

## **Výroční porada k rozboru bezpečnosti za 4. čtvrtletí 2025 a výsledků v oblasti bezpečnosti v roce 2025**

## Program

- Rozbor bezpečnosti za 4. čtvrtletí 2025
- Souhrnné výsledky v oblasti bezpečnosti v roce 2025
- Přestávka
- Vystoupení hostů
  - Ing. Juraj Gyenes
  - Ing. Barbora Matějková
  - doc. MUDr. Miloš Sokol, Ph.D.
  - Ing. Jiří Krajča
  - Ing. Libor Kurzweil, Ph.D.
  - Ing. Petr Vozdecký
  - Ing. Miloš Krasňan
- Diskuze
- Závěr

ÚBVD, Slovenská republika

ÚCL

VÚSL ÚVN Praha

LAA ČR

Letiště Praha, a.s.

ŘLP ČR, s.p.

Smartwings, a.s.

## Vybrané ukazatele – 4. čtvrtletí 2025

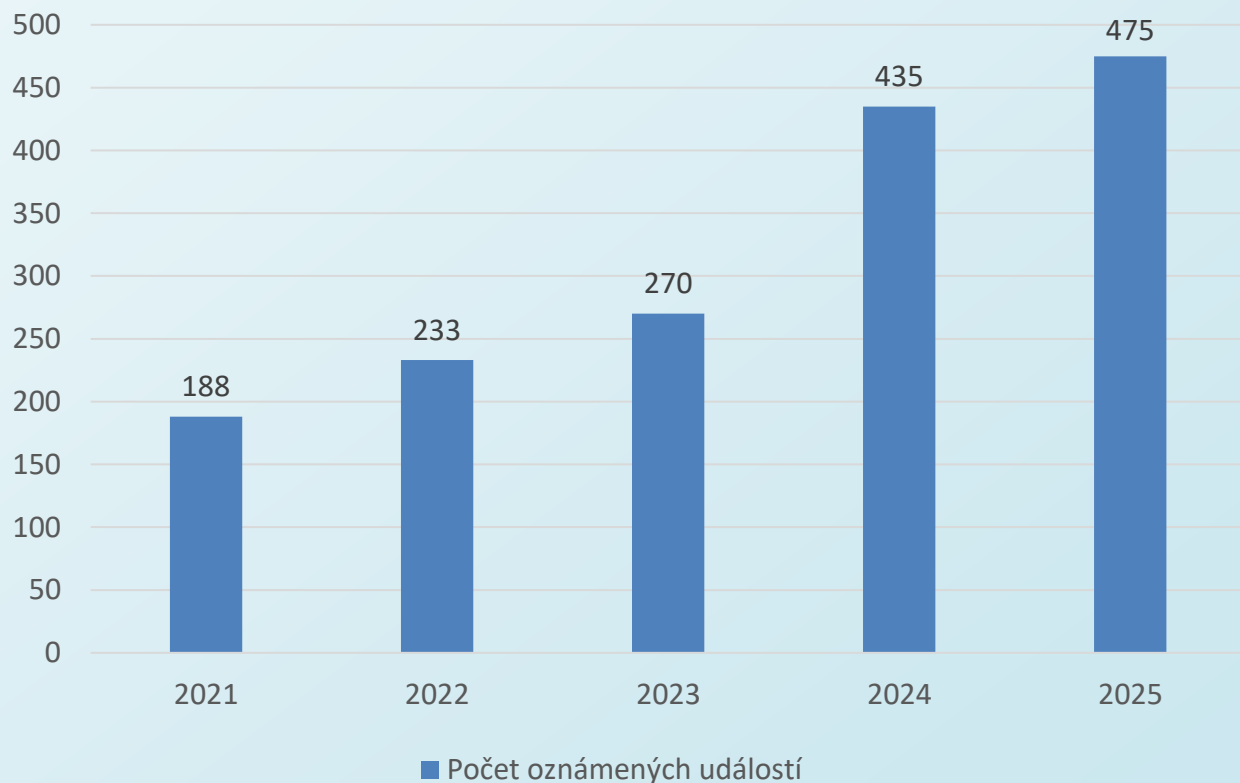
- ➔ Vývoj počtu událostí oznámených ÚZPLN v rámci systému povinného hlášení a dobrovolného systému hlášení.
- ➔ Meziroční srovnání struktury událostí na území České republiky podle:
  - ➔ celkových počtů událostí,
  - ➔ třídy událostí,
  - ➔ hmotnostních kategorií letadel.
- ➔ Struktura událostí.



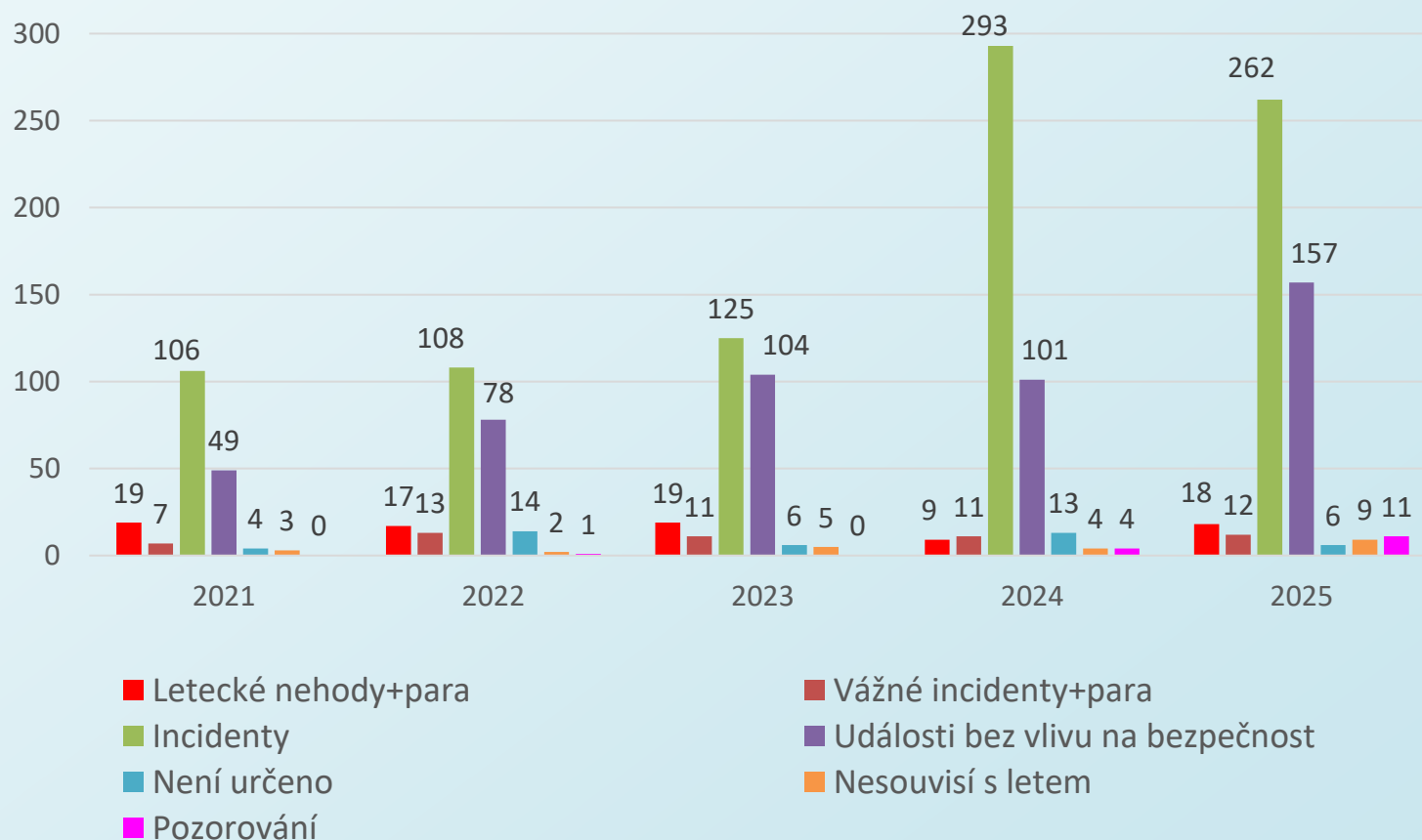
## VÝVOJ CELKOVÉHO POČTU HLÁŠENÝCH UDÁLOSTÍ

Ve 4. čtvrtletí roku 2025 bylo v rámci systému podávání hlášení oznámeno celkem 475 událostí.

To představuje meziroční nárůst počtu oznámených událostí o 9,2 % oproti stejnému období v roce 2024.

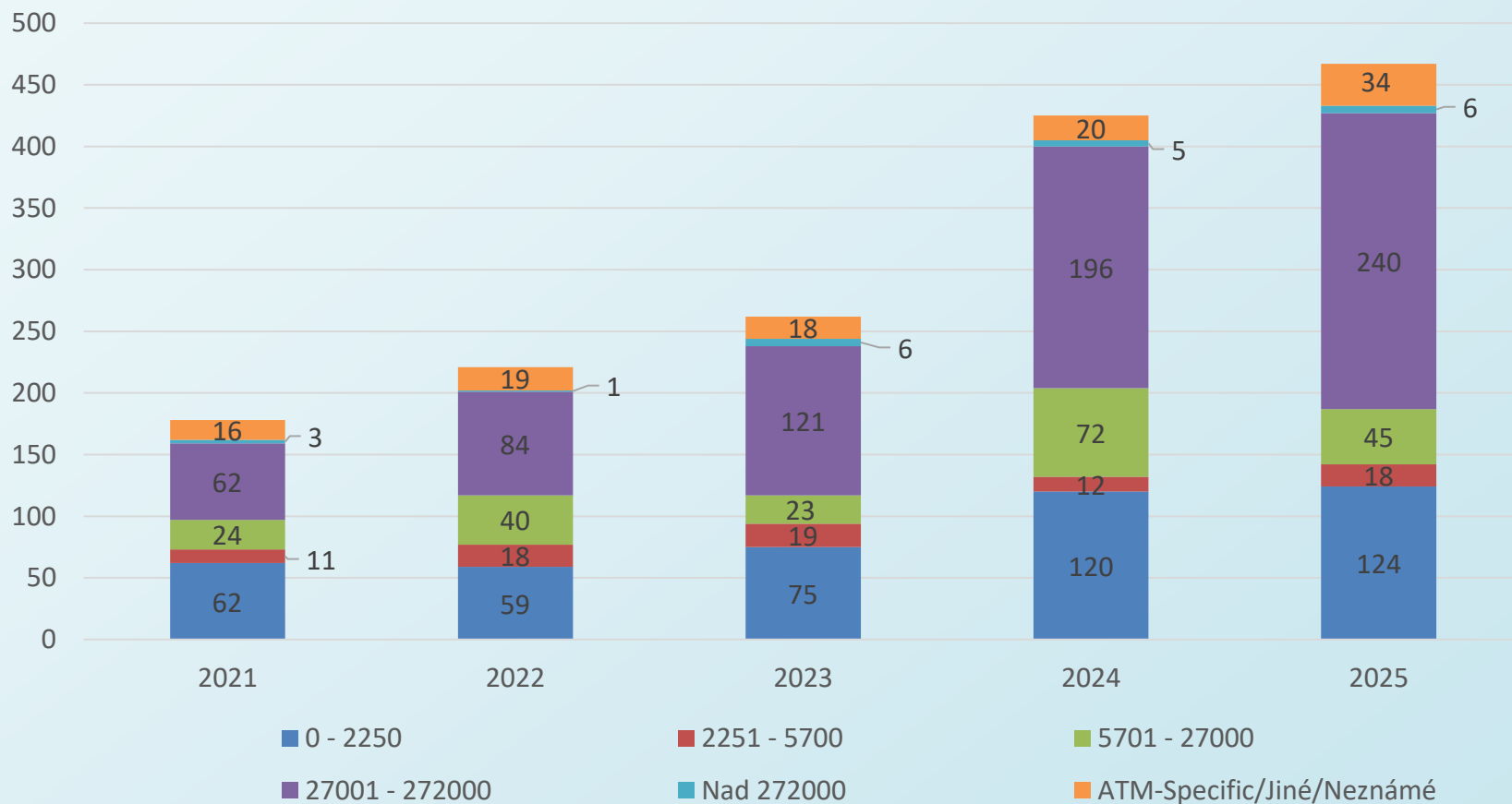


## Struktura oznámených událostí podle hodnocení jejich závažnosti ve 4. čtvrtletí v letech 2021 - 2025



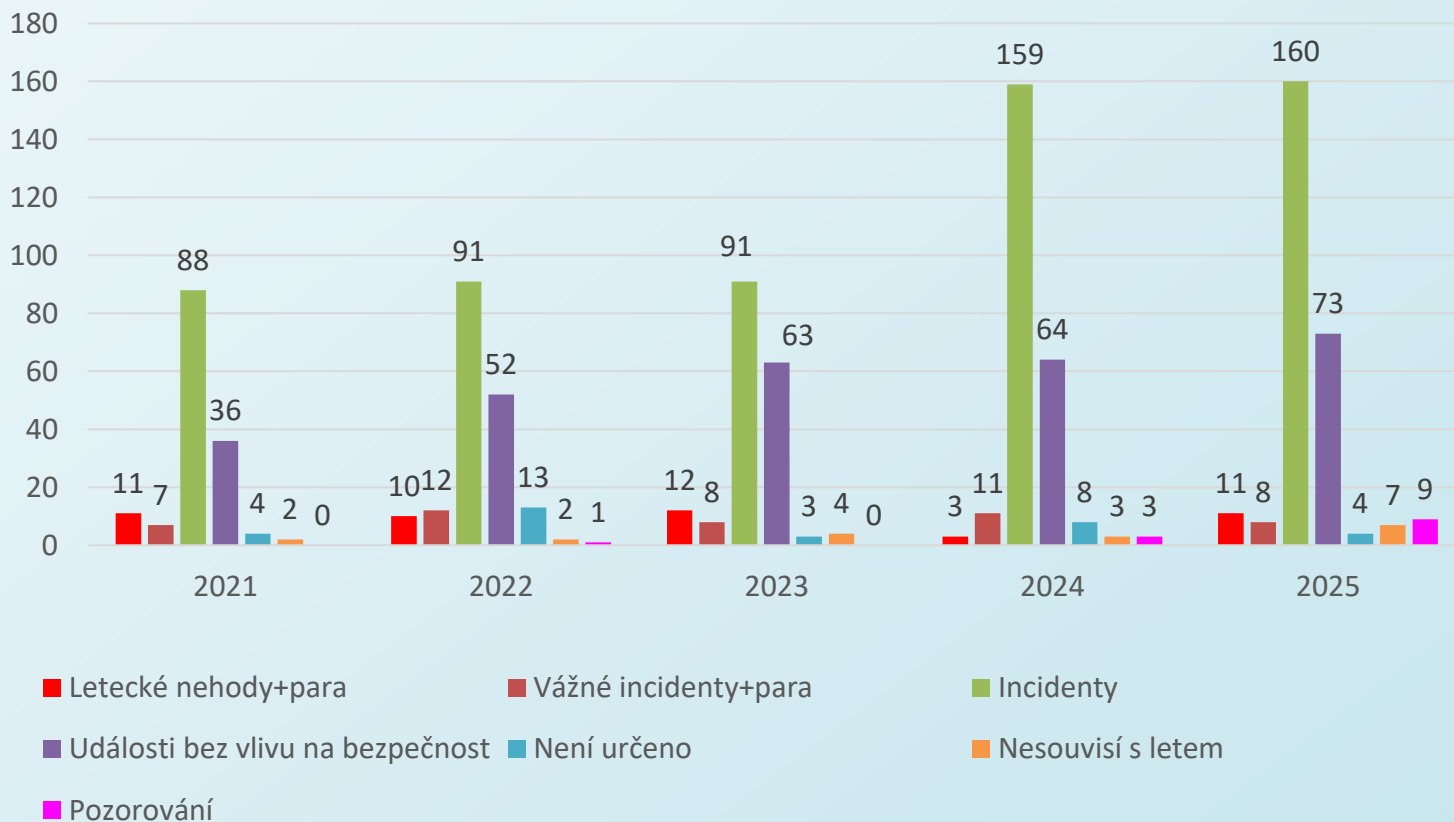
# Vývoj celkového počtu událostí podle jednotlivých hmotnostních kategorií letadel ve 4. čtvrtletí v letech 2021 – 2025

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



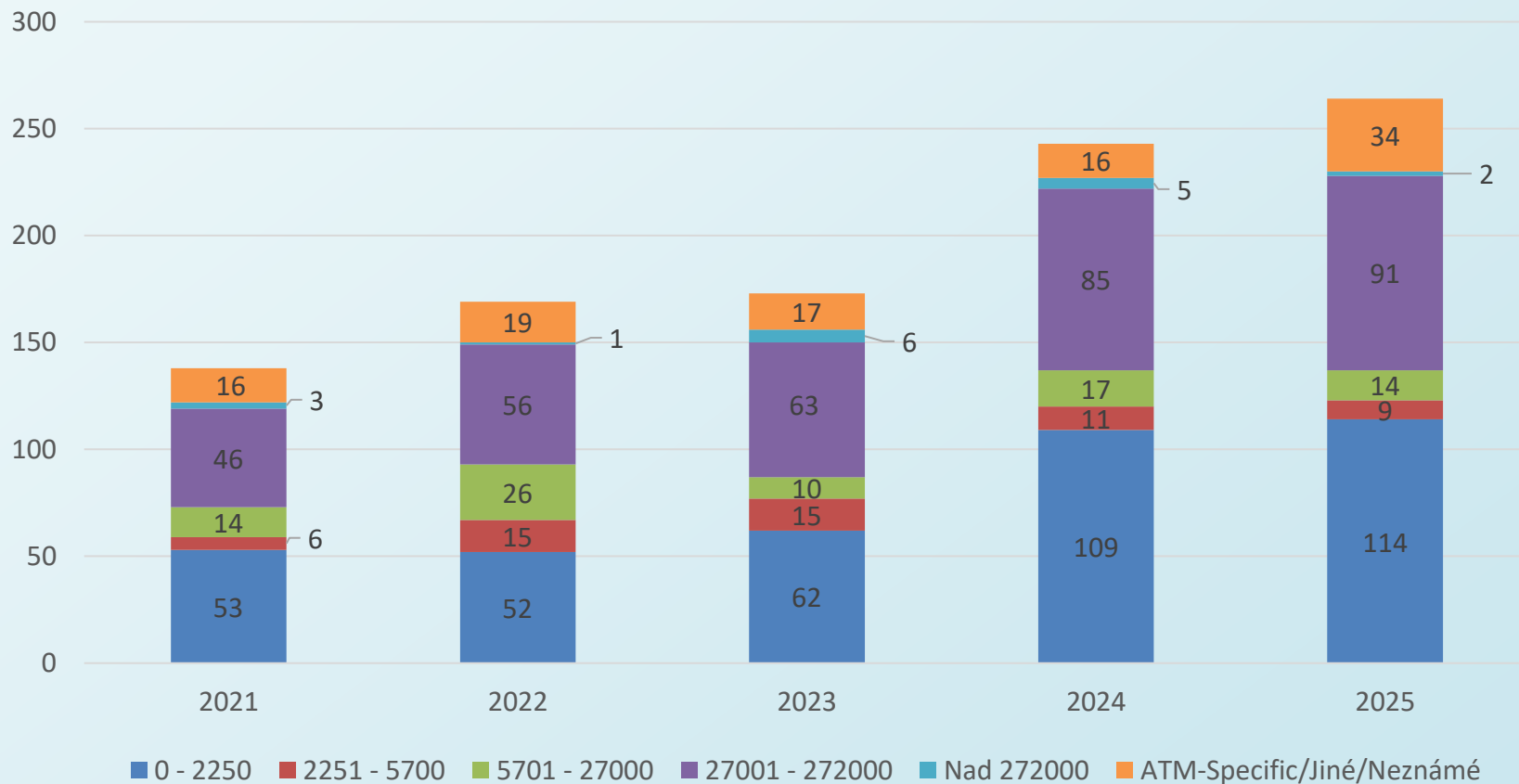
# UDÁLOSTI NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

## Vývoj počtu událostí podle hodnocení jejich závažnosti ve 4. čtvrtletí v letech 2021 – 2025



# Vývoj událostí podle jednotlivých hmotnostních kategorií letadel ve 4. čtvrtletí v letech 2021 – 2025

Nezahrnuje parašutistické nehody a incidenty



## Struktura událostí oznámených ÚZPLN ve 4. čtvrtletí 2024

V následujících tabulkách je uvedena struktura událostí oznámených v rámci systémů povinného 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	2	0	1
MTOM > 2 250 ≤ 5 700 kg	0	0	0	0	2
MTOM ≤ 2 250 kg	4	0	2	3	0
<b>Celkem</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>3</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	2	0	3	3	2
Vrtulníky	0	0	1	0	0
Kluzáky	2	0	0	0	0
Balóny a vzducholodě	0	0	0	0	1
Systemy dálkově řízených letadel	0	0	0	0	0
<b>Celkem</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</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	0	0	3	0	1
UL vrtulníky a vírníky	2	0	1	0	0
UL kluzáky	0	0	0	0	0
PK a MPK	2	1	0	0	0
ZK a MZK	0	0	0	0	0
<b>Celkem SLZ</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>1</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	52	47	6	0
MTOM > 2 250 ≤ 5 700 kg	4	4	0	0
MTOM ≤ 2 250 kg	66	17	1	3
MTOM neznámá	3	0	0	0
ATM - specific.	1	1	0	1
Letiště, letecké služby a údržba letadel	19	3	0	0
Celkem	145	72	7	4

\*\* 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	72	66	6	2
Vrtulníky	2	2	1	0
Kluzáky	1	0	0	1
Balóny a vzducholodě	1	0	0	0
Systemy dálkově řízených letadel	46	0	0	0
<b>Celkem</b>	<b>122</b>	<b>68</b>	<b>7</b>	<b>3</b>

# 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	12	1	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
<b>Celkem SLZ</b>	<b>15</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**Tabulka porovnává počty leteckých nehod na území České republiky ve 4. 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>8</b>	3	10	9	7
Fatální nehody	<b>1</b>	1	2	3	0
Počet zahynulých osob	<b>1</b>	1	3	4	0

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

Parašutistické nehody celkem	<b>3</b>	0	2	1	4
Fatální nehody	<b>0</b>	0	1	0	0
Počet zahynulých osob	<b>0</b>	0	1	0	0

Následující přehled zahrnuje výběr z událostí, které byly oznámeny organizacemi ve 4. 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: 5. 10. 2025  
Typ: letoun Boeing 767-300  
Místo: LKPR (Praha/Ruzyně)

- Pilot letounu zahraničního dopravce si při pojíždění z TWY Z na RWY 24 nevhodně najel a poničil návěstidla.
- Poškodil 3 ks levého prahového návěstidla RWY 24 a 1 ks pravého posledního postranního návěstidla na TWY Z.
- Událost byla pozorována a nahlášena posádkou letounu vyčkávajícího na TWY A. Po odstavení letounu byly následky kolize odklizeny a letadlo shledáno bez poškození.



