

## Program

- Vybrané ukazatele za 1. čtvrtletí 2026
- Události na území České republiky
- Významné události podle kategorií provozu
- Zahraniční nehody
- Informace

## Vybrané ukazatele – 1. čtvrtletí 2026

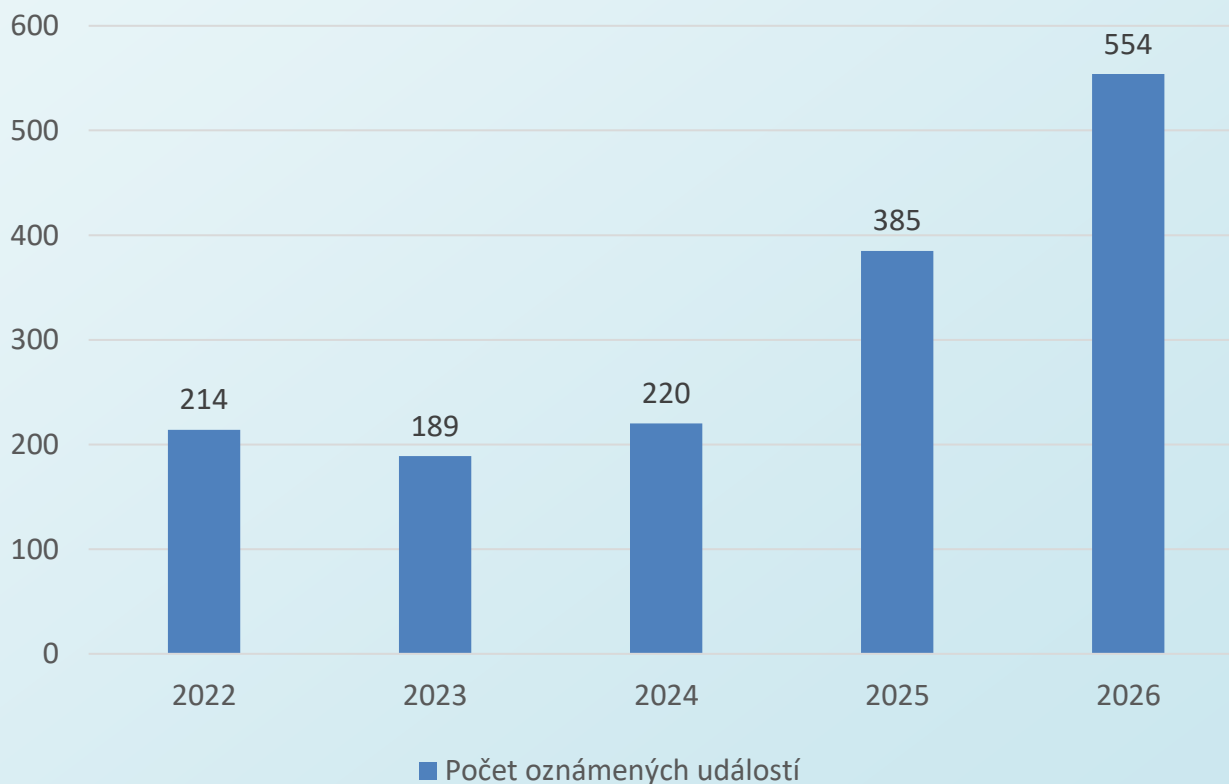
- Vývoj počtu událostí oznámených ÚZPLN v rámci systému povinného hlášení a dobrovolného systému hlášení.
- Meziroční srovnání struktury událostí na území České republiky podle:
  - celkových počtů událostí,
  - třídy událostí,
  - hmotnostních kategorií letadel.
- Struktura událostí.



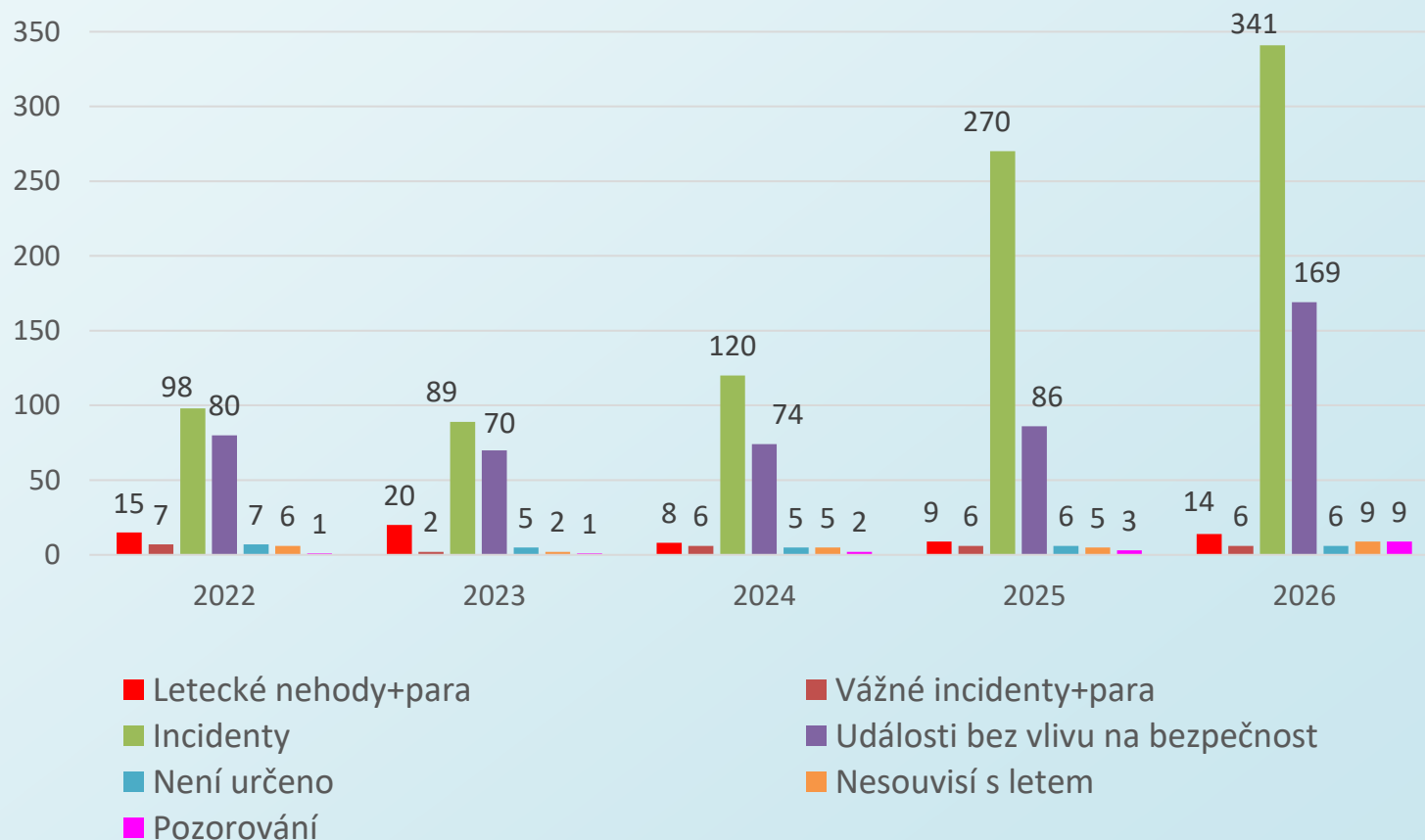
## VÝVOJ CELKOVÉHO POČTU HLÁŠENÝCH UDÁLOSTÍ

V 1. čtvrtletí roku 2026 bylo v rámci systému podávání hlášení oznámeno celkem 554 událostí.

To představuje meziroční nárůst počtu oznámených událostí o 43,9 % oproti stejnému období v roce 2025.

