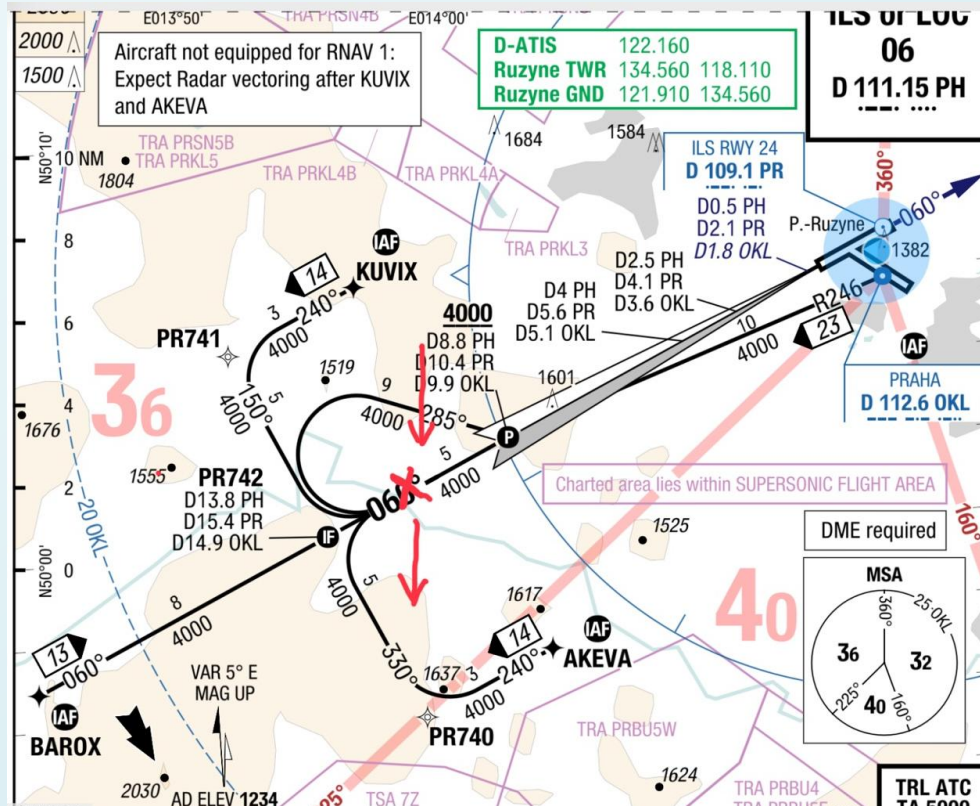
Bezpečnost v provozu Systémů dálkově řízených letadel (RPAS) – pokračování:

Dron a letoun Piper PA34 Seneca
při přiblížení na RWY 22 LKMB



Operátor – pilot dronu

Bezpečnost v provozu Systémů dálkově řízených letadel (RPAS) – pokračování:



Situace při narušení dne 17. 8. 2025 na LKPR – dronem křížujícím trať přiblížení na RWY 06.

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)

Ve 3. čtvrtletí 2025 byly oznámeny 2 události Nepovolený vstup na dráhu. Obě události jsou hodnoceny jako Incident.

- Dne 1. 7. 2025, LKPR (Praha) – Nesprávný postup posádky letadla zahraničního provozovatele. Posádka po vstupu na RWY 12 zahájila bez povolení backtrack.
- Dne 19. 7. 2025, LKTB (Brno/Tuřany) – Nesprávný postup pilota. Pilot provedl vzlet z opačné RWY (RWY 09), než byl povolen ATC.



Porušení minim rozstupu

Ve 3. čtvrtletí 2025 bylo hlášeno 10 událostí Porušení minim rozstupu. Šest událostí je hodnoceno jako Incident.

- Dne 16. 7. 2025, LKMT (Ostrava/Mošnov) – SMI Level bust mezi výcvikovými lety. Příčinou byl nesprávný postup pilota. Při výcvikovém letu po okruhu PIC nedodržel povolenou A050.
- Dne 16. 7. 2025, APP LKPR (Praha) - SMI mezi vektorovanými lety pro ILS přiblížení RWY 30 ve FL70. Příčinou byl nesprávný postup ATC při řazení většího počtu letadel.
- Dne 21. 7. 2025, LKKV (Karlovy Vary) - SMI Level bust mezi letem na přiblížení a vyčkávajícím provozem. Příčinou byl nesprávný postup pilota, který během vektorování při přiblížení na RWY 29 nedodržel povolenou A045.