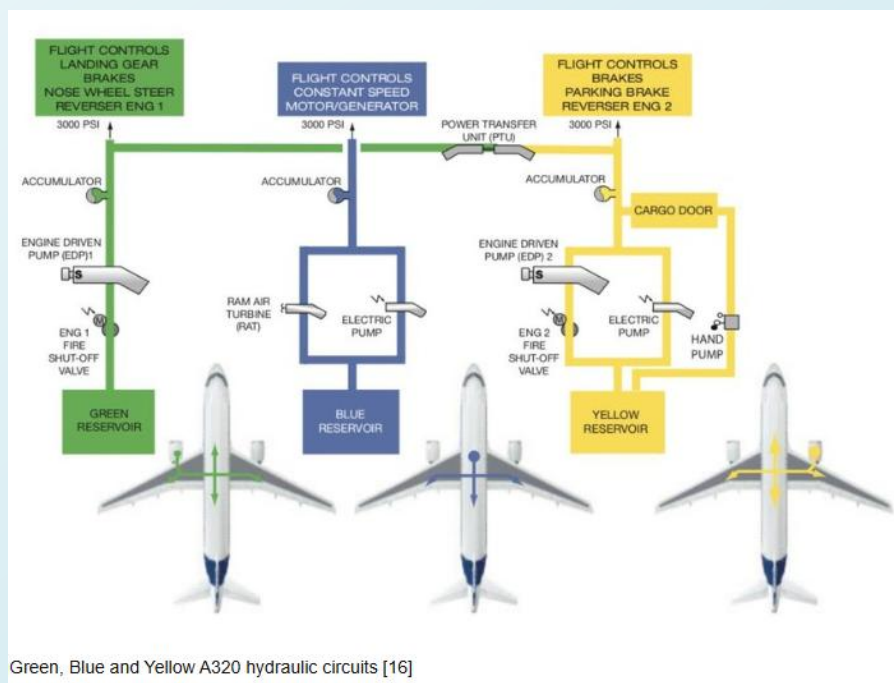
## Incident

Datum: 21. 10. 2025  
Typ: letoun Airbus A320  
Místo: TMA LKPR

- Posádka zahraničního dopravce prováděla plánovaný let po trati EGGD (Bristol) – LKPR.
- Po navázání spojení se stanovištěm APP Praha ohlásila posádka PAN PAN z důvodu závady na modrém hydraulickém systému a podezření na únik hydraulické kapaliny.
- Posádka požádala stanoviště ŘLP o vyhlášení místní pohotovosti na RWY 24 LKPR.
- Přiblížení a přistání proběhlo v pořádku a letoun opustil dráhu po TWY D, kde byla provedena vizuální kontrola HZS.
- Nebyl zjištěn žádný únik provozních kapalin.
- Posádka s letounem pokračovala v pojíždění až na stání.
- Místní pohotovost byla poté ukončena.

## Incident letounu Airbus A320 – pokračování

- ➔ Mechanici údržbové organizace provedli kontrolu letounu a objevili závadu na elektrickém čerpadle modrého hydraulického okruhu.
- ➔ Druhý den bylo čerpadlo vyměněno a letoun byl uvolněn zpět do provozu.



Přehled hydraulických systémů – zdroj: internet

## Incident

Datum: 23. 10. 2025  
Typ: letoun Boeing 737-800  
Místo: LKTB (Brno/Tuřany)

- Zaměstnanec handlingové společnosti nedopatřením při procesu odstavení nástupních schodů od dveří L2 zahraničního letounu zaměnil ovládací prvky a uvedl platformu schodů do pohybu vzhůru.
- Byla poškozena spodní hrana dveří.
- Letounu byl povolen technický přelet na LKPR, kde byl letoun opraven a uvolněn zpět do provozu.



## Incident

Datum: 1. 11. 2025  
Typ: letoun Airbus A220-300  
Místo: LGRP (Rhodos)

- U letounu českého provozovatele palubní personál neúmyslně aktivoval evakuační skluz otevřením zaarmovaných předních dveří L1.
- Po aktivaci skluzu došlo k roztržení skluzu o ostrou část dveří a díky tomu nedošlo k plnému nafouknutí.
- Událost se obešla bez zranění.
- Interní vyšetřování incidentu odhalilo:
  - zmatečné označení a barevnou symboliku disarmed/armed skluzu a dveří,
  - nedostatečnost v bezpečnostních postupech při obsluze dveří (odpovědnost a kontrola),
  - únavu personálu, která nebyla shledána hlavní příčinou.

## Incident letounu Airbus A220-300 – pokračování

→ Nápravná opatření jsou v procesu:

- pomocná označení dveří,
- konzultace s výrobcem a EASA,
- nové interní postupy pro otevírání/zavírání dveří,
- proškolení personálu,
- plánování směn s ohledem na pozdní návraty/noční lety.

Roztržený skluz



## Incident

Datum: 6. 11. 2025  
Typ: letoun Boeing 737-800  
Místo: LKPR (Praha/Ruzyně)

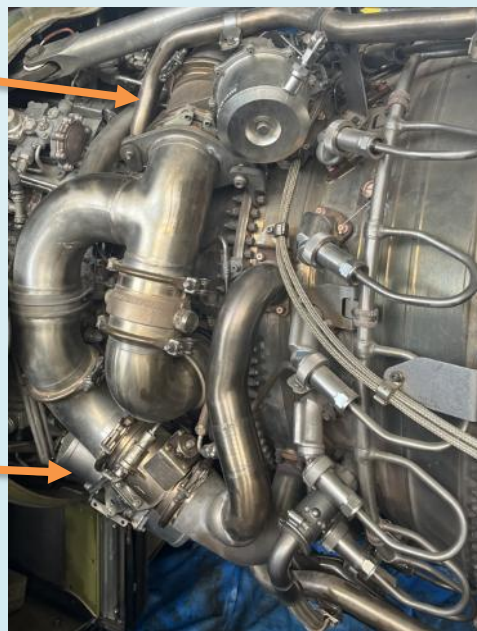
- Posádce českého dopravce se během rozjezdu k letu LKPR – LLBG (Tel Aviv) na dráze rozsvítila signalizace COWL ANTI-ICE.
- Posádka přerušila vzlet, zastavila na dráze, a po konzultaci s OCC a MCC se vrátila zpět na stání.
- Mechanici letoun zkontrolovali a uvolnili dle MEL 30-03-03B.
- Během druhého vzletu se ale signalizace závady opakovala.
- Posádka opět přerušila vzlet a vrátila se na stání.
- Mechanici letoun opět zkontrolovali a letoun byl po 15 minutách opět uvolněn zpět do provozu.
- Třetí vzlet již proběhl v pořádku.
- Šetřením provozovatele bylo zjištěno, že první údržbové práce nebyly provedeny v souladu s postupem v MEL.

## Incident letounu Boeing 737-800 – pokračování

- Daná kapitola MEL, resp. AMM ukládá mechanikům zajistit v uzavřené poloze ventil pro odběr vzduchu z 9tého stupně kompresoru (High Stage Valve) a zajistit v otevřené poloze ventil PRSOV (Pressure Regulation and Shutoff Valve).
- Mechanici však postup neprovedli správně, a to ani přes dvojitou nezávislou kontrolu.
- Chyba byla objevena až během druhého návratu na stojánku.

Ventil PRSOV

Ventil HSV

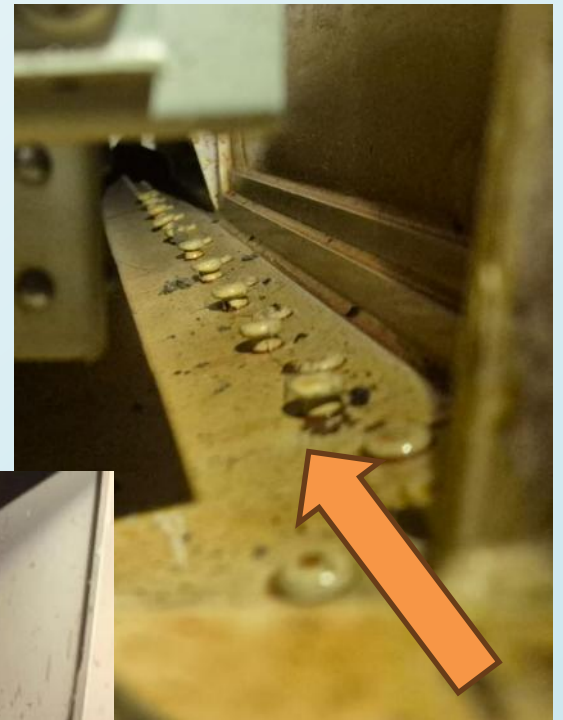


## Incident

Datum: 25. 11. 2025  
Typ: letoun Airbus A 330-300-343  
Místo: LKPR (Praha/Ruzyně)

- Tuzemská údržbová organizace prováděla kontrolu recyklačních filtrů na letounu zahraničního provozovatele.
- Během této kontroly bylo v prostoru u přední přepážky zadního zavazadlového prostoru zjištěno osm řad nesprávně zanýtovaných nýtů ve čtyřech přístupových otvorech, dvě řady nýtů v každém otvoru.
- Vzhledem k charakteru a stavu nýtů došlo k této vadě pravděpodobně již při výrobě letounu nedodržením předepsané technologie nýtování a následnou nedůslednou jakostní a výstupní kontrolou (letoun je v provozu již od roku 2013).
- Závada byla oznámena provozovateli a výrobcí letounu, který stanoví způsob a postup odstranění závady.

# Incident letounu Airbus A 330-300-343 – pokračování



Nesprávně zanýťované nýty

## Incident

Datum: 26. 11. 2025  
Typ: letoun Gulfstream G550  
Místo: LKPR (Praha/Ruzyně)

- Letoun českého provozovatele při opouštění odmrazovacího stanoviště 58A zavadil levým wingletem o zaparkovaný odmrazovací vůz v prostoru pohotovostního stání.
- Událost je stále v řešení se zástupci provozovatele letounu, letiště a handlingové společnosti.



## Incident

Datum: 29. 11. 2025  
Typ: letoun Boeing 737-800  
Místo: EGKK (London Gatwick)

- Během vytlačování letounu českého dopravce pracovník handlingu informoval posádku, že k vytlačování musí použít větší výkon než je obvyklé.
- Ve stejnou chvíli letová i palubní posádka ucítila vibrace.
- Po vytlačení letounu posádka spustila oba motory a pokusila se zahájit pojíždění na vzlet.
- Ani po zvýšení tahu motorů na 50% N1 nebyl letoun schopen pohybu, byly cítit pouze vibrace celého letounu.
- Posádka se snažila několikrát zatáhnout a povolit parkovací brzdu, ale letoun nebyl schopný pohybu.

## Incident letounu Boeing 737-800 – pokračování

- Posádka kontaktovala své MCC, byli přivoláni mechanici místní údržbové organizace, kteří provedli kontrolu letounu přímo na pojezdové dráze.
- Závadu se nepodařilo zjistit a letoun byl po 1 hod a 40 min odtažen zpět na stání a uzemněn.
- Mechanici na letounu nenašli žádnou závadu, na levém hlavním podvozku byly preventivně vyměněny obě brzdové jednotky a letoun byl uvolněn zpět do provozu.

## Incident

Datum: 6. 12. 2025  
Typ: letoun Boeing 737-800  
Místo: během letů LKPR - LEMG (Malaga) a zpět

- Během letu českého dopravce LKPR – LEMG posádka zaznamenala signalizaci několika různých závad – EQUIP DOOR, WINDOW OVERHEAT (L FWD, R SIDE), GEN 1 TRANSFER BUS OFF, STBY PWR OFF, TR UNIT. Některé z nich byly opakované a pouze dočasné.
- Po přistání na LEMG byl letoun zkontrolován mechaniky, ale nebyla nalezena žádná závada. Letoun byl tedy uvolněn zpět do provozu.
- Při letu LEMG – LKPR se během stoupání do cestovní hladiny objevily stejné závady jako na předchozím letu.
- Vzhledem k opakovaným signalizačním závad se posádka rozhodla pro diverzi na LEBL (Barcelona).

## Incident letounu Boeing 737-800 – pokračování

- Přistání na LEBL proběhlo v pořádku. Letoun byl zkontrolován mechaniky, kteří letoun uvolnili dle MEL pro GEN1 INOP a EQUIPMENT DOOR.
- Letoun provedl technický přelet na LKPR, kde byla výměnou GENERATOR BUS CONTACTOR (spínač sběrnic generátoru zajišťující distribuci elektrické sítě na palubě letadla) odstraněna závada na generátoru motoru č. 1.
- Mechanici provedli kontrolu předních vstupních dveří a našli senzor signalizující polohu dveří zaseklý v poloze otevřeno.
- Senzor byl opraven a letoun byl po odstranění obou MELů uvolněn zpět do provozu.

# Přehled laserových útoků

Ve 4. čtvrtletí ÚZPLN obdržel 5 oznámení o útoku laserovým paprskem – 4× APP; 1× ENR

→ 3 útoky se udály ve FIR Praha

- 1 oznámení podala posádka zahraničního provozovatele,
- 2 oznámení podaly posádky vnitrostátních provozovatelů.



→ 2 útoky nahlásili čeští provozovatelé při přiblížení v zahraničí.

# Přehled hlášení TCAS RA

Ve 4. čtvrtletí ÚZPLN obdržel 6 hlášení TCAS RA.

- 2 hlášení byla podána posádkami zahraničních provozovatelů při letu na hladině v LKAA vůči monitorovanému křižujícímu provozu z důvodu jeho vysoké rychlosti stoupání. Nedošlo ke snížení minima rozstupů.
- 4 hlášení podaly posádky českého provozovatele v zahraničí, z toho:
  - 1 při stoupání do letové hladiny, kdy ATC ve FIR Teheran opožděně vydalo instrukci k zastavení stoupání.
  - 3 při přiblížení na přistání vůči křižujícímu provozu.
    - Posádka letounu Cessna 560 řešila situaci Go-around a opakovaným přiblížením na LSZS (Samedan - Engadin).
    - Posádka letounu L-410 při VFR přiblížení na UGSA (Natakhtari, Gruzie) provedla příkaz TCAS RA k vyhnutí konfliktnímu provozu po vzletu.



## Střety s ptáky a se zvěří

Ve 4. čtvrtletí 2025 obdržel ÚZPLN celkem 47 oznámení o střetech s ptáky. K 27 střetům došlo v zahraničí a 20 se stalo na území České republiky.

Dále byla ve 12 případech spatřena vysoká zvěř v těsné blízkosti dráhy na LKKV.



Ilustrační foto AI

# Přehled hlášení rušení Globálního navigačního družicového systému (GNSS)

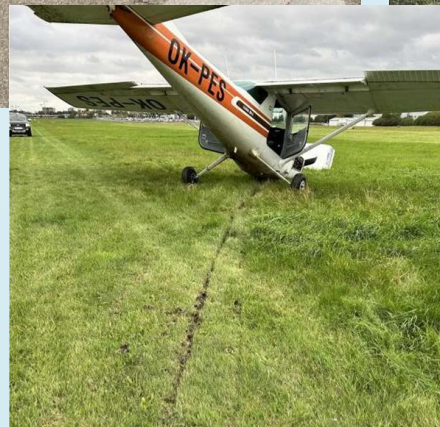
Ve 4. čtvrtletí ÚZPLN obdržel 53 hlášení rušení nebo falšování GNSS (Jamming / Spoofing):

- 24 hlášení podaly posádky během letu ve FIR Praha,
- 29 hlášení podaly posádky českého provozovatele během 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.

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



# Události, u nichž bylo zahájeno šetření

ÚZPLN zahájil ve 4. čtvrtletí šetření příčin leteckých nehod a incidentů:

- ACCID padákového kluzáku se smrtelným zraněním pilota východně Kostelního vrchu,
- ACCID kluzáku Ventus 2CM se zraněním pilota na LKMI (Mikulovice).

ÚZPLN pověřil právnické osoby, aby zahájily šetření:

- ACCID UL vírníku Calidus se zraněním posádky na LKHK (Hradec Králové),
- ACCID UL vírníku Calidus na LKPO (Přerov).

## Incident

Datum: 3. 10. 2025  
Typ: letoun Tecnam P 2002JF  
Místo: TWY LKBE (Benešov)

- Pilot – žák prováděl samostatné cvičné lety po okruhu.
- Po přistání na RWY 24 pokračoval v pojíždění na TWY a dále se s letounem pohyboval chybným směrem mimo TWY.
- Chybu si následně uvědomil a pokusil se o návrat zpět na TWY.
- Při manévru k návratu na TWY narazil levou polovinou křídla do informačního znaku.
- Pilot nebyl zraněn.
- Došlo k malému poškození letadla v oblasti náběžné hrany levé poloviny křídla a pitotovy trubice.
- Pilotova schopnost správně pojíždět po TWY byla negativně ovlivněna polohou slunce nízko nad horizontem.

## Incident letounu Tecnam P 2002JF – pokračování



## Incident

Datum: 4. 10. 2025  
Typ: UL letoun CTSW  
Místo: LKLT (Letňany)

- ➔ Po přistání a následném pojíždění po trávě v místě před TWR došlo k ulomení levé nohy hlavního podvozku a poklesu UL letounu na levý bok.
- ➔ Posádka nebyla zraněna.
- ➔ Na UL letounu bylo zjištěno ulomení levé podvozkové nohy, poškození uložení podvozkové nohy uvnitř trupu, poškození spodní části trupu a koncového oblouku levé poloviny křídla, a malé poškození ocasní plochy.
- ➔ Lom duralové pružnice nohy hlavního podvozku vykazoval cyklické namáhání.
- ➔ Zlom se projevil v zeslabeném místě od kraje otvoru pro aretační šroub nohy z kovaného duralu, jejíž výroba již skončila. U stávajících je nutná pravidelná kontrola.

## Incident UL letounu CTSW – pokračování



## Letecká nehoda

Datum: 8. 10. 2025  
Typ: UL vírník Calidus  
Místo: RWY 06 LKPO (Přerov)

- Pilot s další osobou na palubě prováděl přelet ze soukromé plochy SLZ LKSTRZ (Strážnice) na LKPO.
- Traťový let probíhal bez problémů a pilot se rozhodnul provést přistání na RWY 06 LKPO.
- Dosednutí na dráhu proběhlo na pravé kolo hlavního podvozku.
- Pilot na nesprávně provedené přistání včas nereagoval a pravý náklon UL vírníku způsobil kontakt listů nosného rotoru s betonovou dráhou.
- UL vírník se převrátil na pravý bok a zastavil se.
- Posádka nebyla zraněna.
- UL vírník byl poškozen ve velkém rozsahu.
- Příčinou nehody byla nezvládnutá pilotáž při přistání na betonovou dráhu po delší přestávce.

## Letecká nehoda UL vírníku Calidus – pokračování



UL vírník po nehodě vrácen zpět na podvozek

## Letecká nehoda

Datum: 10. 10. 2025

Typ: letoun Cessna 152

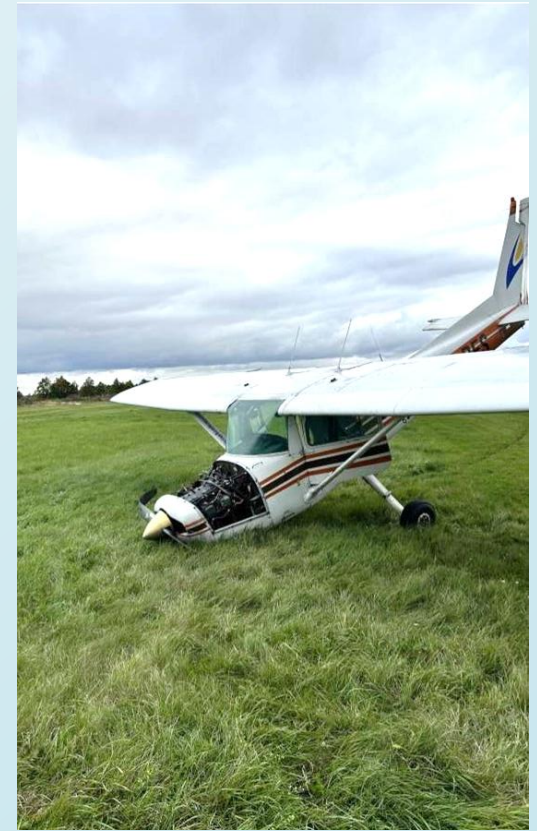
Místo: LKLT (Letňany)

- Pilotka-žákyně, (cizí státní příslušnice) ve výcviku PPL prováděla samostatné lety po okruhu s přistáním na RWY 23R LKLT.
- Instruktor (cizí státní příslušník) sledoval průběh letu na stanovišti Letňany RADIO a byl ve spojení s pilotkou na provozním kmitočtu.
- Předchozí velká část praktického výcviku pilotky probíhala na LKMH (Mnichovo Hradiště) a menší část na LKLT a přičemž první samostatné lety pilotky byly plánovány na LKMH.
- Vzhledem ke zhoršení počasí na LKMH se instruktor rozhodnul, aby pilotka-žákyně provedla první samostatné lety na letišti Letňany.
- Instruktor s pilotkou za tímto účelem provedl přelet letounu na LKLT.

## Letecká nehoda letounu Cessna 152 – pokračování

- První samostatný vzlet letounu proběhl normálně, ale z důvodu dalšího provozu na okruhu byla pilotka nucena upravit šířku okruhu.
- Změna tvaru okruhu vedla ke změně úhlu sestupu přiblížení letounu a vyššímu gradientu klesání s vyšší rychlostí.
- Následovalo tvrdé dosednutí s odskokem, který pilotka nestihla správně opravit postupem *go-around*.
- Následný náraz předového podvozku letounu do dráhy způsobil jeho kolaps.
- Došlo k vytržení přední podvozkové nohy z uložení, poškození motorové přepážky, k násilnému zastavení motoru a poškození vrtule.
- Pilotka nebyla zraněna.

## Letecká nehoda letounu Cessna 152 – pokračování



Stopy na dráze a stav letounu po zastavení.

## Incident

Datum: 14. 10. 2025  
Typ: letoun Cirrus SR22  
Místo: LKKU (Kunovice)

- Po předletové kontrole PIC přetáhl letoun k čerpací stanici pomocí tažné tyče a následně provedl dotankování.
- Po dokončení tankování usedl do letounu a při přípravě ke spuštění motoru si neuvědomil, že tažná tyč zůstala uchycena na předovém podvozku.
- Po spuštění motoru došlo ke kontaktu vrtule s tažnou tyčí.
- Při události došlo k poškození vrtule, nikdo nebyl zraněn.