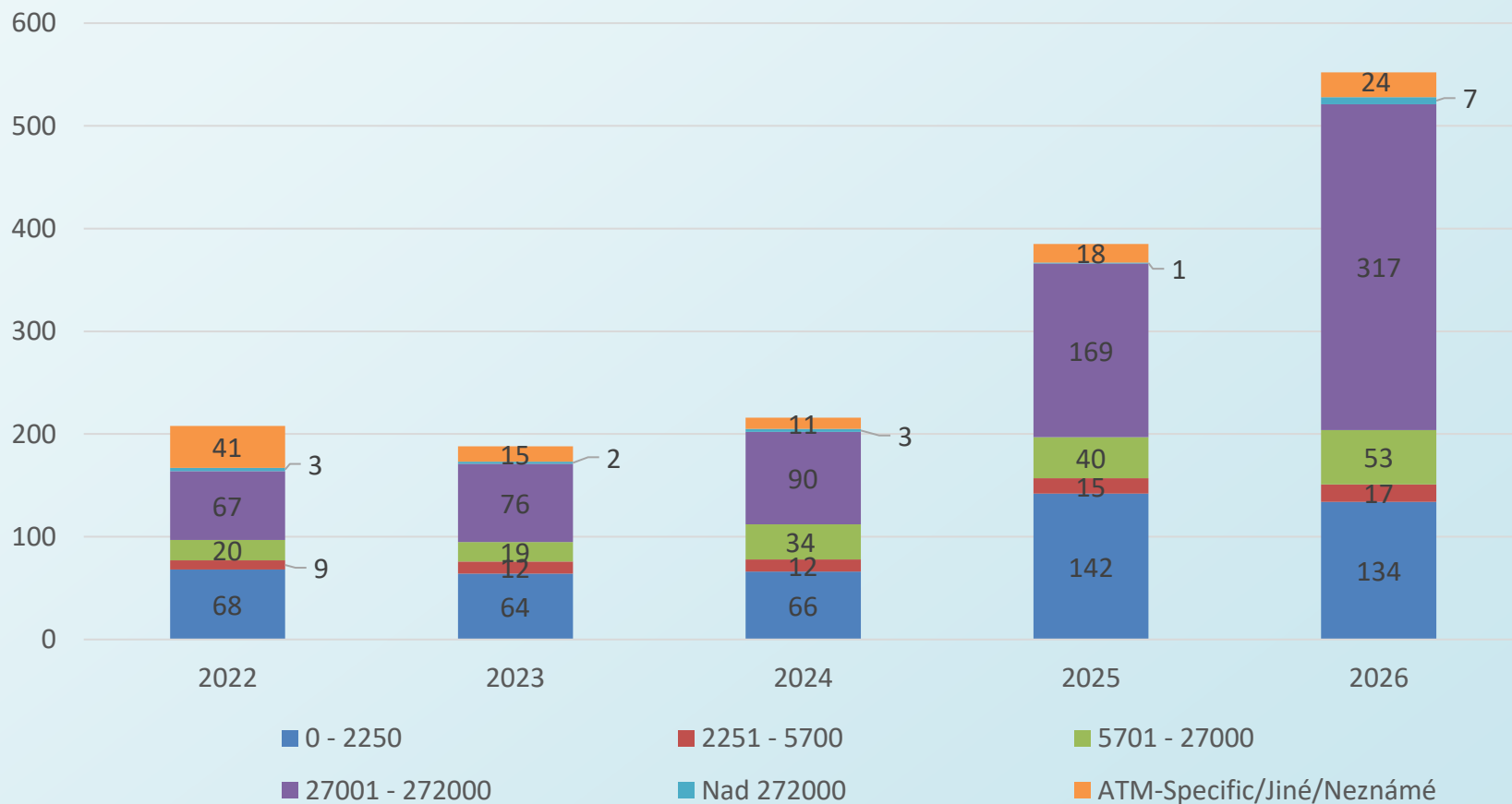


## Struktura oznámených událostí podle hodnocení jejich závažnosti v 1. čtvrtletí v letech 2022 - 2026



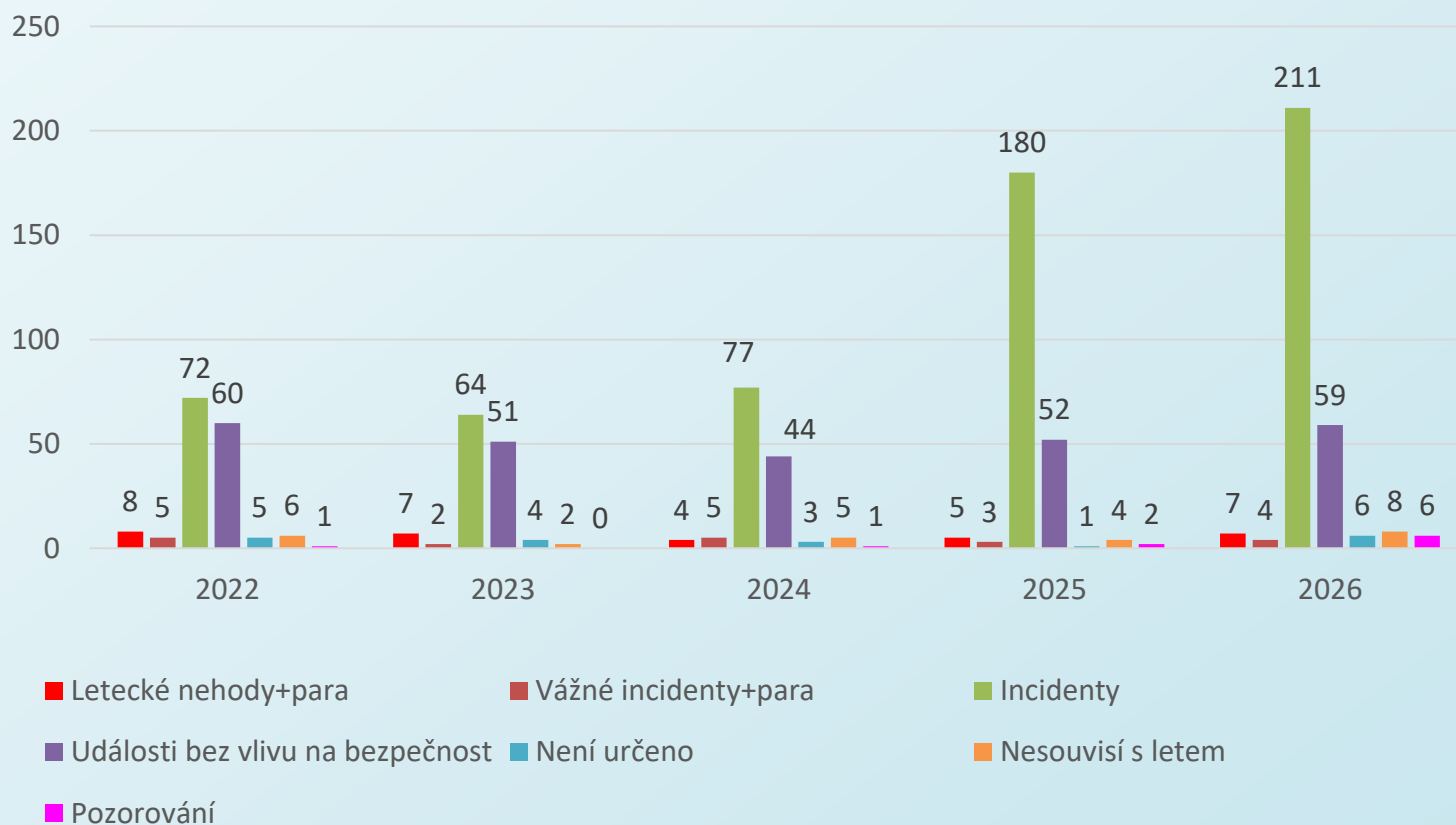
# Vývoj celkového počtu událostí podle jednotlivých hmotnostních kategorií letadel v 1. čtvrtletí v letech 2022 – 2026

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



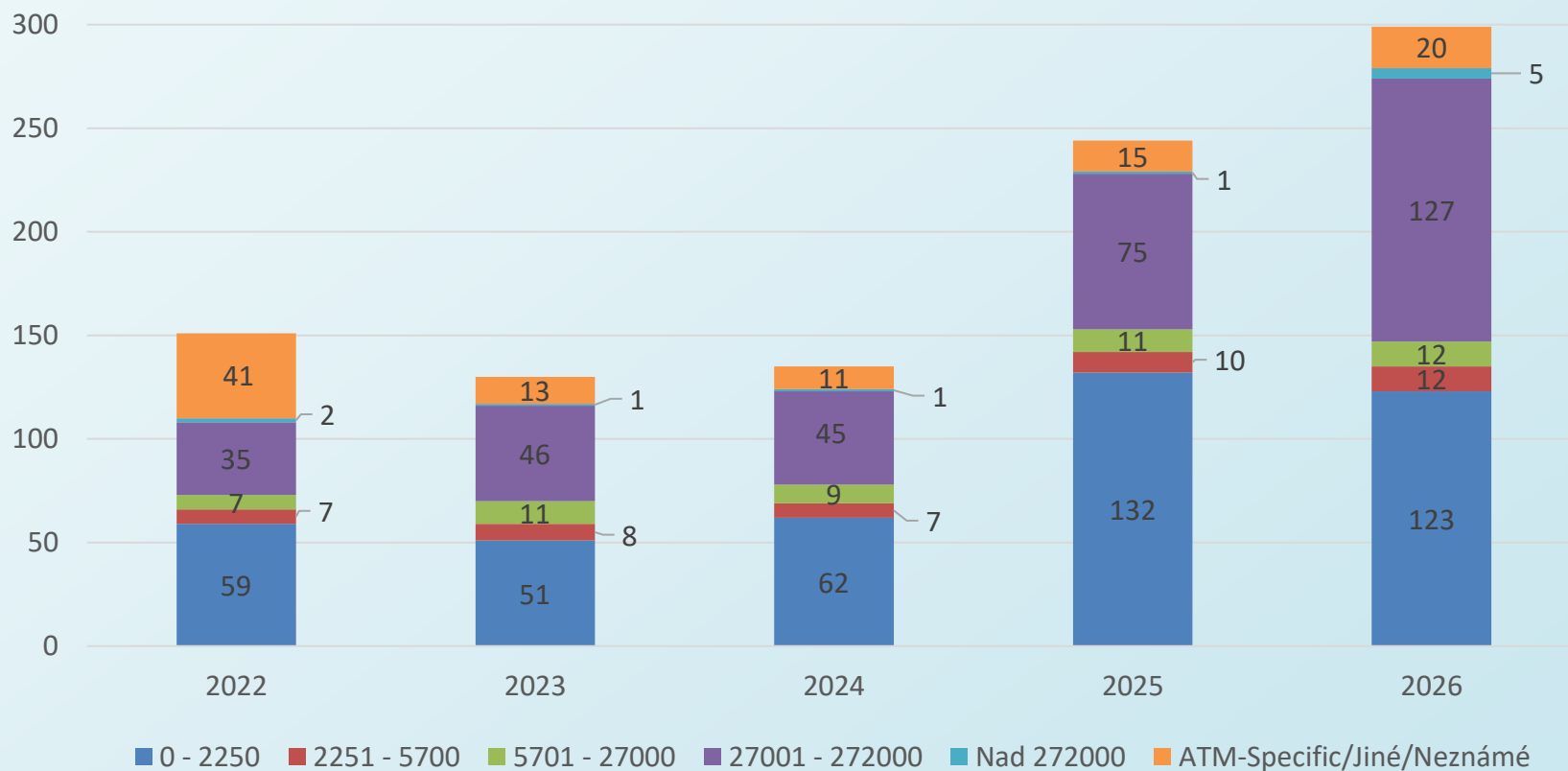
# UDÁLOSTI NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

