

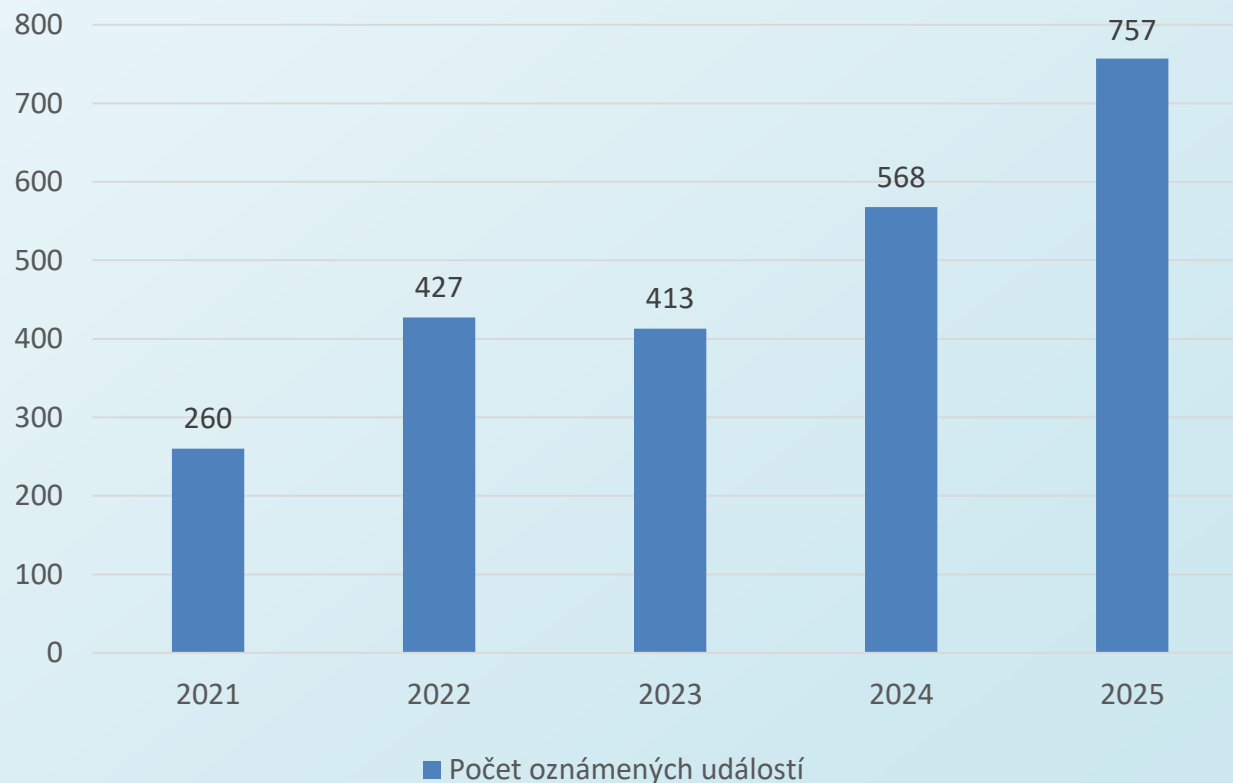
Program

- Vybrané ukazatele za 2. čtvrtletí 2025
- Významné události podle kategorií provozu
- Zahraniční nehody
- Závěr

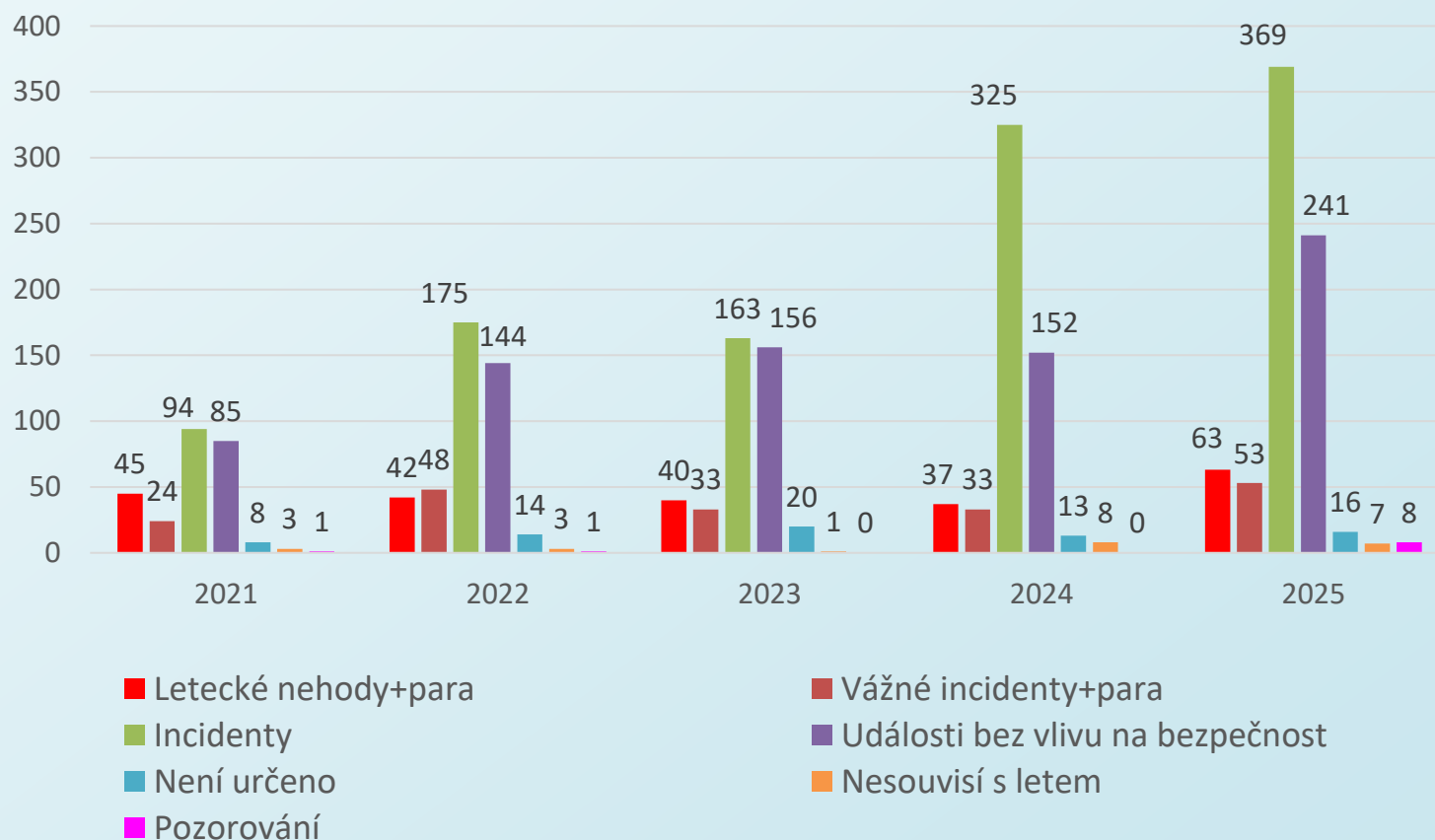
VÝVOJ CELKOVÉHO POČTU HLÁŠENÝCH UDÁLOSTÍ

Ve 2. čtvrtletí roku 2025 bylo v rámci systému podávání hlášení oznámeno celkem 757 událostí.

To představuje meziroční nárůst počtu oznámených událostí o 33,2 % oproti stejnému období v roce 2024.

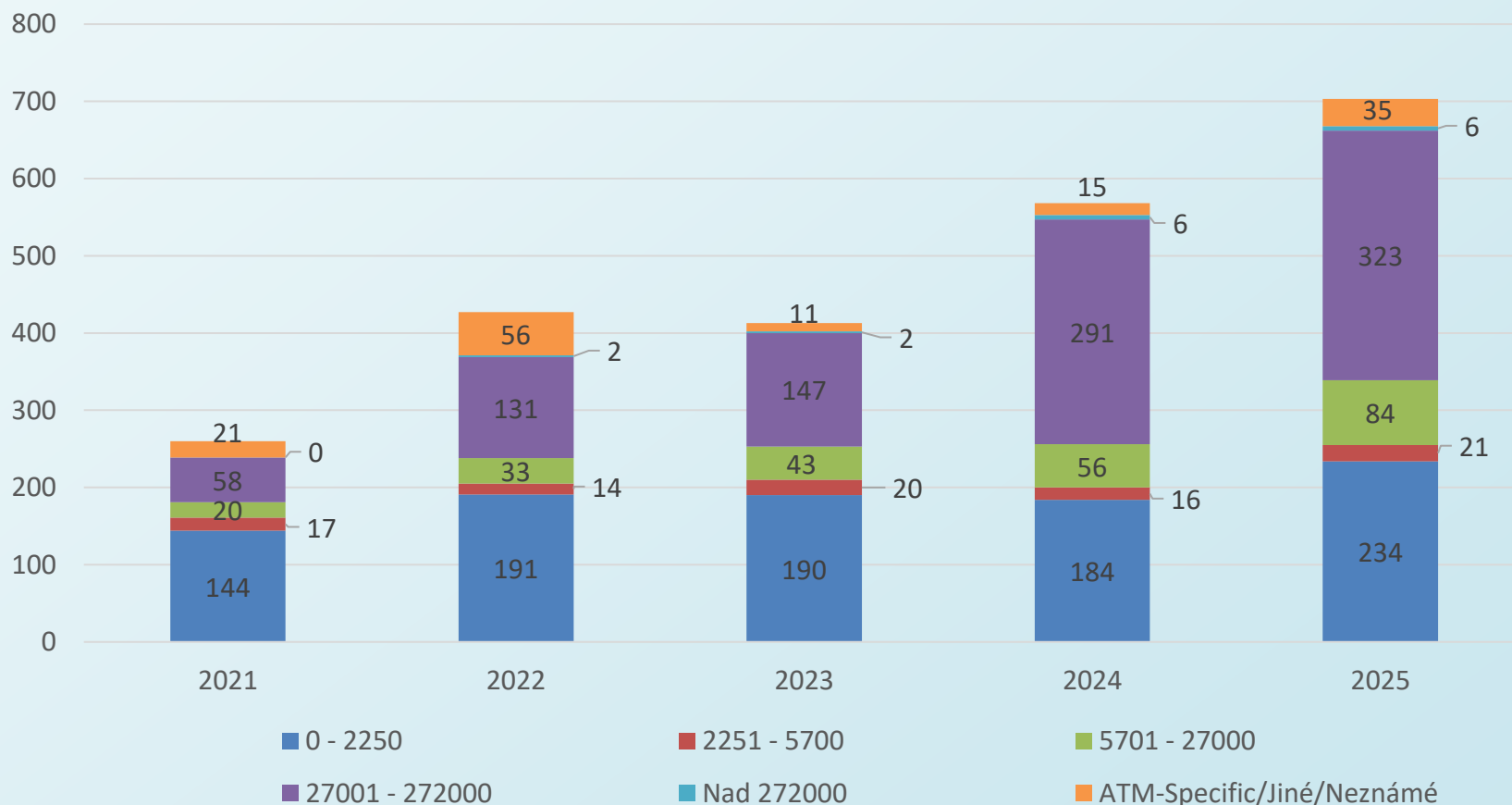


Struktura oznámených událostí podle hodnocení jejich závažnosti ve 2. čtvrtletí v letech 2021 - 2025



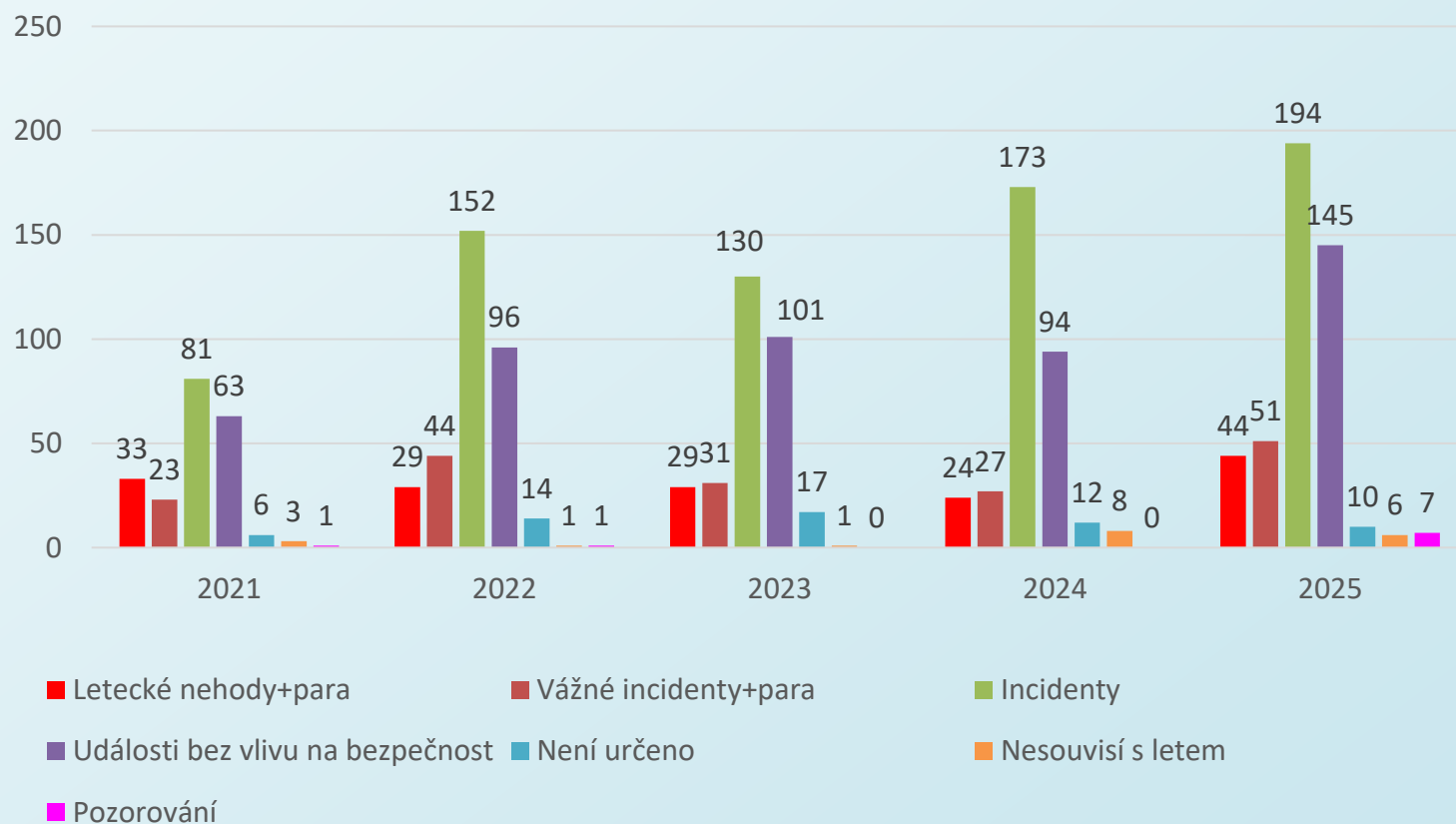
Vývoj celkového počtu událostí podle jednotlivých hmotnostních kategorií letadel ve 2. čtvrtletí v letech 2021 – 2025