Porušení minim rozstupu – pokračování

- Dne 29. 7. 2025 ENR LKPR (Praha) – SMI mezi protisměrnými lety během změny letové hladiny z důvodu turbulence. Příčinou byl nesprávný postup ATC. EC vydal konfliktní povolení pro ACFT v prostoru jiného sektoru. Situace vznikla kombinací dalších faktorů, jako chybně potvrzená rádiová frekvence pilotem, EC chybné potvrzení nezachytil, následně provoz nebyl na spojení pro rychlá opravná povolení.
- Dne 17. 8. 2025, TWR LKPR – SMI. Došlo k nedodržení časového rozstupu podle turbulence v úplavu mezi odlétávajícími letadly (L za M). Nebyla předána informace o provozu ani provedena COOR s APP. Příčinou byl nesprávný postup ATC.
- Dne 22. 8. 2025, TERM LKMT – SMI Level bust. Došlo ke snížení minima vertikálního rozstupu. Příčinou byl nesprávný postup pilota, který při horizontálním letu nedodržel povolenou A050.

Porušení minim rozstupu – pokračování

- Dne 24. 8. 2025, LOWS (Salzburg, Rakousko) – SMI Near Airborne Collision. Během vektorování a klesání k nalétnutí LOC RWY 15 ve výšce 5 000 ft pilot upozoroval neznámý přibližující se provoz, který identifikoval jako velký kroužící kluzák. Byl nucen provést manévr k vyhnutí sklesáním. Nejmenší vertikální vzdálenost byla přibližně 500 ft. Informaci o manévru k vyhnutí, o neznámém provozu a registrační značku provozu předal ATC.
- Dne 5. 9. 2025 ACC, Praha – SMI. Příčinou bylo konfliktní povolení vydané provozu pro klesání přes obsazenou letovou hladinu. Povolení vydal EC-žák ve chvíli, kdy EC-instruktor koordinoval s dalším stanovištěm. Nesprávný postup ATC.
- Dne 24. 9. 2025, LKTB (Brno/Tuřany) – SMI mezi dvěma lety při řazení do sledu na RNP APCH RWY 09. Nesprávný postup ATC. EC vydal opravené letové povolení k zajištění minima rozstupu až po zobrazení indikace STCA přehledovým systémem. EC nevydal informaci o význačném provozu žádnému z letadel.



Události specifické pro ATM systémy

Ve 3. čtvrtletí 2025 bylo hlášeno 9 Událostí specifických pro ATM systémy. Jedna byla hodnocena jako Incident.

- 3× LKKV (Karlovy Vary)
- 4× LKPR (Praha/Ruzyně)
- 1× LKTB (Brno/Tuřany)
- 1× LKCS (České Budějovice)



Nepovolené narušení prostoru

Ve 3. čtvrtletí 2025 bylo hlášeno celkem 22 událostí Nepovoleného narušení prostoru.

K nepovolenému vstupu do CTR/TMA a MCTR/MTMA došlo ve dvanácti případech, v šesti případech byl narušen LKP, jednou byl narušen aktivní omezený prostor a zároveň prostor TRA, dvě události souvisely s narušením TRA, přičemž v jednom případě byl prostor narušen dvěma letadly, jedna událost byla narušení TSA. Přehled událostí letadel s MTOM do 2 250 kg:

- 1× narušení TMA Karlovy Vary letadlem českého provozovatele.
- 1× narušení TMA Vodochody letadlem českého provozovatele.
- 1× narušení TMA Ostrava/Mošnov letadlem českého provozovatele.
- 3× narušení TMA Praha letadlem českého provozovatele.
- 1× narušení CTR Ruzyně letadlem českého provozovatele.
- 1× narušení MTMA Náměšť letadlem českého provozovatele.