## Vývoj počtu událostí podle hodnocení jejich závažnosti v 1. čtvrtletí v letech 2022 – 2026



# Vývoj událostí podle jednotlivých hmotnostních kategorií letadel v 1. čtvrtletí v letech 2022 – 2026

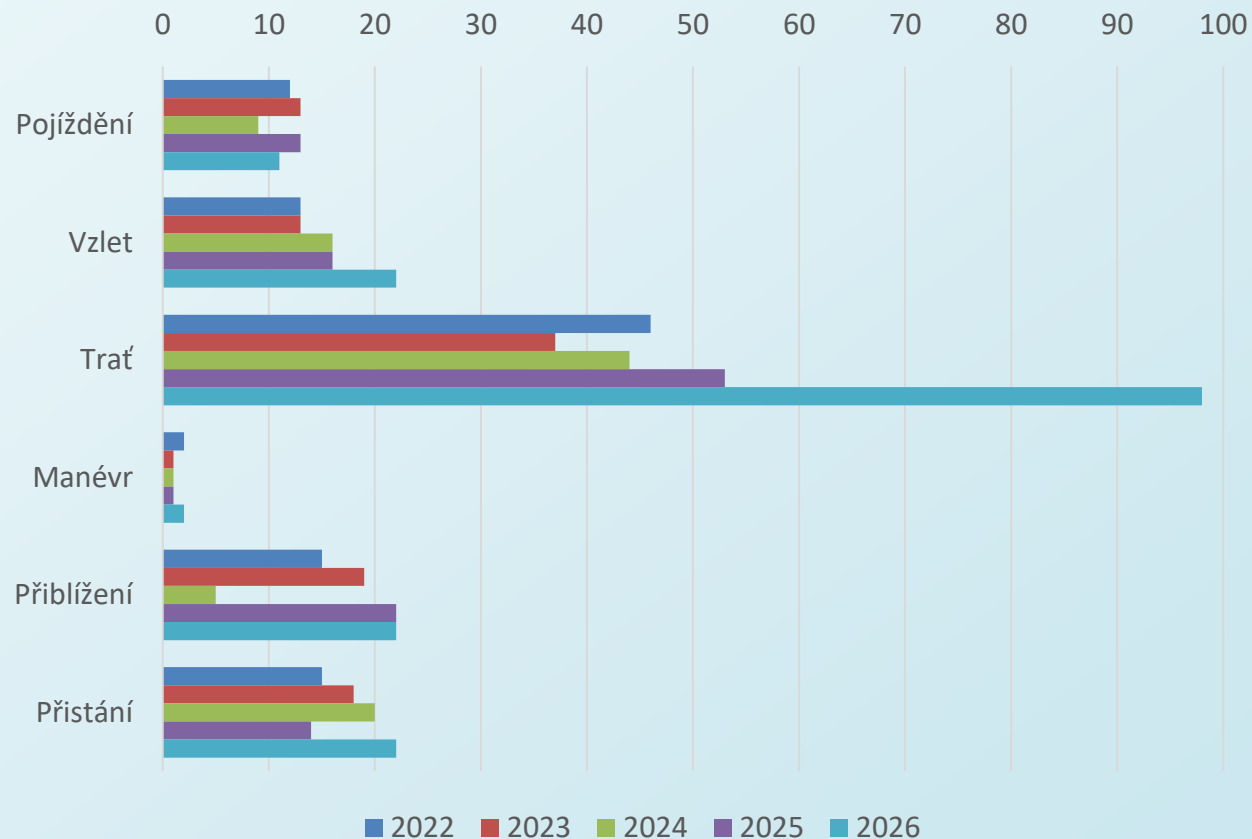
Nezahrnuje parašutistické nehody a incidenty



# Vývoj struktury událostí oznámených ÚZPLN podle fáze letu v 1. čtvrtletí v letech 2022 – 2026

Nezahrnuje parašutistické nehody a incidenty

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



## Struktura událostí oznámených ÚZPLN v 1. čtvrtletí 2026

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 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	3	1	2	2	1
Vrtulníky	0	0	0	0	0
Kluzáky	0	0	0	0	0
Balóny a vzducholodě	0	0	1	0	1
Systemy dálkově řízených letadel	0	0	0	0	0
<b>Celkem</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>

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

Druh SLZ (mimo sportovní padáky)	Letecké nehody			Vážné incidenty	
	Na území ČR		Notifikace ACCID	Na území ČR	Notifikace SINCID
	Celkem	Fatální nehody			
UL letouny	1	0	4	0	0
UL vrtulníky a vírníky	1	0	0	0	0
UL kluzáky	0	0	0	0	0
PK a MPK	2	0	0	0	0
ZK a MZK	0	0	0	0	0
<b>Celkem SLZ</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</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	89	47	3	4
MTOM > 2 250 ≤ 5 700 kg	8	3	1	0
MTOM ≤ 2 250 kg	95	7	2	0
MTOM neznámá	2	0	0	0
ATM - specific.	1	0	0	0
Letiště, letecké služby a údržba letadel	7	1	2	0
<b>Celkem</b>	<b>202</b>	<b>58</b>	<b>8</b>	<b>4</b>

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

## Ostatní události na území ČR

Rozdělení podle druhu letadla (mimo sportovní létající zařízení)

Druh letadla (mimo SLZ)	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Nesouvisí s letem	Není určeno
Letouny	103	57	6	4
Vrtulníky	4	0	0	0
Kluzáky	0	0	0	0
Balóny a vzducholodě	0	0	0	0
Systemy dálkově řízených letadel	85	0	0	0
<b>Celkem</b>	<b>192</b>	<b>57</b>	<b>6</b>	<b>4</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	6	1	0	0
UL vrtulníky a vírníky	1	0	0	0
UL kluzáky	0	0	0	0
PK, MPK, ZK a MZK	2	0	0	2
Celkem SLZ	9	1	0	2

## Tabulka porovnává počty leteckých nehod na území České republiky v 1. čtvrtletí v letech 2022 – 2026 a počty osob, které při nich zahynuly.

Rok události	2026	2025	2024	2023	2022
Letecké nehody celkem	7	5	3	7	8
Fatální nehody	1	1	0	0	1
Počet zahynulých osob	1	1	0	0	1

## Porovnání údajů o parašutistických nehodách na území České republiky

Parašutistické nehody celkem	0	0	1	0	0
Fatální nehody	0	0	0	0	0
Počet zahynulých osob	0	0	0	0	0

Následující přehled zahrnuje výběr z událostí, které byly oznámeny organizacemi v 1. čtvrtletí 2026 a pro bezpečnost letectví představují významné riziko. Souvisely zejména s:

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



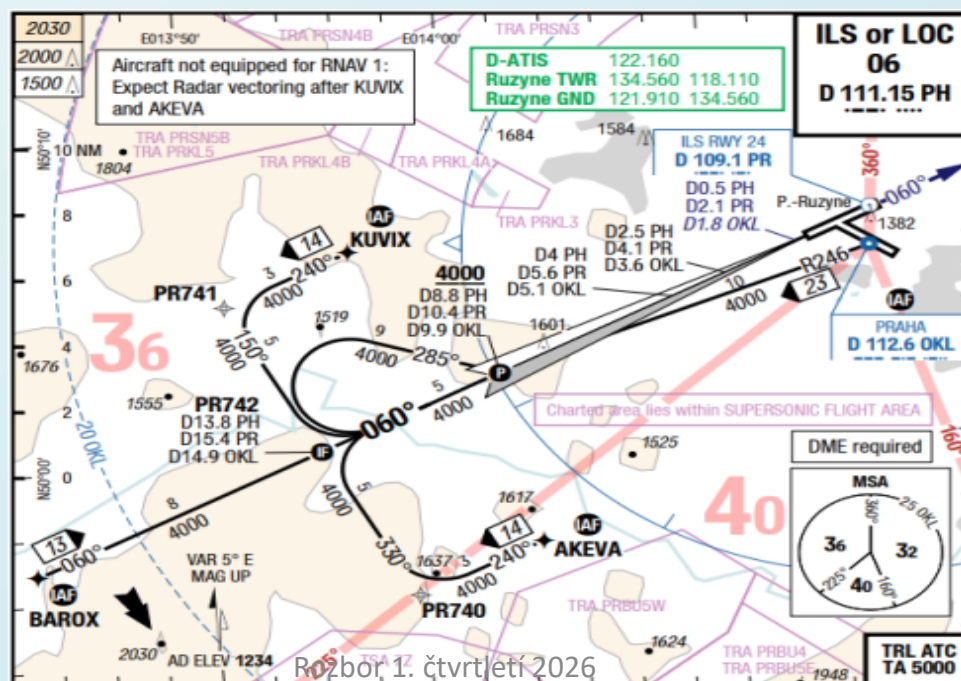
## Vážný incident

Datum: 17. 1. 2026  
Typ: letoun Airbus A-320neo,  
Místo: TMA II Praha / CTR Ruzyně

- Posádka zahraničního provozovatele prováděla let z LPPT (Lisbon) do LKPR.
- Po přechodu na APP Praha posádka obdržela povolení ke klesání do ALT 4 000 ft a následné ILS přiblížení na RWY 06.
- Posádka po průletu nad bodem BAROX (IAF) pokračovala v klesání pod povolenou ALT 4 000 ft.
- Při sklesání do ALT 3 500 ft se na přehledovém systému APP Praha zobrazila varovná funkce MSAW (*Minimum Safe Altitude Warning*).
- ATCo vydal posádce instrukci stoupat zpět do povolené ALT 4 000 ft.
- Posádka instrukci potvrdila, ale letoun stále klesal.

## Vážný incident letounu Airbus A-320neo – pokračování

- ATCo opakoval instrukci k okamžitému stoupání do ALT 4 000 ft, posádka instrukci ke stoupání potvrdila a ohlásila varování TERRAIN (TAWS).
- Posádka zahájila strmé stoupání až do ALT 5 800 ft (nad oblačnost). Následně posádka klesala do ALT 4 000 ft.
- Posádka přerušila přiblížení a následně byla ATCo vektorována levou zatáčkou na přiblížení ILS RWY 06 LKPR.