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



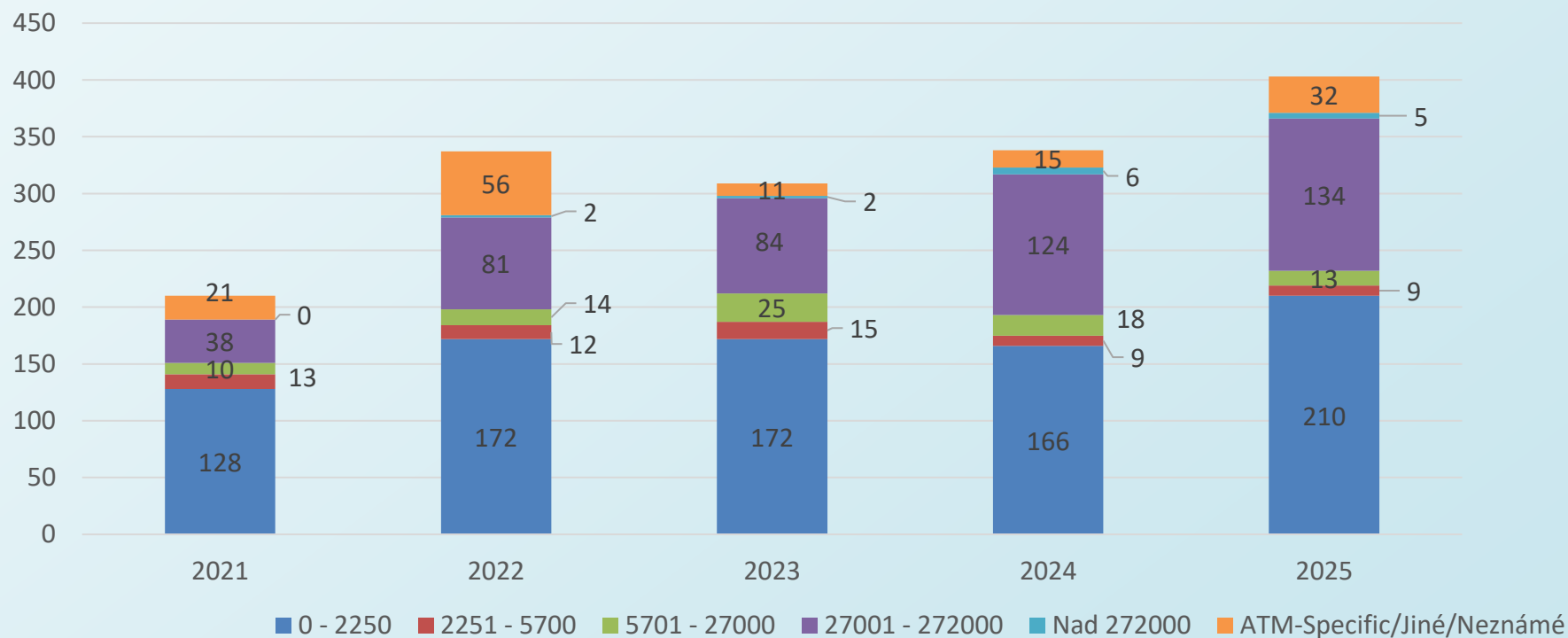
UDÁLOSTI NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Vývoj počtu událostí podle hodnocení jejich závažnosti ve 2. čtvrtletí v letech 2021 – 2025



Vývoj událostí podle jednotlivých hmotnostních kategorií letadel ve 2. čtvrtletí v letech 2021 – 2025

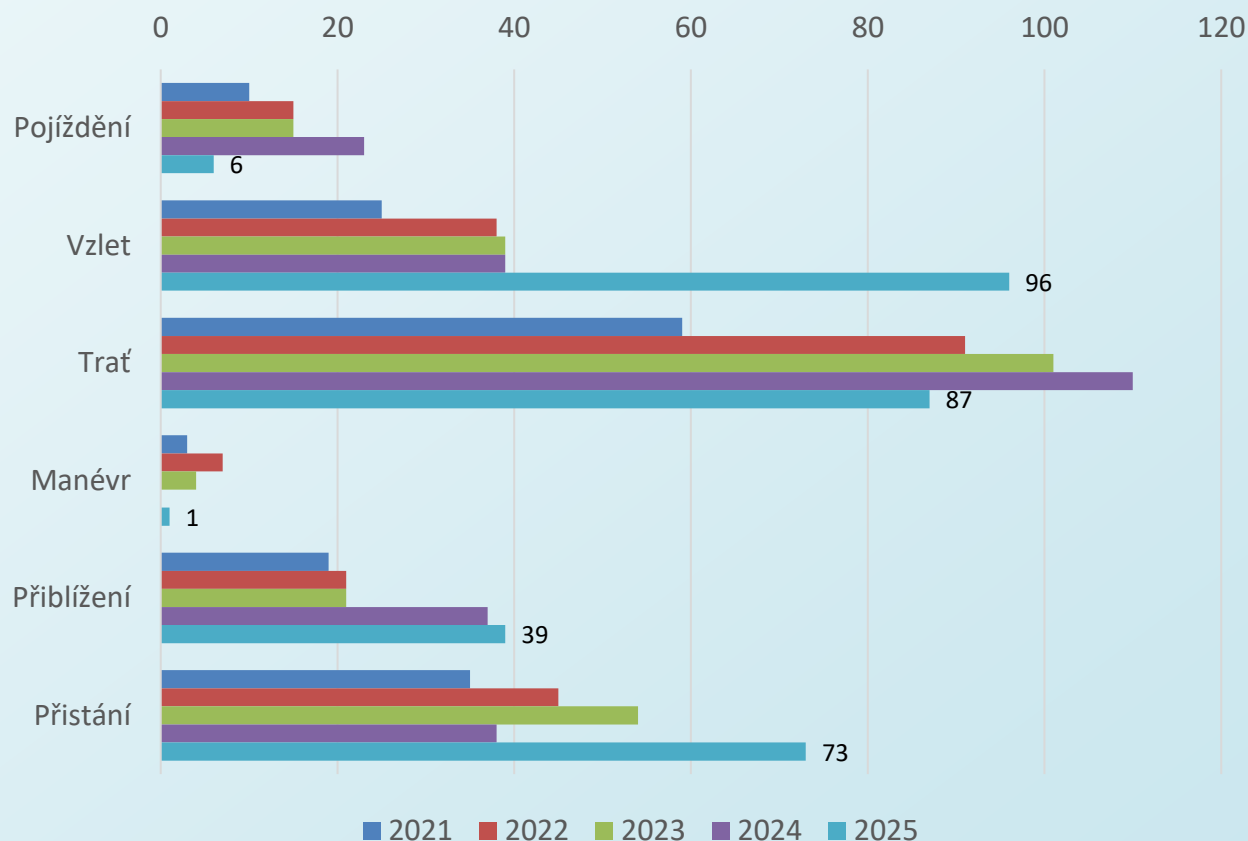
Nezahrnuje parašutistické nehody a incidenty



Vývoj struktury událostí oznámených ÚZPLN podle fáze letu ve 2. čtvrtletí v letech 2021 – 2025

Nezahrnuje parašutistické nehody a incidenty

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



Oznámené letecké nehody a vážné incidenty

Rozdělení podle maximální vzletové hmotnosti letadla

Hmotnostní kategorie letadel (mimo SLZ)	Letecké nehody			Vážné incidenty	
	Na území ČR		Notifikace* ACCID	Na území ČR	Notifikace* SINCID
	Celkem	Fatální nehody			
MTOM > 5 700 kg	0	0	1	2	1
MTOM > 2 250 ≤ 5 700 kg	1	0	0	0	0
MTOM ≤ 2 250 kg	13	0	9	6	0
Celkem	14	0	10	8	1

* 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	4	0	5	7	1
Vrtulníky	3	0	0	1	0
Kluzáky	7	0	2	0	0
Balóny a vzducholodě	0	0	3	0	0
Systémy dálkově řízených letadel	0	0	0	0	0
Celkem	14	0	10	8	1

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	5	0	8	3	1
UL vrtulníky a vírníky	3	0	1	0	0
UL kluzáky	0	0	0	0	0
PK a MPK	7	0	0	0	0
ZK a MZK	2	0	0	0	0
Celkem SLZ	17	0	9	3	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	52	90	2	4
MTOM > 2 250 ≤ 5 700 kg	4	4	0	0
MTOM ≤ 2 250 kg	103	32	1	3
MTOM neznámá	1	0	0	0
ATM - specific.	0	3	1	2
Letiště, letecké služby a údržba letadel	11	9	2	0
Celkem	171	138	6	9

** 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	87	119	3	6
Vrtulníky	4	1	0	0
Kluzáky	7	4	0	1
Balóny a vzducholodě	2	1	0	0
Systémy dálkově řízených letadel	61	1	0	0
Celkem	161	126	3	7

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	13	4	0	1
UL vrtulníky a vírníky	2	1	0	0
UL kluzáky	0	0	0	0
PK, MPK, ZK a MZK	6	1	0	0
Celkem SLZ	21	6	0	1

Tabulka porovnává počty leteckých nehod na území České republiky ve 2. čtvrtletí v letech 2021 – 2025 a počty osob, které při nich zahynuly.

Rok události	2025	2024	2023	2022	2021
Letecké nehody celkem	29	20	24	20	30
Fatální nehody	0	2	2	4	2
Počet zahynulých osob	0	2	3	4	3

Porovnání údajů o parašutistických nehodách na území České republiky

Parašutistické nehody celkem	13	4	5	9	3
Fatální nehody	1	0	0	1	0
Počet zahynulých osob	1	0	0	1	0

Následující přehled zahrnuje výběr z událostí, které byly oznámeny organizacemi ve 2. čtvrtletí 2025 a pro bezpečnost letectví představují významné riziko. Souvisely zejména s:

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



Vážný incident

Datum: 4. 4. 2025
Typ: letoun Embraer 505
Místo: LSZH (Zurich)

- ➔ Posádka tuzemského dopravce prováděla let po trati LEIB (Ibiza) – LSZH.
- ➔ Po cca 1 hod 12 min letu se objevila signalizace HYD SYS FAULT (porucha hydraulického systému) a slabé vibrace pod podlahou v pilotní kabině.
- ➔ Kapitán převzal řízení letounu a FO provedl kontrolu postupů QRH (Quick Reference Handbook), které zněly „crew awarness“.
- ➔ Posádka monitorovala palubní přístroje a zjistila, že hodnoty tlaku hydraulické kapaliny se pohybují v rozmezí 2 300 – 2 800 psi s postupným klesáním tlaku.
- ➔ Signalizace se během následujících minut opětovně objevovala a mizela.

Vážný incident letounu Embraer 505 - pokračování

- ATC poté vydalo posádce instrukci pro klesání z cestovní hladiny FL450. Během snižování tahu motorů zaznamenala posádka neznámé zvuky. Zároveň se objevila signalizace PUSHER FAIL, HYD LOW PRES, BRK FAIL, ROAAS FAIL, HYD SYS FAULT.
- Tlak hydraulické kapaliny klesl na 150 psi. FO začal provádět postupy dle QRH.
- Po dokončení QRH checklistů posádka oznámila situaci ATC a vyhlásila PAN PAN.
- Posádka se připravila na přistání na RWY 34 LSZH.
- Bylo provedeno nouzové vysunutí podvozku pomocí „free-fall“ - páky uvolnění zámků podvozku, který se vysune pomocí gravitace.
- Přistání proběhlo bez problémů, letoun za použití nouzové/parkovací brzdy opustil dráhu výjezdem E4.
- Během pojíždění posádka kontrolovala hodnotu tlaku v brzdovém systému, hodnota se pohybovala kolem 2 500 psi.

Vážný incident letounu Embraer 505 - pokračování

- ➔ Po příjezdu na odbavovací plochu se hodnota tlaku v brzdovém systému snížila na 1 650 psi a objevila se signalizace EMER BRK LOW PRES (nízký tlak v systému nouzového brzdění).
- ➔ Kapitán ihned zastavil letoun, vypnul oba motory a FO oznámil ATC, že bude potřeba odtah na stání.
- ➔ Pracovník letiště provedl zajištění letounu pomocí klínů a kapitán poté provedl externí prohlídku letounu se zaměřením na únik hydraulické kapaliny.
- ➔ Únik byl nalezen na levém motoru.
- ➔ Údržbová organizace poté odhalila prasklinu na hydraulickém čerpadle, kterou docházelo k úniku hydraulické kapaliny z okruhu.
- ➔ Událost je dále v šetření.

Incident

Datum: 4. 4. 2025
Typ: letoun Boeing 737-7Q8
Místo: ESGG (Göteborg)

- ➔ Posádka českého dopravce měla naplánovaný let ESGG – EFRO (Rovaniemi).
- ➔ Krátce po vzletu z ESGG se vedoucí kabiny snažila kontaktovat letovou posádku palubním interkomem. Z důvodu vytížení letové posádky během vzletu se piloti s vedoucí kabiny spojili až ve výšce cca 5 000 ft.
- ➔ Vedoucí kabiny ohlásila pilotům velmi hlasitý hluk, který přicházel od levých předních dveří.
- ➔ Posádka zkontrolovala hodnoty přetlaku v kabině a nezaznamenala žádné odchylky.
- ➔ Posádka se ale z preventivních důvodů rozhodla informovat ATC o technickém problému na palubě a vyžádala si level off ve FL80.

Incident letounu Boeing 737-7Q8 – pokračování

- V té samé chvíli se rozsvítila kontrolka DIFF PRESS značící problémy s přetlakem kabiny.
- Posádka se rozhodla pro návrat zpět na ESGG.
- Po úspěšném přistání posádka informovala své MCC a OCC a poslala vnitřní i vnější fotografie předních dveří. Na fotografiích byly vidět neúplně zavřené dveře.



Incident letounu Boeing 737-7Q8 – pokračování

- ➔ Během zavírání dveří před letem ale byla páka dveří plně dovřena, v kabině nesvítla žádná signalizace a ani pozemní personál nehlásil žádný problém.
- ➔ Po konzultaci s MCC posádka provedla přetlakovou zkoušku s využitím APU.
- ➔ Žádná závada se neprojevila a posádka se tedy rozhodla po doplnění paliva pokračovat v provedení letu.
- ➔ Druhý vzlet proběhl v pořádku a posádka s letounem odletěla do destinace.

Incident

Datum: 3. 5. 2025
Typ: letoun Airbus A220-300
Místo: LKPR (Praha/Ruzyně)

- ➔ Posádka českého dopravce měla plánovaný let LKPR – LTAI (Antalya).
- ➔ Během předletové prohlídky byl zjištěn únik hydraulické kapaliny v prostoru pod APU.
- ➔ Při následné detailní prohlídce byl nalezen únik z hydraulické trubky vedoucí k ovládání směrového kormidla. Únik hydraulické kapaliny byl mimo limit dle AMM a letadlo bylo uzemněno.
- ➔ Oprava byla konzultována s výrobcem, trubka vedení hydraulické kapaliny byla vyměněna a letoun byl po 13 dnech uvolněn zpět do provozu.