## Incident letounu Cirrus SR22 – pokračování



Poškození listů vrtule



## Letecká nehoda

Datum: 1. 11. 2025  
Typ: motorový kluzák Arcus M  
Místo: LKMI (Mikulovice)

- Krátce po vzletu došlo k poklesu výkonu motoru motorového kluzáku.
- Pilot kluzáku provedl nouzové přistání před sebe na zbývající část RWY 23.
- Při nouzovém přistání došlo k poklesu rychlosti a k pádu motorového kluzáku z malé výšky po křídle.
- Následně došlo k velmi tvrdému přistání a k poškození motorového kluzáku velkého rozsahu.
- Dvoučlenná posádka byla po nehodě odvezena do nemocnice na kontrolu a na pozorování. Po lékařské prohlídce – bez zranění.
- Dechová zkouška na alkohol provedená PČR byla negativní.
- Příčinu poklesu výkonu motoru nebylo možné určit na místě.

## Letecká nehoda motorového kluzáku Arcus M – pokračování



## Letecká nehoda motorového kluzáku Arcus M – pokračování

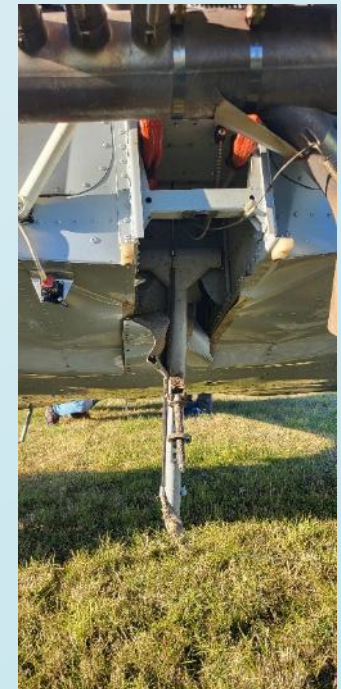


## Incident

Datum: 7. 11. 2025  
Typ: UL letoun Aero Roko NG4  
Místo: EPKA (Maslowa Kielce – Polsko)

- Pilot provedl přiblížení při rychlosti  $120-125 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  s klapkami vysunutými na  $10^\circ$ , přistání proběhlo při rychlosti  $120 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  s klapkami  $20^\circ$ .
- Po dosednutí na hlavní podvozek pilot cítil vítr z pravé strany a delší čas držel UL letoun natažený, poté prudce uvolnil řídicí páku.
- Došlo k prudkému a rychlému pádu UL letounu na předový podvozek, odlomení přední podvozkové nohy, zlomení vrtule, deformaci spodního motorového krytu a ulomení aerodynamického krytu pravého podvozku.
- Poté co se UL letoun přibližně po 100 metrech zastavil, pilot vypnul všechny spínače a bez zranění opustil letoun.

# Incident UL letounu Aero Roko NG4 – pokračování



## Incident

Datum: 10. 11. 2025  
Typ: vrtulník Bell 429  
Místo: LKTB (Brno/Tuřany)

- ➔ Na základě hlášení pilota ohledně nadměrných vibrací byla provedena mimořádná prohlídka vrtulníku.
- ➔ Během prohlídky bylo údržbovou organizací zjištěno poškození elastomeru uložení listu ocasního rotoru a nadměrné opotřebení, či poškození dalších komponentů sestavy ocasní vrtulky.
- ➔ Aktuálně probíhá oprava vrtulníku na základě konzultací s výrobcem vrtulníku.
- ➔ Oprava byla provedena formou výměny poškozených komponent ocasní vrtulky a následně byla provedena podrobná kontrola celé sestavy ocasní vrtulky včetně testování.

## Incident vrtulník Bell 429 – pokračování



## Letecká nehoda

Datum: 14. 11. 2025

Typ: Padákový kluzák

Místo: severozápadní svah Ranské hory pod „malou  
boulí“

- ➔ Pilot (cizí státní příslušník) prováděl rekreační let vzletem ze startoviště PK Raná.
- ➔ Ze záznamu kamery umístěné v areálu LKRA je patrné, že pilot během svahového létání na severozápadním svahu Ranské hory postupně nastoupal na úroveň výšky „malé boule“.
- ➔ V prostoru severozápadně od sedla Ranské hory zahájil točení levé spirály a během 2. otočky narazil do svahu hory.
- ➔ Pilot utrpěl vážné zranění (zlomená noha) a byl transportován do nemocnice k ošetření.
- ➔ Padákový kluzák nebyl poškozen.

## Letecká nehoda

Datum: 28. 11. 2025  
Typ: motorový kluzák Ventus-2cM  
Místo: RWY 23 LKMI (Mikulovice)

- Pilot (cizí státní příslušník) se zúčastnil soustředění pro létání dlouhé vlny Jeseník.
- V době od 23. 10. do 27. 10. 2025 provedl několik úspěšných letů.
- Vzlet motorového kluzáku byl prováděn z RWY 23.
- Poryv větru ( $280^{\circ}/15 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$ ), krátce po odpoutání ve výšce cca 2 m AGL, nadzdvihnul pravou polovinu křídla a konec levé poloviny křídla narazil do travnaté dráhy.
- Kluzák dopadl na zem a i přes intenzivní brzdění provedl levou otočku o  $360^{\circ}$  a následně se zastavil na dráze.
- Pilot nebyl zraněn.
- Motorový kluzák byl zničen.

## Letecká nehoda motorového kluzáku Ventus-2cM – pokračování



## Vážný incident

Datum: 10. 12. 2025

Typ: letoun Tecnam P 2002 JF

Místo: na trati z LKCS (České Budějovice) do LKBE  
(Benešov)

- Letoun tuzemské ATO se vracel z výcvikového letu z LKCS do LKBE. Přibližně 10 minut po provedení Touch and Go v LKCS pilot zaznamenal první krátkodobý náznak kouře vycházejícího z prostoru řídicí páky.
- Vzhledem k tomu, že se v okolí nacházel lesní porost a zemědělské plochy, pilot usoudil, že se jedná o kouř zvenčí letounu. Kabinu se podařilo během dvou minut vyvětrat a let probíhal dál standardně.
- Závažnější situace nastala v prostoru mezi obcemi Podolí I a Jetětice na východním břehu Vltavy. Tentokrát šlo o trvalý slabý bílý kouř vycházející ze stejného místa za řídicí pákou. Kouř byl výrazně cítit.
- Za této situace pilot ohlásil ATC informaci o kouři v kabině. Nepožadoval vyhlášení nouze.

## Vážný incident letounu Tecnam P 2002 JF – pokračování

- Přesto, na základě této informace, stanoviště ATC předalo informaci na RCC Praha, byl vyhlášen stav pohotovosti a následně byly informovány všechny dotčené složky a vyhlášen stav tísně.
- V tu dobu pilot předal informaci o podezření, že kouř stoupá i z motoru letounu a žádal o předání informace do LKBE.
- Krátce poté byl aktivován vrtulník SAR z LKKB.
- Přibližně po devíti minutách letoun bezpečně přistál na LKBE.
- RCC Praha obdrželo z LKBE informaci o bezpečném přistání, byl odvolán vrtulník SAR a ukončena pohotovost.
- Po kontrole letounu bylo zjištěno, že zdrojem kouře v kabině byl zkrat v mikropínači elektrického ovládání trimu na řídicí páce.

## Vážný incident letounu Tecnam P 2002 JF – pokračování



Zkrat v mikropsínači elektrického ovládání trimu na řídicí páce.

## Letecká nehoda

Datum: 14. 12. 2025

Typ: Padákový kluzák TONKA 2

Místo: lesní porost cca 200 m východně Kostelního vrchu v Krkonoších

- ➔ Pilot plánoval provést rekreační let vzletem ze startoviště PK pod Lysou horou v Krkonoších.
- ➔ S ohledem na povětrnostní podmínky plánoval letět nad sjezdovkou, proletět vrstvou nízké inverzní oblačnosti a následně přistát na přistávací ploše PK pod sjezdovkou.
- ➔ Po prvním nezdařeném vzletu start zopakoval a následně letěl nízko nad sjezdovou tratí.
- ➔ Pravděpodobně po vlétnutí do oblačnosti se odchýlil od plánované trati a cca 200 metrů východně Kostelního vrchu narazil do terénu nedaleko lesní cesty.

## Letecká nehoda PK TONKA 2 – videozáznam vzletu

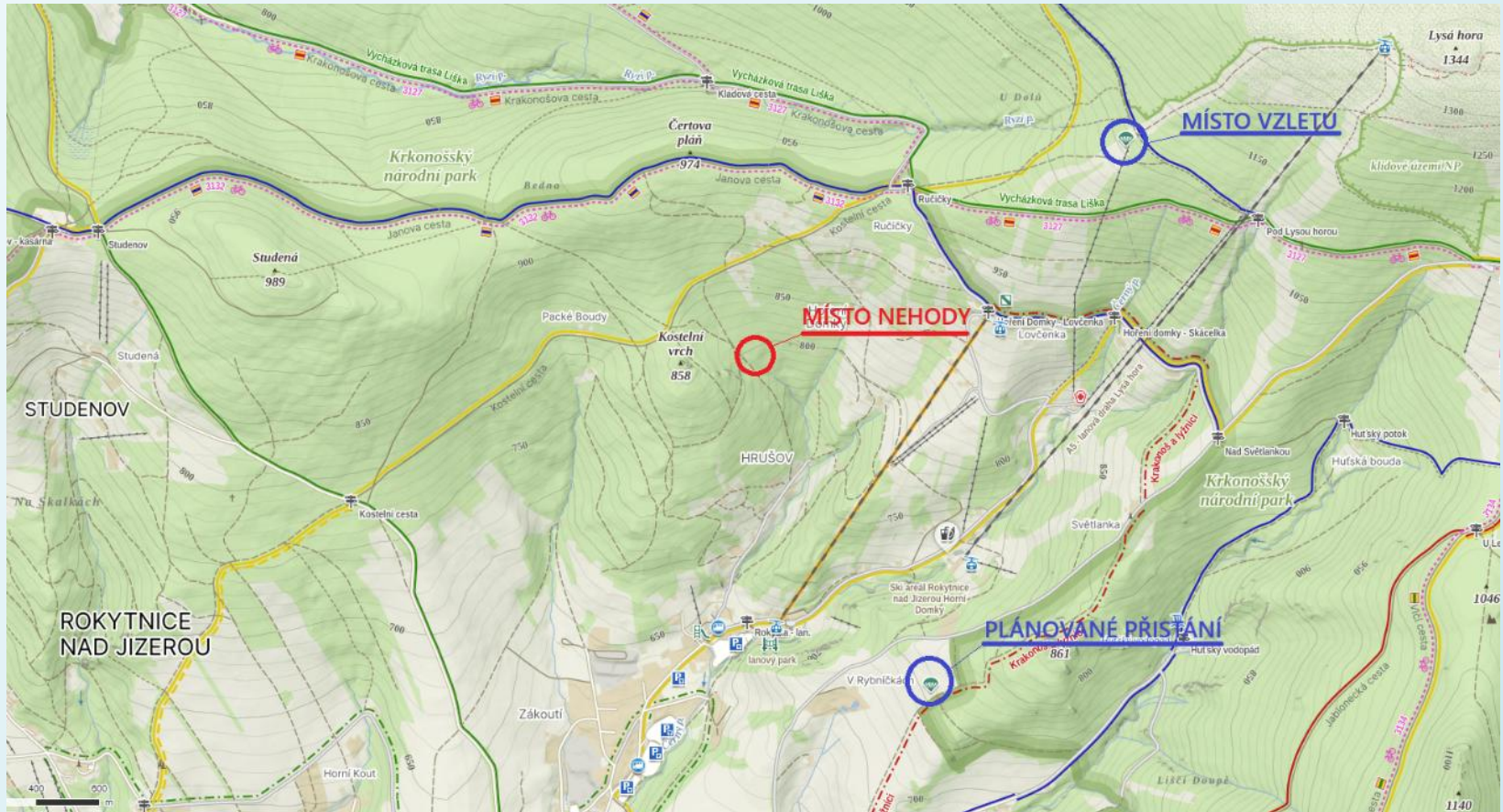


## Letecká nehoda PK TONKA 2 – pokračování

- ➔ Náhodný kolemjdoucí spatřil vrchlík PK v mlze na zemi mezi vzrostlými jehličnatými stromy a telefonicky přivolal pomoc horské služby.
- ➔ Pilot po nárazu do země krátce přežíval a i přes poskytnutou laickou první pomoc a následnou odbornou resuscitaci svým zraněním na místě nehody podlehl.
- ➔ Došlo k malému poškození vrchlíku PK po jeho kontaktu s větvemi stromů.



# Letecká nehoda PK TONKA 2 – pokračování



## Letecká nehoda PK TONKA 2 – pokračování

Dosavadním šetřením bylo zjištěno že:

- pilot byl způsobilý letu, s kvalifikací tandem pilot a měl cca 40letou praxi s létáním na mnoha typech PK, včetně motorových,
- měl velké zkušenosti v létání ze startoviště Lysá hora v Krkonoších a okolí velmi dobře znal,
- pravděpodobně po vletnutí do podmínek IMC se významně odchýlil od plánované trasy letu,
- prolétávání vrstvy nízké inverzní oblačnosti nebo lokální mlhy běžně prováděl i v minulosti,
- padákový kluzák byl způsobilý letu,
- odborným ohledáním PK nebyla nalezena žádná závada, která by se podílela na vzniku nehody.

## Letecká nehoda

Datum: 19. 12. 2025

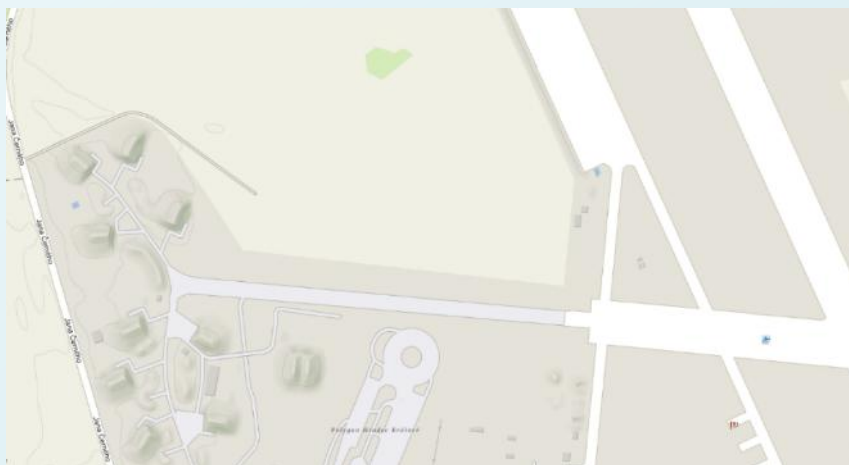
Typ: UL vírník Calidus

Místo: LKHK (Hradec Králové)

- Pilot provedl přistání na travnatou RWY 33L LKHK za účelem následného provádění rekreačních letů s další osobou na palubě.
- Svévolně se rozhodl, že bude létat z bývalé dráhy (asfaltová plocha), která východním okrajem navazuje na TWY C.
- Tato plocha je součástí Polygonu Hradec Králové a není určena pro letovou činnost.
- Pilot rady a návrhy od služby RADIO LKHK zcela ignoroval.
- Provedl vzlet s další osobou na palubě a po krátkém letu nad letištěm pokračoval v přiblížení na výše popsanou plochu.
- Během přistávacího manévru pilot pravděpodobně přehlédnul tři ocelová lana, na kterých bylo zavěšeno okrasné osvětlení.
- UL vírník po kontaktu s překážkou narazil do země a převrátil se na levý bok.

## Letecká nehoda UL vírníku Calidus – pokračování

- UL vírník byl zničen.
- Posádka SLZ utrpěla lehká zranění.
- Vznikla škoda na majetku třetí osoby.





## Parašutistický provoz

Ve 4. čtvrtletí se v parašutistickém provozu staly 3 parašutistické nehody a 5 vážných incidentů, všechny při samostatných seskocích.





## Bezpečnost v provozu systémů dále řízených letadel (RPAS)

V průběhu 4. čtvrtletí bylo hlášeno 49 událostí souvisejících s provozem RPAS:

- Ve 44 případech se jednalo o detekci dronů systémem Aeroscope, pohybujících se v různých výškách v blízkosti letiště Praha/Ruzyně.
- Ve 3 případech se jednalo o detekci dronů systémem Drontag v různých výškách v blízkosti letiště Kunovice, kdy ve 2 případech byla kontaktována Policie ČR.
- V 1 případě se jednalo o detekci dronu v blízkosti letiště Karlovy Vary.
- V 1 případě se jednalo o detekci dronu v blízkosti LKNA.

Všechny tyto události byly hodnoceny jako incident.

## 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 4. čtvrtletí byla oznámena jedna událost, kdy došlo k narušení dráhy v používání. Událost je hodnocena jako Incident.

- Dne 21. 11. 2025 LKPR (Praha/Ruzyně) – Narušení kritické zóny ILS06 automobilem SBOL bez vydaného povolení ATC.



## Porušení minim rozstupu

Ve 4. čtvrtletí byly hlášeny 4 události snížení minima rozstupu. Všechny události jsou hodnoceny jako Incident.

- Dne 30. 10. 2025 došlo ke snížení minima rozstupu mezi výcvikovým IFR provozem Embraer E50P ve Vodochodech a IFR provozem UH60 vektorovaným do ILS24 LKPR, na 4,5 NM / 775 ft. Příčinou byl nesprávný postup pilota vrtulníku UH60 (možné selhání systému na palubě), nesprávný postup ATC.



## Porušení minim rozstupu – pokračování

- Dne 16. 12. 2025 došlo k nedodržení minima rozstupu THR-THR mezi odlétávajícím letounem A320 a přilétávajícím letounem B777 na RWY 24 LKPR. Příčinou byl nesprávný postup ATC.
- Dne 23. 12. 2025 došlo ke snížení minima rozstupu mezi přistávajícím letounem B737, který provedl postup nezdařeného přiblížení z důvodu nespolehlivé indikace LLZ a odlétávajícím letounem A220-300 na LKPR, na 2.56 NM / 75 ft (85%).
- Dne 31. 12. 2025 při vektorování letounu A220 do sledu na přiblížení ILS24 na LKPR za letoun B757 došlo ke snížení rozstupu podle turbulence v úplavu (Medium za Heavy), na 4,1 NM. Příčinou byl nesprávný postup ATC.



## Události specifické pro ATM systémy

Ve 4. čtvrtletí bylo hlášeno 8 událostí specifických pro ATM systémy. Závažnost 1 události byla hodnocena jako Incident.

- Dne 1. 11. 2025 došlo na LKVO (Vodochody) k celkovému výpadku přehledové informace v systému ATM LKVO. V době výpadku nebylo na spojení s ATCo žádné letadlo. Po výpadku byla vzhledem k očekávanému provozu informována okolní stanoviště ATS, došlo k přerušení poskytování ATS a deaktivaci CTR/TMA LKVO do obnovení dodávky přehledových dat.



## Nepovolené narušení prostoru.

Ve 4. čtvrtletí bylo hlášeno celkem 19 událostí nepovoleného narušení prostoru.

K nepovolenému vstupu do CTR/TMA a MCTR/MTMA došlo v 8 případech:

- TMA II LKPR k narušení došlo 3 × letadlem českého provozovatele s MTOM do 2 250 kg, přičemž v jednom případě pilot narušil prostor 2 × během jednoho letu.
- CTR LKVO byl narušen vojenským vrtulníkem cizí armády s MTOM nad 3 175 kg.
- TMA LKVO byla narušena letadlem českého provozovatele s MTOM do 2 250 kg.
- TMA LKKV byla narušena letadlem českého provozovatele s MTOM do 2 250 kg.
- TMA LKTB byla narušena horkovzdušným balónem.

## Nepovolené narušení prostorů – pokračování

→ CTR LKKU byl narušen v jednom případě neznámým provozem a ve druhém případě letadlem českého provozovatele s MTOM do 2 250 kg.

K nepovolenému vstupu do dočasně omezených nebo zakázaných prostorů vzdušného prostoru ČR došlo v 10 případech:

→ LKP4 byl narušen celkem 3 × letadly českých provozovatelů s MTOM do 2 250 kg.

→ LKP7 byl narušen letadlem českého provozovatele s MTOM do 2 250 kg.

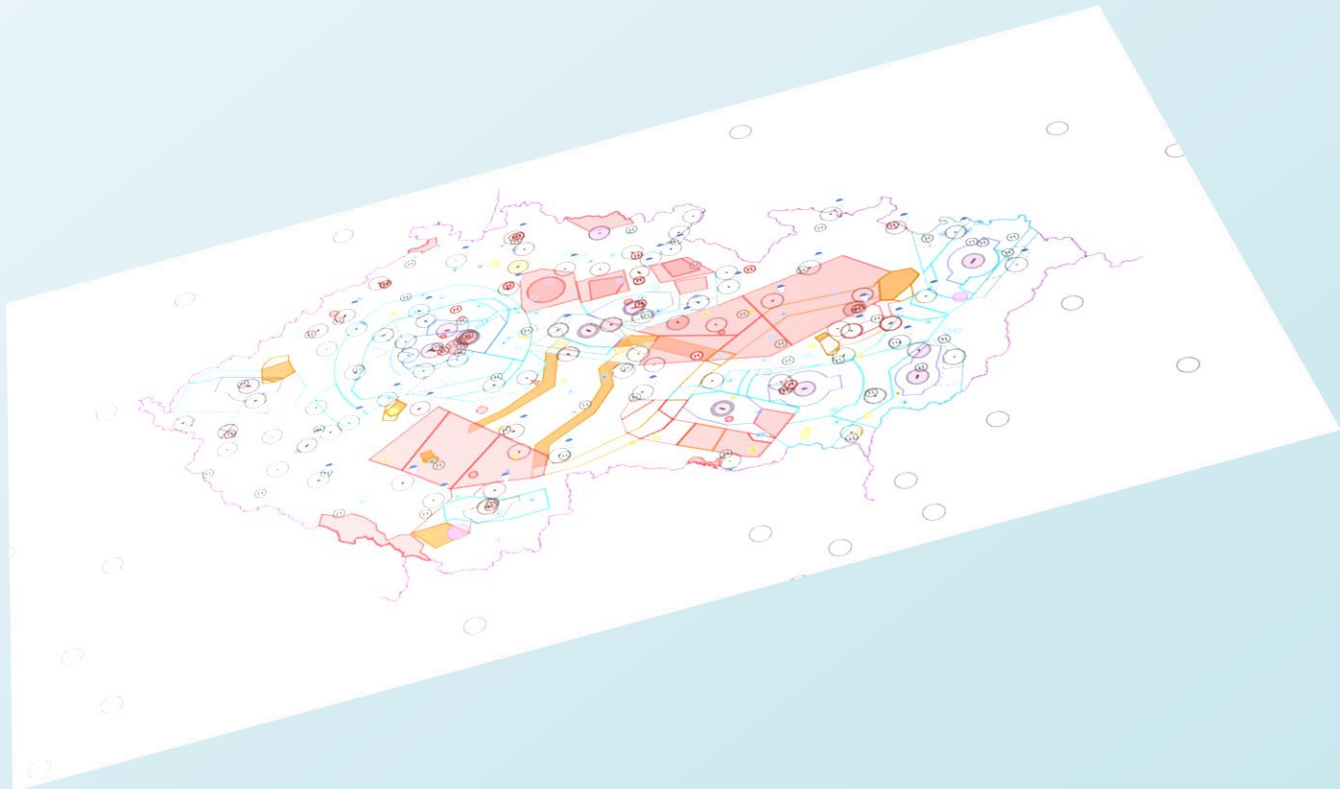
→ LKP8 byl narušen letadlem českého provozovatele s MTOM do 2 250 kg.