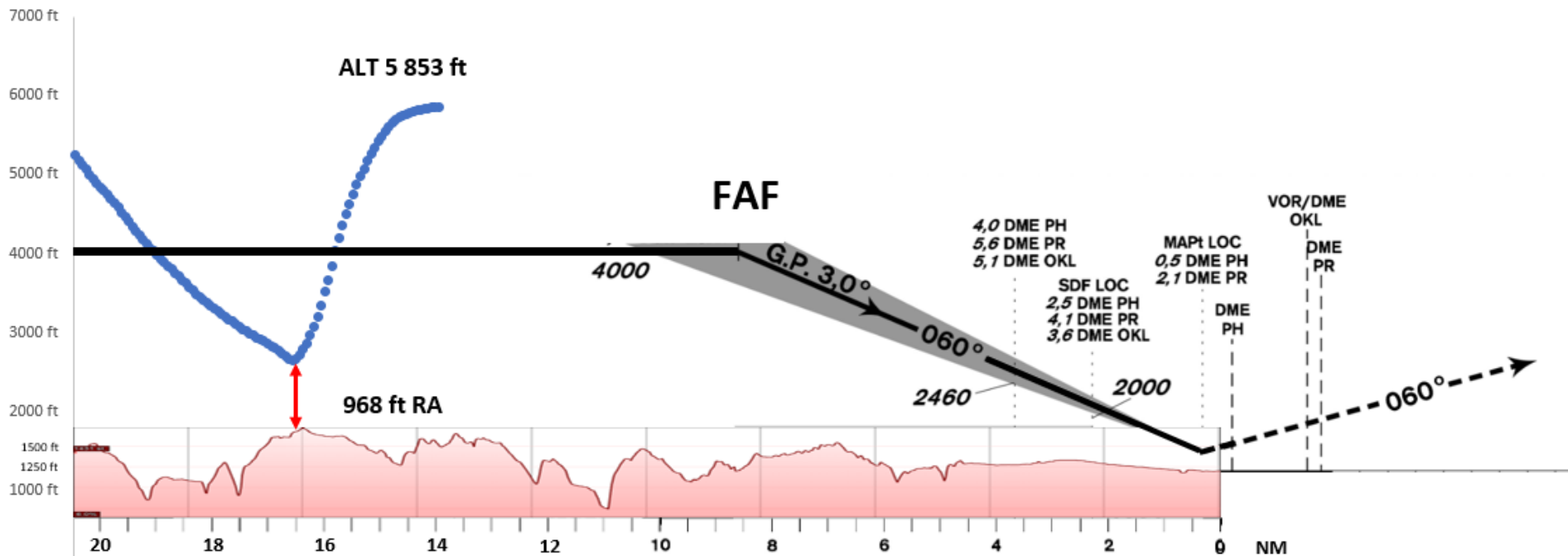
# Vážný incident letounu Airbus A-320neo – pokračování

→ Zpráva METAR LKPR 10:00 UTC:

METAR LKPR 171000Z 11006KT 2500 0900NE R06/P2000N  
R30/P2000N BR BCFG SCT003 BKN005 OVC012 02/02 Q1023  
TEMPO 3000 BR BKN007=

→ Vertikální profil:

## BAROX



## Vážný incident letounu Airbus A-320neo – pokračování

Z dosavadního šetření vyplývá:

- Oba piloti byli držiteli platného průkazu způsobilosti a měli platné kvalifikace, při kritickém letu byl PIC ve funkci PF a F/O ve funkci PM.
- Posádka postupně vykonávala *Controlled rest at position*, který PIC ukončil až po zahájení klesání.
- Celý průběh události byl zaznamenán a analyzován na základě dat FDR. Záznam CVR není k dispozici.
- Domněnka PF, že jsou vysoko, vedla ke snaze o zachycení G/S shora. Posádka nedodržela povolenou ALT 4 000 ft a před FAF pokračovala dále v klesání.
- Klesání probíhalo se vzdušnými brzdami bez vysunutých vztlakových klapek s vertikální rychlostí od -2 000 do -3 000 ft·min<sup>-1</sup>.
- PM upozornil PF, že je pod vertikálním profilem.

# Vážný incident letounu Airbus A-320neo – pokračování

→ Zaznamenané kritické hodnoty:

- Min. výška: ALT 2 653 ft / 968 ft RA
- Indikovaná rychlost: ~304 kt
- $N_y$  při přechodu do stoupání: +2 g

→ Záznam přehledového zobrazení APP Praha



Zobrazení varovné hlášky **MSAW**

# Vážný incident letounu Airbus A-320neo – pokračování

## Faktory související s CRM / TEM

### → Posádka:

- Bez „Arrival“ briefingu
- Přípravu FMGC provedl PM
- *Controlled rest at position* bez prokázané únavy
- Neefektivní komunikace v posádce během kritické situace
- Selhání TEM
- Pozdní reakce na varování



# Vážný incident letounu Airbus A-320neo – pokračování

## Faktory související s CRM / TEM

→ PM:

- Více úkolů současně
- Monitoring + komunikace
- Rychlé změny parametrů letu
- Vysoký workload
- Očekávání reakce ze strany PF
- Zvažoval zásah



## Riziko CFIT – Poslední bariéry:

- EGPWS / MSAW - ATCo
- Důležitost CRM a briefingu



## Incident

Datum: 29. 1. 2026  
Typ: letoun Boeing 737-8 MAX  
Místo: po vzletu z GCTS (Tenerife Jih)

- Posádce českého provozovatele se po vzletu z GCTS rozsvítila signalizace ENG ANTI-ICE na motoru č. 2.
- Posádka provedla checklisty dle QRH, ale signalizace závady nezmizela.
- Kvůli nepříznivému počasí v destinaci – LKPR, se posádka po konzultaci s MCC a OCC rozhodla pro diverzi na LEVC (Valencie).
- Přistání proběhlo v pořádku.
- Údržbová organizace provedla kontrolu letounu a zjistila závadu na ventilu PRSOV (*Pressure Regulator and Shutoff Valve*). Byly aplikovány postupy dle FIM (*Fault Isolation Manual*), závada se znovu neprojevila a letoun byl uvolněn zpět do provozu.

## Incident

Datum: 8. 2. 2026  
Typ: letoun Boeing 737-800  
Místo: FKRR (Garoua, Kamerun)

- Po přistání na FKRR došlo u letounu českého provozovatele k úniku hydraulické kapaliny v systému A, který vyústil k úplné ztrátě hydraulického systému A.
- Únik byl nalezen na *Engine Motor Driven Pump* (motorem poháněném čerpadle).
- Čerpadlo bylo vyměněno a letoun byl uvolněn zpět do provozu.

## Incident

Datum: 27. 2. 2026  
Typ: letoun Boeing 737-800  
Místo: FIR Athény

- Během letu českého provozovatele LKPR – HEGN (Hurghada) zaznamenala posádka na FL370 kvůli stříhu větru a slabé turbulenci náhlý nárůst indikované vzdušné rychlosti z Mach 0,77 na Mach 0,81 během 16 s.
- Rychlost se pohybovala blízko svého maximálního limitu, ale hodnota maximální rychlosti nebyla překročena.
- Posádka snížila tah motorů téměř na volnoběh – otáčky motoru N1 z 92% na 48% na obou motorech, a indikovaná vzdušná rychlost letounu začala následně klesat.
- Posádka přestavila páky tahu motorů zpět do režimu pro let v hladině. Motor č. 1 reagoval normálně, otáčky N1 se zvýšily na 94%. Na motoru č. 2 ale otáčky N1 klesly na 45%.

## Incident letounu Boeing 737-800 – pokračování

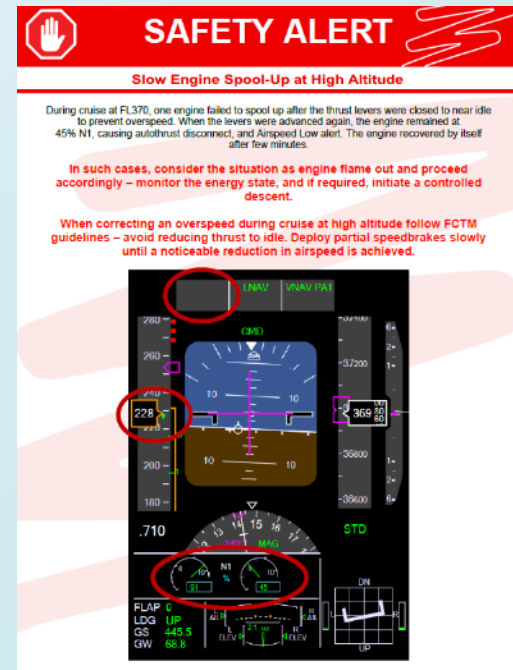
- Indikovaná vzdušná rychlost následkem toho klesla pod minimální rychlost a byla aktivována signalizace pro minimální manévrovací rychlost.
- Posádka informovala stanoviště ATC o nutnosti okamžitého sestupu do FL250, což bylo obratem schváleno.
- Sestup z FL370 byl zahájen manuálně.
- Během sestupu došlo ke krátkodobému zvýšení podélného sklonu a byl aktivován *stick shaker*.
- Let byl následně stabilizován, IAS se zvýšila nad minimální rychlost a byl opět připojen autopilot.
- Během sestupu se posádka pokusila zvýšit tah motoru č. 2 celkem třikrát. Pokaždé se otáčky N1 zvýšily na cca 50% a poté se opět snížily na 45%.

## Incident letounu Boeing 737-800 – pokračování

- Před zahájením postupu NNC *Engine Limit, Surge or Stall*, na FL328, posádka tah motoru č. 2 opět přestavila na volnoběh a poté postupně zvyšovala. Až v tomto případě došlo k obnovení normálního režimu motoru č. 2.
- Posádka zastavila sestup na FL310 a informovala stanoviště ATC.
- Oba motory poté fungovaly normálně a let byl dokončen na cestovní hladině FL310.
- Po přistání na HEGN provedli technici údržbové organizace kontrolu obou motorů, nebyla nalezena žádná závada, ve výpisu poruch byla zaznamenána pouze dočasná asymetrie tahů motorů během sestupu.
- Letoun byl uvolněn do provozu a během dalších letů nevykazoval žádnou další závadu.

# Incident letounu Boeing 737-800 – pokračování

- Provozovatel provedl kontrolu zaznamenaných dat v monitorovacím systému výrobce motoru, kde bylo zaznamenáno, že motor nebyl schopen akcelarovat na požadovaný výkon. Z dat nebyla zjištěna příčina.
- Motor je v souladu s postupy FIM (*Fault isolation manual*) nadále monitorován. Jako prevence byly vyměněny palivové filtry.
- Provozovatel vydal Safety Alert, ve kterém seznámil všechny piloty s touto událostí a připomněl správný postup řešení této situace.