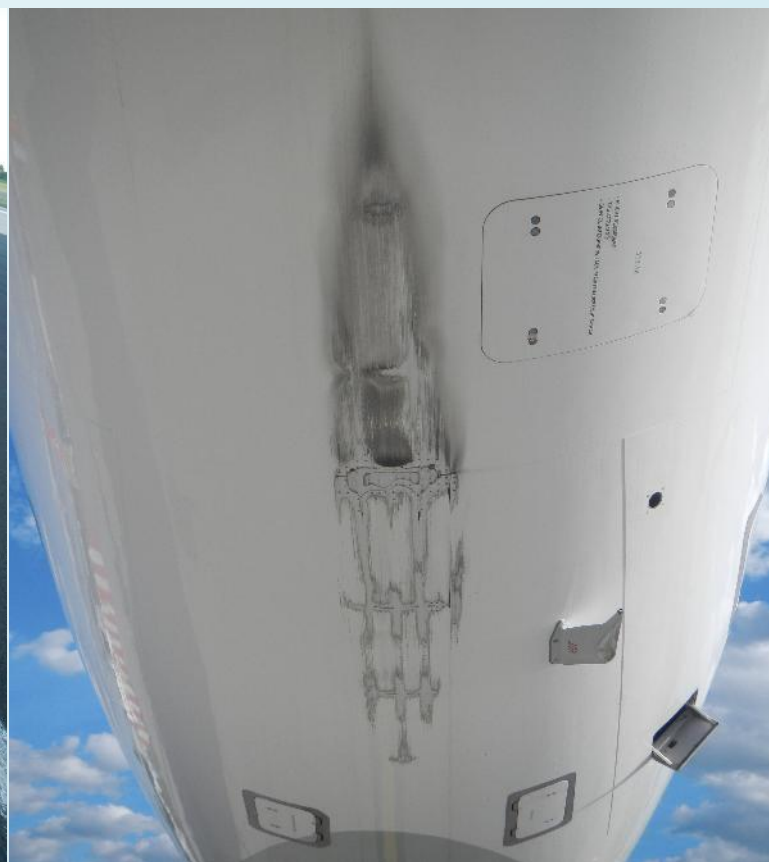
Vážný incident

Datum: 11. 5. 2025
Typ: letoun Airbus A321 NEO
Místo: RWY 12 LKPR (Praha/Ruzyně)

- ➔ Posádka letounu A321 NEO zahraničního obchodního dopravce (F/O byl PF a CPT byl PM) prováděla ILS přiblížení na RWY 12 LKPR.
- ➔ Stabilizované přiblížení letounu probíhalo za podmínek VMC.
- ➔ Dosednutí na dráhu proběhlo bez podrovnání.
- ➔ CPT vyhodnotil tvrdé přistání jako důvod k provedení go-around, aby nedošlo k dalšímu nežádoucímu odskoku letounu.
- ➔ CPT 3x velel go-around, aby F/O zahájil postup nezdařeného přiblížení.
- ➔ CPT nepřevzal řízení letounu předepsaným způsobem dle SOP a zásahem přes sidestick do řízení F/O způsobil dual input, tzn. sečtení povelů řízení F/O a CPT.

Vážný incident letounu Airbus A321 NEO – pokračování

- ➔ Velký podélný sklon letounu způsobil náraz ocasní částí trupu do RWY 12.
- ➔ Kontakt letounu s dráhou zanechal stopu v délce cca 15 m.



Vážný incident letounu Airbus A321 NEO – pokračování



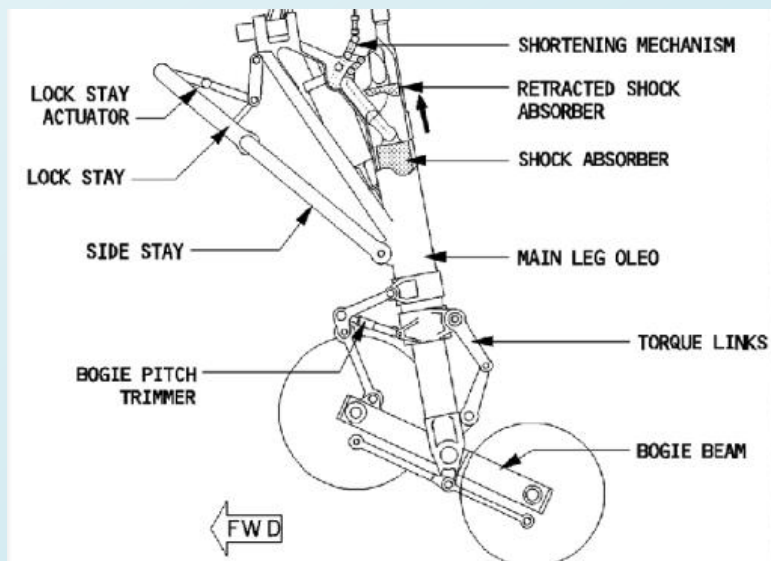
Incident

Datum: 12. 5. 2025
Typ: letoun Airbus A330-300
Místo: LKPR (Praha/Ruzyně)

- ➔ Posádka zahraničního dopravce prováděla let z OTBD (Doha) na LKPR.
- ➔ Po přistání letounu na RWY 12 posádka ohlásila neschopnost poježdění a uvolnění dráhy z důvodu zablokovaného řízení.
- ➔ Následně po cca 10 minutách oznámila posádka ATC pravděpodobný únik hydraulické kapaliny.
- ➔ Únik hydraulické kapaliny z levé podvozkové šachty hlavního podvozku potvrdil pozemní pracovník letiště – skvrna cca 5 x 5 m.
- ➔ Letoun byl 25 minut po přistání odtažen na stání a hasiči poté provedli likvidaci uniklé hydraulické kapaliny na dráze.
- ➔ RWY 12/30 byla neprovozuschopná cca 1 hodinu, což vyústilo v diverzi 3 letadel a zpoždění 6 letadel na odletu.

Incident letounu Airbus A330-300 – pokračování

- ➔ První kontrola údržbovou organizací byla provedena ještě na dráze a bylo zjištěno, že došlo ke kompletnímu úniku hydraulické kapaliny a ztrátě tlaku jednoho hydraulického systému.
- ➔ Po bližším ohledání na stání byla nalezena prasklina na tzv. Pitch trimmer manifoldu levé podvozkové nohy. Pitch trimmer zajišťuje nastavení úhlu náběhu kol hlavního podvozku při vzletu a přistání a také během jeho vysouvání a zasouvání.
- ➔ Prasklý díl byl vyměněn a letoun byl uvolněn zpět do provozu.



Incident

Datum: 12. 5. 2025
Typ: letoun Boeing 737-800-86N
Místo: VIDP (Diilí-Indie)

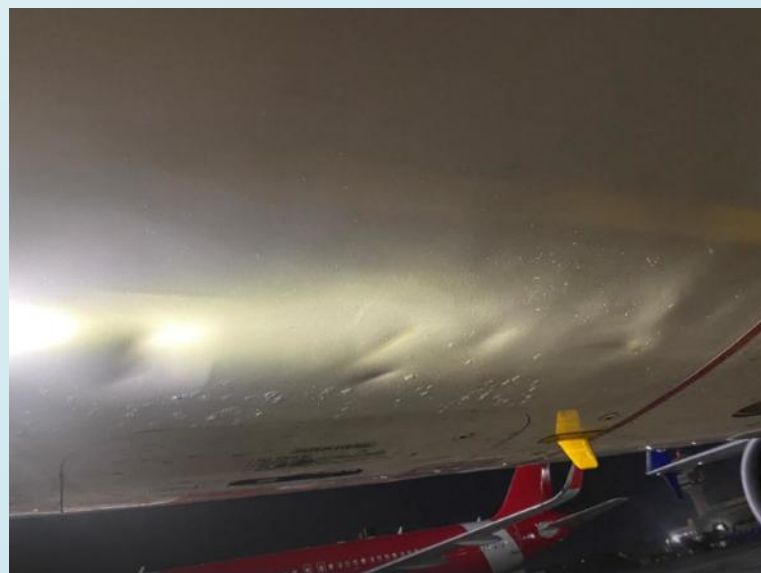
- ➔ Po přistání na VOHS (Hyderabad) posádka českého dopravce zaznamenala v průběhu brzdění vibrace předového podvozku, které přičítala stavu dráhy.
- ➔ Po letu byla provedena důkladná kontrola podvozků bez zjištění závad. Pouze na pneumatikách předového podvozku bylo shledáno drobné poškození, které však nevybočovalo z běžného stavu v provozu. Letoun byl vyhodnocen jako způsobilý k dalšímu letu.
- ➔ V průběhu pojíždění nebyl zaznamenán žádný další projev vibrací.
- ➔ Vzhledem k teplotám okolního vzduchu posádka používala přiměřeně brzdy a po otočení na konci dráhy zahájila vzlet.
- ➔ V průběhu rozjezdu, přibližně při rychlosti 130-140 kt, byly znovu zaznamenány vibrace.

Incident letounu Boeing 737-800-86N – pokračování

- ➔ Vzhledem k tomu, že nic nenasvědčovalo, že došlo k defektu nebo destrukci pneumatiky, posádka ve vzletu pokračovala.
- ➔ S ohledem na nastalou situaci se posádka plně soustředila na přípravu bezpečného přistání. S přihlédnutím k množství a délkám drah, přistávací váhy a následného servisu se posádka rozhodla pokračovat podle letového plánu do plánované destinace (VIDP).
- ➔ Po navázání komunikace s ATC oznámila danou situaci.
- ➔ Posádka provedla standardní přiblížení a přistání na RWY 28.
- ➔ Po dosednutí posádka záměrně nepoužila automatické brzdění z důvodu snížení zatížení předového podvozku. Použila zpětný tah a minimalizovala použití brzd.
- ➔ Využila celou délku dráhy, kterou opustila pojížděcí drahou na jejím konci, kde zastavila. Pozemní personál provedl prohlídku se zaměřením na stav předového podvozku.

Incident letounu Boeing 737-800-86N – pokračování

- ➔ Po zjištění poškození předového podvozku se posádka rozhodla vypnout motory a vyžádala odtah na nejbližší stání z důvodu minimalizace dalšího možného poškození letounu.
- ➔ Na stání proběhlo standardní vystoupení cestujících.
- ➔ Při následné prohlídce letounu bylo zjištěno poškození a odtržení části běhounu levé pneumatiky předového podvozku.



Odlétající části pneumatiky poškodily spodní potah trupu letounu.

Incident

Datum: 15. 5. 2025
Typ: letoun Boeing 737-800
Místo: EDDK (Köln/Bonn)

- ➔ Letoun českého dopravce byl bázován na EDDK, kde byla také nasmlouvaná údržbová organizace k provádění traťové údržby.
- ➔ Po provedení letu LEPA (Palma de Mallorca) – EDDK nahlásila posádka závadu ovladače nastavení kurzu na MCP (Mode Control Panel – panel pro řízení režimů letu – panel pro nastavení autopilota). Ovladač nereagoval na pootočení pro změnu kurzu o 1°.
- ➔ Nasmlouvaná údržbová organizace se rozhodla letoun uvolnit dle MEL 22-81-01-06A.
- ➔ Další posádka pak s letounem provedla let EDDK – LEPA – EDDK.
- ➔ MCP panel byl po návratu letounu na EDDK vyměněn za nový a MEL zrušen.

Incident letounu Boeing 737-800 – pokračování

- ➔ Po kontrole provozní dokumentace provozovatelem bylo zjištěno, že aplikovaný MEL 22-81-01-06A není součástí manuálu provozovatele MEL pro B737NG, ale manuálu provozovatele MEL pro A320.
- ➔ Posádka, která vykonala let EDDK – LEPA – EDDK si aplikovaný MEL nezkontrolovala, ani pro zjištění eventuálních provozních postupů a omezení.
- ➔ Technik, který na EDDK prováděl údržbu a uvolnil letoun dle chybné kapitoly MEL, měl všechny předpisy a manuály provozovatele přístupné na iPadu. Po zvolení registrace letounu se mu zobrazily oba dostupné manuály MEL – B737NG i A320, a manuál pro A320 se mu zobrazil jako první.
- ➔ Technik si z důvodu časového nátlaku a sebejistoty neuvědomil, že letoun uvolňuje na základě chybného manuálu a chybné kapitoly MEL.
- ➔ Nápravné opatření – proveden pohovor jak s technikem údržbové organizace tak s posádkou, která provedla let s neplatným MEL.

Incident

Datum: 18. 5. 2025

Typ: letoun Airbus A220-300

Route: LIEE (Cagliari) a LEVC (Valencia)

- ➔ Letoun českého provozovatele měl naplánovanou trasu LKPR-LIEE-LKPR-LEVC-LKPR.
- ➔ Během odbavení letounu na LIEE před odletem zpět do Prahy pozemní personál objevil poškození zadních nástupních dveří 2L.
- ➔ Poškození nahlásil kapitánovi, který provedl kontrolu dveří, nenašel žádné viditelné poškození, a proto o poškození neinformoval MCC provozovatele ani je nezapsal do technického deníku letounu a pokračoval v provedení plánovaného letu.
- ➔ V následující destinaci LEVC došlo k dalšímu poškození letounu.
- ➔ Pásový dopravník při nakládce narazil do rámu předních cargo dveří.
- ➔ Poškození bylo kapitánovi nahlášeno, ale kapitán tuto informaci opět nepředal na MCC ani nezapsal do technického deníku letounu a pokračoval zpět do Prahy.

Incident letounu Airbus A220-300 – pokračování

- ➔ Poškození cargo dveří bylo zapsáno do technického deníku letadla až na LKPR po návratu z LEVC.
- ➔ Letoun byl uzemněn na základě poškození v místech, kde není povoleno žádné poškození – vryp ani promáčklina.
- ➔ Oprava byla konzultována s výrobcem letounu.
- ➔ Teprve po uzemnění letounu z důvodu poškození cargo dveří, bylo nahlášeno poškození rámu nástupních dveří na LIEE.
- ➔ V obou případech se jednalo o špatné rozhodnutí kapitána poškození neohlásit.
- ➔ Provozovatel přijal nápravná opatření ve formě pohovoru s piloty ohledně dodržování předpisů a postupů při poškození letadla a vydání safety bulletinu.



Incident

Datum: 19. 5. 2025
Typ: letoun Boeing 737-800-8AS
Místo: LKPR (Praha/Ruzyně)

- ➔ Po přistání letounu zahraničního dopravce na LKPR po letu z LIRP (Pisa), byla při meziletové kontrole zjištěna kompletní ztráta tlaku levé vnější pneumatiky hlavního podvozku.
- ➔ Příčinou ztráty tlaku pneumatiky bylo devět povolených nebo ustřižených spojovacích šroubů disku kola. Dále byla poškozena část brzdového segmentu brzdy.
- ➔ Na základě tohoto zjištění byla provedena kontrola pojížděcích drah a přistávací dráhy, ale žádné šrouby nebyly nalezeny.
- ➔ Byla vyměněna obě kola a brzdy levého hlavního podvozku. Důvod uvolnění a ustřižení šroubů podvozku nebyl zjištěn. Letoun byl následně uvolněn do dalšího provozu.

Incident letounu Boeing 737-800-8AS – pokračování



Výrobce opatřil vnější podvozková kola ochranným aerodynamickým krytem.