→ TSA48 a TRA35 byly narušeny zároveň během jednoho letu letadlem českého provozovatele s MTOM do 2 250 kg.

→ TRA57 byl narušen letadlem českého provozovatele s MTOM do 2 250 kg.

## Nepovolené narušení prostorů – pokračování

- TRA32 byl narušen 2 × během jednoho letu letadlem českého provozovatele s MTOM do 2 250 kg.
- TSA A1851 byl narušen letadlem českého provozovatele s MTOM do 2 250 kg.





## Odchylka od příslušných publikovaných postupů ATM

Ve 4. čtvrtletí bylo hlášeno 13 událostí odchýlení od příslušných publikovaných postupů ATM. 6 událostí bylo hodnoceno jako Incident.

- Dne 23. 10. 2025 LKAA pilot letounu SR22 zahraničního provozovatele nedodržel postup pro nastavení výškoměru a proklesal povolenou výšku. Jednalo se o nesprávný postup pilota.
- Dne 7. 11. 2025 na LKVO (Vodochody) provedl pilot letounu KR-030 Topaz českého provozovatele letmé přistání a vzlet mimo provozní dobu letiště a bez předchozího souhlasu provozovatele letiště. Nebyla dodržena minimální výška letu nad zemí 150 m. Jednalo se o nesprávný postup pilota.
- Dne 8. 11. 2025 na LKMT (Ostrava/Mošnov) došlo k přistání letadla Cessna 150 zahraničního provozovatele po soumraku a za podmínek IMC. Jednalo se o nesprávný postup pilota.

## Odchylka od příslušných publikovaných postupů ATM – pokračování

- Dne 11. 12. 2025 LKMT posádka letadla C130 zahraničního provozovatele nesprávně vyplnila letový plán pro let z LKMT do DTTA (Tunisko), nebyl povolen vstup do vzdušného prostoru Rakouska, Slovenska, Francie, Německa, Švýcarska. Posádka se rozhodla pro návrat na LKMT. Jednalo se o nesprávný postup pilota, nesprávný postup ATM.
- Dne 26. 12. 2025 na LKVO (Vodochody), mimo provozní dobu, pilot letadla SR22T pojížděl z APN WEST k hangáru po ploše, kde není pojíždění povoleno. Jednalo se o nesprávný postup pilota.

V průběhu 4. čtvrtletí 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 a Státem, jehož občané utrpěli smrtelná zranění, obdržel 7 oznámení o letecké nehodě a 4 oznámení o vážném incidentu.



## Přehled zahraničních leteckých nehod, u kterých zahraniční úřady zahájily šetření ve 4. čtvrtletí za součinnosti ÚZPLN:

Datum	Stát	Druh události	Typ
19. 9. 2025	Francie	Poškození letounu při nouzovém přistání z důvodu poklesu výkonu a požáru motoru letounu.	Bristell B23 F-HNDA
28. 9. 2025	Litva	Zranění cestujícího při tvrdém přistání balónu.	Balón BB45Z LY-LID
19. 10. 2025	USA	Pád do vývrtky během provádění Go-around.	VL-3LSA N594TT
23. 10. 2025	Rumunsko	Náraz do terénu po vlétnutí do IMC.	Bristell NG5 YR-5439
28. 11. 2025	Slovinsko	Náraz do země při manévru v hornatém terénu	Zenair CH 601 XL I-C457

## Přehled zahraničních vážných incidentů, u kterých zahraniční úřady zahájily šetření ve 4. čtvrtletí za součinnosti ÚZPLN:

Datum	Stát	Druh události	Typ
13. 10. 2025	Filipíny	Poškození pravého hlavního podvozku při jeho zavření při dojezdu po přistání.	L-410 UVP RP-C3889
18. 10. 2025	Austrálie	Poškození obalu balónu při nafukování.	Balón BB142P VH-RRP
28. 10. 2025	Spojené Království	Nouzové klesání po poruše dodávky kyslíku.	L-159E G-DKNA
11. 12. 2025	Bělorusko	Poškození podvozku a křídla při tvrdém přistání.	SportStar RTC EW-536SL

## Letecká nehoda

Datum: 27. 10. 2025  
Typ: UL vírník Cavalon  
Místo: Turecko

- Výrobce UL vírníku oznámil událost, kdy během letu UL vírníku Cavalon provozovaného tureckou společností došlo ke ztrátě jednoho listu vrtule KW-30. Pilot provedl nouzové přistání na dálnici. Nehoda byla bez zranění. UL vírník byl poškozen silnými vibracemi.
- Tuzemský výrobce vrtule provedl detailní analýzu poruchy a byly vypracovány povinné servisní bulletiny.
- Ke ztrátě listu z vrtule došlo v důsledku únavového lomu dvou šroubů upevňujících dřevěné těleso listu v náboji z hliníkových slitin.
- Třetí šroub byl z listu vytržen pravděpodobně až po určitém počtu provozních hodin, kdy přenášel silové toky samostatně.
- Únavová porucha se rozvíjela postupně, tj. nejdříve došlo k lomu v prvním šroubu, pak v druhém a třetí šroub zůstal nepoškozen.

## Letecká nehoda UL vírníku Cavalon – pokračování

- Z šetření nevyplývalo jednoznačné zjištění příčiny nesymetrické ztráty předpětí šroubů upevňujících těleso listu v náboji. Mírný, rovnoměrně rozložený pokles utahovacích momentů přes všechny šrouby vlivem relaxace předpětí v dřevěném materiálu je možný a není neobvyklý.
- Nebylo jednoznačně prokázáno, že událost souvisí výhradně s použitím na motoru Rotax 916 a ne na motoru Rotax 915.
- Jde o velmi výjimečnou událost, která se na vrtuli KW-30 (a obecně na typu KW-3(x)) u ostatních instalací na jiných letadlech se stejnými motory neprojevila.
- Neprojevila se ani na jiných typech vrtulí stejného výrobce, které používají stejné typy listů a jsou provozovány na stejných motorech.
- Opatření jsou zaměřena na předepsanou kontrolu předpětí šroubů upevňujících těleso listu v náboji na motorech Rotax 916 a Rotax 915 v tlačném uspořádání.

## Letecká nehoda UL vírníku Cavalon – pokračování

- ➔ Dále bylo potvrzeno, že materiály šroubů a jejich zpracování odpovídají předepsaným údajům ve výrobní dokumentaci a nebylo zjištěno žádné pochybení výrobce vrtule ve smyslu nedodržení výrobních postupů a technických specifikací materiálů vstupujících do výroby.
- ➔ Potřebné informace byly předány výrobci vírníku, všem příslušným úřadům a provozovatelům.



Únavový lom  
dvou šroubů



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

Ve 4. čtvrtletí 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
Španělsko (CIAIAS)	ACCID letounu Bristell RG, pozn. zn. EC-XPE, 13. října 2024, na letišti Moià (Španělsko).	<a href="https://www.transportes.gob.es/recursos_mfom/modin/recursos/a-029-2024_informe-final_nm.pdf">https://www.transportes.gob.es/recursos_mfom/modin/recursos/a-029-2024_informe-final_nm.pdf</a>
Německo (BFU)	ACCID letounu SD-1B Minisport, pozn. zn. D-MOOS, 26. června 2024, na letišti Saarmund (Německo).	<a href="https://www.bfu-web.de/DE/Publikationen/Untersuchungsberichte/2025/Bericht_24-0537-3X_SD1_Saarmund.pdf?blob=publicationFile&amp;v=2">https://www.bfu-web.de/DE/Publikationen/Untersuchungsberichte/2025/Bericht_24-0537-3X_SD1_Saarmund.pdf?blob=publicationFile&amp;v=2</a>
Španělsko (CIAIAS)	ACCID letounu TL 2000 Sting, pozn. zn. EC-XCE, 26. listopadu 2023, na letišti Pozo Cañada (Španělsko).	<a href="https://www.transportes.gob.es/recursos_mfom/modin/recursos/a-038-2023_informe-final_nm.pdf">https://www.transportes.gob.es/recursos_mfom/modin/recursos/a-038-2023_informe-final_nm.pdf</a>

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

Stát	Letecká nehoda nebo vážný incident	Link
Slovensko (LNVÚ)	ACCID letounu SD-2 SportMaster, pozn. zn. D-MIPY, 19. dubna 2025, na LZHL (Slovensko).	<a href="https://www.mindop.sk/fileadmin/dokumenty/letecky_namorny_vysetrovaci_utvar/2025/ZS_SKA2025002_SD-2_D-MIPY_Hol%C3%AD%C4%8D_19.04.2025_-_web.pdf">https://www.mindop.sk/fileadmin/dokumenty/letecky_namorny_vysetrovaci_utvar/2025/ZS_SKA2025002_SD-2_D-MIPY_Hol%C3%AD%C4%8D_19.04.2025_-_web.pdf</a>
Slovensko (LNVÚ)	ACCID vírníku Cavalon, pozn. zn. OK-BWC10, 24. května 2025 na ploše u obce Oščadnica (Slovensko).	<a href="https://www.mindop.sk/fileadmin/dokumenty/letecky_namorny_vysetrovaci_utvar/2025/ZS_SKA2025005_ULV_Cavalon_OK-BWC10_O%C5%A1%C4%8Dadnica_web.pdf">https://www.mindop.sk/fileadmin/dokumenty/letecky_namorny_vysetrovaci_utvar/2025/ZS_SKA2025005_ULV_Cavalon_OK-BWC10_O%C5%A1%C4%8Dadnica_web.pdf</a>
Slovensko (LNVÚ)	ACCID letounu Cessna 152, pozn. zn. OK-VES, 17. srpna 2024, na LZKC (Slovensko).	<a href="https://www.mindop.sk/fileadmin/dokumenty/letecky_namorny_vysetrovaci_utvar/2024/SKA2024006_Cessna_152_OK-VES_17.08.2024_web.pdf">https://www.mindop.sk/fileadmin/dokumenty/letecky_namorny_vysetrovaci_utvar/2024/SKA2024006_Cessna_152_OK-VES_17.08.2024_web.pdf</a>



## Rozbor provozní bezpečnosti za rok 2025



# **Přehled za rok 2025 zahrnuje údaje vyplývající ze závěrů šetření leteckých nehod a vážných incidentů a z analýzy událostí hlášených dle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014.**

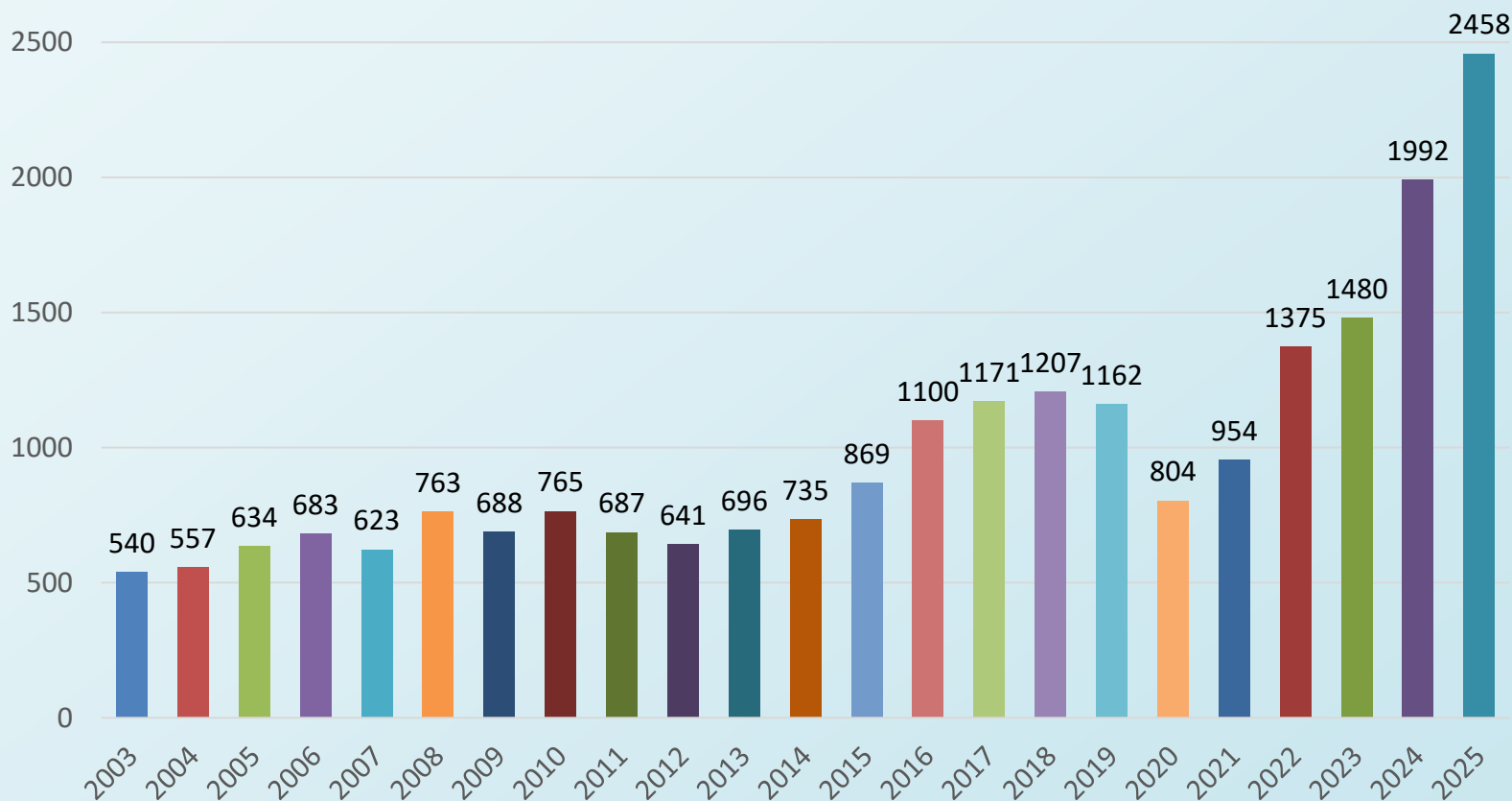
## **Základní údaje se týkají:**

- celkového počtu událostí hlášených v rámci systému povinného a dobrovolného systému hlášení,
- leteckých nehod na území České republiky a počtu zahynulých osob,
- vážných incidentů,
- ostatních událostí souvisejících s provozem letadla, technickými podmínkami, údržbou a opravou letadla,
- informací o skutečném nebo potenciálním nebezpečí při poskytování letových provozních služeb.

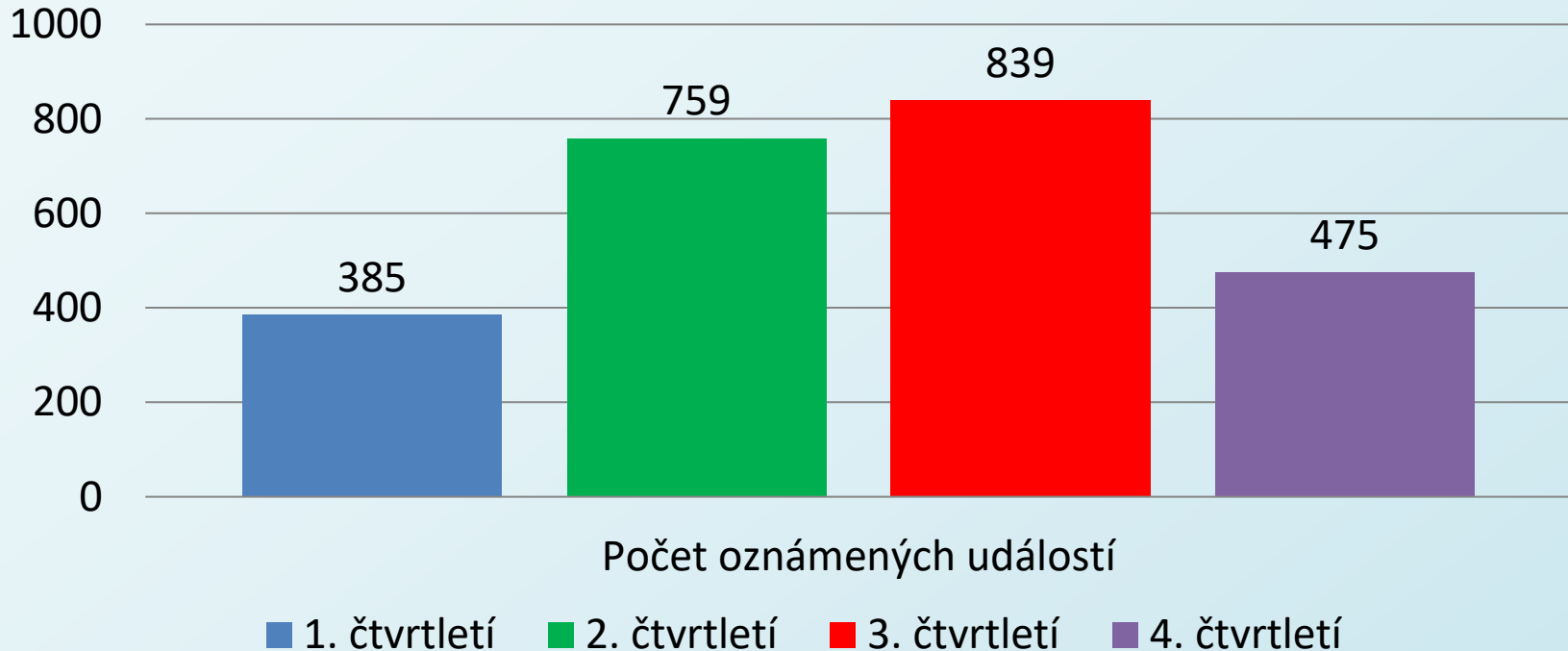
Vzhledem k postupnému přijímání výsledků analýz událostí jsou údaje za rok 2025 aktuální ke dni 14. 1. 2026.

## Vývoj počtu událostí, které byly oznámeny ÚZPLN

Počet událostí oznámených v roce 2025 představuje meziroční nárůst o 23,4 % oproti roku 2024.

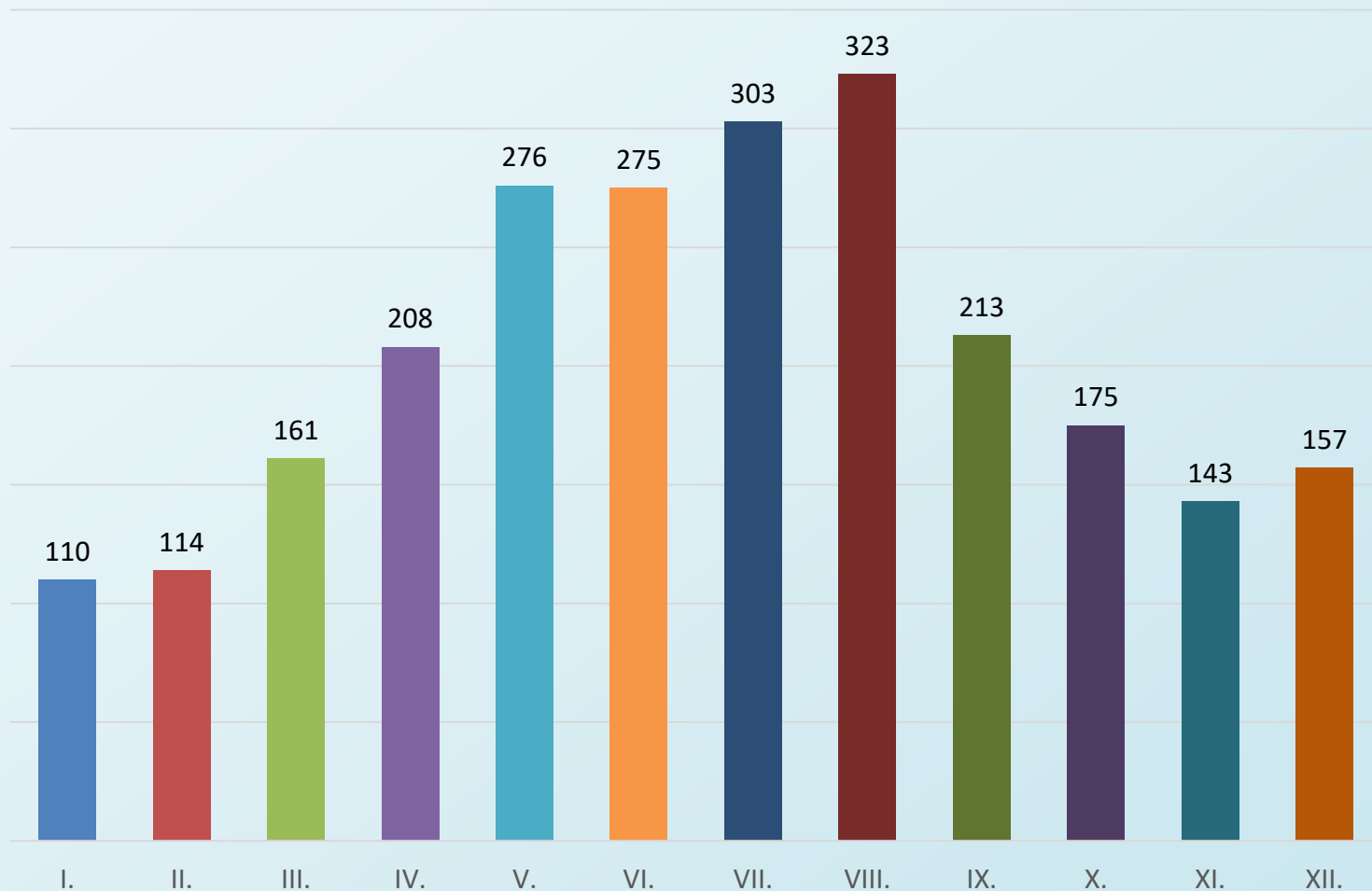


## Celkové počty oznámených událostí v jednotlivých čtvrtletích roku 2025

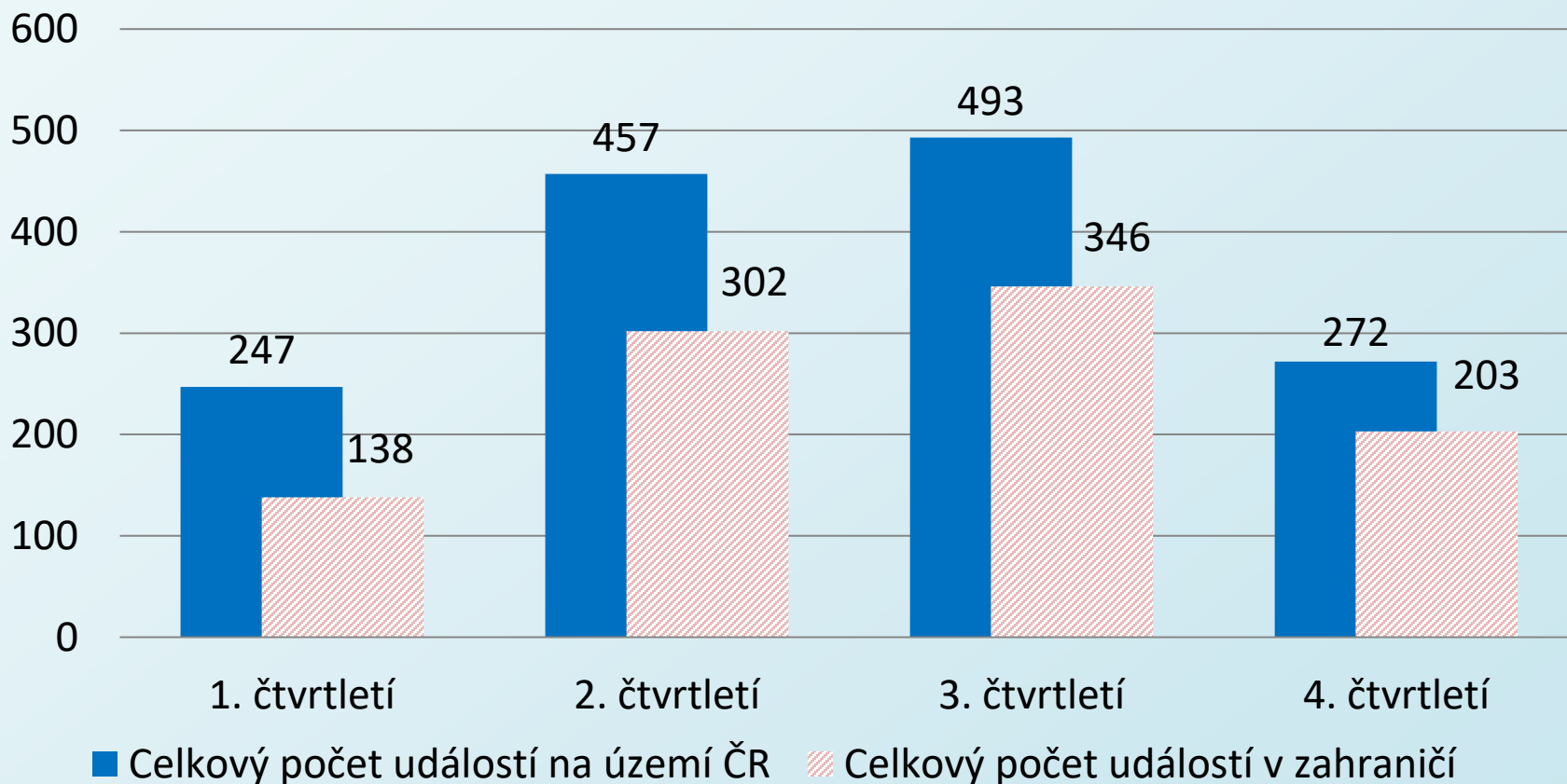


Rozdělení počtu 2458 událostí odpovídá vývoji provozu v jednotlivých čtvrtletích ve FIR Praha a intenzitě provozu v rekreačním a sportovním létání.