Nepovolené narušení prostoru – pokračování

- 2× narušení MTMA Pardubice letadlem českého provozovatele.
- 1× narušení MTMA Pardubice letadlem zahraničního provozovatele.
- 1× narušení LKP4 letadlem českého provozovatele.
- 1× narušení LKP4 letadlem zahraničního provozovatele.
- 1× narušení LKP5 letadlem zahraničního provozovatele.
- 1× narušení LKP5 letadlem českého provozovatele.
- 1× narušení LKP8 letadlem zahraničního provozovatele.
- 1× narušení LKP10 letadlem českého provozovatele.
- 1× narušení B2512 letadlem zahraničního provozovatele.
- 1× narušení LKTRA61 letadlem českého provozovatele.
- 1× narušení LKTRA77 letadlem českého provozovatele.
- 1× narušení LKTSA60 letadlem českého provozovatele.

Nepovolené narušení prostoru – pokračování

Přehled událostí letadel s MTOM nad 2 250 kg:

- 1× narušení CTA2 Praha vojenským provozem AČR s MTOM od 2 251 do 5 700 kg.
- 2× narušení LKTRA75 letadlem zahraničního provozovatele s MTOM od 27 001 do 272 000 kg.



Odchyłka od příslušných publikovaných postupů ATM

Ve 3. čtvrtletí 2025 došlo k 26 událostem Odchyłka od publikovaných postupů. Všechny byly vyhodnoceny Bez vlivu na bezpečnost.

- 3× RCF/PLOC/CBI vstup do FIR Praha bez spojení – nesprávný postup pilota.
- 3× neoznámené přistání nebo vzlet – nesprávný postup pilota.
- 2× přistání nebo vzlet na uzavřené letiště – nesprávný postup pilota.
- 1× využívání omezeného prostoru bez dokončené aktivace – nesprávný postup provozovatele.
- 1× rozdíl FPL×RTE/CBI – nesprávný postup zahraničního ATM.
- 15× rozdíl FPL×RTE – nesprávný postup zahraničního provozovatele.
- 1× CBI – nesprávný postup zahraničního ATM – konfliktní povolení.

V průběhu 3. 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 21 oznámení o letecké nehodě a 7 oznámení o vážném incidentu.



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

Datum	Stát		Druh události	Typ
11. 7. 2025	Spojené království	ACCID	Zničení letounu po pádu ve fázi stoupání po vzletu.	Sportcruiser G-DVOY
21. 7. 2025	Polsko	ACCID	Pád letounu při ztrátě říditelnosti po vysazení motoru.	Bristell LSA SP-SBSB
28. 7. 2025	USA	ACCID	Náraz do stromů a vozidla při nouzovém přistání při poruše motoru po vzletu.	M-8 Eagle N974FL
1. 8. 2025	Rumunsko	ACCID	Náraz do stromů při pokusu o nouzové přistání po poruše motoru.	EV-97 Eurostar YR-5813
2. 8. 2025	Austrálie	ACCID	Ztracení letounu při letu podél pobřeží.	Bristell NG5 23-2180
3. 8. 2025	Francie	ACCID	Pád letounu z neznámých příčin.	TeamEurostar 59CXR
5. 8. 2025	Alžírsko	ACCID	Pád v zatáčce po vzletu.	Z-43 7T-VQP
7. 8. 2025	Francie	ACCID	Poškození kluzáku při nárazu do stromů.	HPH 304 OK-4334

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

Datum	Stát		Druh události	Typ
8. 8. 2025	Dánsko	ACCID	Poškození letounu při nouzovém přistání po poruše motoru.	Legend 540 OY-9485
8. 8. 2025	Litva	ACCID	Srážka balónu při vzletu s dalším balónem.	BB78Z LY-KIS
8. 8. 2025	Spojené Království	ACCID	Poškození letounu při nouzovém přistání po poruše motoru.	Sportcruiser G-CGDV
9. 8. 2025	Španělsko	ACCID	Pád letounu z neznámých příčin.	PS-28 Cruiser EC-XHA
9. 8. 2025	Rumunsko	ACCID	Pád letounu z neznámých příčin.	CH-601XL Zodiac YR-5078
10. 8. 2025	Spojené Království	ACCID	Poškození letounu po ztrátě říditelnosti na zemi.	EV-97 TeamEurostar G-JVBP
17. 8. 2025	Brazílie	ACCID	Pád letounu po vzletu.	Savage Cup PU-KFR
19. 8. 2025	Litva	SINCID	Náraz balónu do el. vedení.	BB45Z LY-LID