V průběhu běžné předletové kontroly letounu je v podstatě nemožné vizuálně zkontrolovat stav disku a upevňovacích šroubů.



Povolené nebo ustřižené spojovací šrouby disku levého kola hlavního podvozku.

Incident

Datum: 21. 5. 2025
Typ: letoun Boeing 737-8 MAX
Místo: LTAI (Antalya)

- ➔ Posádka českého dopravce měla plánovaný let LTAI – LKPR (Praha/Ruzyně).
- ➔ Během pojíždění na vzlet na LTAI se několikrát objevila a zmizela signalizace ENG2 LOW OIL PRESSURE (nízký tlak oleje na motoru č. 2), kterou provázelo také kolísání hodnoty tlaku oleje.
- ➔ Posádka se rozhodla pro návrat na stojánku, během kterého vypnula motor č. 2.
- ➔ Technik místní údržbové organizace provedl kontrolu motoru a rozhodl se pro výměnu senzoru tlaku a teploty oleje z motoru č. 1 na motor č. 2 a naopak.
- ➔ Byla provedena další kontrola včetně motorové zkoušky, vše bez závad, a letoun byl uvolněn do provozu.

Incident letounu Boeing 737-8 MAX – pokračování

- ➔ Posádka tedy pokračovala v naplánovaném letu LTAI - LKPR.
- ➔ Pojíždění a vzlet proběhly v pořádku.
- ➔ Ihned po vzletu se ale opakovala situace z předchozího pojíždění, kdy se objevovala a zhasínala signalizace ENG1 LOW OIL PRESSURE spolu s kolísáním tlaku oleje.
- ➔ Po nastoupání do FL120 se posádka rozhodla pro návrat na LTAI.
- ➔ Přiblížení a přistání na RWY 18C LTAI proběhly standardně.
- ➔ Motor č. 1 byl vypnut během pojíždění na stání.
- ➔ Údržbová organizace provedla výměnu závadného senzoru teploty a tlaku oleje na motoru č. 1 a po provedení předepsaných testů byl letoun uvolněn zpět do provozu.

Incident letounu

Datum: 28. 5. 2025
Typ: letoun Cessna 560 XL
Místo: LJLJ (Lubljana)

- ➔ V průběhu letu z LIRF (Roma) na FL 400 uslyšela posádka hlasitou ránu z prostoru toalety. Palubní průvodčí provedla kontrolu toalety a potvrdila hlasité rány a sání vzduchu na toaletě.
- ➔ Kapitán vydal pokyn k uzamčení toalety a provedl s FO kontrolu přetlakového systému letounu, který nevykazoval žádné anomálie.



Letoun Cessna 560 XL – ilustrační foto

Incident letounu Cessna 525 XL – pokračování

- ➔ Posádka požádala o snížení letové hladiny a vyhlásila nouzovou situaci a začala se připravovat na přiblížení na alternativní letiště LJLJ.
- ➔ Na FL 360 začala celá posádka pociťovat příznaky hypoxie.
- ➔ Kapitán vydal povel k nasazení kyslíkových masek, posádka tak učinila a palubní průvodčí nasadily masky také cestujícím.
- ➔ Posádka zahájila nouzové klesání do bezpečné výšky 10 000 ft.
- ➔ Po dosažení této výšky kapitán vydal povel pro sejmutí masek a obdržel hlášení od palubní průvodčí o zdravotním stavu cestujících.
- ➔ Následně posádka provedla přiblížení a bezpečné přistání na LJLJ.
- ➔ Žádná osoba na palubě nebyla zraněna a ani nevykazovala žádné zdravotní potíže.

Incident letounu Cessna 525 XL – pokračování

- ➔ V průběhu poletové kontroly letounu posádka odhalila uvolněný uzávěr toalety.
- ➔ Při kontrole v servisním centru v LJLJ bylo potvrzeno otevření víčka plnění zadní toalety. Bylo zjištěno, že zátka byla opotřebovaná a nedržela bezpečně na místě.
- ➔ Byla provedena kontrola systému zadní toalety, kontrola systému regulace přetlaku kabiny tzv. Outflow Valve a jeho připojení a provozní test přetlakování kabiny, vše bez závad.
- ➔ Letadlo bylo uvolněno do provozu na technický přelet do LKPR.



Incident letounu Cessna 525 XL – pokračování

- ➔ Během letu posádka hlásila silný odér v kabině, což bylo potvrzeno při přiletu do LKPR.
- ➔ Technici provozovatele při kontrole klimatizačního systému našli v prostoru pravého i levého Precooleru zbytky teflonového těsnění, které se používá na spojích vedení vzduchu.
- ➔ Vyjmuté části těsnění byly ztvrdlé tepelným namáháním. I když je těsnění navrženo na vysoké teploty, není vyloučené, že tento nález mohl mít částečný vliv na odér v kabině.
- ➔ Dále bylo nalezeno znečištění textílie pro odchycení vlhkosti v odlučovači vlhkosti způsobené používáním. Nejednalo se o olejové znečištění, ale o nános usazenin. Lehký zápach mohl mít také vliv na odér v kabině. Textílie byla vyměněna.
- ➔ Byla provedena provozní a motorová zkouška a ověřovací let bez nálezů. Kontrolní měření na hladinu CO₂ během letu bylo také ve stanovených limitech.

Incident letounu Cessna 525 XL – pokračování

- ➔ Závěr: Po technické kontrole letounu nad rámec AMM a po konzultacích s výrobcem letounu i motorů byly identifikovány následující příčiny:
- ➔ Opotřebovaná zátka plnění toalety se za letu samovolně uvolnila, což bylo potvrzeno slyšitelnou ránou. Otevření této zátky způsobilo odsávání vzduchu skrz toaletu což způsobovalo slyšitelné a citelné rány tlaku vzduchu v kabině.
- ➔ Automatická regulace vzduchu v kabině musela opakovaným navýšením přísunu vzduchu do kabiny vyrovnávat rázové ztráty tlaku způsobené uvolněním víčkem.
- ➔ Výše uvedené nestandardní chování automatické regulace a zvýšená dodávka vzduchu do kabiny přes lehce kontaminovaný Precooler a odvlhčovač vzduchu mohla mít vliv na kvalitu dodávaného vzduchu do kabiny.
- ➔ Kombinace výše uvedených příčin mohla vést k příznakům hypoxie a nevolnosti posádky a cestujících.

Incident

Datum: 4. 6. 2025
Typ: letoun Boeing 737-900
Místo: LKPR (Praha/Ruzyně)

- Posádka českého dopravce měla naplánovaný let LKPR - HEGN (Hurghada).
- Letoun byl vytlačen ze stání 1A a posádka zahájila spouštění motorů.
- Během spouštění levého motoru se otáčky N2 zastavily na 25% a současně pracovník handlingové společnosti informoval posádku o jiskření a kouři vycházejícího z levého motoru.
- Posádka ihned informovala ATC a provedla non-normal checklist přerušeného spouštění motoru, včetně vypnutí motoru.
- Na letišti byla vyhlášena plná pohotovost.
- Velitel zásahu po kontrole letounu povolil přetah zpět na stání a vystoupení cestujících.

Incident letounu Boeing 737-900 – pokračování

- ➔ Přivolaná údržbová organizace zjistila poruchu pneumatického startéru levého motoru.
- ➔ Startér byl vyměněn a letoun byl uvolněn zpět do provozu.



Ilustrační foto Boeing 737-900

Incident

Datum: 18. 6. 2025
Typ: letoun Boeing 737-8 MAX
Místo: enroute LTAI (Antalya) - LKPR (Praha/Ruzyně)

- ➔ Během letu po trati LTAI – LKPR zaznamenala posádka českého dopravce rozdíl mezi množstvím paliva v levé a pravé nádrži v křídle. V pravé nádrži bylo o 200 kg méně paliva než v levé.
- ➔ Rozdíl se stále zvětšoval, proto si posádka vyhledala „Fuel leak“ a „Fuel imbalance“ non-normal checklisty, aby byla připravena na potenciální nouzovou situaci.
- ➔ Vzhledem k tomu, že se rozdíl v palivu i nadále zvyšoval, posádka se rozhodla pro diverzi na LZIB (Bratislava).
- ➔ Během sestupu posádka provedla oba výše uvedené checklisty a rozhodla se pro nevypnutí pravého motoru, protože žádný z parametrů motoru nevykazoval abnormální hodnoty.
- ➔ Přistání na RWY 31 LZIB proběhlo v pořádku.

Incident letounu Boeing 737-8 MAX – pokračování

- ➔ Po přistání posádka vypnula motor č. 2.
- ➔ Po dojetí na stání byl rozdíl v nádržích 560 kg.
- ➔ Únik paliva z pravé nádrže byl potvrzen pozemním personálem. Byla přivolána údržbová organizace, která objevila díru pod svorkou na palivovém vedení.
- ➔ Dále bylo zjištěno, že svorka držící palivovou trubku měla být dle dvou SB (Service Bulletin) výrobce pravidelně kontrolována, resp. vyměněna za nový typ (dle Part Number svorky).
- ➔ V obou SB je však uvedeno, že daný SB se tohoto sériového čísla motoru netýká.
- ➔ Proto ho provozovatel neaplikoval a svorku nevyměnil za nový typ.
- ➔ Událost se dále šetří ve spolupráci s výrobcem.



Události ve 2. čtvrtletí při poskytování Ground Handlingu

LKPR

- Evidujeme 4 případy kolize letadla s nakladačem/pásovým dopravníkem/vozíky pro přepravu zavazadel.
- Při přetahu letadla se střetl tahač s vozidlem Follow me.

LKTB

- Při obsluze letadla došlo při přejezdu pásového dopravníku ke kolizi s přistavenou cisternou leteckých pohonných hmot.

LKMT

- Při přetahu letadel a jejich parkování došlo k poškození letadel – došlo ke střetu wingletu s výškovým kormidlem.



Cizí předměty na dráze (FOD)

→ 3 případy na LKPR:

- Posádka odlétajícího letounu nahlásila uvolnění asfaltové výplně dilatační spáry na RWY 12/30, byla provedena kontrola dráhy a FOD odstraněno.
- Sokolník při kontrole dráhy po nahlášeném Bird Striku našel palivovou zátku z PA46.
- Na křížení TWY L/ TWY P byl nalezen úlomek šroubu z ATR-72.



Přehled laserových útoků

Ve druhém čtvrtletí ÚZPLN obdržel 9 oznámení o útoku laserovým paprskem.

- ➔ 7 útoků se událo ve FIR Praha
 - 6 útoků se stalo při přiblížení na LKPR a LKMT
 - 1 útok během výcviku na LKRO



- ➔ 1 laserový útok se stal při přiblížení letounu českého provozovatele na letišťě v Bratislavě.
- ➔ 1 oznámení bylo podáno zahraničním provozovatelem během letu po trati v prostoru letišťě Drážďany.

Přehled hlášení TCAS RA

V 2. čtvrtletí ÚZPLN obdržel 4 hlášení TCAS RA.

- ➔ 2 hlášení byla podána posádkami zahraničního provozovatele během letu v LKAA. Důvodem byl vysoký ROC vůči monitorovanému protiprovozu. Nedošlo ke snížení minima rozstupů.
- ➔ 2 hlášení podaly posádky českého provozovatele během letu v zahraničí:
 - Při letu z LKPR na LPMA (Madeira) v UIR Roma posádka přijala zprávu CPDLC – k otočení o cca 90° vpravo na BAKOR. Posádka zahájila zatáčku, vyhodnotila zprávu CPDLC jako podezřelou a rozhodla se ji potvrdit hlasovou komunikací. ATCo nařídil, aby okamžitě točili doleva. Během manévru posádka uviděla provoz na stejné úrovni v těsné blízkosti. Po varování TCAS-TA následoval příkaz TCAS-RA „CLIMB“. Po dokončení manévru let pokračoval na FL370.

Přehled hlášení TCAS RA – pokračování

- Při letu na FL340, posádka obdržela od ATC informaci o provozu „Protilehlý provoz Airbus klesá z FL 360 do FL 350“. Sledovala protiprovoz a zjistila, že nezastavil klesání 1 000 ft nad nimi. Po varování TCAS TA posádka rozsvítila světla a sledovala protiprovoz. Když byl přibližně 5 NM před nimi a 800 ft výše, obdrželi TCAS RA „Descent, Descent“. PF vypnul A/P a A/T a provedl manévr v souladu s RA. PM informoval ATC. Když byli mimo konflikt, stoupali zpět na FL340.





Střety s ptáky a se zvěří

Ve 2. čtvrtletí 2025 obdržel ÚZPLN celkem 99 oznámení o střetech s ptáky, z toho ke 42 střetům došlo ve FIR Praha a 57 se událo v zahraničí.

Ke střetům na území ČR došlo 34x v CTR Ruzyně, 3x v CTR Tuřany, 1x v CTR Karlovy Vary, 1x v CTR Mošnov, 1x na LKLT, 1x byly při prohlídce na LKPR na letounu nalezeny pouze stopy po střetu a 1x na LKMH, kde při střetu s kánětem došlo k poškození zábleskového majáku letounu.



Poškození zábleskového majáku letounu na LKMH po střetu s kánětem

ÚZPLN dále obdržel 17 oznámení o výskytu zvěře v areálu letiště. Z toho je 10 událostí hlášeno z LKKV.

Přehled hlášení rušení Globálního navigačního družicového systému (GNSS)

V 2. čtvrtletí ÚZPLN obdržel 92 hlášení rušení nebo falšování GNSS (Jamming/Spoofing):

- 53 hlášení podaly posádky letadel letících ve FIR Praha,
- 39 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:

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



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 2. čtvrtletí šetření příčin leteckých nehod a incidentů:

- ACCID vrtulníku Cabri G2, OK-RMW, s vážným zraněním pilota,
- INCID letounu L-200, OK-RJP, v CTR Kunovice,
- SINCID letounu Z-226M, OK-SEN, na LKZA,
- ACCID vrtulníku R-44, D-HUBY, na LKRO,
- ACCID kluzáku ASW-20, D-3163, na LKHB vážným zraněním pilota,
- Parašutistické nehody na LKUO se smrtelným zraněním parašutisty.

ÚZPLN pověřil právnické osoby, aby zahájily šetření:

- ACCID MZK Aeros Profi, OK-KZH43,
- ACCID UL letounu Ekolot JK05 Junior, OK-AUS54,
- ACCID UL vírníku Calidus, OK-DWC63,
- ACCID UL letounu SD-1, OK-XUR13,
- ACCID vrtulníku Schweitzer 269C, OK-PIF,
- ACCID letounu Cessna 152, OK-RMI.