## Celkové počty oznámených událostí v jednotlivých měsících roku 2025



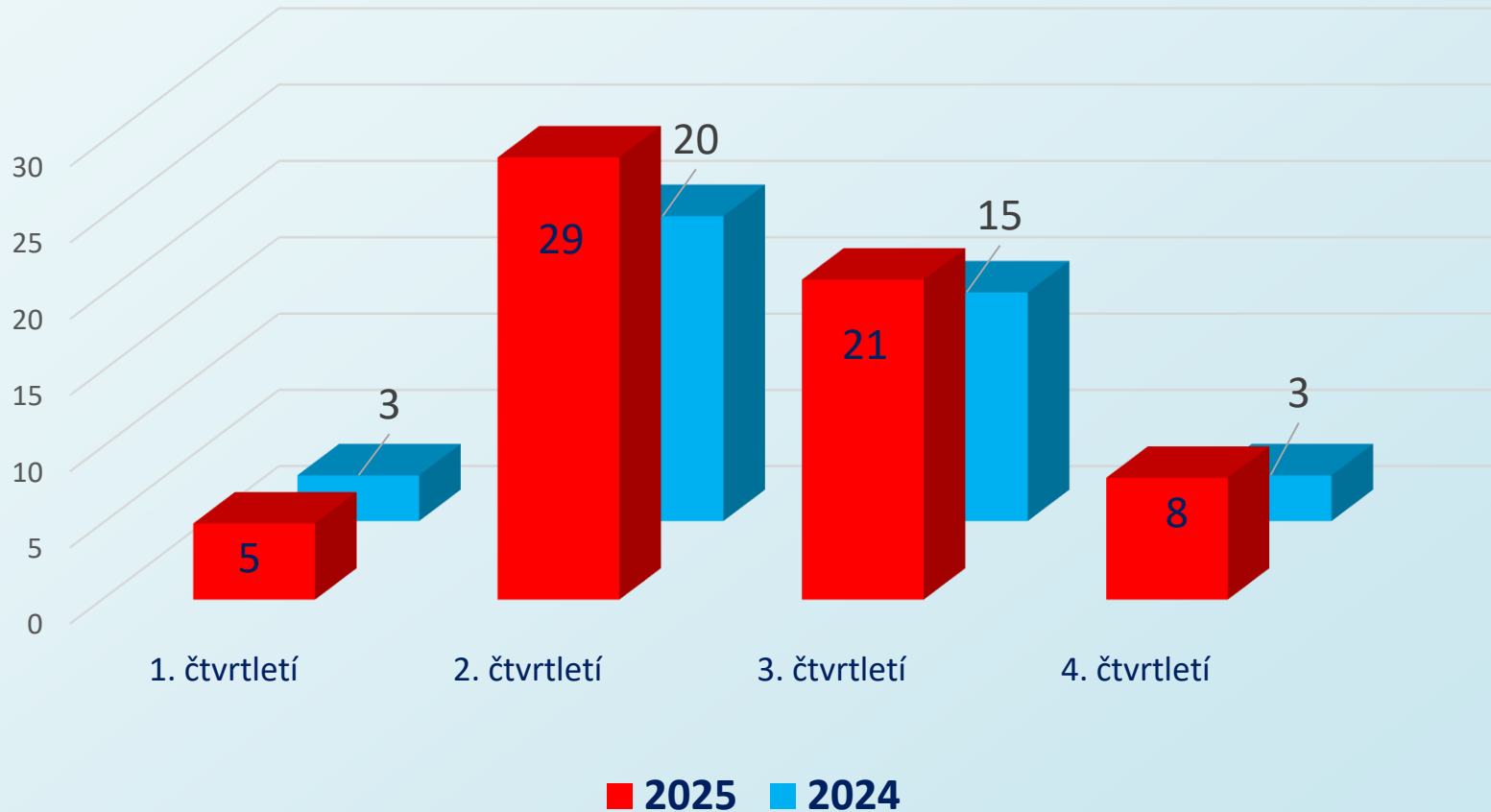
## Srovnání počtů ÚZPLN oznámených událostí na území České republiky a v zahraničí v jednotlivých čtvrtletích 2025



## Vybrané ukazatele týkající se leteckých nehod na území České republiky v roce 2025

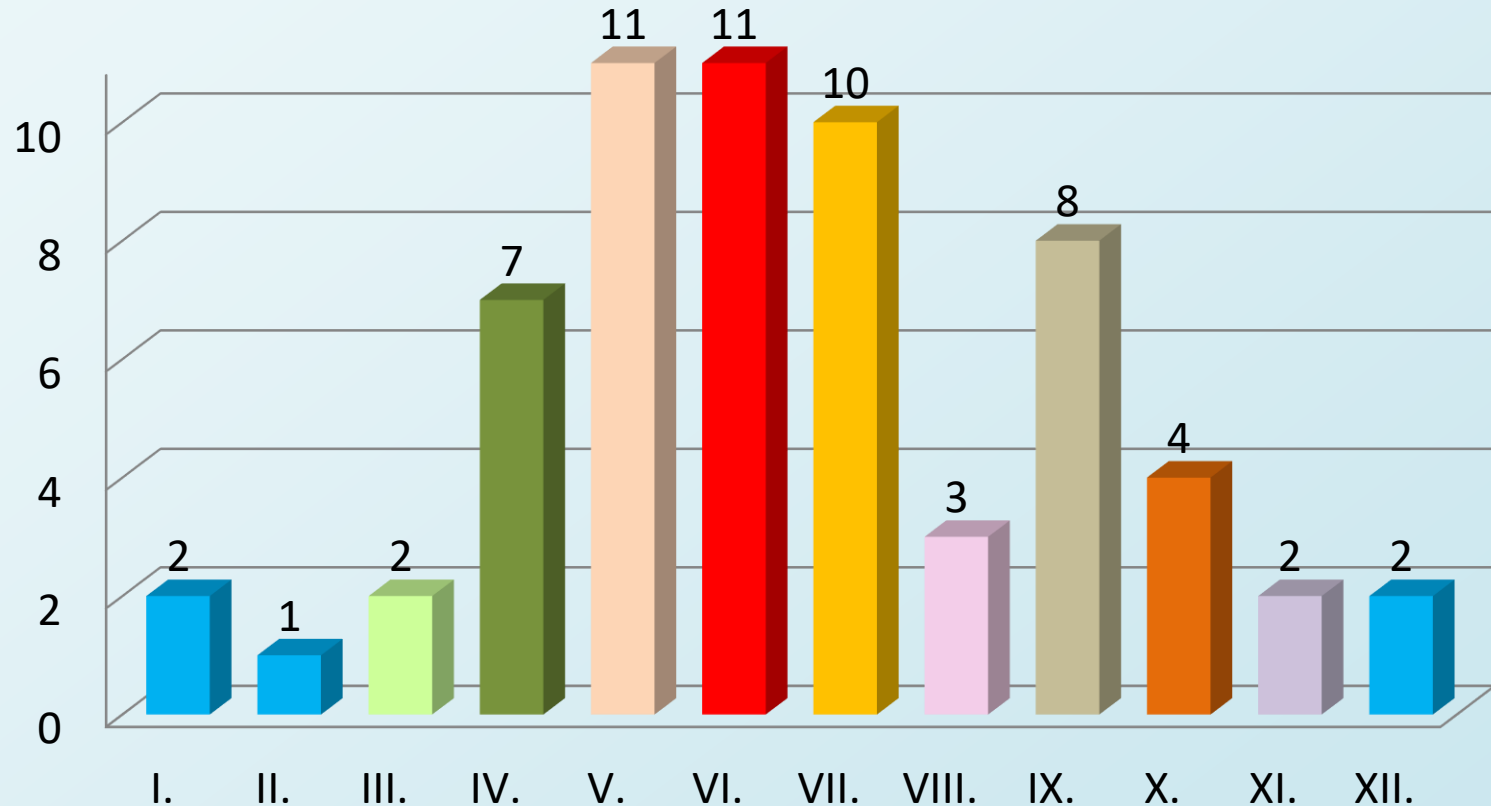


# Meziroční srovnání počtu leteckých nehod, které se staly na území České republiky v roce 2025 a porovnání s rokem 2024



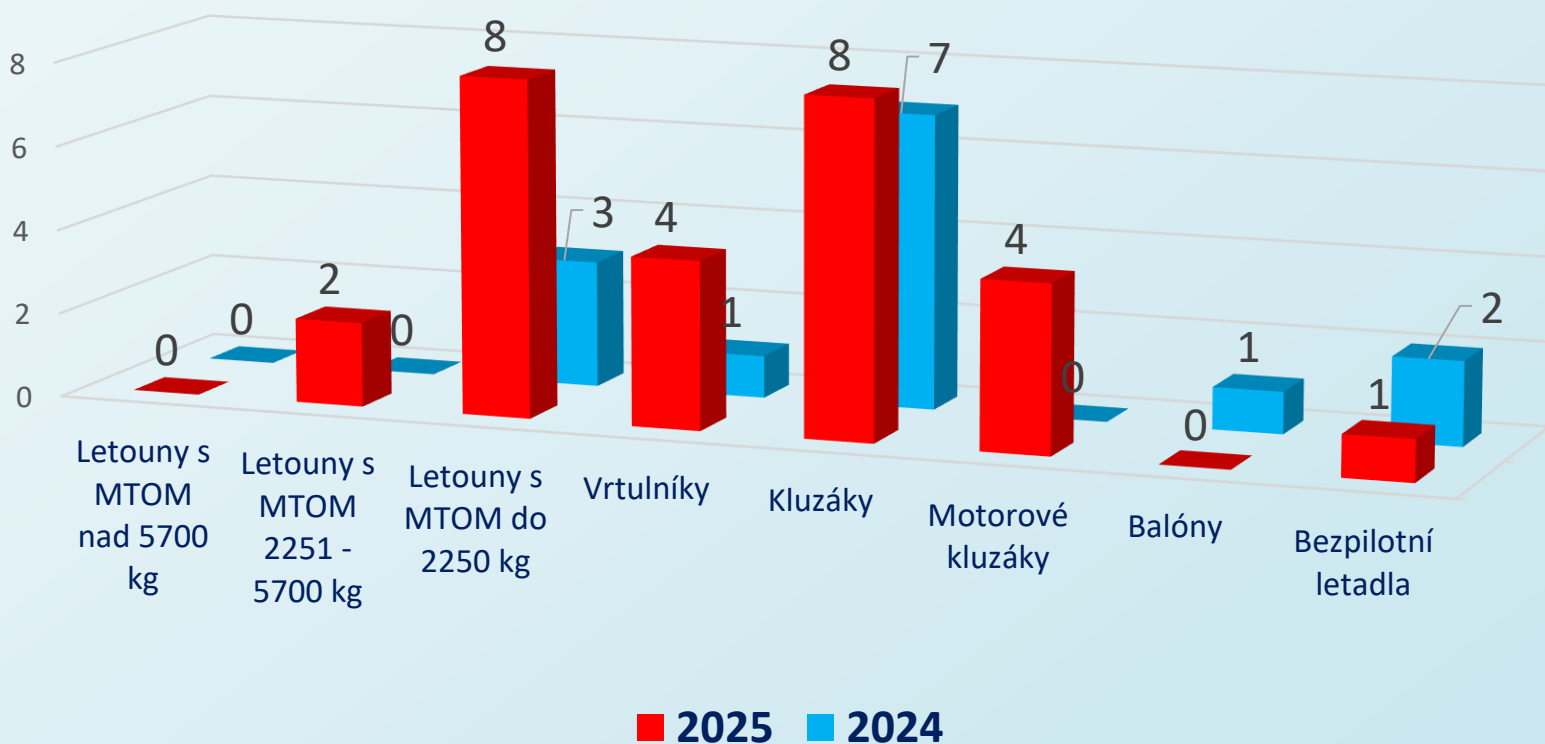
Nezahrnuje parašutistické nehody

## Počet leteckých nehod na území České republiky v jednotlivých měsících roku 2025

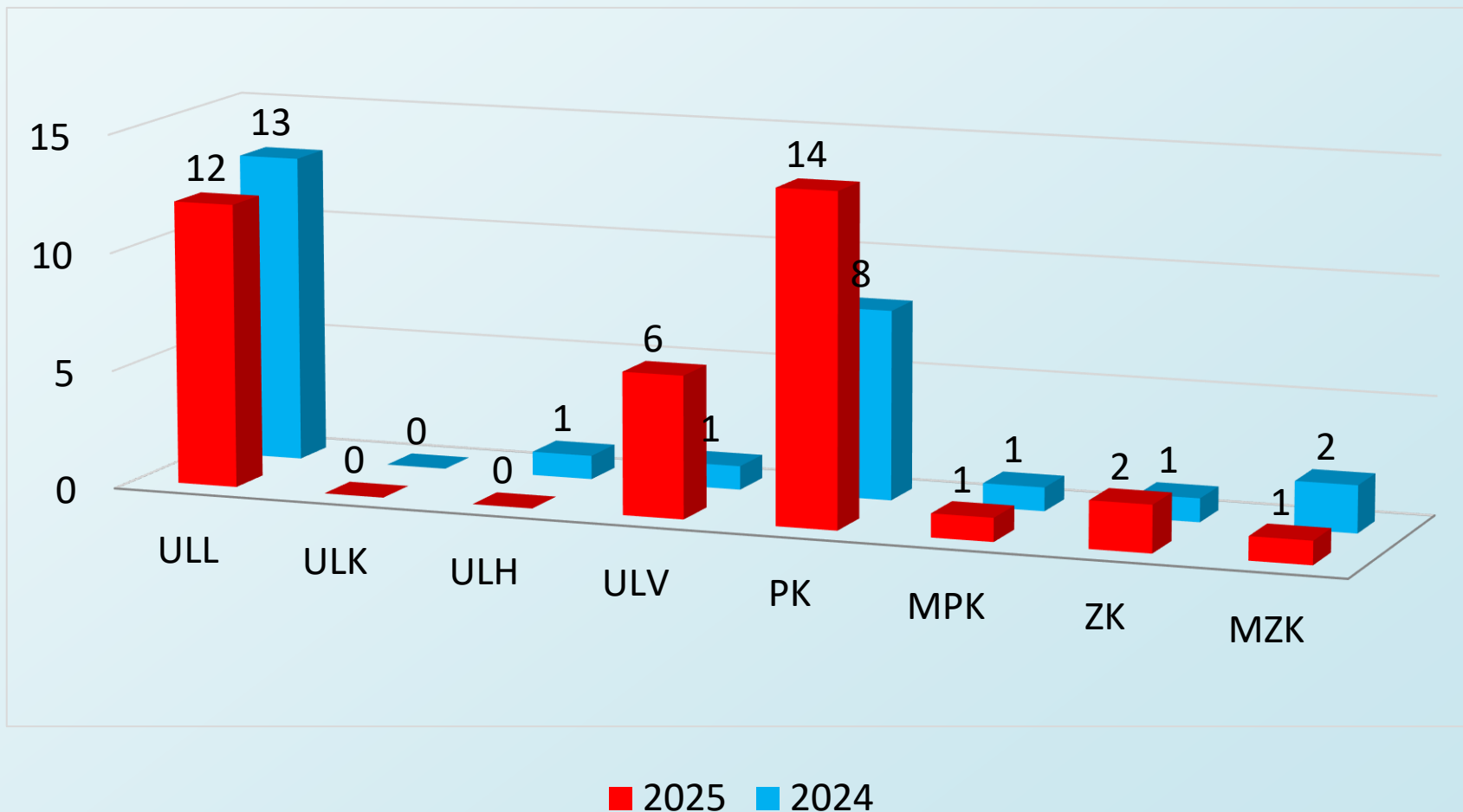


Nezahrnuje parašutistické nehody

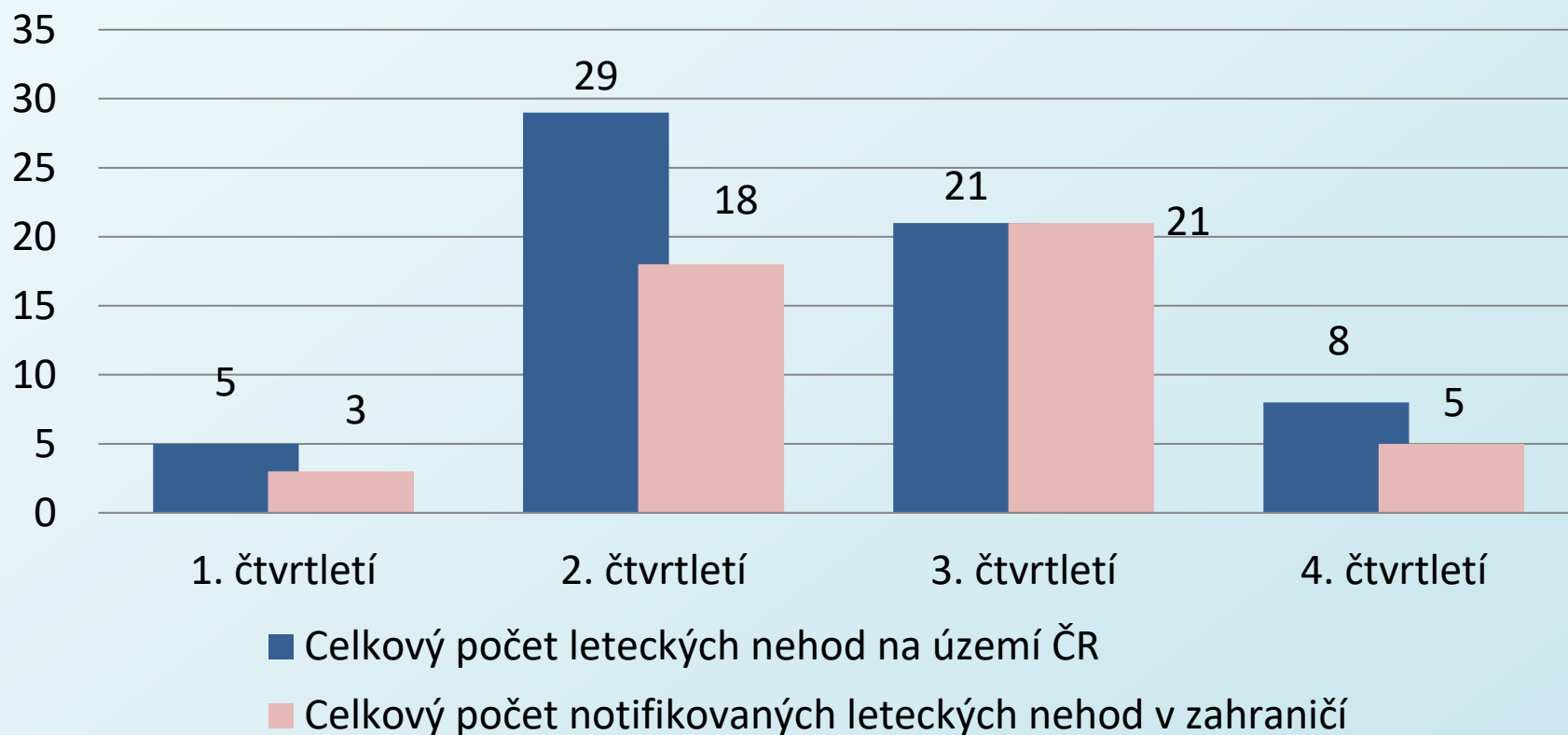
# Počet leteckých nehod letadel zapsaných v leteckém rejstříku, které se staly na území České republiky v roce 2025 a porovnání s rokem 2024



# Počet leteckých nehod dle druhu sportovních létajících zařízení, které se staly na území České republiky v roce 2025 a porovnání s rokem 2024