## Incident

Datum: 3. 3. 2026  
Typ: letoun Boeing 737-8 MAX  
Místo: LKPR (Praha/Ruzyně)

- Posádce českého provozovatele během přiblížení CAT III na RWY 24 LKPR zůstala po připojení druhého autopilota svítit signalizace *SINGLE CHANNEL*.
- Ani po proklesání 1 000 ft AGL nedošlo k připojení druhého kanálu autopilota.
- Na základě předešlých zkušeností, kdy se druhý kanál připojil v počátečních fázích přiblížení, posádka tuto signalizaci vyhodnotila jako možnou závadu a rozhodla se provést *go-around*.
- Během druhého přiblížení se situace opakovala.
- Kapitán se vzhledem k počasí rozhodl opět přerušit přiblížení a divertovat na LZIB (Bratislava).

## Incident letounu Boeing 737-8 MAX – pokračování

- Údržbová organizace na LZIB provedla kontrolu řídicích systémů - DFCS (*Digital Flight Control System*) test, při kterém byla v historii závad zjištěna chyba, která značí závadu na rozhraní vstupu nebo příkazu k pohybu trimu hlavního stabilizátoru během připojení druhého kanálu autopilota.
- Byly provedeny postupy dle odpovídající kapitoly FIM (*Fault isolation manual*), které neobjevily žádnou aktuální závadu a letoun byl uvolněn zpět do provozu.

## Incident

Datum: 3. 3. 2026  
Typ: letoun Boeing 737-800  
Místo: OERK (Riyadh)

- V průběhu letu tuzemského dopravce, při ohřívání jídel, palubní průvodčí ucítil v přední kuchyňce (*galley*) neobvyklý zápach připomínající hořící papír. Proto okamžitě vypnul a zkontroloval troubu. Při mírném otvírání dvířek se uvnitř objevily malé plameny.
- Druhý palubní průvodčí vzal halonový hasící přístroj a byl připraven jej v případě potřeby použít. Poté, co byla dvířka trouby znovu otevřena, nebyly již plameny pozorovány.
- Následně byl informován kapitán letounu, že se během ohřívání jídla v troubě v přední *galley* objevily malé plameny, avšak situace se v danou chvíli nejevila jako vážná.
- Následně byly z trouby vyjmuty čtyři ohořelé papírové krabičky s potravinami.

## Incident letounu Boeing 737-800 – pokračování

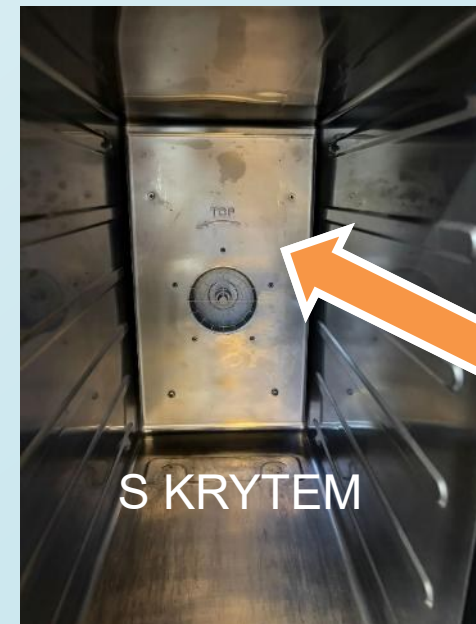
- ➔ Požár pravděpodobně vznikl v zadní části trouby v blízkosti topného tělíska, které **nebylo zakryto kovovým ochranným krytem**.
- ➔ Trouba byla používána standardním způsobem s vložkou. **Ale i tato vložka rovněž postrádala zadní část**, která má zajišťovat dostatečný odstup mezi papírovou krabičkou a topným tělesem.
- ➔ Trouba byla následně vyřazena z provozu a celá palubní posádka byla informována o jejím zákazu používání.



23. 4. 2026



Rozbor 1. čtvrtletí 2026



33

## Incident letounu Boeing 737-800 – pokračování

- Na základě této události provozovatel přijal bezpečnostní opatření k zamezení opakování podobného incidentu.
- Byl zpracován Bulletin, Safety Alert a Safety Brief.
- Tato přijatá opatření, včetně jasných pokynů, že pokud nebude vložka (*inzert*) trouby správná, nesmí být trouba používána, byla rozeslána všem zainteresovaným složkám provozovatele a ACMI partnerům (pronajímatelům).



← Vložka (*inzert*) trouby

## Incident

Datum: 12. 3. 2026  
Typ: Beechcraft King Air E90  
Místo: LKRO (Roudnice)

- Během privátního letu podle kombinovaného letového plánu z LKRO do LDLO (Lošinj) došlo k uvolnění motorového krytu na levém motoru.
- Po odletu z LKRO si posádka během stoupání do FL210 všimla, že horní přední kryt levého motoru se odsává a vzniká tak výrazná mezera.
- Posádka provedla úkony pro uvolněný kryt dle příručky zvláštních úkonů.
- Po dostoupení do FL210 se posádka rozhodla před bodem PISAM a vstupem do FIR Wien divertovat na LKCS. FIC Praha letoun vektorovalo na ILS přiblížení RWY 27 LKCS, kde letoun bezpečně přistál bez technické asistence.

## Incident letounu Beechcraft King Air E90 – pokračování

- Uvolněný kryt byl posádkou zkontrolován a za telefonické asistence údržbové organizace došlo ke správnému zajištění krytu motoru.
- Po fyzickém ověření zajištění krytu se posádka rozhodla pokračovat v letu do LDLO.



## Incident

Datum: 17. 3. 2026  
Typ: letoun Boeing 737-800  
Místo: FIR FCCC (Kamerun)

- Během zahájení počátečního klesání na FOOL (Libreville, Gabon) došlo u letounu českého provozovatele k prasknutí levého postranního okna v pilotní kabině.
- Posádka provedla postup dle NNC a rozhodla se pro diverzi na FKKD (Douala, Kamerun).
- Přistání proběhlo v pořádku.
- Údržbová organizace okno vyměnila a letoun byl uvolněn zpět do provozu.

## Incident letounu Boeing 737-800 – pokračování



Prasklé levé postranní okno v pilotní kabině.

# Přehled laserových útoků

V 1. čtvrtletí roku 2026 ÚZPLN obdržel 6 oznámení o útoku laserovým paprskem – 3× APP; 3× ENR.

- všechny útoky se staly ve FIR Praha:
  - 3 oznámení podala posádka zahraničního provozovatele,
  - 3 oznámení podaly posádky vnitrostátních provozovatelů.



# Přehled hlášení TCAS RA

V 1. čtvrtletí ÚZPLN obdržel 6 hlášení o varování a reakci na TCAS RA.

- 1 hlášení bylo od posádky Boeing 737 zahraničního provozovatele na konečném přiblížení RWY 24 LKPR. Policejní vrtulník, let pro záchranu lidského života, odlétal z heliportu FATO1 kurzem 030° na LKMH. Pilot vrtulníku potvrdil, že má Boeing 737 v dohledu. Informaci o provozu dostala i posádka Boeingu 737 a PIC ohlásil: „GOING AROUND TCAS RA“ a provedl druhé přiblížení a přistání.
- 5 hlášení podaly posádky českého provozovatele v zahraničí, z toho:
  - 2 při stoupání do letové hladiny, k vyhnutí konfliktnímu protiprovozu,
  - 1 při klesání kvůli konfliktnímu provozu,
  - 2 při přiblížení na přistání vůči dalšímu provozu:
    - Posádka letounu EMB550 při přiblížení na EDLN (Düsseldorf-Mönchengladbach),
    - Posádka letounu EMB135 při přiblížení na LSZS (Engadin) kvůli konfliktnímu provozu po vzletu.



## Střety s ptáky a se zvíří

V 1. čtvrtletí 2026 obdržel ÚZPLN celkem 38 oznámení o střetech s ptáky. K 28 střetům došlo v zahraničí a 10 se stalo na území České republiky.

V 5 případech došlo ke střetu se zajícem na tuzemských letištích.



Ilustrační foto

# Přehled hlášení rušení Globálního navigačního družicového systému (GNSS)

V 1. čtvrtletí ÚZPLN obdržel 131 hlášení blokování / rušení nebo falšování GNSS (Jamming / Spoofing):

- 61 hlášení podaly posádky během letu ve FIR Praha,
- 70 hlášení podaly posádky českého provozovatele během letu v zahraničí.

Jednalo se o:

- 92 případů GNSS Jamming - blokování signálu GPS,
- 39 případů GNSS Spoofing - falšování signálu GPS.

Vzhledem k fázi letu byly události detekovány:

- 3 ve fázi vzletu,
- 116 během letu po trati,
- 11 ve fázi přiblížení,
- 1 ve fázi přistání.

# Přehled hlášení rušení Globálního navigačního družicového systému (GNSS)



Incidenty takzvaného GNSS jammingu a spoofingu – tedy blokování nebo falšování signálu GPS – se v posledních letech výrazně množí a začínají představovat reálné riziko pro civilní letectví i další kritickou infrastrukturu.

Rostoucí počet incidentů ukazuje, že GNSS už nelze považovat za absolutně spolehlivý zdroj dat. Navigace se tak posouvá do nové fáze, kde bude klíčová nejen přesnost, ale i ověřitelnost a důvěryhodnost signálu.

Klíčem není jen technologie, ale i provozní připravenost. Posádky musí být schopné rozpoznat anomálie a přejít na alternativní způsoby navigace.

Zásadní je také systematické hlášení incidentů, které umožní lépe mapovat problémové oblasti a sdílet informace mezi operátory.



## Ohrožení bezpečnosti pouštěním draků

V průběhu 1. čtvrtletí byly hlášeny 2 události související s provozem upoutaných draků / kitů v blízkosti letiště.

- Posádka letounu Boeing 737-800 při přiblížení na RWY 05 VAAH (Ahmedabad, Indie) ve cca 150 ft AGL zahlédla 3 draky na levé straně přiblížovací dráhy, jednoho ve vzdálenosti 10-20 m od letounu. Po přistání našla část vodící šňůry omotané okolo náběžné hrany levé poloviny křídla.