Vážný incident

Datum: 4. 4. 2025

Typ: letoun BRISTELL B23

Místo: pole severně obce Líský (nedaleko LKPC)

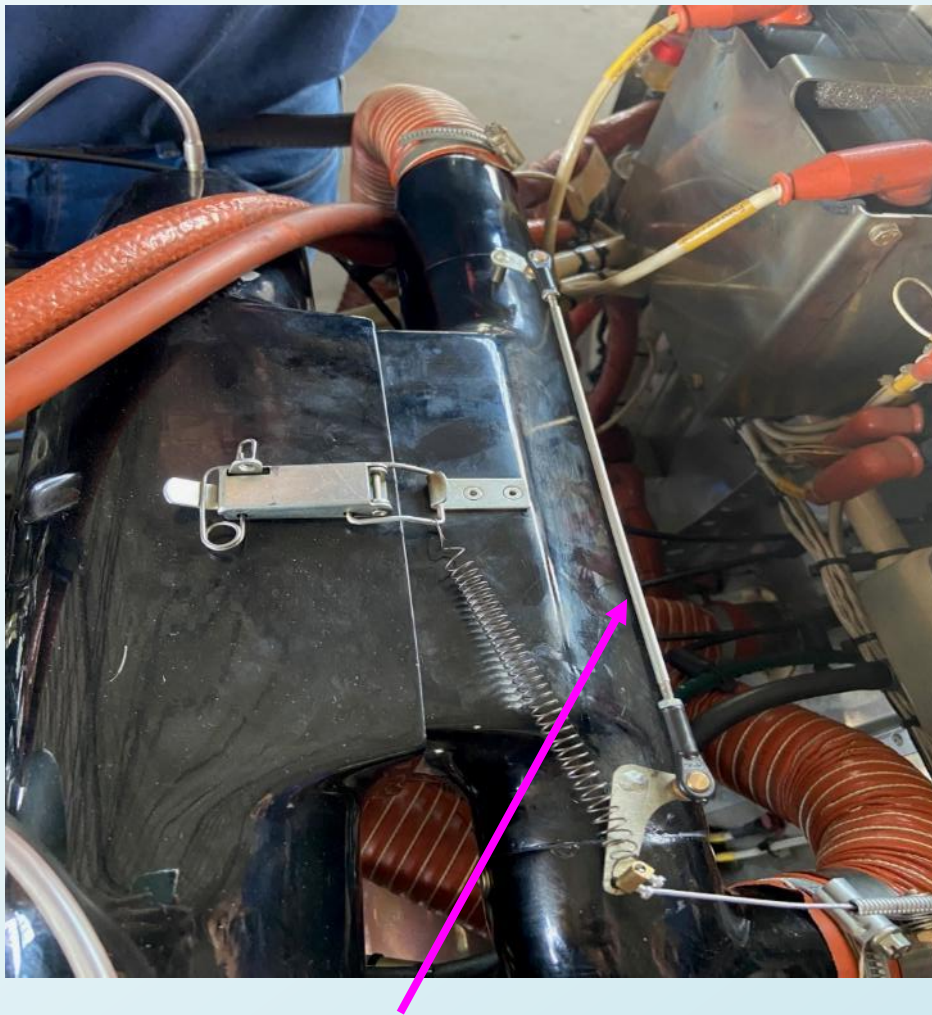
- ➔ V průběhu navigačního letu po trati LKRO-LKPC-LKRK s mezipřistáním v LKPC, došlo jižně od letiště k náhlé ztrátě výkonu motoru a nouzovému přistání na pole severně obce Líský.
- ➔ Po příjezdu techniků na pole byl letoun prohlédnut s uspokojivým výsledkem - při samotném přistání do terénu nedošlo k žádnému poškození.
- ➔ Během prohlídky si technici všimli značného množství sazí u výfuku. Po sejmutí horního motorového krytu bylo ohledáním zjištěno, že došlo k ulomení kulového čepu ovládání klapky sání studeného vzduchu do airboxu, následně se klapka zavřela a v tom okamžiku, vzhledem k uzavřené klapce teplého vzduchu, neměl motor přívod vzduchu pro tvorbu palivové směsi a přestal pracovat.

Vážný incident letounu Bristel B23 – pokračování

- ➔ Byly zjištěny nedostatky v konstrukci airboxu a nedostatky v letové příručce letounu v kapitole „Nouzové postupy - Postup při vysazení motoru“ (není uveden úkon otevření ohřevu karburátoru).
- ➔ Výsledky byly předány na ÚCL, EASA, LAA ČR a výrobcí letounu.
- ➔ Výrobce letounu potvrdil, že provede změny v konstrukci airboxu a v letové příručce a bude informovat provozovatele formou vydání servisního bulletinu.



Vážný incident letounu Bristel B23 – pokračování



Ovládací táhlo klapek airboxu a odtržená vidlice



Letecká nehoda

Datum: 11. 4. 2025
Typ: letoun PA-46-701TP
Místo: LKVO (Vodochody)

- ➔ Pilot se 4 cestujícími na palubě letounu se vraceli z EDNY (Friedrichshafen) na LKVO.
- ➔ Přistání bylo naplánováno po provozní době TWR a pilot si na dobu přiletu zabezpečil službu letištních hasičů.
- ➔ Při přiletu k LKVO přešel z pravidel IFR letu na VFR.
- ➔ Rychlost vizuálního přiblížení letounu byla mezi 100 – 105 KIAS.
- ➔ V čase přistání letounu na RWY 28 vál boční vítr cca 5-7 m·s⁻¹.
- ➔ Letoun klesal vyšší vertikální rychlostí a ukončil přechodový oblouk ve výšce cca 4 m nad dráhou na vyšší rychlosti.
- ➔ Z výšky cca 4 m letoun klesal na dráhu na vyšší rychlosti a pilot se pokusil dosednout na 3 body.

Letecká nehoda letounu PA-46-701TP – pokračování

- ➔ Letoun tvrdě dosedl na předový podvozek a následovala série odskoků.
- ➔ Po 3. odskoku letounu se zvětšující se amplitudou došlo ke kolapsu nohy předového podvozku.
- ➔ Letoun pokračoval po dráze cca 250 m a poté vyjel mimo dráhu na trávnatý povrch, kde došlo k otočení o cca 180°.
- ➔ Letištní hasiči vyjeli k místu letecké nehody.
- ➔ Došlo ke zničení listů vrtule, násilnému zastavení motoru, vylomení noh hlavního podvozku a celkovému porušení konstrukce trupu.
- ➔ Pilot ani cestující nebyli zraněni.
- ➔ Poškození letounu bylo shledáno jako neopravitelné.

Incident

Datum: 12. 4. 2025
Typ: letoun Zlín Z-50M
Místo: LKKV (Karlovy Vary)

- ➔ Pilotka prováděla s letounem Zlín Z-50M krátký akrobatický let.
- ➔ Průběh letu byl standardní, letoun byl normálně řiditelný.
- ➔ Po ukončení letové úlohy letoun dosedl na dráhu a ve fázi výběhu začal intenzivně zatáčet doprava.
- ➔ Pilotka zatáčení letounu korigovala nožním řízením.
- ➔ Přes snahu udržet letoun na dráze vyjela mimo dráhu na trávu se změnou směru o cca 150° doprava.
- ➔ Pilotka vypnula motor a oznámila situaci na kmitočtu TWR.
- ➔ Vyjetím z dráhy došlo k poškození podvozku.

Incident letounu Zlín Z-50M – pokračování

- ➔ Příčinou vyjetí letounu z dráhy bylo zablokování brzdy kola hlavního podvozku při udržení směru výběhu letounu.
- ➔ Pilotka nebyla zraněna.



Letecká nehoda

Datum: 12. 4. 2025
Typ: vrtulník CABRI G2
Místo: pole u obce Hradisko

- ➔ Pilot prováděl cca hodinový rekreační let po plánované trati letu.
- ➔ Plánoval přiblížení z jihu od obce Hradisko s následnou změnou kurzu a přistání před vlastní hangár.
- ➔ Při přiletu k místu plánovaného přistání zkontroloval volnost prostoru a pohledem na větrný rukáv určil směr větru z jihovýchodu.
- ➔ Ve výšce cca 100 m AGL při rychlosti cca 40 KIAS zahájil levou zatáčku vyšlápnutím levého pedálu.
- ➔ Vrtulník se zastavil, začal samovolně ztrácet výšku a otáčet se doleva.
- ➔ Pilot na vzniklou situaci reagoval pohybem páky kolektivu nahoru bez adekvátního zásahu do nožního řízení, a ani po následném vyšlápnutí pravého pedálu se situace nezměnila.

Letecká nehoda vrtulníku G2 – pokračování

- ➔ Vrtulník se stále otáčel doleva kolem svislé osy s vertikálním pohybem přídě nahoru-dolu a stále klesal.
- ➔ Pilot až po několika otočkách přesunul páku kolektivitu směrem dolu a otáčení kolem svislé osy se zastavilo.
- ➔ Vrtulník již s mírnou dopřednou rychlostí tvrdě dopadl na zem.
- ➔ Vrtulník byl poškozen ve velkém rozsahu.
- ➔ Pilot vlastními silami opustil kabinu vrtulníku a následně byl LZS s vážným zraněním transportován k nemocničnímu ošetření.



Letecká nehoda

Datum: 13. 4. 2025
Typ: mot. kluzák L13 Vivat
Místo: LKTB (Brno Tuřany)

- ➔ Po přistání na RWY 09 se letoun zastavil asi 300 m od prahu dráhy.
- ➔ Po dotazu ATCo pilot nesrozumitelně odpověděl, že by potřeboval odtah a také potvrdil, že nedošlo k žádnému zranění.
- ➔ Příčinou byl nesprávný postup pilota - nedostatečně zajištěný podvozek.
- ➔ Došlo k poškození vrtule při kontaktu s povrchem dráhy z důvodu zasunutí podvozku při přistání.
- ➔ Policie ČR provedla kontrolu posádky na požití alkoholu a návykových látek s negativním výsledkem.

Letecká nehoda mot. kluzáku L13 Vivat – pokračování



Stav po přistání na RWY 09



Vážný incident

Datum: 20. 4. 2025
Typ: vrtulník MD 500N
Místo: Golfový resort Dýšina-Nová Huť

- ➔ Pilot bez povolení majitele pozemku přistál v areálu golfového resortu v blízkosti vedení vysokého napětí.
- ➔ Následný vzlet prováděl proti slunci a dle výpovědi „*přehlédnul vodiče*“.
- ➔ Došlo ke kontaktu kabiny vrtulníku s vodiči, které byly přetnuty stříhacími noži instalovanými na horní a dolní straně přední části kabiny.
- ➔ Vodiče spadly na zem mimo obydlenou oblast, kde se nenacházely žádné osoby.
- ➔ Přestože si byl pilot vědom kontaktu s překážkou, nepřerušil let pro kontrolu vrtulníku, ale pokračoval v letu na cca 35 km vzdálený privátní heliport, který byl dle vyjádření pilota „*údajně dosti prostorný pro případ, že by došlo k převrácení vrtulníku během přistání s poškozeným podvozkem*“.

Vážný incident vrtulníku MD 500N – pokračování

- ➔ Vrtulník bezpečně přistál na heliportu a byl bez zjevného poškození. Pilot nebyl zraněn.
- ➔ Došlo ke škodám na majetku třetí osoby.



Letecká nehoda

Datum: 29. 4. 2025
Typ: vrtulník Robinson R 44 Raven I
Místo: LKRO (Roudnice)

- ➔ Pilot (cizí státní příslušník) s další osobou na palubě plánoval po provedené opravě vrtulníku provést let z LKRO do EDDH (Hamburk).
- ➔ Po vyřízení administrativních formalit a převzetí vrtulníku od údržbové organizace, pilot zahájil spouštění motoru, které přerušil po té, co došlo k samovolnému pohybu listů nosného rotoru.
- ➔ Přestože byly rotující plochy stále v pohybu, pilot opustil kabinu vrtulníku a vyhledal mechanika za účelem konzultace problému.
- ➔ Po vysvětlení situace nastoupil zpět do kabiny a provedl druhé spouštění motoru.
- ➔ Při následném pokusu o vzlet z asfaltové provozní plochy před hangárem AK došlo k rychlému pohybu vrtulníku kolem svislé osy směrem doleva, se změnou polohy přídě o cca 70°.

Letecká nehoda vrtulníku R 44 Raven I – pokračování

- ➔ Krátce na to provedl pilot vzlet a vrtulník se začal na malé výšce pohybovat jihozápadním směrem k RWY 31.
- ➔ Během vzdušného pojíždění docházelo k neustálým extrémním změnám polohy trupu v podélné i příčné ose a ke změnám výšky letu.
- ➔ Pilot se snažil zvýšením rychlosti letu vrtulník stabilizovat, ale postupně ztrácel kontrolu nad jeho řízením.
- ➔ Vrtulník narazil pravou stranou ližinového podvozku do travnaté plochy letiště a po kontaktu rotujících ploch se zemí se převrátil na pravý bok.
- ➔ Zaměstnanci údržbové organizace společně s dalšími členy AK pomáhali s evakuací pilota a cestujících z kabiny vrtulníku.

Letecká nehoda vrtulníku R 44 Raven I – pokračování

- ➔ Vrtulník byl poškozen ve velkém rozsahu.
- ➔ Pilot byl s lehkým poraněním hlavy převezen k ambulantnímu ošetření, cestující neutrpěla žádné zranění.
- ➔ Nedošlo ke škodám na majetku třetí osoby a na zemi nebyl nikdo zraněn.



Vážný incident

Datum: 24. 4. 2025
Typ: letoun Mooney M20K
Místo: LKKY (Kyjov)

- ➔ Pilot (cizí státní příslušník) ohlásil v poloze 18 NM SE BNO a ve FL120 problémy s motorem a žádost o přistání na nejbližším letišti.
- ➔ Ze strany ATC bylo nabídnuto jako nejbližší letiště za pravidel IFR LKTB. Po ověření ze strany pilota jestli je možné přistát za VFR bylo nabídnuto přistání na LKKY.
- ➔ V prostoru 1NM W LKKY a v 1 000 ft MSL byl ztracen symbol letu na zobrazení přehledové informace a rádiový kontakt.
- ➔ Dle následného hlášení z LKKY letoun přistál v pořádku.
- ➔ Šetřením ÚZPLN bylo zjištěno, že zahraniční pilot po přistání na LKKY požadoval u jednoho soukromého majitele letounu doplnění paliva z jiného letounu.

Vážný incident letounu Mooney M20K – pokračování

- ➔ Po doplnění paliva pilot přeletěl do LKKU, kde proběhlo další doplnění paliva a odletěl do zahraniční destinace.
- ➔ Událost byla předána k dalšímu šetření zahraničnímu úřadu.



Mooney M20K – ilustrační foto

Vážný incident

Datum: 27. 4. 2025
Typ: letoun ZLÍN Z-326MF
Místo: LKZA (Zábřeh)

- ➔ Posádka letounu, pilot-instruktor a pilot přeškolený na typ, prováděli cvičné lety po okruhu RWY 09.
- ➔ Oba piloti shodně uvedli, že podvozek vysunuli v poloze po větru.
- ➔ Přiblížení prováděli rychlostí $130 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ IAS, podrovnání proběhlo na rychlosti $100 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ IAS a přistání na rychlosti $80 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ IAS.
- ➔ Po krátkém smýkání po travnaté dráze se letoun zastavil.
- ➔ Posádka nebyla zraněna.
- ➔ Letoun byl poškozen v malém rozsahu.



Incident

Datum: 1. 5. 2025
Typ: UL letoun Špaček SD-1 Minisport
Místo: LKJH (Jindřichův Hradec)

- ➔ Pilot prováděl vzlet z RWY 25L s mírným bočním zadním větrem.
- ➔ Při rozjezdu došlo k termickému poryvu větru a pilot se snažil držet UL letoun ve směru, čímž se prodloužila délka vzletu.
- ➔ Ve fázi odpoutání, cca 2 metry nad zemí, došlo k vysazení motoru.
- ➔ UL letoun tvrdě dosedl zpět na dráhu, kde došlo ke zlomení pravé podvozkové nohy a jednoho listu vrtule.
- ➔ Pilot nebyl zraněn.
- ➔ Motor byl předán výrobci ke stanovení příčiny selhání.