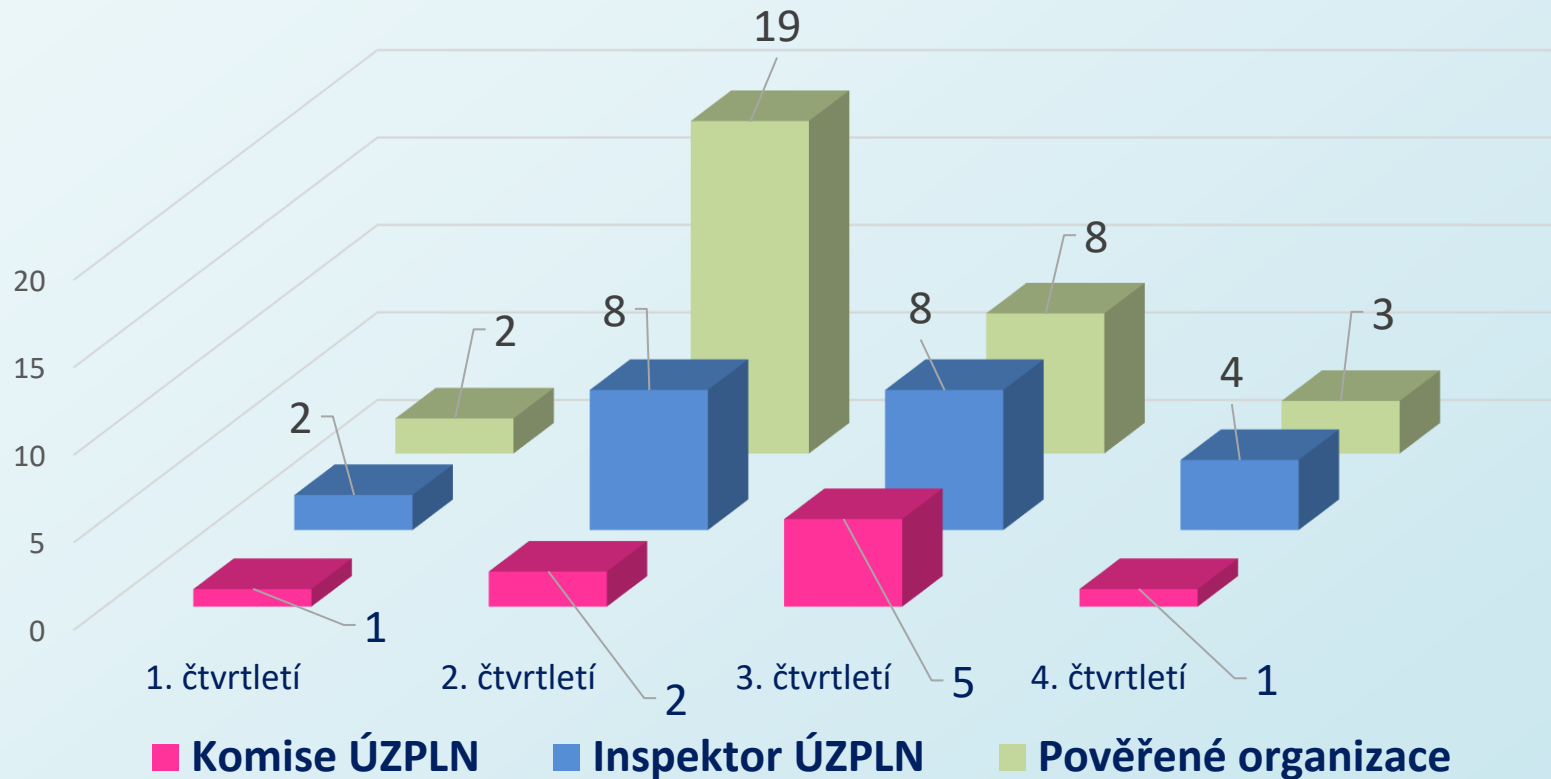


## Letecké nehody na území České republiky a notifikované zahraniční letecké nehody v roce 2025



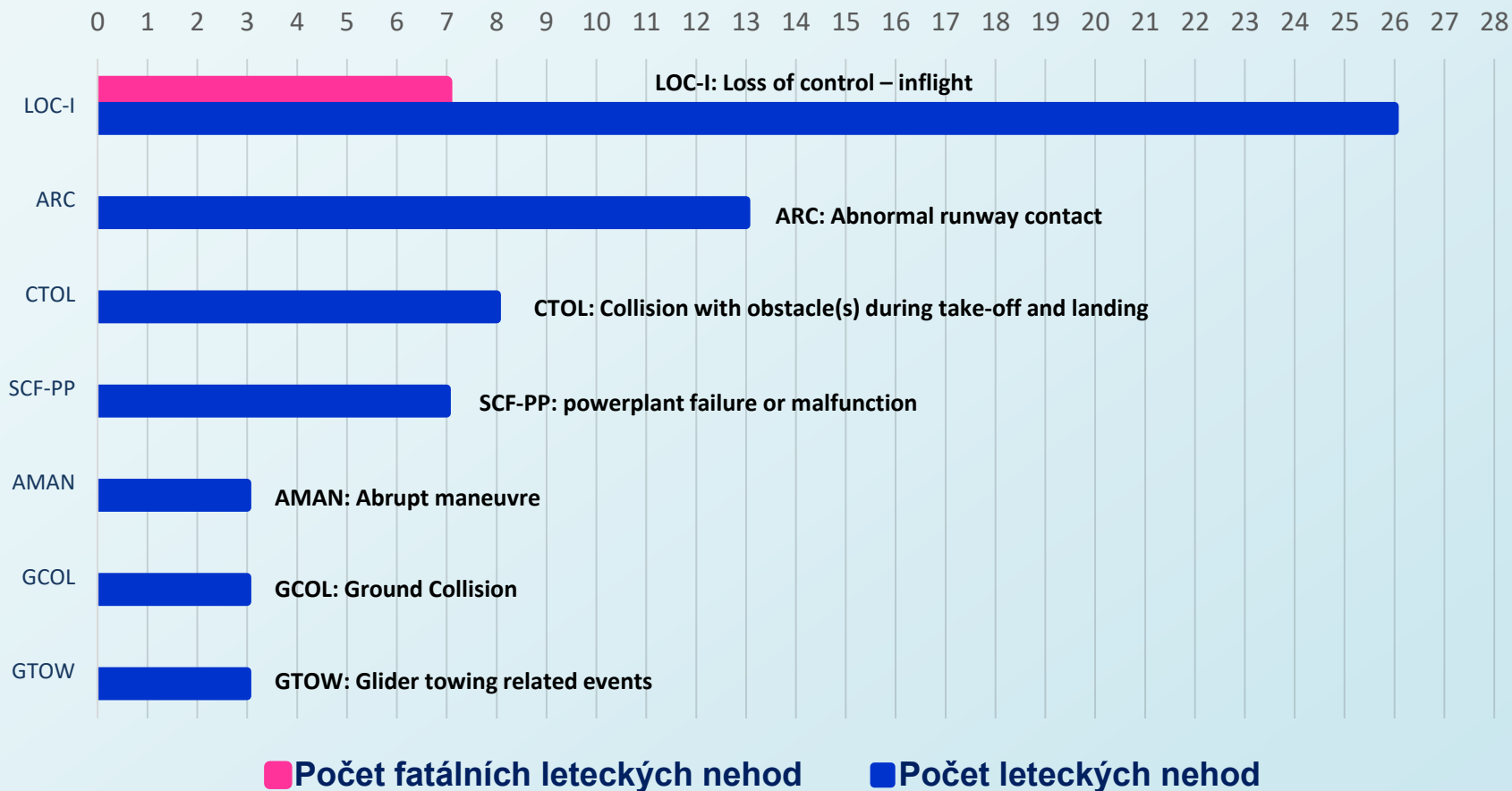
ÚZPLN obdržel celkem 47 notifikací zahraničních leteckých nehod letadel, u kterých je ČR Stát zápisu letadla do rejstříku, Stát provozovatele, Stát projekce nebo výroby. Představuje to 40,9 % ze všech leteckých nehod hlášených ÚZPLN v roce 2025.

## Přehled o způsobu šetření leteckých nehod na území České republiky v roce 2025



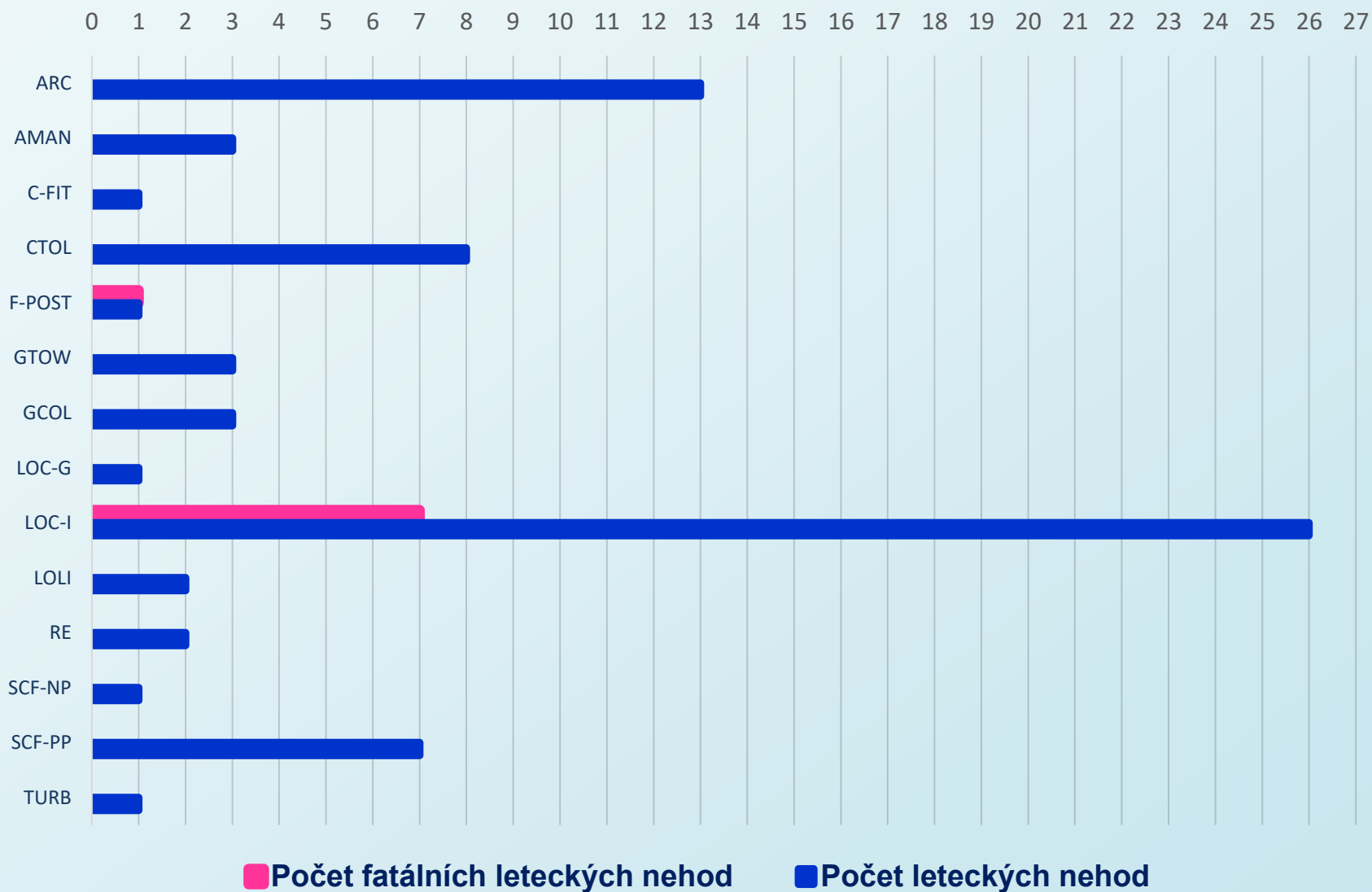
Poznámka: Předmětem šetření komisemi (9) nebo jednotlivými inspektory (22) ÚZPLN bylo celkem 31 nehod, z toho 8 se smrtelným zraněním.

# Nejčastější kategorie leteckých nehod na území České republiky v roce 2025



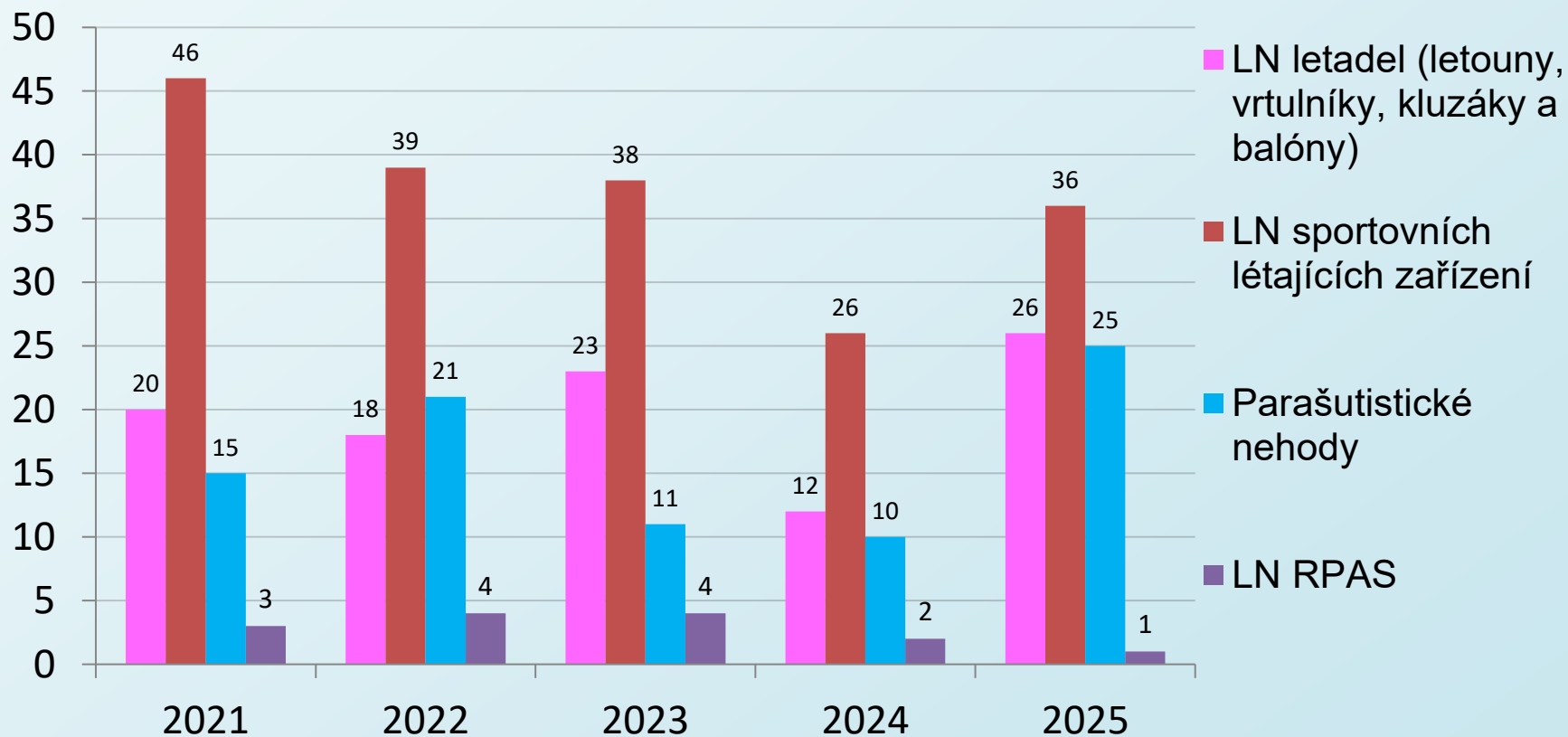
Poznámka: Celkový počet událostí nemusí souhlasit se součtem výskytů jednotlivých kategorií z důvodu možného zařazení jedné události do více kategorií. Bez parašutistických nehod.

# Přehled všech leteckých nehod v ČR v roce 2025 podle kategorií



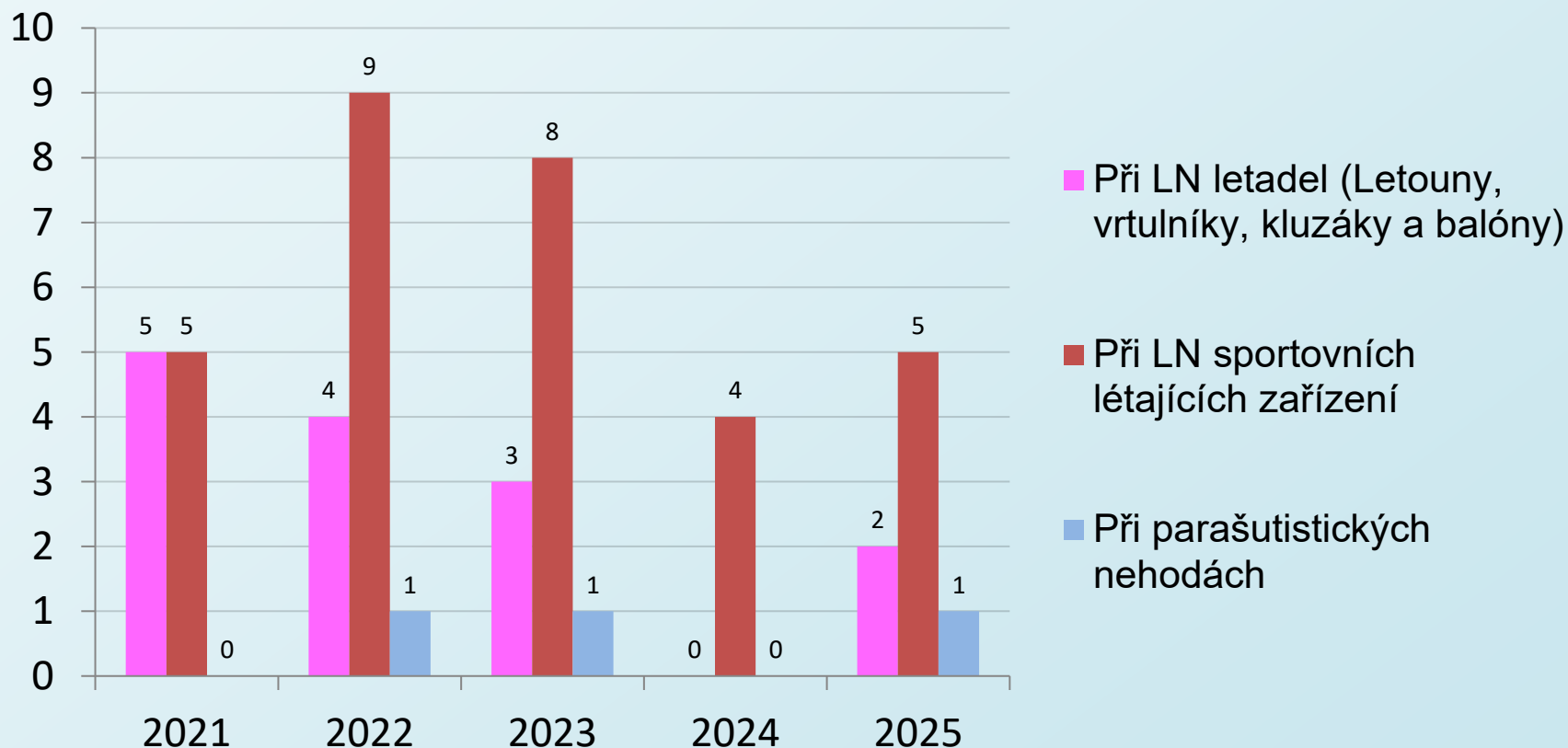
# Vývoj počtu leteckých nehod v rámci provozu letadel s MTOM do 2250 kg a parašutistických nehod na území ČR

## Porovnání období pěti let (2021 – 2025)



# Vývoj počtu osob, které zahynuly při leteckých nehodách a parašutistických nehodách se smrtelnými následky na území ČR

Porovnání období pěti let (2021 – 2025)



# Souhrnný přehled leteckých nehod se smrtelným zraněním na území České republiky v roce 2025



- Letouny nad 2250 kg
- Letouny do 2250 kg
- Kluzáky
- Motorizované kluzáky
- Vrtulníky
- Balóny
- ULL
- ULH
- ULK
- PK
- MPK
- ZK
- MZK
- Sportovní padák

# Letecké nehody se smrtelným zraněním

Datum	Typ	Prostor	Popis
2. 3. 2025	UL letoun EV-97 Eurostar	LKCB Cheb	<p>Pilot ULL 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 a utrpěl zranění neslučitelná se životem. UL letoun byl nárazem do země zničen. Jednopolohový automobilní zámeček kabiny byl po nehodě nalezen v poloze „Otevřeno“. Svědkyně pozorovala vypadávání předmětů z UL letounu během střemhlavého letu. Jednopolohový zámeček laminátového rámu překrytu kabiny nebyl vyměněn za dvoupolohový v souladu se závazným bulletinem EV 027a SR vydaným výrobcem UL letounu dne 16. června 2014.</p>



Datum	Typ	Prostor	Popis
7. 5. 2025	Sport. padák	LKUO (Ústí nad Orlicí)	<p>Parašutista, kategorie D, prováděl seskok z letounu L-60S Brigádýr z výšky 1 300 m AGL.</p> <p>Letoun opustil jako třetí v pořadí, vrchlík hlavního padáku měl plně otevřený již ve výšce cca 1 000 m AGL.</p> <p>Sestup a přiblížení k doskokové ploše nikdo nesledoval.</p> <p>Parašutisté, kteří přistáli jako první a druhý v pořadí v blízkosti vytýčeného kříže, zahlédli parašutistu nízko nad zemí v prudké levé zatáčce a v kolmém sestupu k zemi.</p> <p>Parašutista narazil do země v okamžiku, kdy byl vrchlík hlavního padáku téměř ve vodorovné poloze s tělem parašutisty.</p> <p>Po prudkém nárazu se tělo odrazilo a dopadlo na zem.</p> <p>Parašutista utrpěl zranění, kterým na místě nehody podlehl.</p> <p>Padákový komplet nebyl poškozen.</p>

Datum	Typ	Prostor	Popis
4. 7. 2025	Kluzák LS3	LKPJ (Prostějov)	<p>Pilot plánoval provést rekreační termický let v okolí letiště.</p> <p>Pilotovi se ani po několika pokusech nepodařilo nalézt stoupavý proud a proto se správně rozhodnul pro návrat na letiště vzletu.</p> <p>Přílet prováděl severním okruhem a v poloze před 3. okruhovou zatáčkou rádiem oznámil, že po přistání žádá další aerovlek.</p> <p>Po dotočení 4. okruhové zatáčky v obvyklé výšce pokračoval v přiblížení na RWY 30.</p> <p>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.</p> <p>Kluzák byl nárazem do země zničen.</p> <p>Pilot utrpěl zranění, kterým na místě nehody podlehl.</p>
			