## Ohrožení bezpečnosti pouštěním draků – pokračování

- Při přiblížení k VAAH (Ahmedabad, Indie) posádka letounu Boeing 737-800 viděla v blízkosti velký počet draků. Po přistání leželo na dráze množství draků a jejich vodící šňůry. Při poježdění posádka opakovaně zastavovala, aby nahlásili draky na pojezdové dráze. Při prohlídce letounu pracovníci údržby hlásili, že z křídla vymotali draka a na náběžné hraně našli zbytky vodících šňůr.

Tyto události byly hodnoceny jako incident.



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 v 1. čtvrtletí šetření příčin leteckých nehod a incidentů:

- SINCID letounu Z-142 s vážným zraněním osoby při vystoupení z letounu po přistání na LKSZ.
- ACCID letounu Scottish Aviation Bulldog SK-61 se smrtelným zraněním pilota u obce Panenský Týnec,

ÚZPLN pověřil právnické osoby, aby zahájily šetření:

- ACCID UL letounu Zenair CH601 po vzletu z RWY 05 letiště Raná.
- ACCID padákového kluzáku v důsledku nárazu do koruny stromu, při kterém došlo k poranění páteře pilota.

## Vážný incident

Datum: 11. 1. 2026  
Typ: letoun Zlín Z-142  
Místo: provozní plocha LKSZ (Sazená)

- ➔ Pilot Z-142 prováděl let s další osobou s pilotní kvalifikací (PPL).
- ➔ Po přistání na LKSZ pojížděl k čerpací stanici LPH s úmyslem dotankovat letoun. Na místě u plnění LPH stál letoun Z-43, již po doplnění.
- ➔ Pilot Z-142 chtěl zastavit a ukončit let za stojícím letounem Z-43. Oba členové posádky se odpoutali a pilot na volnoběh chladil motor.
- ➔ Mezitím ale do stojícího letounu Z-43 nastoupila posádka, aby od čerpací stanice odjela.
- ➔ Pilot Z-142 se proto rozhodl nevypnout motor s úmyslem popojet na uvolněné místo u čerpací stanice.
- ➔ Na LKSZ byly kvůli velkému množství sněhu vyfrézovány pojížděcí dráhy i k čerpací stanici LPH, ale po jejich krajích byly návěže sněhu.

## Vážný incident letounu Z-142 – pokračování



- ➔ Pilot Z-142 se dohodl s další osobou, že vystoupí a dojde posádce letounu Z-43 „ukázat“, aby nedošlo ke kontaktu podvozku, vrtule a pitot-statické trubice na spodní straně křídla s vrstvou sněhu.
- ➔ Pilot Z-142 otevřel kabinu a další osoba vystoupila na křídlo letounu, ale uklouzla pravděpodobně díky navátému sněhu na chodníčku, sklouzla z křídla a v pádu se pak pohybovala vpřed a mírně vpravo.

## Vážný incident letounu Z-142 – pokračování

- Následně došlo ke kontaktu levé ruky další osoby se špičkou vrtulového listu.
- Pilot Z-142 ihned vypnul motor.
- Zraněná osoba utrpěla při zásahu vrtulí semiamputaci levé ruky nad loktem, pokračovala v pohybu doprava od letounu a zůstala ležet na zemi.
- Pilot Z-142 a další přivolané osoby poskytovali zraněné osobě první pomoc a přivolali zdravotnickou záchrannou službu.
- Zraněná osoba byla vrtulníkem LZS transportována na traumatologii FN Motol.

## Letecká nehoda

Datum: 27. 2. 2026

Typ: Motorový padákový kluzák Snake 4

Místo: LKTC (Točná)

- Pilot (držitel několika titulů z mezinárodních soutěží létání kolem pylonů) předváděl MPK pro účely natáčení medailonku pro vyhlášení nejlepšího leteckého sportovce.
- Záměr byl takový, že kamera bude zabírat osobu provádějící komentář a v pozadí bude létat MPK okolo pylonů.
- Pilot v průběhu letu kolem pylonu v plně sešlápnutém *speedu*, nesprávným zásahem do řízení způsobil kolaps vrchlíku.
- S ohledem na malou výšku nedošlo k úplné regeneraci vrchlíku a pilot tvrdě narazil do země.
- Pilot utrpěl vážná zranění páteře a byl letecky transportován k nemocničnímu ošetření.
- Příčinou nehody byl kolaps vrchlíku způsobený nesprávnou pilotáží.

## Letecká nehoda MPK Snake 4 – pokračování



## Letecká nehoda

Datum: 28. 2. 2026

Typ letadla: letoun Scottish Aviation SK-61 Bulldog

Místo: ATZ LKPC ( Panenský Týnec )

- Pilot toho dne plánoval let VFR z LKRO na LKHS, měl doprovázet pilota druhého letadla, které mělo zůstat na LKHS na údržbu.
- Na společném dopoledním briefingu k letu se dohodli, že oba poletí po plánované trati východně Prahy z důvodu lepších povětrnostních podmínek vyhovujících pro let VFR.



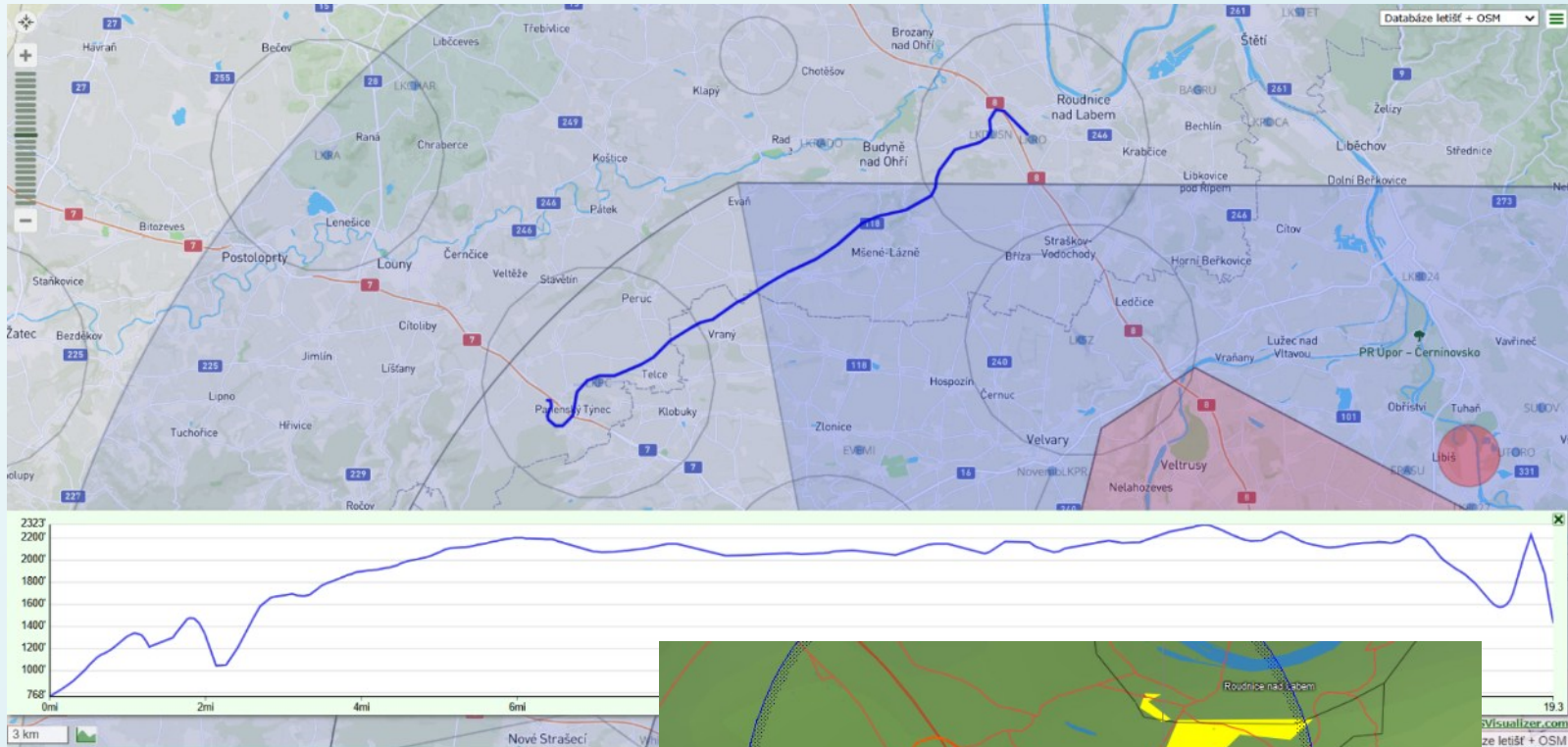
Družicový snímek – oblast pokrytí nízkou oblačností typu Stratus.

## Letecká nehoda letounu Scottish Aviation SK-61 Bulldog – pokračování

- Meteorologické podmínky na LKRO v době odletu nesplňovaly limity pro let VFR.
- Oba letouny odstartovaly krátce po sobě z RWY 31 LKRO.
- Pilot letounu Bulldog z nezjištěných důvodů pokračoval v letu ve směru dráhy a dále po trati západně od Prahy.
- První symbol zobrazení polohy letu se objevil na přehledovém systému ATS v čase 10:59 UTC na 2 000 ft AMSL cca 1 200 m SZ od města Mšené-lázně.
- Poslední poloha letu byla zobrazena v čase 11:05 UTC na 1 500 ft AMSL v JZ části ATZ LKPC, kde pilot prováděl manévry se změnou výšky a polohy.

# Letecká nehoda letounu Scottish Aviation SK61 Bulldog – pokračování

## Zobrazení trasy letu SK-61 Bulldog z LKRO



Zobrazení trasy letu druhého letounu z LKRO

# Letecká nehoda letounu Scottish Aviation SK-61 Bulldog – pokračování

- ➔ První informaci o ztraceném letounu přijalo pracoviště FIC Praha od zástupce Aviatického klubu z LKRO v čase 12:28 UTC.
- ➔ Záchrané koordinační středisko Praha ve 13:16 UTC vyhlásilo údobí pohotovosti ALERFA. Polohový maják nehody (ELT) nevyslal žádný signál.
- ➔ Policejní hlídka ve 13:49 UTC našla trosky letounu ve vzdálenosti cca 2,7 km JZ LKPC v blízkosti dálnice D7 u sjezdu 37, v podmínkách mlhy s dohledností viz. foto.
- ➔ Pilot při nehodě zahynul, letoun byl zničený.