Incident UL letounu Špaček SD-1 Minisport – pokračování



Stav UL letounu po tvrdém dosednutí s vysazeným motorem.

Incident

Datum: 2. 5. 2025
Typ: motorový kluzák L-13SE Vivat
Místo: LKSU (Šumperk)

- ➔ Pilot s motorovým kluzákem prováděl přelet z LKFR do LKSU.
- ➔ Při vstupu do ATZ obdržel informace pro přistání na RWY 36.
- ➔ Pilot provedl přiblížení levým okruhem na dlouhé finále dráhy s ohledem na grid na konci RWY 18.
- ➔ Současně zaznamenal pohyb zemědělské techniky v blízkosti prahu RWY 36, na kterou se soustředil při přistávání.
- ➔ Z důvodu roztráštěné pozornosti pilot neprovedl řádně úkony před přistáním a zapomněl u motorového kluzáku vysunout podvozek.
- ➔ Při podrovnání a stažení výkonu motoru došlo k ulomení části konců vrtule a pilot si okamžitě uvědomil, že přistává bez podvozku.

Incident mot. kluzáku L-13SE Vivat – pokračování

- ➔ Došlo k násilnému zastavení motoru, zničení vrtule, poškození čelní masky krytu motoru, deformaci spodního krytu motoru a klapky chlazení.
- ➔ Pilot nebyl zraněn.



Letecká nehoda

Datum: 2. 5. 2025
Typ: UL letoun Ekolot JK05-L Junior
Místo: LKSN (Sazená)

- ➔ Během výcvikového letu prováděl pilot pod dohledem instruktora přistání s UL letounem na RWY 25,
- ➔ METAR LKPR 021800Z 23006KT CAVOK 20/10 Q1013 NOSIG=
- ➔ Hrubou pilotáží ve fázi podrovnání došlo k vyplavání UL letounu.
- ➔ Instruktor se rozhodl opravit chybu žáka opakováním okruhu.
- ➔ Po zvýšení výkonu motoru začal UL letoun klonit doprava a došlo ke kontaktu konce pravé poloviny křídla se zemí.
- ➔ Následoval náklon UL letounu na levou stranu a došlo k poškození levé poloviny křídla a zlomení levé podvozkové nohy.

Letecká nehoda UL letounu JK05-L Junior – pokračování

- ➔ V celkovém důsledku byla ulomená levá podvozková noha, poškozená pravá podvozková noha, poškozené kolo předového podvozku, popraskaný potah trupu, obou polovin křídla a vodorovné ocasní plochy.
- ➔ Letecká nehoda se obešla bez zranění posádky.



Letecká nehoda

Datum: 2. 5. 2025

Typ: Závěsný kluzák Combat 142 09 GI

Místo: Pod startovištěm PG Kozákov

- ➔ Pilot plánoval provést sportovní let vzletem ze startoviště PG Kozákov.
- ➔ Vzlet provedl při rychlosti větru cca $5 \text{ m}\cdot\text{sec}^{-1}$ a bez problémů pokračoval v přímém letu.
- ➔ Po ulétnutých cca 200 m zahájil točení levé zatáčky.
- ➔ Během tohoto manévru byl ZK negativně ovlivněn silným poryvem větru z pravé strany.
- ➔ Pilot na zvětšený levý náklon včas nezareagoval a ZK koncem levé poloviny křídla narazil do vrcholků stromů.
- ➔ Po kontaktu s překážkou se ZK stal neovladatelným a tvrdě dopadl na zem.

Letecká nehoda závěsného kluzáku Combat 142 09 GI – pokračování

- ZK byl při nehodě poškozen ve velkém rozsahu.
- Pilot byl s těžkým zraněním letecky přepraven do nemocnice v Liberci.
- ZK byl provozován bez platného technického průkazu a potvrzení o platném zákonném pojištění nebylo nalezeno.

Vážný incident

Datum: 10. 5. 2025
Typ: UL letoun ATEC 321 FAETA
Místo: LKNYMB (Nymburk), pole v části Lada

- ➔ Při vzletu UL letounu z RWY 27, ve stoupání ve výšce cca 70 m nad prahem RWY 09, došlo ke ztrátě výkonu motoru, bez úplného zastavení.
- ➔ Pilot stáhnul plynovou přípuť a provedl nouzové přistání před sebe do obilného pole.
- ➔ Došlo k poškození přední podvozkové nohy, vrtule, motorové přepážky a motorového lože.
- ➔ Ke zranění nedošlo.



Letecká nehoda

Datum: 11. 5. 2025
Typ: kluzák Standard Cirrus
Místo: LKZB (Zbraslavice)

- ➔ Pilot prováděl první let v rámci přeškolení na nový typ kluzáku.
- ➔ Vzlet kluzáku byl prováděn v aerovleku za letounem Piper PA-25-235.
- ➔ Během rozjezdu se pilotovi kluzáku nepodařilo odpoutat levou polovinu křídla od země a včas neprovedl odpojení kluzáku od vlečného letounu.
- ➔ Kluzák během vzletu při rozjezdu prudce vybočil do leva o více jak 90° od původního směru letu.
- ➔ Při tomto manévru se kluzák nekontrolovaně odpoutal od země.
- ➔ Z výšky cca 2 m AGL narazil přídíl do travnaté dráhy a zastavil se.

Letecká nehoda kluzáku Standard Cirrus – pokračování

- ➔ Pilot nebyl zraněn.
- ➔ Kluzák byl vážně poškozen.
- ➔ Pilot vlečného letounu po odpojení kluzáku pokračoval ve vzletu letem po okruhu a následně bezpečně přistál.



Letecká nehoda

Datum: 12. 5. 2025
Typ: UL vírník Calidus 916
Místo: areál autodromu Most

- ➔ Pilot plánoval provést rekreační let.
- ➔ Vzlet provedl z areálu autodromu Most.
- ➔ Při přelétávání plotu na okraji areálu narazil pravým kolem hlavního podvozku do drátu nataženého mezi sloupky nad vlastním plotem.
- ➔ Přerušil vzlet a bezpečně přistál na travnatou plochu v blízkém areálu tábořiště Matylda.
- ➔ Pilot nebyl zraněn.
- ➔ Při kontaktu UL vírníku s překážkou došlo k poškození listů tlačné vrtule a ploutve pod vrtulí.
- ➔ Došlo ke škodě na majetku třetí osoby.

Vážný incident

Datum: 14. 5. 2025
Typ: letoun Aerospool WT9
Místo: LKLT (Letňany)

- ➔ Pilot (cizí státní příslušník) kontaktoval stanoviště Letňany Rádio s plánem zde přistát. Služba poskytující informace (OPI) pilotovi poskytla informace včetně dráhy v užívání RWY 23.
- ➔ Při přiletu, díky špatné přípravě, si pilot spletl letiště Kbely s letištěm Letňany. Pilot byl OPI upozorněn, že hodlá přistát na jiném letišti.
- ➔ Následně byl varován letadlem, které se nacházelo v poloze nad letištěm, ať opakuje přistání, protože chtěl přistát na TWY LKKB.
- ➔ Pilot po průletu nad LKKB pokračoval na LKLT. Zde pilot oznámil že má letiště v dohledu a bude pokračovat na přistání.
- ➔ Pilotovi bylo doporučeno pokračovat do polohy po větru kvůli jeho velké výšce. OPI pilotovi sdělila, že aktuálně směřuje ve směru na RWY 05 a bylo doporučeno provést zatačku o 180°, aby pokračoval ve správném směru.

Vážný incident letounu AEROSPOOL WT9 – pokračování

- Pilot odpověděl, že směřuje na RWY 23.
- OPI usoudila, že pilot je zmaten a proto ho nechala v dojmu, že směřuje na RWY 23.
- V tuto chvíli foukal vítr ze severu a OPI usoudila, že vliv větru na přistání bude minimální.
- Pilot při prvním pokusu o přistání na LKLT letěl letištní okruh moc úzký a tudíž se na finále nacházel vysoko. Následně se pokusil přistát na RWY 05L, která tou dobou byla uzavřená.
- OPI vydala pilotovi instrukci, aby provedl „go around“.
- Pilot po dosednutí a několika odskocích na dráze tuto výzvu uposlechl s tím, že se pokusí o přistání ještě jednou.
- Pilotovi bylo doporučeno letět okruh širší i za cenu narušení CTR Ruzyně či LKR9, po předchozí dohodě s MTWR LKKB.
- Při druhém pokusu byl pilot stále moc vysoko a na sestup byl velice strmý, s velkou rychlostí na přistání.

Vážný incident letounu AEROSPOOL WT9 – pokračování

- ➔ Následovala série odskoků s dopadem na předové kolo a opakování nezdařeného přistání. Pilot následně oznámil že se chce vrátit na své domovské letiště.
- ➔ OPI sdělila, že by bylo vhodné přistát na LKLT z důvodu obav o podvozek a konstrukci letounu. Pilot s tímto návrhem souhlasil s tím že se pokusí o přistání ještě jednou a když to nevyjde, že se vrátí na domovské letiště.
- ➔ Třetí pokus z pohledu OPI vypadal v pořádku. V průběhu okruhu byl instruován v jaké výšce má být a zda by měl klesat či nikoliv.
- ➔ Pilot dodržoval tyto instrukce a okruh zaletěl správně.
- ➔ Při přistání pilot dosedl na práh dráhy a následovalo několik odskoků, při kterých došlo k poškození vrtule.
- ➔ OPI doporučila pilotovi přitáhnout a nepřidávat plyn.
- ➔ Pilot však vybočil z dráhy, přidal plný plyn a pokračoval šikmo přes letiště směrem na Čakovice.

Vážný incident letounu AEROSPOOL WT9 – pokračování

- ➔ Na konci jeho trajektorie se nacházelo stromořadí, pilot dokázal letoun odpoutat od země, přelétl stromy v malé výšce a následně provedl zatáčku doprava směrem do Kbel.
- ➔ Na projevu letounu bylo znát, že nemá potřebný výkon pro stoupání, také zvuk motoru se změnil.
- ➔ Letoun následně zmizel z dohledu za kbelskou zástavbou.
- ➔ OPI předala pilotovi informaci, že může přistát na LKKB, ale tato zpráva zůstala bez odpovědi.
- ➔ Následně byl letoun spatřen na finále RWY 23, kde úspěšně přistál.
- ➔ K letounu ihned vyjela požární hlídka LKLT.
- ➔ Policie ČR provedla kontrolu pilota na požití alkoholu a návykových látek s negativním výsledkem.
- ➔ Letoun měl ulomené konce vrtule a ohnutou vidlici přední podvozkové nohy
- ➔ Událost byla předána k dalšímu šetření zahraničnímu úřadu.

Vážný incident letounu Aerospool WT9 – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 21. 5. 2025
Typ: kluzák ASW 20
Místo: LKHB (Havlíčkův Brod)

- ➔ Pilot prováděl před letem montáž kluzáku. Během spojování a zajištění křídla s trupem vznikly problémy.
- ➔ Pilot se přesunul k ocasním plochám, aby spojil vodorovnou ocasní plochu s kýlovou plochou a připojil táhlo ovládání výškového kormidla.
- ➔ Poté se pilot opět vrátil ke spojování křídla s trupem.
- ➔ Po montáži kluzáku pilot provedl zkoušku řízení, která neodhalila nezajištěný spoj táhla ovládání výškového kormidla.
- ➔ Během vzletu kluzák nereagoval na povely řízení a pilot si uvědomil, že spoj táhla výškového kormidla nezajistil.
- ➔ Stoupání kluzáku za vlečným letounem pilot řídil pomocí vztlakových klapek a v bezpečné výšce se rozhodl k odpoutání od vlečného letounu.

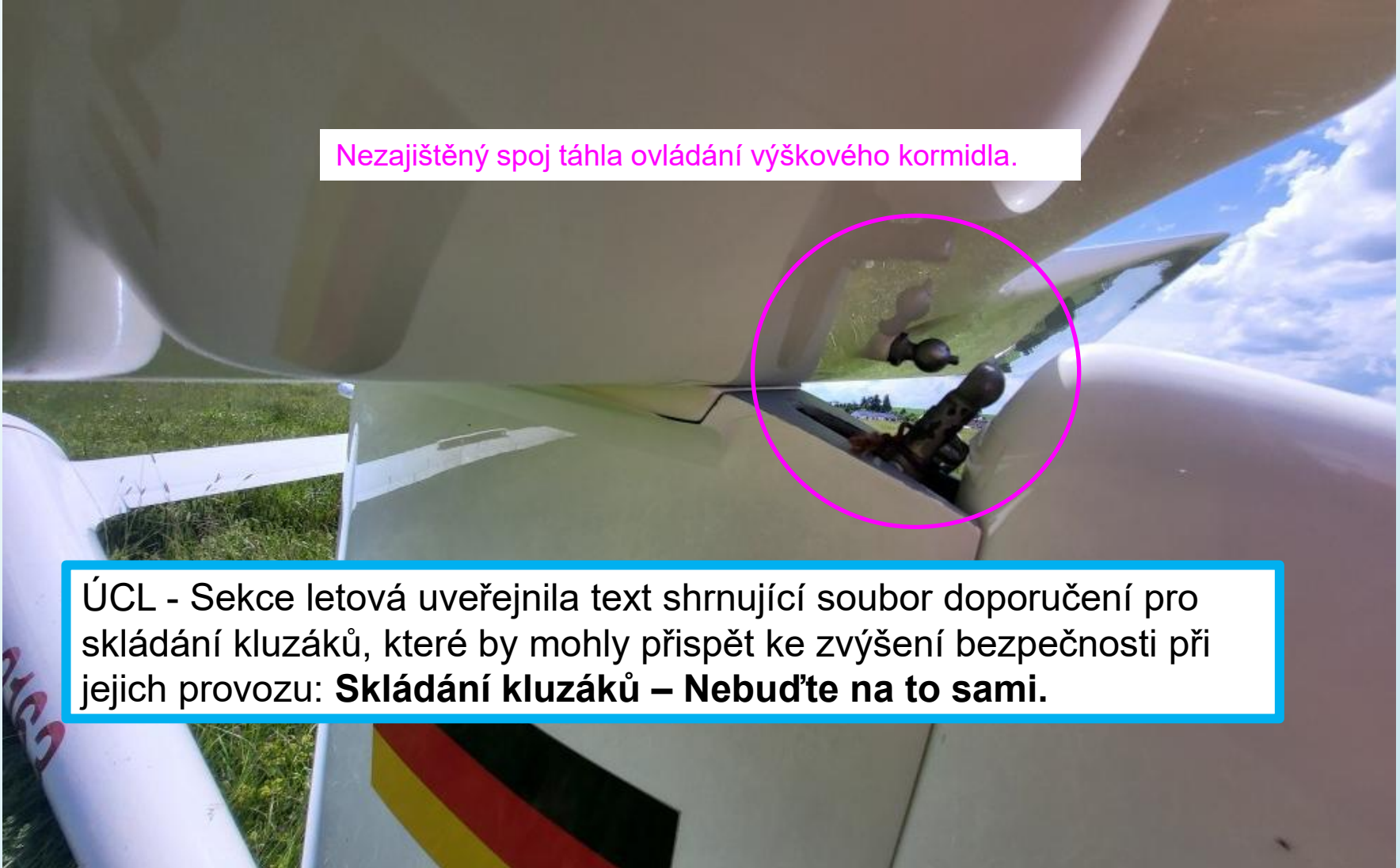
Letecká nehoda kluzáku ASW 20 – pokračování

- ➔ S ohledem na překážky v trajektorii letu pilot provedl s kluzákem návrat na letiště zatáčkou o 180°.
- ➔ Pilot během přiblížení upravoval vertikální rychlost klesání pomocí vztlakových klapek a v bezprostřední blízkosti země vysunul brzdící klapky.
- ➔ Následovalo tvrdé přistání, kluzák byl poškozen a pilot byl těžce zraněn.