Datum	Typ	Prostor	Popis
29. 7. 2025	Padákový kluzák Magic M	Ranská hora	<p>Pilotka s cca 2 roky zkušeností s létáním na vlastním PK plánovala provést rekreační let vzletem ze startoviště Raná. Pilotka se rozhodla pro pozemní nácvik manipulace s vrchlíkem PK na cvičné louce na jihozápadním okraji Ranské hory při západním větru o rychlosti <math>8 - 10 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}</math>. Poryv větru ji nesl z louky vzhůru a dozadu až přes hranu „malé boule“. Pilotce se ani při plně sešlápnutém <i>speedu</i> nepodařilo prosadit proti větru. PK se dostal do prostoru závětrné strany svahu se silným turbulentním prouděním. Pilotka ztratila kontrolu nad PK a ve velké rychlosti tvrdě narazila do svahu. Pilotka byla s těžkým zraněním letecky transportována do nemocnice, kde druhý den zraněním podlehla.</p> <p>Příčinou letecké nehody byla ztráta kontroly nad řízením PK krátce po vzletu při pokusu o svahové létání při nárazovém větru.</p> <p>Závěrečná zpráva byla vydána.</p>




Datum	Typ	Prostor	Popis
7. 9. 2025	UL letoun Bristell NG5 LSA	ATZ LKLT Letňany	<p>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 následném 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. Na východním okraji letiště začal UL letoun strmě stoupat a v cca 120 m AGL zahájil zatáčku doleva s následným pádem do levé vývrtky. UL letoun byl nárazem do země zničen. Posádka utrpěla zranění, kterým na místě nehody podlehla.</p>

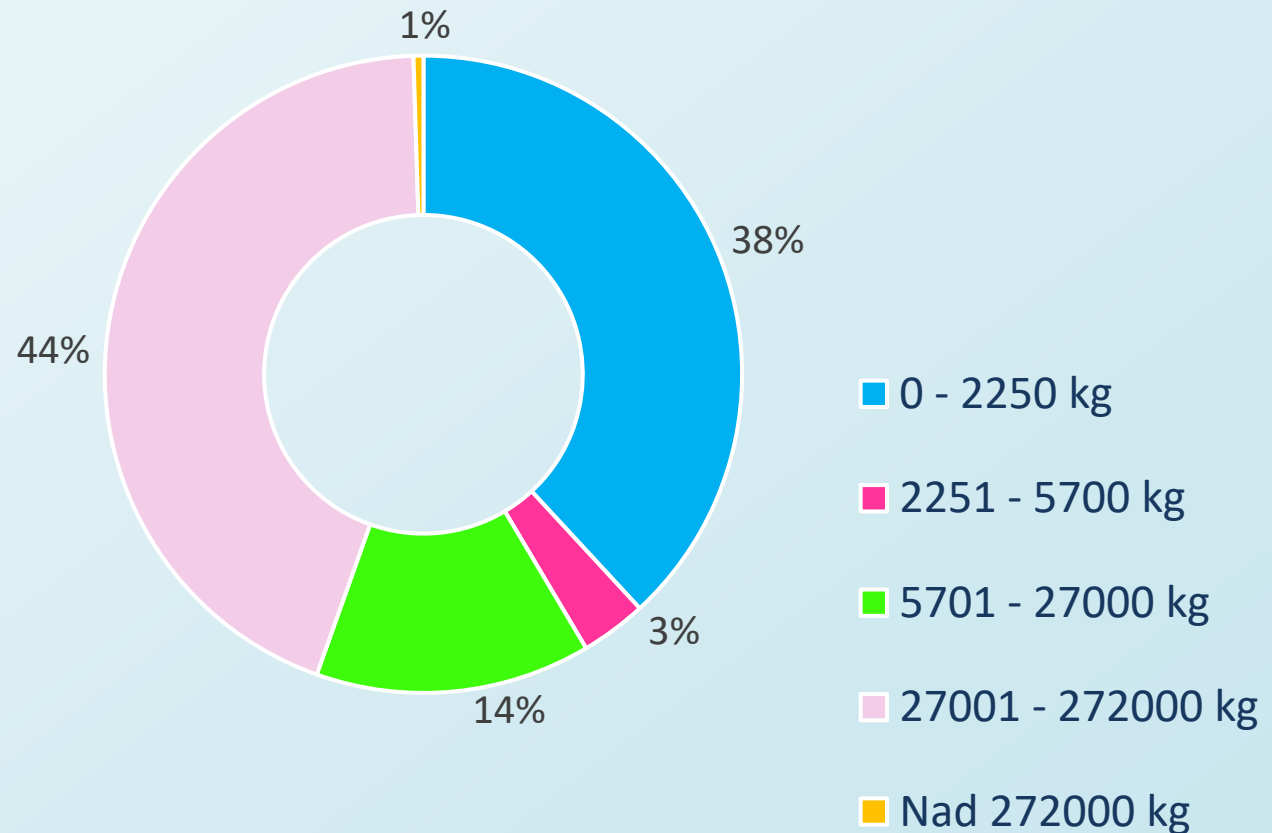


Datum	Typ	Prostor	Popis
15. 9. 2025	UL letoun UFM 13 Lambada	Hanušovice	<p>Pilot (cizí státní příslušník) měl UL letoun připraven po údržbě na LKUO (Ústí nad Orlicí). Pilot se chystal provést let zpět na domovské letiště EPRG (Rybník). Pravděpodobně se rozhodl letět přes Ramzovské sedlo, nejkratší cestou na domovské letiště.</p> <p>Neměl zapnutý odpovídač SSR, i když jím UL letoun byl vybaven. Nebyl s nikým na spojení.</p> <p>Krátce po 14:30 LT ÚZPLN obdržel informaci ze Záchraného a koordinačního střediska o pádu a následném požáru UL letounu v blízkosti obce Hanušovice.</p> <p>UL letoun byl požárem zcela zničen, pilot podlehl svým zraněním na místě letecké nehody.</p> <p>Rozbitý překryt kabiny spolu s několika palubními přístroji a částí krytu motorového prostoru byly rozptýlené před vrakem UL letounu.</p> <p>Padák záchraného balistického systému byl nalezen za UL letounem.</p>
			
			

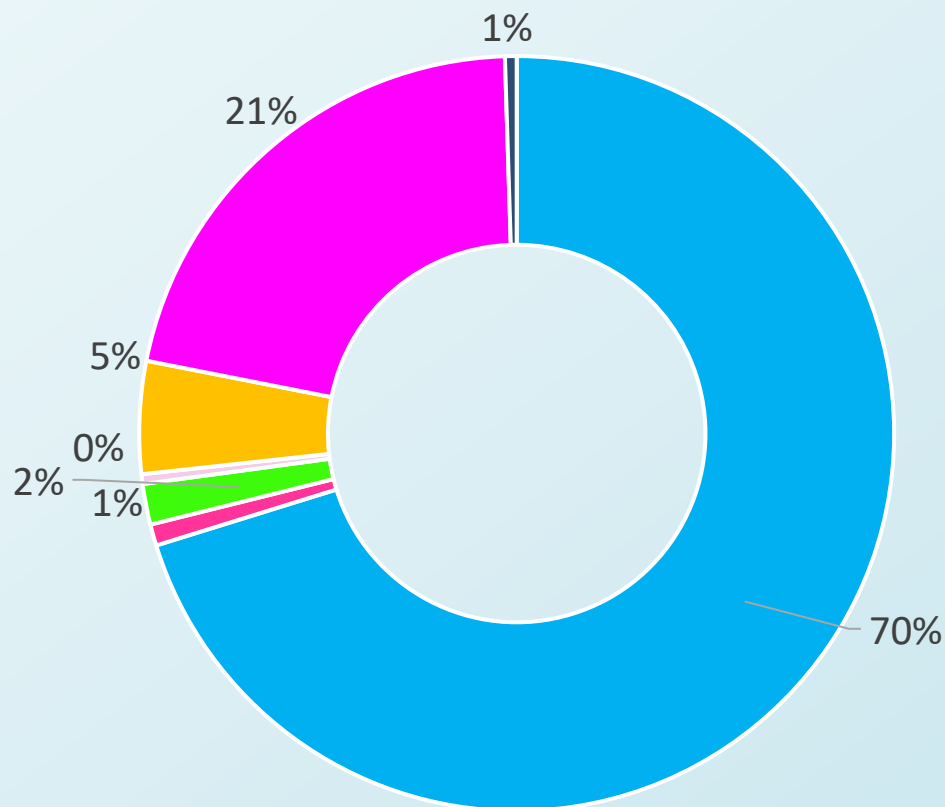
Datum	Typ	Prostor	Popis
22. 9. 2025	Letoun Beech BE-58P BARON	2 NM SW BALTU	<p>Pilot soukromého letounu letěl dle IFR letového plánu z LKPM (Příbram) na LKKV (Karlovy Vary) v kombinovaných VMC a IMC meteorologických podmínkách na trati.</p> <p>V prostoru bodu BALTU došlo k přechodu letounu do prudké levotočivé spirály s výrazným nárůstem rychlosti.</p> <p>Následně došlo k nárazu letounu do vzrostlého lesního porostu v blízkosti obce Balková.</p> <p>Pilot zahynul.</p> <p>Letoun byl zničen.</p>



## Rozdělení všech oznámených incidentů v roce 2025 podle hmotnostní kategorie letadla



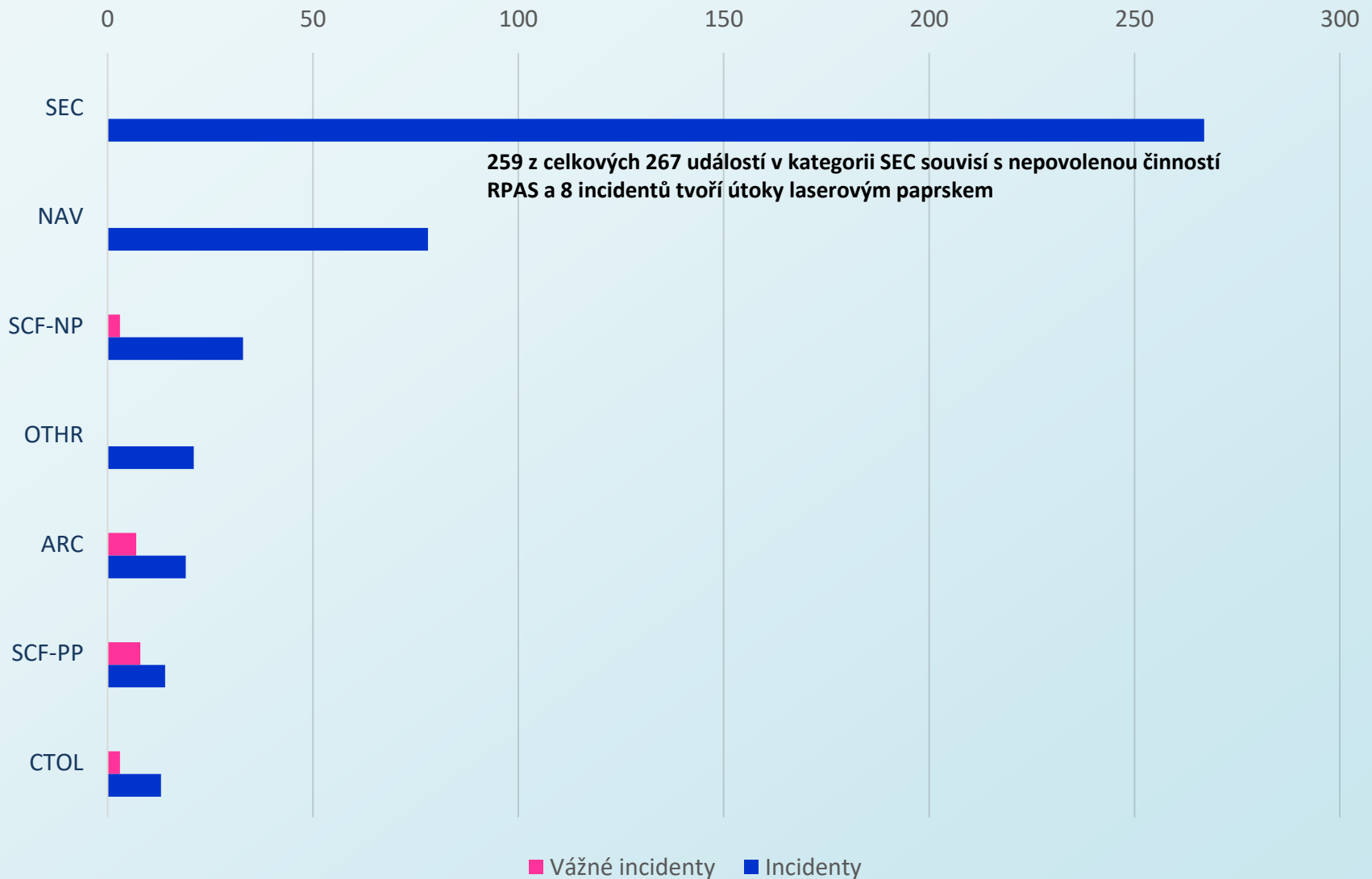
# Procentní podíl všech oznámených incidentů podle kategorie letadla v roce 2025



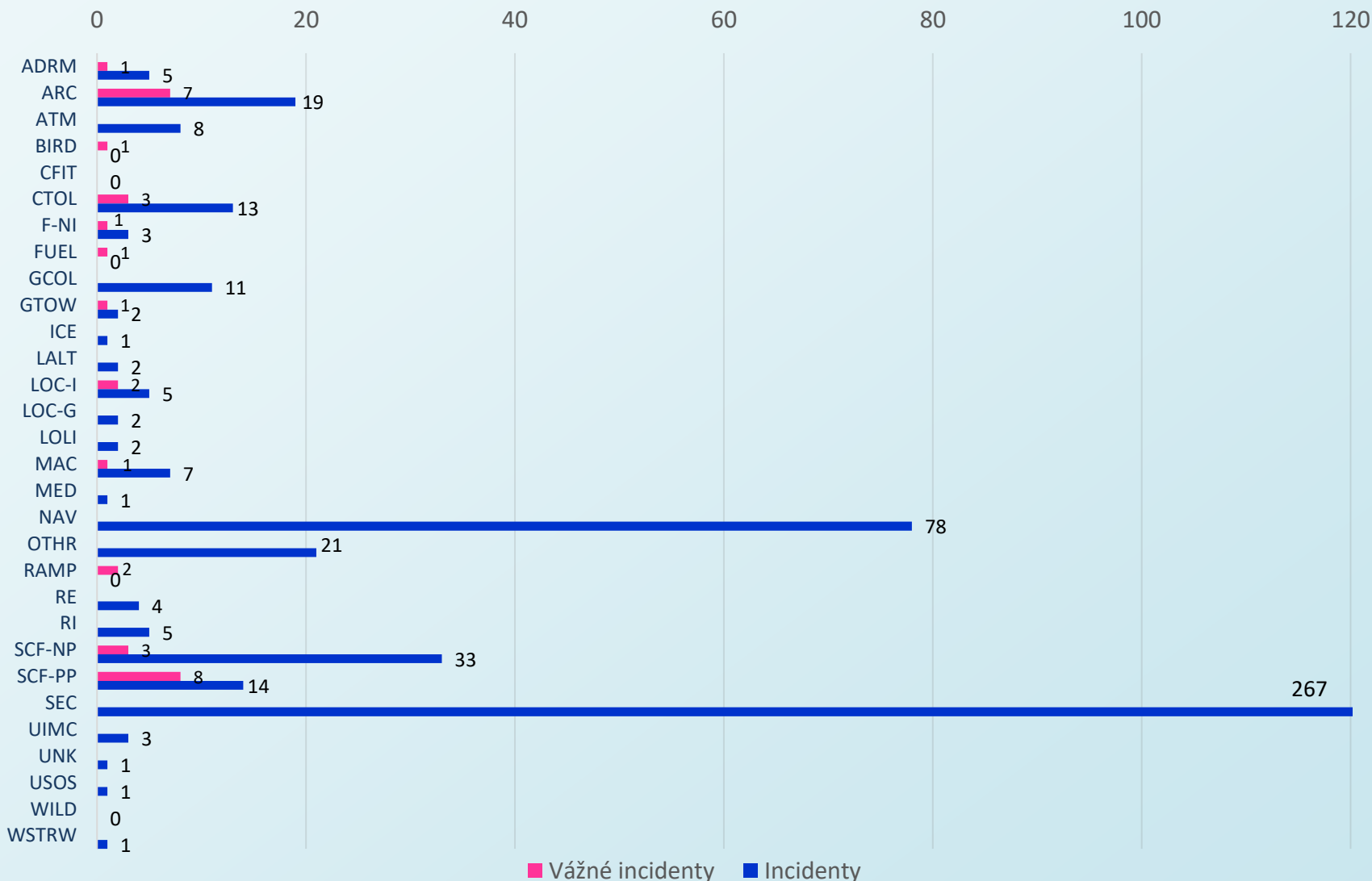
■ Letouny ■ Vrtulníky ■ Kluzáky ■ Balóny ■ SLZ ■ RPAS ■ Neznámé

# Nejčastější kategorie incidentů v roce 2025

## MTOM 0 - 5700kg



# Přehled počtu incidentů podle kategorií události v roce 2025 s MTOM 0 – 5700 kg



## Informace o výsledcích šetření vybraných incidentů

Tuzemský provozovatel ukončil interní šetření incidentu letounu Embraer 135, ke kterému došlo dne 20. 7. 2025.

- Na letounu bylo pro plánovaný let z LKPR do LIRI (Salerno) na FL390 v souladu s MEL/HIL omezeno používání přetlakového systému pouze na ruční ovládání z důvodu závady na automatickém ovládání systému.
- Vzhledem k tomu posádka z bezpečnostních důvodů snížila původně plánovanou FL na FL290 pro rychlejší sklesání do bezpečné letové hladiny z důvodu případné závady.
- Po vzletu byl na palubním počítači aktivován mód změny FL, což vedlo k vysoké vertikální rychlosti. Monitorující pilot navrhl manuálně zadat VS. Letící pilot nastavil  $2000 \text{ ft}\cdot\text{min}^{-1}$ , aby systém získal více času na stabilizaci. Později byla VS snížena ještě na  $1500 \text{ ft}\cdot\text{min}^{-1}$ .

## Incident letounu Embraer 135 – pokračování

- I přes to zůstávala kabinová výška přibližně o 1000 ft vyšší. Ruční nastavování se ukázalo jako velice citlivé s velkým zpožděním. Letoun pokračoval ve stoupání a při přiblížení kabinové výšky k 8000 ft se posádka rozhodla stoupání přerušit a žádala ATC o přerušování stoupání a setrvání na FL250.
- Následně kabinová výška dosáhla hodnoty 10 000 ft, což aktivovalo výstražný systém kabinové výšky. Poté posádka zažádala o klesání na FL100, které provedla s nasazenými kyslíkovými maskami. Posádka pozorně sledovala hodnotu kabinové výšky, která nikdy nepřekročila 14 000 ft a proto se rozhodla nedokončit kontrolní list pro nouzový postup PAX OXYGEN MASK (kyslíkové masky nasadit). Cestující tudíž neprovedli nasazení kyslíkových masek.
- Nebyl vyhlášen tísňový signál MAY DAY a posádka zažádala o návrat do LKPR.

## Incident letounu Embraer 135 – pokračování

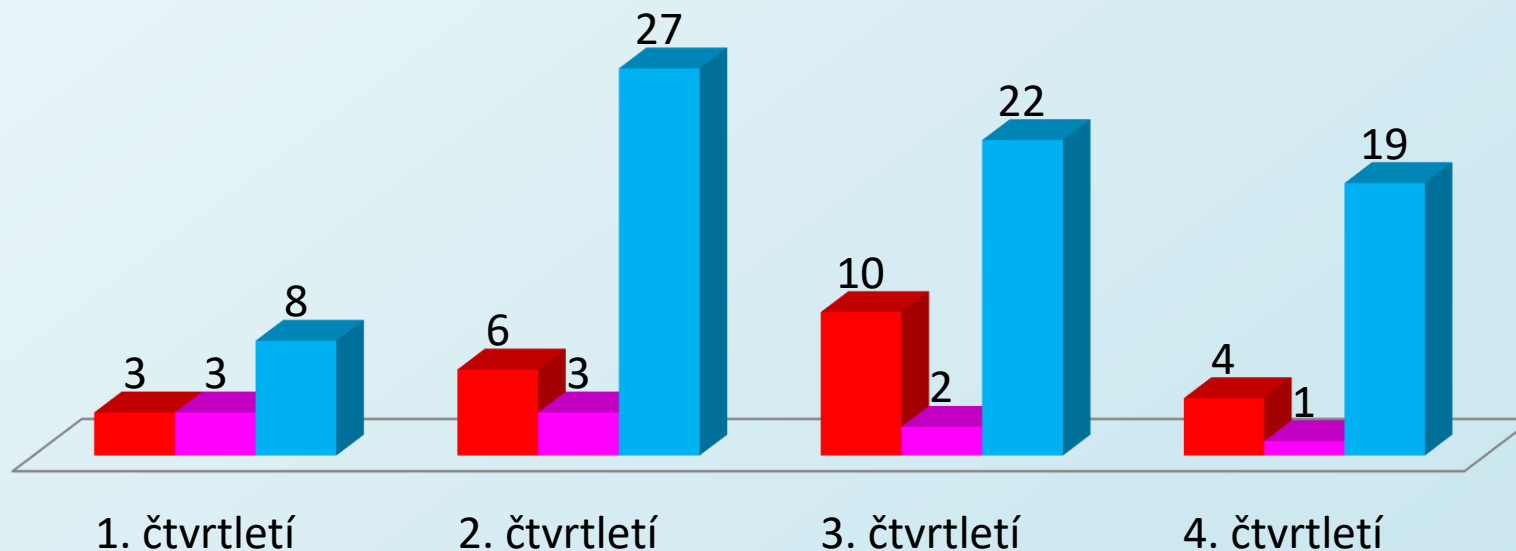
- Na FL100 posádka sejmula kyslíkové masky a provedla přiblížení a bezpečné přistání na RWY 30, bez další asistence dojela na stojánku, kde cestující bezpečně vystoupili.
- Byl proveden test systému přetlakování, který proběhl bez závad. Byla provedena analýza dat QAR a FDR, které však neobsahovaly žádné informace o hladinové výšce.
- Příčinou události byla nízká citlivost a zpoždění manuálního ovládání přetlakového systému. Dalším faktorem byla počáteční vysoká VS v automatickém režimu a nezkušenost posádky při ručním ovládání systému.
- Provozovatel na tento incident reagoval vydáním doporučení, aby letouny tohoto typu s tímto konkrétním MEL (nefunkční automatické ovládání klimatizace) nebyly provozovány s cestujícími.
- Posádky byly informovány o nouzových postupech v této situaci a incident byl rozebrán v bezpečnostním zpravodaji společnosti.