## Letecká nehoda letounu Scottish Aviation SK-61 Bulldog – pokračování



Pohled na místo letecké nehody a trosky letounu SK-61 Bulldog



## Letecká nehoda letounu Scottish Aviation SK-61 Bulldog – pokračování

V dosavadním průběhu šetření bylo zjištěno:

- Pilot nebyl na spojení s FIC Praha, neměl podaný letový plán.
- Meteorologické podmínky na LKRO a po trati letu nevyhovovaly pro let VFR.
- Pilot dle svědků na letišti krátce po vzletu z RWY 31 LKRO vlétl do oblačnosti.
- Pilot pravděpodobně po krátkém letu nad oblačností v prostoru nad LKPC opět vlétnul do oblačnosti.
- V meteorologických podmínkách, na které nebyl vycvičen, ztratil prostorovou orientaci a kontrolu nad letadlem.
- Pilot mnohočetná polytrauma nepřežíval.

## Letecká nehoda

Datum: 28. 2. 2026

Typ: UL vrtulník CH7 Kompres

Místo: louka 2,4 km severovýchodně LKKAPL (Kaplice)

- Pilot (cizí státní příslušník) prováděl rekreační let s UL vrtulníkem, který dne 27. 2. 2026 přivezl na transportním vozíku na plochu SLZ LKKAPL.
- Na LKKAPL létal cca 60 min okruhy a následně pokračoval v letu severním směrem nad tělesem rozestavěné D3 .
- Na úrovni města Kaplice se UL vrtulník rozvibroval a pilot provedl bezpečné přistání na louce u obce Samoty.
- Po opětovném vzletu (bez kontroly možné poruchy) pokračoval v letu vzdušným pojižděním ve výšce cca 2 m AGL.
- Po uletěných cca 500 m ucítil extrémní vibrace na páce cyklického řízení a rozhodnul se okamžitě přistát.
- Pilot ztratil ve visu kontrolu nad řízením a vrtulník se po nárazu listu nosného rotoru do země převrátil na bok.

## Letecká nehoda UL vrtulníku CH7 Kompres – pokračování

- Pilot k tomu uvedl: „*Takové vibrace na řídicí páce jsem ještě nikdy nezažil. Poté jsem se pokusil přistát, což bylo extrémně obtížné, protože vibrace byly tak silné, že jsem tvrdě dosedl a pak mi list rotoru usekl ocasní nosník. Následně se vrtulník převrátil na pravý bok. Mně se nic nestalo, mohl jsem vystoupit.*“
- Otřesený pilot byl převezen do nemocnice k preventivnímu vyšetření.
- UL vrtulník byl zničen.



## Letecká nehoda

Datum: 2. 3. 2026

Typ: Padákový kluzák NOVA PRION XXS

Místo: PG přistávací plocha Černá Hora

- Pilotka (cizí státní příslušnice) prováděla rekreační let vzletem z PG startoviště Černá Hora s plánovaným přistáním na PG přistávací ploše Černá Hora.
- Přistávací plocha leží na louce v katastru obce Rudník-Bolkov a je vybavena VDI.
- Přiblížení na plochu pro přistání probíhalo přes stromy na okraji plochy.
- Při nesprávně provedeném přistávacím manévru mezi stromy došlo ke kontaktu vrchlíku s korunou vzrostlého stromu.
- Pilotka ztratila kontrolu nad řízením PK a z výšky cca 5 m tvrdě dopadla na zem.

## Letecká nehoda PK NOVA PRION XXS – pokračování

- Při dopadu na zem utrpěla pilotka vážné zranění pánevní kosti a byla letecky transportována do fakultní nemocnice v Hradci Králové.
- PK nebyl při nehodě poškozen.
- Nevznikla škoda na majetku třetí osoby.

## Incident

Datum: 4. 3. 2026  
Typ: Bristell B23  
Místo: LSZX (Schanis – Švýcarsko)

- Na letounu tuzemského výrobce provozovaného zahraniční výcvikovou organizací došlo po přistání a následném pojíždění zpět po dráze při rychlosti cca 9 kt k ulomení přední podvozkové nohy, následnému poškození vrtule a spodního motorového krytu.
- Z prvotního ohledání vyplývá, že pravděpodobnou příčinou byl únavový lom, letoun provedl 3 403 přistání.
- Výrobce bude provádět analýzu poškození podvozkové nohy a připravuje Bulletin na kontrolu podvozkových noh.



## Incident letounu Bristell B23 – pokračování



## Incident

Datum: 6. 3. 2026  
Typ: UL letoun VL-3  
Místo: LKTC (Točná)

- Pilot cizí státní příslušnosti s UL letounem české výroby před zahájením vzletu neodjistil brzdy a prováděl vzlet se zajištěnou ruční brzdou
- UL letoun nezískal dostatečnou rychlost a důsledkem byl *tailstrike* následovaný ohnutím předového podvozku na zemi a dojezdem v traverzu v předpolí RWY 09.
- Posádka UL letounu nebyla zraněna.
- UL letoun byl opraven ve výrobním závodě.



## Incident UL letounu VL-3 – pokračování



## Letecká nehoda

Datum: 15. 3. 2026  
Typ: UL letoun Zenair CH601  
Místo: LKRA (Raná)

- Krátce po vzletu UL letounu z RWY 05 LKRA, přibližně v oblasti konce dráhy, došlo k náhlé ztrátě výkonu motoru. Ta se projevila výrazným poklesem otáček motoru a současně poklesem tlaku paliva. Bezprostředně poté došlo k úplnému zastavení motoru.
- Po vzniku této situace pilot uvedl UL letoun do klouzavého letu a zvolil nejvhodnější dostupnou plochu pro provedení nouzového přistání.
- Při nouzovém přistání nedošlo ke zranění dvou osob na palubě, ale UL letoun byl poškozen ve velkém rozsahu, zejména v oblasti podvozku, levé poloviny křídla a uložení motoru.
- UL letoun byl po nehodě demontován a odvezen za účelem detailního ohledání a zjištění příčiny vysazení motoru.

# Letecká nehoda UL letounu Zenair CH601 – pokračování



## Incident

Datum: 31. 3. 2026  
Typ: letoun PS-28 Cruiser  
Místo: LKLN (Plzeň-Líně)

- Během přistání došlo při dosednutí letounu na RWY 24 k ulomení části předového podvozku a následnému poškození vrtule.
- Dispečerem služby RADIO byl vyhlášen poplach pro Vojenskou hasičskou jednotku LKLN (VHJ).
- Událost se obešla bez zranění.
- Na místo události dorazil následně majitel letounu, který pomocí vlastní techniky a za asistence VHJ letoun odtáhl do svého hangáru.

# Incident UL letounu PS-28 Cruiser – pokračování





## Parašutistický provoz

V 1. čtvrtletí se v parašutistickém provozu staly 2 vážné incidenty.

- V prvním případě se jednalo o závity na šňůrách a odhoz hlavního padáku.
- Ve druhém případě se jednalo o seskok z balónu, při kterém došlo k vykloubení pravého ramene parašutisty. Pokus o otevření hlavního padáku levou nezraněnou rukou vedl k nestabilní pozici. Poté parašutista otevřel záložní padák levou rukou a až do přistání řídil padák levou rukou.





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

V průběhu 1. čtvrtletí bylo hlášeno 85 událostí souvisejících s provozem RPAS:

- V 83 případech se jednalo o detekci dronů systémem Aeroscope, pohybujících se v různých výškách v blízkosti letiště Praha/Ruzyně.
- V 1 případě se jednalo o detekci dronu systémem Drontag v blízkosti letiště Kunovice.
- V 1 případě se jednalo o detekci dronu v blízkosti letiště Vodochody.

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)

V 1. čtvrtletí byly oznámeny 4 události, kdy došlo k narušení dráhy v používání. Jsou hodnoceny jako Incident a příčinou všech 4 událostí byl nesprávný postup pilota:

- Dne 15. 1. 2026 pilot Airbusu A320 zahraničního dopravce přejel vyčkávací místo CATII/III TWY A RWY 24 LKPR. Pilot svou chybu vysvětlil nevědomostí o postupech při vyhlášení LVO i když tuto informaci v předchozí komunikaci potvrdil. Pilot letadla na přiblížení RWY 24 obdržel instrukci k provedení průletu s informací o blokování dráhy, později bezpečně přistál.
- Dne 6. 3. 2026 pilot letounu Diamond DA62 tuzemského provozovatele vstoupil na RWY 06 na základě povolení ke vzletu vydaného jinému letu. Posádce letounu Cessna 525 s vydaným povolením ke vzletu bylo nařízeno přerušení vzletu. Pilot DA62 vysvětlil svůj postup přeslechnutím z důvodu hluku v rámci motorové zkoušky před startem.

## Nepovolený vstup na dráhu (Runway Incursion) – pokračování

- Dne 6. 3. 2026 pilot letounu PC12 tuzemského provozovatele přejel vyčkávací místo CATII/III TWY B RWY 24 LKPR při LVO. RIMCAS byl aktivován ve chvíli, kdy byl přilétávající provoz Airbus A319 již přímo na TDZ24. Pilot vysvětlil svou chybu sníženou pozorností a problémem se spojením RTF s GND/TWR v daném okamžiku.
- Dne 7. 3. 2026 pilot ALTO 912 TG tuzemského provozovatele přejel bez povolení vyčkávací místo na pojížděcí dráze TWY A LKTB (Brno/Tuřany). Událost byla současně zaznamenána TEC a GEC. Následně bylo pomocí radiové komunikace ověřeno, že letadlo stojí. Provozu na finále RWY 09 bylo v důsledku toho bylo změněno povolení na přiblížení s minimální výškou pro případ obsazené dráhy.



## Porušení minim rozstupu

V 1. čtvrtletí byly hlášeny 4 události snížení minima rozstupu. Všechny 4 události jsou hodnoceny jako Incident.