Nezajištěný spoj táhla ovládání výškového kormidla.

Letecká nehoda kluzáku ASW 20 – pokračování



Nezajištěný spoj táhla ovládání výškového kormidla.

ÚCL - Sekce letová uveřejnila text shrnující soubor doporučení pro skládání kluzáků, které by mohly přispět ke zvýšení bezpečnosti při jejich provozu: **Skládání kluzáků – Nebud'te na to sami.**

Letecká nehoda

Datum: 31. 5. 2025
Typ: kluzák Schempp Hirt-Janus
Místo: pole u obce Jilemnice-Javorek

- ➔ Pilot (cizí státní příslušník) s další osobou na palubě plánoval provedení termického rekreačního letu po trati LKDK-LKLB-LKDK.
- ➔ Na úrovni Vrchlabí se termické podmínky významně zhoršily a pilot se správně rozhodnul let přerušit a pokračovat do LKVR.
- ➔ S ohledem na povětrnostní podmínky musel své rozhodnutí změnit a přistát do terénu.
- ➔ Vybral si vhodné pole obdélníkového tvaru se strništěm, ale s ohledem na nedostatek výšky prováděl přistání na kratší stranu pole.
- ➔ Po bezpečném dosednutí se pokusil o změnu směru výběhu ve směru delší strany pole.

Letecká nehoda kluzáku Schempp Hirt-Janus – pokračování

- ➔ Během tohoto manévru došlo ke kontaktu konce levé poloviny křídla s terénem a kluzák se ve skluzu otočil o cca 270° a po zemi se smýkal cca 25 m než se zastavil.
- ➔ Pilot ani cestující nebyli zraněni.
- ➔ Kluzák byl poškozen ve velkém rozsahu.

Letecká nehoda

Datum: 1. 6. 2025
Typ: UL letoun Špaček SD-5
Místo: pole SE LKKM (Kroměříž)

- ➔ Po vzletu UL letounu z LKKM došlo k výraznému poklesu výkonu motoru.
- ➔ Pilot provedl nouzové přistání do terénu – pole s nízkým a řídkým porostem.
- ➔ Při přistání došlo k zachycení konce levé poloviny křídla o zem, zbrzdění UL letounu a jeho následnému překlopení na záda.
- ➔ Došlo k poškození draku, zlomení nohy hlavního podvozku a zlomení listů vrtule.
- ➔ Pilot byl těžce zraněn.

Letecká nehoda UL letounu Špaček SD-5 – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 2. 6. 2025

Typ: UL vírník Calidus

Místo: sportovně-rekreační areál Ranč Milovice

- ➔ Pilot prováděl rekreační let z LKPO na privátní plochu v areálu Ranč Milovice.
- ➔ Přistání prováděl na travnatou mírně se svažující plochu.
- ➔ Po dosednutí do vyšší trávy neudržel ve výběhu směr a vyjel z plochy do neudržovaného travnatého porostu.
- ➔ Vlivem významné decelerace a nerovnosti terénu došlo ke kontaktu listů nosného rotoru se zemí.
- ➔ UL vírník se zastavil a zůstal stát na podvozku.
- ➔ Pilot nebyl zraněn.
- ➔ UL vírník byl poškozen ve velkém rozsahu.

Letecká nehoda UL vírníku Calidus – pokračování



Incident

Datum: 3. 6. 2025
Typ: letoun Z-526 AFS-V
Místo: LKTA (Tábor)

- ➔ Pilot prováděl aerovleky kluzáků v rámci Mistrovství světa v bezmotorovém létání na LKTA.
- ➔ Při přiblížení na přistání pilot zaměnil vypínače, nevysunul podvozek a letoun přistál na břicho.
- ➔ Došlo k deformaci listů vrtule.
- ➔ Pilot nebyl zraněn.



Incident

Datum: 3. 6. 2025
Typ: letoun Cessna 172
Místo: LKHK (Hradec Králové)

- ➔ Během běžné údržby letounu, mechanik avionik požádal provozního mechanika o přistavení pozemního zdroje a jeho připojení.
- ➔ Letoun má jako jeden z mála palubní síť na 14 V, což si mechanik neuvědomil a přistavil zdroj na 24 V.
- ➔ Vzhledem k tomu, že na letounu probíhala údržba, byly demontovány kryty kolem zástrčky vnějšího zdroje, kde je vyznačena informace o napětí palubní sítě.
- ➔ Informace o napětí pozemního zdroje je také vyznačena na zásuvce pozemního zdroje, ale text na štítku byl téměř nečitelný, což mechanik přehlédl a zdroj připojil do letounu.
- ➔ Došlo tak k poškození letounu. Při kontrole byl nalezen zničený připojovací kabel baterie a došlo k vyvaření kapaliny v baterii.

Incident letounu Cessna 172 – pokračování

- Došlo také k polití motorového prostoru letadla kyselinou z baterie, jelikož vrchní kryt nebyl nainstalován z důvodu probíhající údržby.
- Kyselina byla neprodleně omyta vodou pro zabránění dalších škod.



Incident letounu Cessna 172 – pokračování

- ➔ Na letounu byla dokončena 200hod. prohlídka, poškozené díly byly vyměněny, letoun přezkoušen a následně uvolněn do provozu.
- ➔ Všechny letouny provozovatele řady Cessna 150 a 170 byly opatřeny štítky na vnější straně u přípojky pozemního zdroje, které výrazně upozorňují na příslušné napětí sítě i zdroje.



Letecká nehoda

Datum: 7. 6. 2025
Typ: UL vírník Calidus
Místo: plocha SLZ LKHORY

- ➔ Skupina pěti UL vírníků prováděla výcvikový navigační let z LKMB s mezipřistáním na ploše SLZ LKHORY v CTR LKKV.
- ➔ Pilot – žák měl problémy s rozpočtem a proto přistávací manévr několikrát opakoval.
- ➔ Při posledním přistání provedl vysoké podrovnání s následným vyplaváním a pádem ve směru ocasních ploch.
- ➔ UL vírník narazil ocasním nosníkem do země a tvrdě dopadl na travnatou plochu SLZ.
- ➔ Po kontaktu rotorových listů se zemí se zastavil a zůstal stát na podvozku.
- ➔ Pilot nebyl zraněn.
- ➔ UL vírník byl poškozen ve velkém rozsahu.

Letecká nehoda UL vírníku Calidus – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 8. 6. 2025

Typ: kluzák L-13 Blaník

Místo: pole před RWY 21 LKKO (Kolín)

- ➔ Pilot s náletem 32 h (na typu kluzáku 28 h) prováděl přelet v aerovleku z LKMB na LKKO.
- ➔ Pilot po vypnutí z aerovleku před přistáním na LKKO obdržel informaci, že vítr byl $4 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$ s častým výskytem $7 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$.
- ➔ Klesání při přistávacím manévru na RWY 21 probíhalo při silném protivětru s nárazy cca $7 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$.
- ➔ Chybou v pilotáži v turbulenci v silném protivětru došlo k prosednutí kluzáku, ztrátě rychlosti a přistání do pole (vzrostlé pšenice cca 80 cm vysoké) 30 m před RWY 21.
- ➔ Na kluzáku došlo k deformaci centroplánu, trupu za kořenem křídla a k poškození závěsu pravé poloviny stabilizátoru.
- ➔ Pilot nebyl zraněn.

Letecká nehoda kluzáku L-13 Blaník – pokračování

- ➔ Příčinou byl chybný rozpočet v silném nárazovém větru.
- ➔ Spolupůsobící příčinou bylo rozhodnutí provést přelet kluzáku v nevhodných meteorologických podmínkách.



Deformace centroplánu a trupu



Letecká nehoda

Datum: 10. 6. 2025
Typ: vrtulník Schweizer 269 C1
Místo: LKHK (Hradec Králové)

- ➔ Posádka vrtulníku, pilot-instruktor a pilot-žák ve výcviku pro získání kvalifikace PPL (H), prováděla nácvik nouzových postupů při vysazení motoru při vzletu.
- ➔ Ve výšce cca 30 m AGL instruktor simuloval závadu motoru stažením otáček motoru na volnoběh a následným pohybem kolektivu do spodní polohy pro dosažení minimálního úhlu nastavení listů nosného rotoru.
- ➔ Ve výšce 10–15 m AGL provedl podrovnání (*flare*) a obnovil výkon motoru přidáním plynu.
- ➔ Došlo ke ztrátě otáček nosného rotoru a vrtulník tvrdě dosednul na travnatou RWY 15R.
- ➔ Instruktor vypnul motor, provedl vizuální kontrolu vrtulníku a událost oznámil provozovateli.

Letecká nehoda vrtulníku Schweizer 269 C1 – pokračování

- ➔ Vrtulník byl při tvrdém přistání vážně poškozen.
- ➔ Posádka nebyla zraněna.



Letecká nehoda

Datum: 12. 6. 2025
Typ: letoun Cessna 152
Místo: LKBE (Benešov)

- Pilot prováděl kondiční lety po okruhu.
- Během třetího přistání došlo k několikanásobnému odskoku letounu.
- Ve fázi výběhu při dobrzdování došlo k vylomení předového podvozku a letoun se zabořil předí do dráhy.
- Pilot utrpěl lehké zranění ve formě škrábanců v obličeji.
- Letoun byl vážně poškozen.



Letecká nehoda

Datum: 14. 6. 2025
Typ: UL letoun MD3 Rider
Místo: LKJI (Jihlava)

- ➔ Při přistání na RWY 10 došlo ve fázi dojezdu ke dvěma odskokům.
- ➔ Při posledním dotyku se zemí došlo k destrukci předového podvozku a k následnému překlopení UL letounu na záda.
- ➔ UL letoun byl poškozen ve velkém rozsahu.
- ➔ Pilot byl lehce zraněn, druhá osoba na palubě bez zranění.
- ➔ Příčinou byla chybná pilotáž při přiblížení a přistání a neprovedení „go around“ při vadném přistání.

Letecká nehoda UL letounu MD3 – pokračování



Incident

Datum: 21. 6. 2025
Typ: letoun Cessna 172N
Místo: LKBE (Benešov)

- ➔ Pilot-žák prováděl samostatné lety po okruhu po předchozím přezkoušení kontrolním letem.
- ➔ Při přistání z třetího okruhu, došlo vzhledem k zadní složce zesilujícího větru k delší fázi výdrže a dosednutí.
- ➔ Dotyk za polovinou RWY 24 neumožňoval bezpečný další plánovaný letmý vzlet, proto se rozhodl žák vzlet přerušit.
- ➔ Při dlouhém dojezdu a vlivem intenzivního brzdění došlo k neudržení letounu na dráze.
- ➔ Na konci dráhy vyjel letoun do světelného prahového značení a do kuželu, který světla na konci dráhy označuje.
- ➔ Bylo poškozeno sklo pravého koncového světla příčky na RWY 24, které bylo zachyceno vzpěrou podvozku a k mírnému promáčknutí aerodynamického krytu na levé podvozkové noze letounu.

Incident letounu Cessna 172N – pokračování

- ➔ S pilotním žákem byl proveden rozbor události a provedl další kontrolní lety nad rámec výcviku, bez výrazných chyb.



Poškození levé podvozkové nohy



Poškozené pravé koncové světlo příčky na RWY 24

Letecká nehoda

Datum: 24. 6. 2025
Typ: letoun Aerospool WT9
Místo: LKSZ (Sazená)

- Pilot (cizí státní příslušník) prováděl přistání na LKSZ.
- Letoun po podrovnání dvakrát odskočil a poté narazil předovým kolem do země, přičemž došlo ke zlomení předového podvozku a k poškození vrtule.
- Pilot nebyl zraněn.
- Zkouška na alkohol provedená Policií ČR byla negativní.
- Příčinou byla chyba pilotáže při přiblížení a přistání a neprovedení „go around“ při vadném přistání.

Letecká nehoda letounu Aerospool WT9 – pokračování



Letoun Aerospool WT9 po
vadném přistání na LKSZ



Letecká nehoda

Datum: 24. 6. 2025
Typ: letoun Z-226 MS
Místo: RWY 25 na LKPM (Podhořany)

- ➔ Pilot prováděl přistání na RWY 25 při výrazné složce bočního větru.
- ➔ Z důvodu pozdní reakce pilota na boční složku větru došlo ve výběhu k výraznému náklonu letounu vlevo a ke kontaktu okrajového oblouku levé poloviny křídla s povrchem dráhy.
- ➔ Na levé polovině křídla byl poškozen okrajový oblouk a na potahu došlo k mírným deformacím.



Incident

Datum: 29. 6. 2025
Typ: motorový kluzák L-13SE Vivat
Místo: LKPN (Podhořany)

- Pilot-žák s instruktorem prováděli výcvikový let.
- Při přistávacím manévru nevysunuli podvozek a motorový kluzák přistál na břicho na RWY 25.
- Po dosednutí na dráhu se motorový kluzák mírně stočil do leva na jižní okraj dráhy, kde se následně zastavil.
- Došlo k poškození listů vrtule a podvozku.



Letecké nehody padákových kluzáků v období 1. 4. až 30. 6. 2025

Vážným zraněním pilota skončily následující letecké nehody padákových kluzáků:

- ➔ 21. 4. 2025 - startoviště PG Balkova Lhota. Pád z výšky při pokusu o vzlet.
- ➔ 11. 5. 2025 - startoviště PG Dětrichovice okr. Liberec. Pád z výšky při pokusu o vzlet.
- ➔ 25. 5. 2025 - katastr obce Třinec-Oldřichovice. Pád z výšky při přistání.
- ➔ 26. 5. 2025 - katastr obce Býlovice, okr. Blansko. Pád z výšky při přistání.
- ➔ 6. 6. 2025 - katastr obce Smilovice u Třince. Pád z výšky při přistání.
- ➔ 21. 6. 2025 - startoviště PG Krupka. Po vzletu náraz do stromu a následný pád na zem.
- ➔ 26. 6. 2025 - katastr obce Třinec-Oldřichovice. Pád z výšky při přistání.



Parašutistický provoz

Ve 2. čtvrtletí roku 2025 v parašutistickém provozu došlo celkem k 54 událostem. Z toho byla 1 nehoda se smrtelným zraněním, 12 nehod s vážnými zraněními a 41 vážných incidentů.