**V roce 2025 ve FIR Praha nebyla zaznamenána žádná letecká nehoda související s poskytováním letových navigačních služeb nebo s činností technických systémů pro podporu poskytovaných služeb (ATM specific).**



# Potenciálně nejzávažnější typy událostí s ohledem na bezpečnost letového provozu ve vztahu k ATM/ANS v roce 2025

- Porušení minima rozstupu
- Neoprávněné narušení dráhy
- Neoprávněné narušení vzdušného prostoru



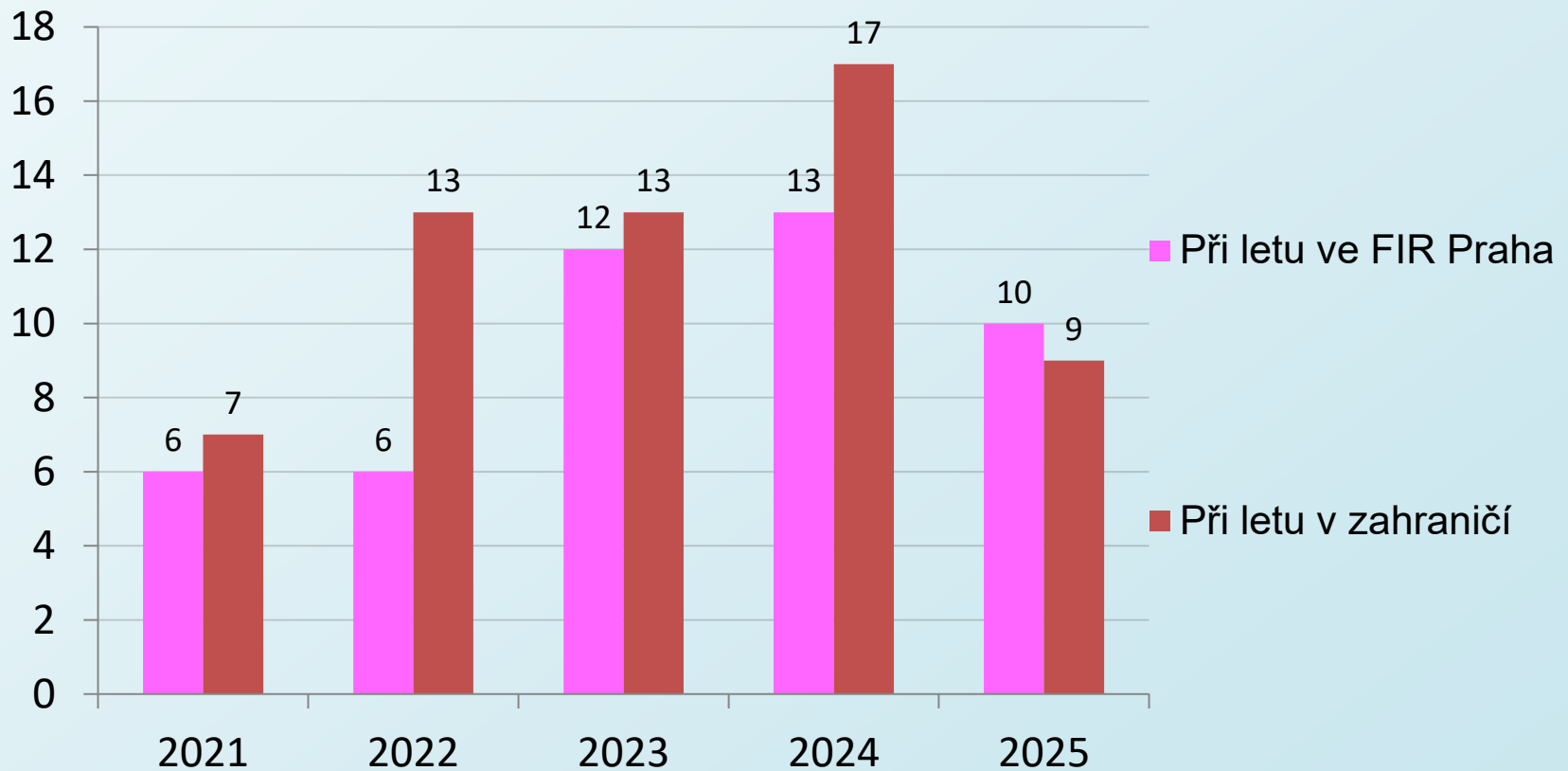
# Přehled obdržených hlášení TCAS RA v roce 2025

ÚZPLN obdržel celkem 20 hlášení TCAS RA z toho:

- 11× při letu ve FIR Praha,
- 9× od posádky českého provozovatele při letu v zahraničí.



## Porovnání obdržených hlášení TCAS RA za období pěti let (2021 – 2025)



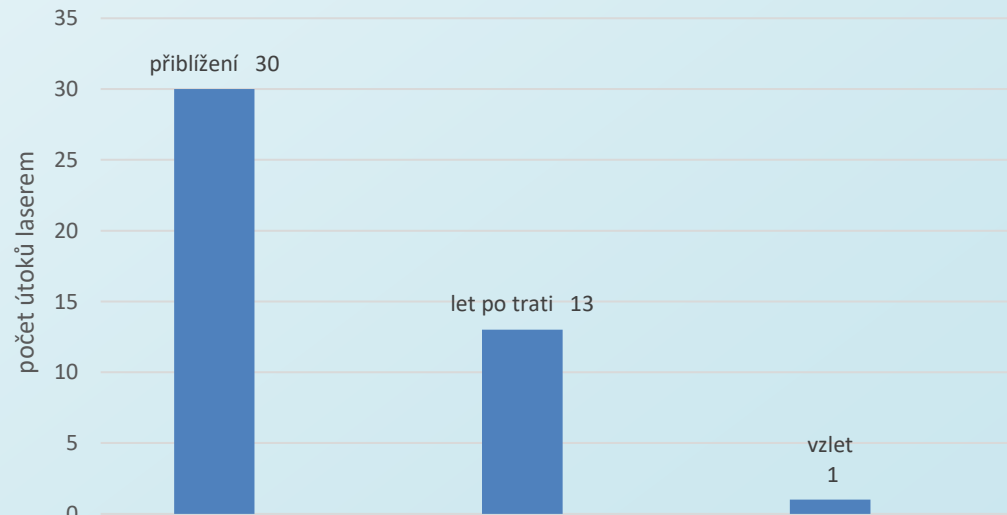
# Ohrožení letadel útoky laserovým zařízením v roce 2025

ÚZPLN obdržel celkem 44 hlášení ohrožení bezpečnosti letového provozu laserem:

- 35 útoků laserovým paprskem bylo zaznamenáno ve FIR Praha,
- 9 útoků laserovým paprskem bylo hlášeno posádkami ze zahraničí



Fáze letu při útoku laserem



# Přehled hlášení rušení Globálního navigačního družicového systému (GNSS) v roce 2025

ÚZPLN obdržel celkem 256 hlášení rušení nebo falšování GNSS (Jamming / Spoofing):

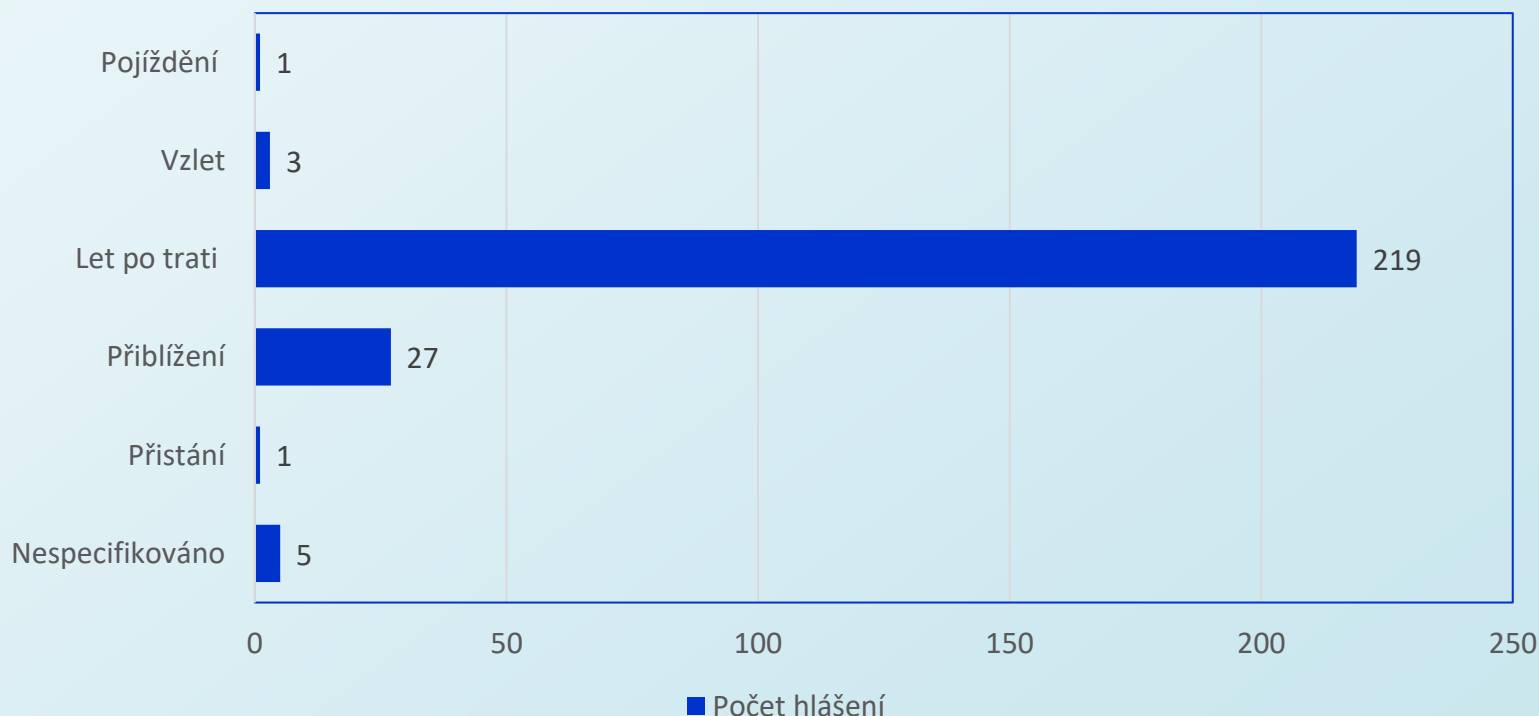
- 68 hlášení podaly posádky během letu ve FIR Praha,
- 188 hlášení podaly posádky českého provozovatele během letu v zahraničí.

Jednalo se o hlášení podaná prostřednictvím ATC nebo přímo provozovatelem letadla zahrnující problémy, 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) v roce 2025 – pokračování

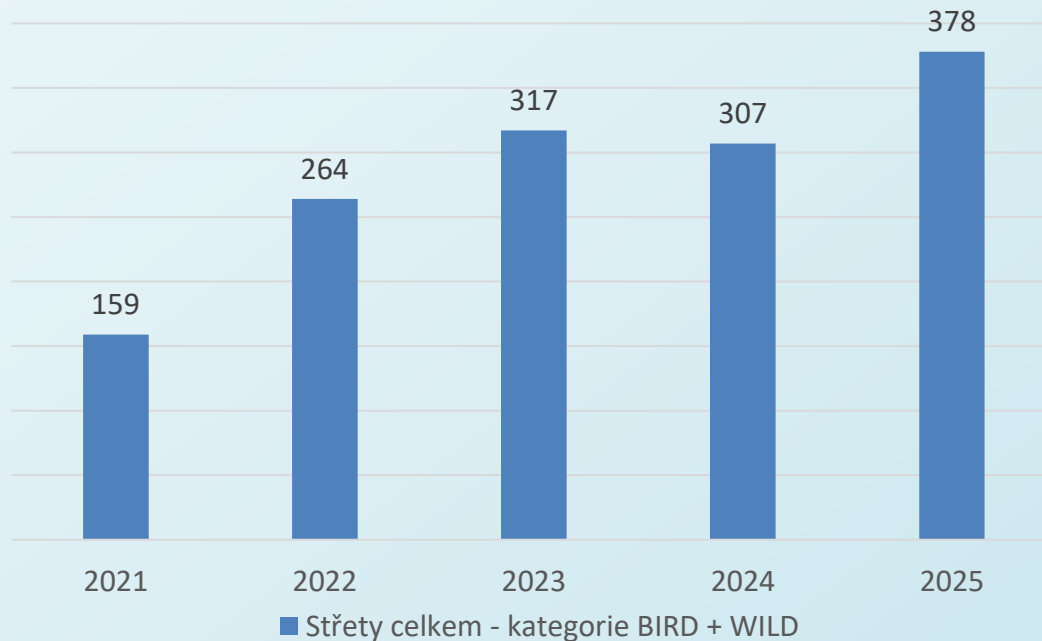
V grafu je uveden přehled podle fáze letu, kdy byly zjištěny problémy, které se týkají degradace signálu GNSS (Jamming / Spoofing).



## Přehled událostí souvisejících se střety letadel s ptáky v roce 2025

ÚZPLN obdržel celkem 378 hlášení událostí spadajících do kategorie střetu s ptáky, případně se zvěří. V počtech těchto událostí byl v roce 2025 zaznamenán oproti minulému roku nárůst o 23%.

Porovnání za období 2021 - 2025



# Přehled událostí souvisejících se střety letadel s ptáky v roce 2025 – pokračování

Bylo hlášeno celkem:

- 332 střetů v provozu letadel s MTOM nad 5 700 kg,
- 6 střetů v provozu letadel s MTOM 2 250 – 5 700 kg,
- 39 střetů v provozu letadel s MTOM do 2 250 kg,
- V jednom případě se jednalo pouze o odehnání zvěře z dráhy bez vlivu na provoz.



# Přehled událostí souvisejících s výskytem zvěře v blízkosti provozní plochy letišť v roce 2025

V roce 2025 ÚZPLN obdržel celkem 53 hlášení souvisejících s výskytem zvěře v blízkosti provozní plochy letišť:

- 12 hlášení z LKPR
- 35 hlášení z LKKV
- Nápravná opatření LKKV:
  - pravidelný odstřel zvěře, odstraňování náletových dřevin,
  - plašení zvěře pomocí honců se psy, odlov sokolníky s orlem,
  - v AIP ČR, kap. 2.23.1 umístěno upozornění posádkám letadel „Občasný výskyt srnčí zvěře na/v blízkosti provozní plochy,
  - upozornění na výskyt zvěře přilétajícím a odlétajícím letadlům bylo po dohodě s ŘLP umístěno rovněž do vysílání ATIS,
  - průzkum areálu letiště za pomoci dronu s termovizí.

## Hlavní údaje týkající se událostí souvisejících s bezpečností v parašutistickém provozu v roce 2025

V roce 2025 bylo ÚZPLN oznámeno celkem 119 událostí v parašutistickém provozu.



- 25 událostí bylo hodnoceno jako parašutistická nehoda.
- Dalších 94 událostí bylo hodnoceno jako vážný incident.

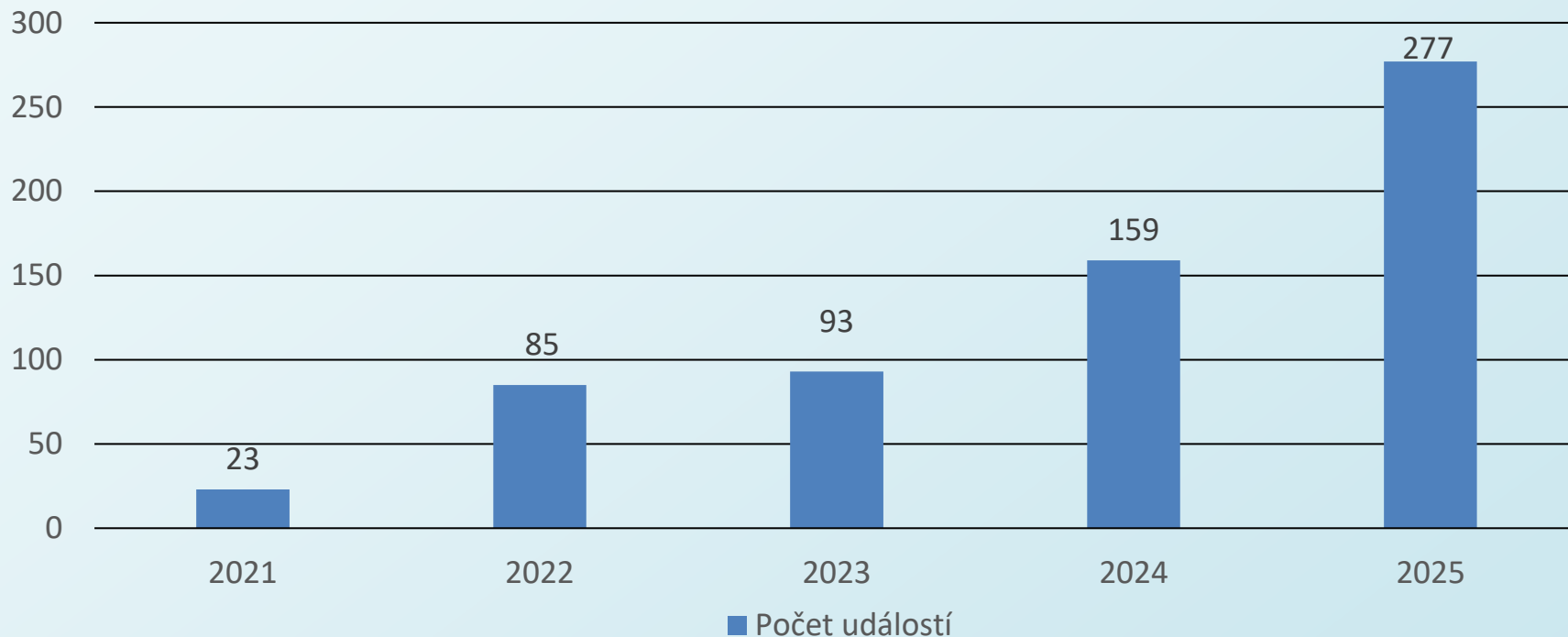
# Vážné incidenty v parašutistickém provozu

Z hlediska druhu parašutistického provozu byly vážné incidenty hlášeny:

- 74× při samostatném seskoku,
- 13× při tandemovém seskoku,
- 6× při seskoku s vybavením Wingsuit,
- 1× při srážce parašutistů při výskoku ve dvojici.

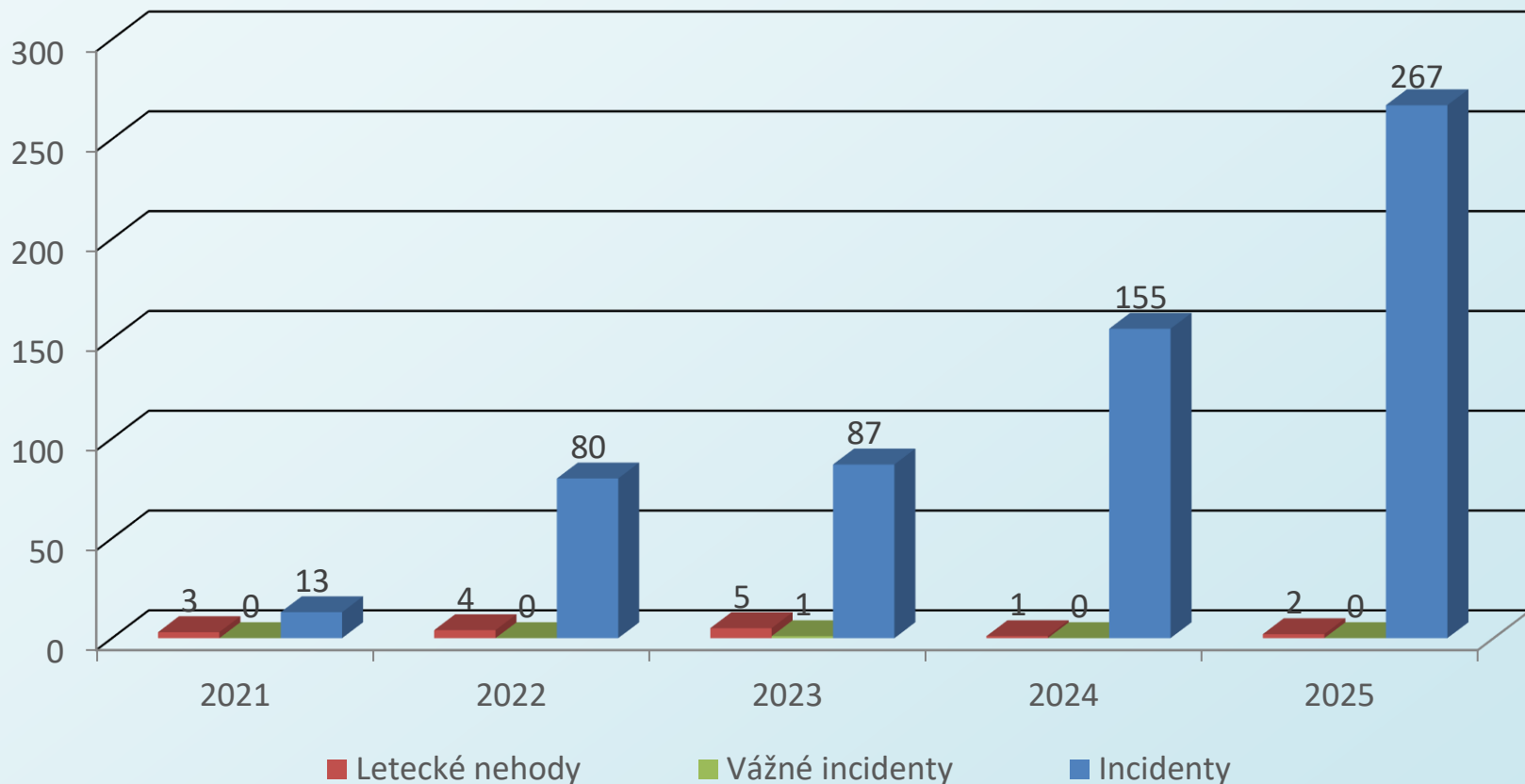


## Celkové počty hlášených událostí v provozu RPAS za období 2021 – 2025



Počet událostí souvisejících s provozem RPAS oznámených v roce 2025 představuje meziroční nárůst o 74,2 % oproti roku 2024.

## Počty hlášených leteckých nehod, vážných incidentů a incidentů v provozu RPAS za období 2021 – 2025



Poznámka: Kromě událostí v provozu RPAS, které byly z hlediska závažnosti hodnoceny jako letecká nehoda, vážný incident nebo incident, byly hlášeny i další závady nebo nesprávné funkce bez vlivu na bezpečnost v souvislosti s provozem RPAS.

## Organizace porad k bezpečnosti letů

Porady k bezpečnosti letů ÚZPLN předpokládá organizovat v následujících termínech:

23. 4. 2026      Rozbor leteckých nehod a incidentů za 1. čtvrtletí

23. 7. 2026      Rozbor leteckých nehod a incidentů za 2. čtvrtletí

22. 10. 2026     Rozbor leteckých nehod a incidentů za 3. čtvrtletí

Místo konání porad:      VZLU AEROSPACE, a.s.

Začátek porad je vždy: 9:30 hod.

Poradu k rozboru bezpečnosti letů za 4. čtvrtletí 2026 a za rok 2026 ÚZPLN organizuje dne 21. 1. 2027.

Místo konání:      Dům armády Praha, Vítězné náměstí 4

**Děkuji za pozornost**