- Dne 4. 1. 2026 nahlásil pilot letounu Bombardier CL600 minutí pravděpodobně s meteorologickým balónem. K minutí došlo v FL335 ve FIR Praha. S největší pravděpodobností se jednalo o meteorologický sondážní balón z vojenské aerologické stanice.
- Dne 20. 1. 2026 došlo v TMA Brno ke snížení minim rozstupu na 3,7 NM / 750 ft (75%) mezi letounem L410 UVP a vrtulníkem EC225. Příčinou byl nesprávný postup ATC TERM/TB.
- Dne 23. 1. 2026 na LKPR (Praha/Ruzyně) došlo k nedodržení rozstupu THR-THR 2820/3715 m (76 %) mezi odletem Airbus A320, jehož posádka prováděla *run-up* a následně vzlet z RWY 24 a příletem Boeing 737. V době události nebyly aplikovány snížené rozstupy na jednu RWY (2400 m) - VIS 6 km, OVC 900 ft. Příčinou byl nesprávný postup ATC.

## Porušení minim rozstupu – pokračování

- Dne 13. 3. 2026 na LKMT (Ostrava/Mošnov) došlo ke snížení minima rozstupu mezi letounem Tecnam P2006T zahraničního provozovatele provádějícího IFR přiblížení na RWY 22 a předaným na ACC, a za ním v sekvenci odstartovaným letounem Cessna 172 tuzemského provozovatele. TEC TWR LKMT se mylně domníval, že jde o VFR let. Příčinou byl nesprávný postup ATC.



## Události specifické pro ATM systémy

V 1. čtvrtletí 2026 byly hlášeny 4 události specifické pro ATM systémy:

- 1× LKKV (Karlovy Vary),
- 3× LKPR (Praha/Ruzyně).



## Nepovolené narušení prostoru.

V 1. čtvrtletí bylo hlášeno celkem 8 událostí nepovoleného narušení prostoru. Všechny jsou hodnoceny jako Incident.

K nepovolenému vstupu do CTR/TMA došlo:

- 1× CTR Ruzyně narušení letadlem tuzemského provozovatele s MTOM do 2 250 kg.
- 1× TMA I a TMA II Praha narušení letadlem tuzemského provozovatele s MTOM do 2 250 kg.
- 1× narušení TMA VI Praha letadlem tuzemského provozovatele s MTOM do 2 250 kg.
- 1× CTR Vodochody narušil neidentifikovatelný cíl.
- 1× TMA I Vodochody nepovolený průlet letadlem tuzemského provozovatele s MTOM do 2 250 kg.

## **Nepovolené narušení prostorů – pokračování**

- 1× TMA LKTB nepovolený průlet letadlem tuzemského provozovatele s MTOM do 2 250 kg.
- 1× TMA I Brno a CTR Tuřany narušil neidentifikovatelný cíl.
- 1× TMA I Brno nepovolený průlet kluzáku tuzemského provozovatele.

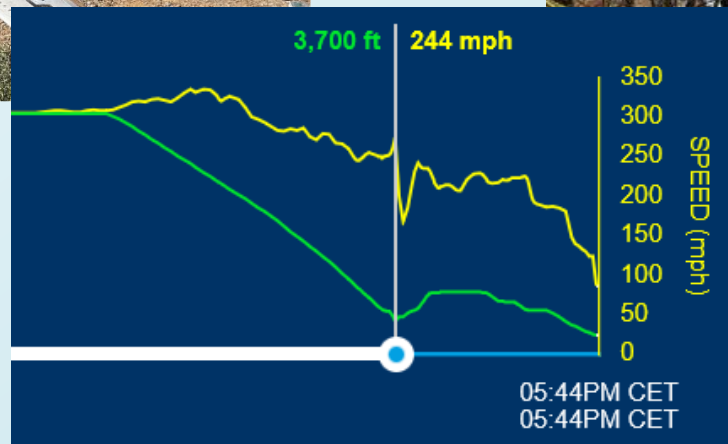


## Odchylna od příslušných publikovaných postupů ATM

V 1. čtvrtletí došlo ke 14 událostem v kategorii Odchylna od publikovaných ATM postupů. Dvě události jsou hodnoceny jako Incident, jedna jako Vážný incident.

- Dne 17. 1. 2026 Piloti A320 zahraničního provozovatele během ILS přiblížení RWY 06 LKPR (Praha) pokračovali v klesání pod povolenou 4000 ft AMSL. Aktivace varovné funkce MSAW.
- Dne 7. 3. 2026 si pilot vrtulníku EC135 letecké záchranné služby, při žádosti o vzlet HEMS na LKTB(Brno/Tuřany) zaměnil světové strany a vzletěl opačným směrem než žádal. Nesprávný postup pilota, nesprávný postup ATC nevydalo informace o konfliktním provozu.
- Dne 19. 3. 2026 došlo chybou pilota letounu Cessna 172 k nedodržení nadmořské výšky tratě středního přiblížení na RWY 24 LKMT (Ostrava/Mošnov). Pilot při výcvikovém letu před FAF začal chybně klesat, zároveň ladil frekvenci z APP na TWR a proklesal 3 200 ft AMSL. FI zasáhl, začal opravovat stoupáním výšku a oznámil stanovišti ATS "correcting altitude".

V průběhu 1. 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 5 oznámení o letecké nehodě a 3 oznámení o vážném incidentu.



## Přehled zahraničních leteckých nehod, u kterých zahraniční úřady zahájily šetření v 1. čtvrtletí za součinnosti ÚZPLN:

Datum	Stát	Druh události	Typ
24. 1. 2026	Spojené Království	Pád UL letounu do pole s úmrtím 2 osob.	EV-97A Eurostar G-CCEM
6. 2. 2026	USA	Pád letounu, při kterém zahynula 1 osoba a 1 byla vážně zraněna. Neúspěšná aktivace balistického záchranného systému.	Tarragon N35RR
28. 2. 2026	Spojené Království	Poškození UL letounu při přistání v důsledku otevření kabiny letounu za letu, což mělo za následek vysoký odpor vzduchu a problémy s ovládním UL letounu.	SD-1 Minisport G-CIZA
9. 3. 2026	Polsko	Náraz balónu do vysoké budovy s úmrtím PIC balonu a zraněním 2 osob.	BB 22 M SP-BZG

## Přehled vážných incidentů oznámených v 1. čtvrtletí zahraničními úřady a součinnost ze strany ÚZPLN:

Datum	Stát	Druh události	Typ
28. 1. 2026	Švýcarsko	Při počátečním ILS přiblížení pro RWY 14 LSZH sklesání pod MSA.	PC12 PRO OK-PVI
5. 2. 2026	Austrálie	Vlétnutí balónu během VFR letu do IMC.	BB74Z VH-89R
13. 3. 2026	Spojené Království	Během letu z EGKB na FL280 selhala modulární avionická jednotka MAU CH.A1 a přístroje na levé straně (PFD). PIC přešel na řízení letounu podle přístrojů na pravé straně a STBY, vyhlásil stav nouze, dostal se do VMC a přistál zpět na EGKB.	PC-12 NGX OK-OUT

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

V 1. 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
Slovensko (ÚBVD)	SINCID UL letounu Skyleader 600 pozn. zn. OK-BAA61, dne 4. 2. 2025 na letišti Dubová.	<a href="https://www.mindop.sk/fileadmin/dokumenty/letecky_namorny_vysetrovaci_utvar/2025/ZS_SKS2025001_Skyleader_OK-BAA61_Dubov%C3%A11_web.pdf">https://www.mindop.sk/fileadmin/dokumenty/letecky_namorny_vysetrovaci_utvar/2025/ZS_SKS2025001_Skyleader_OK-BAA61_Dubov%C3%A11_web.pdf</a>
Polsko (PKBWL)	ACCID UL letounu SportStar RTC, pozn. zn. SP-GDN, dne 9. 3. 2023, Ostrowite, Polsko	<a href="https://pkbwl.gov.pl/wp-content/uploads/2024/03/RK_2023-0006-1.pdf">https://pkbwl.gov.pl/wp-content/uploads/2024/03/RK_2023-0006-1.pdf</a>
Austrálie (ATSB)	SINCID balonu BB142P pozn. zn. VH-RRP, dne 18. 10. 2025, v místě Beaudesert, Queensland, Austrálie.	<a href="https://www.atsb.gov.au/publications/investigation_reports/2026/report/ao-2025-065">https://www.atsb.gov.au/publications/investigation_reports/2026/report/ao-2025-065</a>
Belgie (AAIU)	ACCID balónu BB 92Z, pozn. zn. OO-BSH, ze dne 1. 5. 2025, Tongeren – Borgloon, Belgie.	<a href="https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/documents/publications/2025/AAIU-2025-05-01-02-final.pdf">https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/documents/publications/2025/AAIU-2025-05-01-02-final.pdf</a>
Polsko (PKBWL)	ACCID UL letounu CH-601 Zodiac, pozn. zn. OK-LUA60, dne 9. 9. 2025, Lipowa, Polsko.	<a href="https://pkbwl.gov.pl/raporty/2025-0108/">https://pkbwl.gov.pl/raporty/2025-0108/</a>

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

Stát	Letecká nehoda nebo vážný incident	Link
Moldávie (AIIB)	SINCID UL letounu TL-2000 Sting, dne 22. 3. 2025, v místě Hîncești, Moldávie	<a href="https://www.aiib.gov.md/sites/default/files/2026-03/Final%20Raport-%20StingTL-%202000.pdf">https://www.aiib.gov.md/sites/default/files/2026-03/Final%20Raport-%20StingTL-%202000.pdf</a>
Spojené Království (AAIB)	ACCID UL letounu Bristell NG5 Speed Wing, pozn. zn. G-STEL, dne 20. 5. 2025, v místě Gordon, Berwickshire, Spojené Království.	<a href="https://www.gov.uk/government/news/aaib-report-bristell-ng5-speed-wing-g-stel">https://www.gov.uk/government/news/aaib-report-bristell-ng5-speed-wing-g-stel</a>



## Organizace porad k bezpečnosti letů

Poradu k rozboru bezpečnosti letů za 2. čtvrtletí 2026 ÚZPLN organizuje dne 23. 7. 2026.

Místo konání porady: VZLU AEROSPACE, a.s.

Začátek porady: 9:30 hod.