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

Datum	Stát		Druh události	Typ
31. 8. 2025	Venezuela	SINCID	Porucha a požár motoru.	L-410 UVP YV1515
31. 8. 2025	Holandsko	ACCID	Poškození balónu po nárazu dronu do obalu balónu.	BB60Z PH-MOJ
4. 9. 2025	USA	ACCID	Pád letounu po nárazu do stromů.	Sportcruiser N336SC
9. 9. 2025	Polsko	ACCID	Pád letounu po vzletu a následný požár.	CH-601 Zodiac OK-LUA 60
13. 9. 2025	Slovensko	ACCID	Pád letounu do vývrtky při letu v malé výšce.	CH-601 Zodiac OK-MUD 07
14. 9. 2025	Polsko	SINCID	Vyjetí letounu do travnatého pásu při výjezdu z RWY 25 po přistání.	Boeing 737-800 OM-FEX
28. 9. 2025	Litva	ACCID	Zranění cestujícího při tvrdém přistání balónu.	BB45Z LY-LID

Přehled závěrečných zpráv o šetření zahraničních leteckých nehod a incidentů

Ve 3. 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
Francie (BEA)	ACCID letounu Bristell B23, pozn. zn. OE-AMK, 9. 5. 2024, Chambéry - Challes-les-Eaux, Francie	https://bea.aero/fileadmin/user_upload/OE-AMK_EN.pdf
Španělsko (CIAIAC)	ACCID letounu PS-28 Cruiser, pozn. zn. EC-NKQ, 21. 4. 2024, na letišti Cuatro Vientos (Madrid), Španělsko	https://www.transportes.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/a-011-2024_informe-final_nm.pdf
Bahamy (AAIAB)	ACCID letounu Bristell Light Sport, pozn. zn. N351BL, 4. 8. 2024, u letiště Leonard Thompson Int'l (MYAM), Bahamy	https://www.baaaid.org/_files/ugd/320f20_c9526648b348411f94b7857c2c5e4b77.pdf
Polsko (PKBWL)	ACCID vrtulníku Robinson R44 II, pozn. zn. OK-LUK, 6. 7. 2023, EPBC, Polsko	https://pkbwl.gov.pl/raporty/2023-0039/

Přehled závěrečných zpráv o šetření zahraničních leteckých nehod a incidentů – pokračování

Stát	Letecká nehoda nebo vážný incident	Link
USA (NTSB)	ACCID balónu Kubicek BB85Z, pozn. zn. N4961D, 14. 1. 2024, Eloy, Arizona, USA	https://data.nts.gov/carol-reppen/api/Aviation/ReportMain/GenerateNewestReport/193647/pdf
USA (NTSB)	ACCID letounu SportCruiser, pozn. zn. N384SC, 2. 8. 2023, Van Nuys, California, USA	https://data.nts.gov/carol-reppen/api/Aviation/ReportMain/GenerateNewestReport/192777/pdf



ÚZPLN připravuje online školení pro stávající/registrované i potenciální uživatele evropského portálu hlášení událostí – systému ECCAIRS2.

Cílem je:

- Zvýšení kvality dat v hlášení pomocí formulářů dle typu organizace a druhu hlášené události a legislativních požadavků pro povinná a dobrovolná hlášení dle nařízení (EU) č. 376/2014.
- Zlepšení celkové uživatelské zkušenosti s využitím nových funkcí.
- Analýza bezpečnostních rizik.
- Odpovědi na konkrétní otázky týkající se praxe při online hlášení událostí.
- Školení je naplánováno na listopad 2025, termín bude upřesněn na našich webových stránkách.

Organizace porad k bezpečnosti letů

Poradu k rozboru bezpečnosti letů za 4. čtvrtletí a celý rok 2025 ÚZPLN organizuje dne 22. 1. 2026.

Místo konání: DAP Praha Vítězné náměstí, Praha 6 - Dejvice

Začátek porady: 9:30 hod.