Parašutistická nehoda

Datum: 7. 5. 2025

Typ: sportovní padák Raptor 120

Místo: LKUO (Ústí nad Orlicí)

- ➔ Parašutista, kategorie D, prováděl seskok z letounu L-60S Brigadýr z výšky 1 300 m AGL.
- ➔ Letoun opustil jako třetí v pořadí, vrchlík hlavního padáku měl plně otevřený již ve výšce cca 1 000 m AGL.
- ➔ Sestup a přiblížení k doskokové ploše nikdo nesledoval.
- ➔ 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.
- ➔ Parašutista narazil do země v okamžiku, kdy byl vrchlík hlavního padáku téměř ve vodorovné poloze s tělem parašutisty.
- ➔ Po prudkém nárazu se tělo odrazilo a dopadlo na zem.
- ➔ Parašutista utrpěl zranění, kterým na místě nehody podlehl.
- ➔ Padákový komplet nebyl poškozen.



Bezpečnost v provozu systémů dálkově řízených letadel (RPAS)



V průběhu 2. čtvrtletí bylo hlášeno 67 událostí souvisejících s provozem RPAS:

- V 7 případech byl zpozorován dron posádkami letounů.
- V 58 případech se jednalo o detekci dronů systémem Aeroscope, pohybujících se v různých výškách v blízkosti letiště Praha/Ruzyně. Všechny tyto události byly hodnoceny jako incident.

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

- ➔ Ve 2 případech provozu bezpilotních prostředků v prostoru letišť zasahovala Policie ČR:
 - Dne 23. 4. byl zaměstnancem handlingu zpozorován neznámý dron nad LKLT. Dle záznamů fotil a natáčel letadla z výšky až 120 m nad letištěm, přistání letadel v ose dráhy, fotil prostory letiště a létal nad vojenskými objekty v blízkosti LKLT. Pilot dronu byl zajištěn PČR.
 - Dne 28. 6. byla přijata informace od Letiště Praha o detekci UAS v odletovém sektoru RWY 30 v prostoru Hostouň o Prahy (CTR Ruzyně). Pilot dronu byl zajištěn PČR.

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 2. čtvrtletí 2025 byly oznámeny 3 události Nepovolený vstup na dráhu. Všechny události jsou hodnoceny jako „Incident“.

- Dne 3. 6. 2025 GCLP (Las Palmas/G. Canaria) – Nesprávný postup posádky letadla českého provozovatele. Došlo k možnému přeslechnutí, nedorozumění nebo nesprávné interpretaci instrukcí ATC.
- Dne 11. 6. 2025 LKVO (Vodochody) – Nesprávný postup zahraničního pilota. Při přiletu za VFR dostal pilot informaci o používání RWY 28, kterou potvrdil. Přesto pilot přistál na uzavřené travnatou RWY 29, dle publikovaného NOTAMu. Během šetření bylo zjištěno, že pilot neměl platnou jazykovou doložku z anglického jazyka.
- Dne 22. 6. 2025 LKTB (Brno/Tuřany) – Nesprávný postup pilota. Přejetí vyčkávacího místa RWY 09. Na 3 NM finále RWY 09 byl provoz s povolením k přistání, který byl nucen provést průlet.



Porušení minim rozstupu

Ve 2. čtvrtletí 2025 bylo hlášeno 6 událostí Porušení minim rozstupu. Jedna událost je hodnocena jako „Incident“.

- ➔ Dne 15. 6. 2025 ENR LKPR SMI - Snížení minima rozstupu mezi lety na FL370 - 4,9 NM, 900 ft. Příčinou byl nesprávný postup pilota, zahájení vyhýbání oblačnosti bez povolení.
- ➔ APP LKPR SMI WT - Snížení minima rozstupu podle turbulence v úplavu mezi dvěma letadly na finále RWY 30. Příčinou byla vysoká rychlost letadla a předpoklad PEC, že posádka bude sama snižovat rychlost, nesprávný postup ATM.
- ➔ TERM LKKV SMI Level bust - Snížení minima rozstupu nepovolená odchylka od hladiny při přiblížení ILS RWY 29. Příčinou byl nesprávný postup pilota, nedodržení letového povolení, chybějící informace o význačném provozu ze strany EC TERM/KV.

Porušení minim rozstupu – pokračování

- ➔ APP LKPR SMI - Snížení minima rozstupu při vektorování na přiblížení ILS RWY 30. Příčinou byl nesprávný postup ATC, nedostatečné zajištění rozstupu aplikací přidělených kurzů, nedostatečná kontrola vydaných příkazů, pozdní reakce na nepříznivý vývoj situace, nepředání informace o význačném provozu.
- ➔ TER LKKV SMI Level bust - Snížení minima rozstupu nepovolená odchylka od hladiny při přiblížení ILS RWY 29. Příčinou byl nesprávný postup pilota, nedodržení letového povolení.
- ➔ TWR LKPR SMI THR-THR - Snížení minima rozstupu při provádění postupu nezdařeného přiblížení na RWY 30. Příčinou byl nesprávný postup ATC, pozdní reakce na nepříznivý vývoj situace, pozdě vydaná instrukce k provedení postupu nezdařeného přiblížení, nepředání informace o význačném provozu, následně správná instrukce k točení.



Události specifické pro ATM systémy

Ve 2. čtvrtletí 2025 bylo hlášeno 6 Událostí specifických pro ATM systémy. Žádná nebyla hodnocena jako Incident.

- 1× LKMT (Ostrava/Mošnov)
- 1× LKKV (Karlovy Vary)
- 4× LKPR (Praha/Ruzyně)



Nepovolené narušení prostoru

Ve 2. čtvrtletí 2025 bylo hlášeno celkem 27 událostí Nepovoleného narušení prostoru. Jedna událost byla hodnocena jako Vážný Incident.

Vážný incident

Datum: 12. 4. 2025
Typ: letoun L-200 Morava, L-410
Místo: LKKU (Kunovice)

- ➔ Nepovolené narušení CTR Kunovice letadlem českého provozovatele s MTOM do 2 250kg – Nesprávný postup pilota, TCAS RA - nebezpečné sblížení.
- ➔ V době aktivace CTR Kunovice byl očekáván přilet výcvikového letu L-410 letící podle IFR. Tento provoz byl na spojení s ACC Praha.

Nepovolené narušení prostoru – pokračování

- ➔ V prostoru CTR se nacházel provoz L-200 bez spojení s TWR LKKU. S ohledem na vybavení stanoviště TWR LKKU ATCo o tomto provozu neměl žádné informace.
- ➔ Při zahájení přiblížení L-410 na LKKU proběhla koordinace mezi stanovišti včetně dohovoru o neznámém provozu na konfliktním kurzu. Voláním na frekvenci TWR LKKU bylo navázáno spojení s provozem L-200 a předání informace o IFR provozu L-410 do LKKU a zároveň pokyn k opuštění CTR.
- ➔ Vzdálenost letadel v bodě sblížení činila 0,57 NM horizontálně a 575 ft vertikálně.
- ➔ Pilot L-410 ohlásil TCAS RA klesání.
- ➔ Pilot L-200 později s ATCo TWR LKKU hovořil a vysvětlil narušení CTR jako neúmyslné způsobené nedostatečnou pozorností.

Nepovolené narušení prostoru – pokračování

K nepovolenému vstupu do CTR/TMA a MCTR/MTMA došlo v 13 případech, přičemž 1x byl zároveň narušen i prostor TRA GA, v 5 případech byl narušen LKP, jednou byl narušen aktivní omezený prostor, 3 případy narušení TRA, 5 událostí narušení TSA:

- 1 × Narušení TMA Karlovy Vary letadlem zahraničního provozovatele s MTOM do 2 250 kg
- 1 × Narušení TMA Vodochody letadlem zahraničního provozovatele s MTOM do 2 250 kg
- 1 × Narušení TMA Brno letadlem zahraničního provozovatele s MTOM do 2 250 kg
- 3 × Narušení TMA Praha letadlem českého provozovatele s MTOM do 2 250 kg
- 1 × Narušení CTR Kunovice letadlem českého provozovatele s MTOM do 2 250 kg

Nepovolené narušení prostoru – pokračování

- 2 × Narušení CTR Kunovice letadlem českého provozovatele s MTOM do 2 250 kg
- 2 × Narušení CTR Tuřany + 1 × TRAGA Medlánky letadlem českého provozovatele s MTOM do 2 250kg
- 1 × Narušení MCTR, MTMA Náměšť letadlem českého provozovatele s MTOM do 2 250kg
- 1 × Narušení LKP4 letadlem českého provozovatele s MTOM do 2 250 kg
- 3 × Narušení LKP5 letadlem českého provozovatele s MTOM do 2 250 kg
- 1 × Narušení LKP10 letadlem českého provozovatele s MTOM do 2 250 kg
- 1 × Narušení A0657 letadlem zahraničního provozovatele s MTOM do 2 250 kg

Nepovolené narušení prostoru – pokračování

- 1 × Narušení LKTRA75 letadlem českého provozovatele s MTOM do 2 250 kg
- 1 × Narušení LKTRA78 letadlem zahraničního provozovatele s MTOM do 2 250 kg
- 1 × Narušení LKTSA26 letadlem zahraničního provozovatele s MTOM do 2 250 kg
- 1 × Narušení LKTSA3 letadlem českého provozovatele s MTOM od 2 251 do 5 700 kg
- 2 × Narušení LKTSA1 letadlem českého provozovatele s MTOM do 2 250 kg, a ve druhém případě letadlem s MTOM od 27 001 do 272 000 kg
- 1 × Narušení LKTSA7B letadlem českého provozovatele s MTOM do 2 250 kg
- 1 × Narušení TMA Curych letadlem českého provozovatele s MTOM do 2 250 kg

Nepovolené narušení prostoru – pokračování

- 1 × Narušení TMA Toulouse letadlem českého provozovatele s MTOM do 2 250kg
- 1 × Narušení vojenského vzdušného prostoru TRA 24 při letu za VFR z LSZA (Lugano) do LSGL (Lausanne-Blecherette) letadlem českého provozovatele s MTOM do 2 250 kg



Odchylka od příslušných publikovaných postupů ATM

Ve 2. čtvrtletí 2025 došlo k 6 událostem Odchylka od publikovaných postupů. Všechny byly vyhodnoceny Bez vlivu na bezpečnost.

- 3× RCF/PLOC/CBI vstup do FIR Praha bez spojení - nesprávný postup pilota
- 1× Rozdíl FPL×RTE/CBI - nesprávný postup zahraničního ATM
- 1× Rozdíl FPL×RTE - Nesprávný postup zahraničního provozovatele
- 1× CBI - Nesprávný postup ATM - Konfliktní povolení, ke snížení předepsaného minima rozstupu nedošlo

V průběhu 2. 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 19 oznámení o letecké nehodě a 1 oznámení o vážném incidentu.



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

Datum	Stát		Druh události	Typ
4. 4. 2025	Brazílie	ACCID	Poškození letounu při vyjetí mimo RWY.	FM250 PU-VPR
19. 4. 2025	Slovensko	ACCID	Poškození letounu po pádu z důvodu ztráty říditelnosti.	SD-2 D-MIPY
1. 5. 2025	Slovensko	ACCID	Poškození po zlomení přední podvozkové nohy při přistání.	WT9 Dynamic OK-CUS76
20. 5. 2025	Spojené království	ACCID	Pád letounu krátce po vzletu.	Bristell NG5 G-STEL
23. 5. 2025	Mexiko	ACCID	Nouzové přistání balónu po porušení obalu.	BB85Z XB-SMO
24. 5. 2025	Slovensko	ACCID	Poškození vírníku při převrácení během nouzového přistání po vysazení motoru.	Cavalon OK-BWC10
31. 5. 2025	Rakousko	ACCID	Pád UL kluzáku.	ProFe Duo Banjo OK-PUA83

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

Datum	Stát		Druh události	Typ
6. 6. 2025	Mexiko	ACCID	Pád letounu při provádění leteckých prací.	L-410 UVP E TG-TJG
7. 6. 2025	Litva	ACCID	Poškození letounu při zlomení přední podvozkové nohy ve fázi pojíždění.	Bristel UL LY-BII
7. 6. 2025	USA	ACCID	Poškození letounu po ztrátě říditelnosti.	SportCruiser N724SC
10. 6. 2025	Litva	ACCID	Poškození kluzáku během přistání do terénu.	L-13 Blaník LY-GBT
21. 6. 2025	Litva	ACCID	Pád kluzáku a náraz do budovy po kolizi se stromy při letu v malé výšce nad zemí.	L-13 Blaník LY-GOO
22. 6. 2025	Kazachstán	ACCID	Pád letounu a náraz do země v prostoru letišť.	TL-2000 Sting UP-LA161

Přehled závěrečných zpráv o šetření zahraničních leteckých nehod a incidentů

Ve 2. 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
USA (NTSB)	ACCID letounu Aero Vodochody L-139, pozn. zn. N1390A, 19. 4. 2023, Bridgeport, TX, USA	https://data.nts.gov/carol-rep-gen/api/Aviation/ReportMain/GenerateNewestReport/107091/pdf
Rakousko (SUB)	ACCID letounu Rockwell Commander 112B, pozn. zn. D-ELPO, 25. 11. 2023, Kasberg, Rakousko	https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:f8a6ee62-9f21-4162-852e-0fa6f53c6bf1/231125_Rockwell_Commander_112B_Gruenau_85304_AB.pdf
Nizozemí (DSB)	ACCID Balónu BB100Z, pozn. zn. PH-PAF, 17. 7. 2024, Woerden, Nizozemí	https://onderzoeksraad.nl/wp-content/uploads/2025/03/Quarterly-Aviation-Report-Q4-2024.pdf
Spojené království (AAIB)	ACCID letounu Sportcruiser, pozn. zn. G-CZAW, 17. 7. 2024 Sherburn-in-Elmet, UK	https://www.gov.uk/aaib-reports/aaib-investigation-to-czaw-sportcruiser-g-czaw

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

Stát	Letecká nehoda nebo vážný incident	Link
Rusko (IAC)	ACCID letounu Bristell RG, pozn. zn. RA-5500G, 6. 8. 2024, Novorossiya, Rusko	https://mak-iac.org/upload/iblock/7c4/xama3rt45ezyt7usm2lj3t9dpobfetuy/report_ra-5500g.pdf
Rusko (IAC)	ACCID letounu Aleks-251 s motory M332C, pozn. zn. RA-1240G, 9. 9. 2024, UUMV-Ruza-Vatulino, Rusko	https://mak-iac.org/upload/iblock/fd8/bum45qq55k80mkch6i9c80q3360wxyu0/report_ra-1240g.pdf
Francie (BEA)	SINCID Balónu BB142, pozn. zn. F-HVIO, 30. 4. 2024, Rosiers-sur-Loire, Francie	https://bea.aero/fileadmin/user_upload/F-HVIO_EN.pdf
USA (NTSB)	ACCID UL letounu EV-97, pozn. zn. N916SR, 29. 7. 2024, Midland Texas , USA	https://www.nts.gov/Pages/ResultsV2.aspx?queryId=af3c0524-0d6b-49a9-b062-664bfd35afed

Organizace porad k bezpečnosti letů

Poradu k rozboru bezpečnosti letů za 3. čtvrtletí 2025 ÚZPLN organizuje dne 16. 10. 2025.

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



**Děkuji za
pozornost**

