

Program

- Vybrané ukazatele za 2. čtvrtletí 2026
- Události na území České republiky
- Významné události podle kategorií provozu
- Zahraniční nehody
- Informace

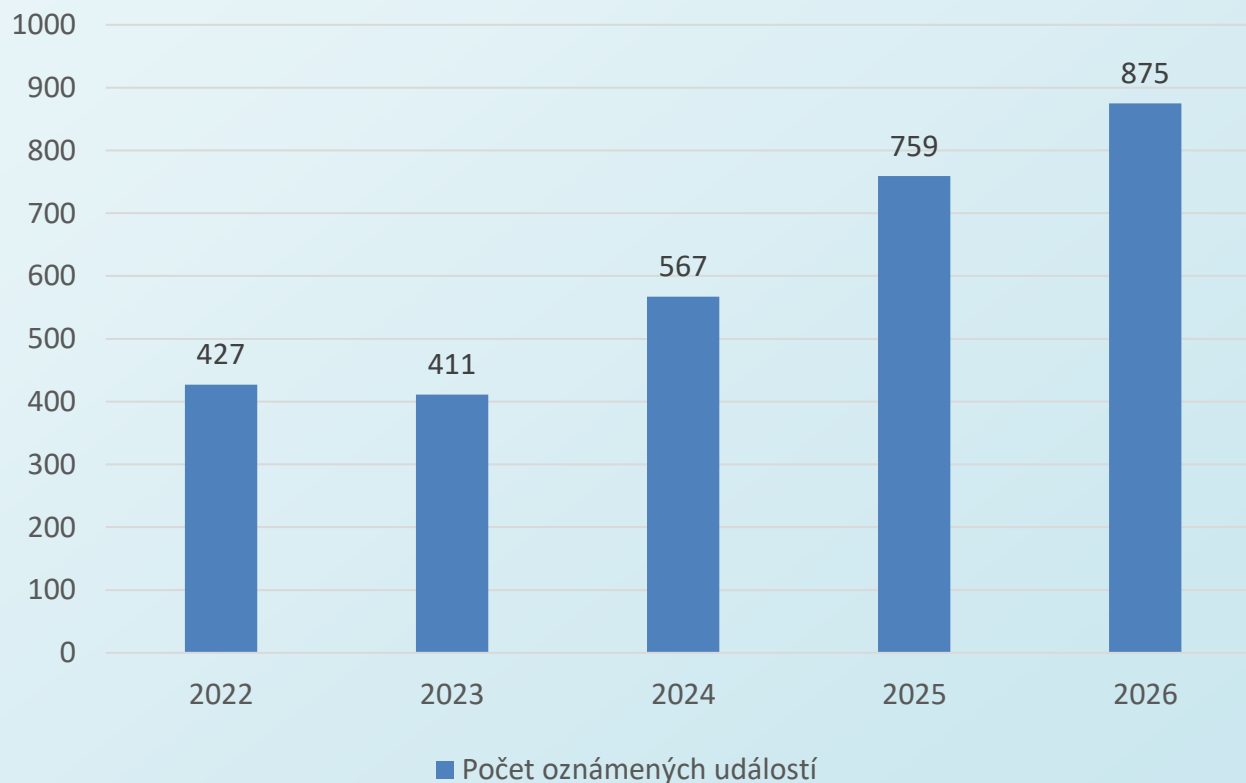
Vybrané ukazatele – 2. čtvrtletí 2026

- ➔ 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.

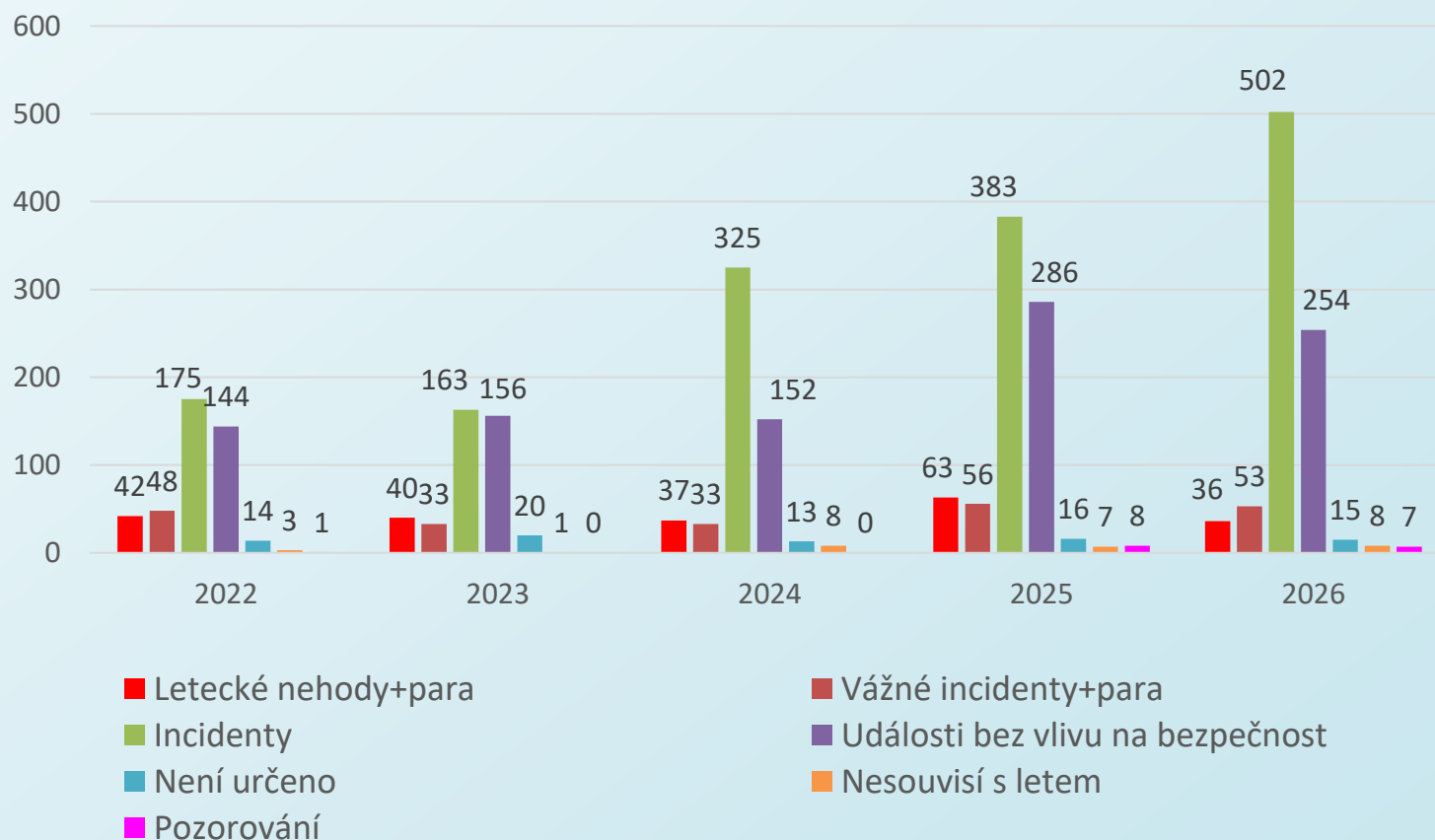
VÝVOJ CELKOVÉHO POČTU HLÁŠENÝCH UDÁLOSTÍ

Ve 2. čtvrtletí roku 2026 bylo v rámci systému podávání hlášení oznámeno celkem 875 událostí.

To představuje meziroční nárůst počtu oznámených událostí o 15,3 % oproti stejnému období v roce 2025.

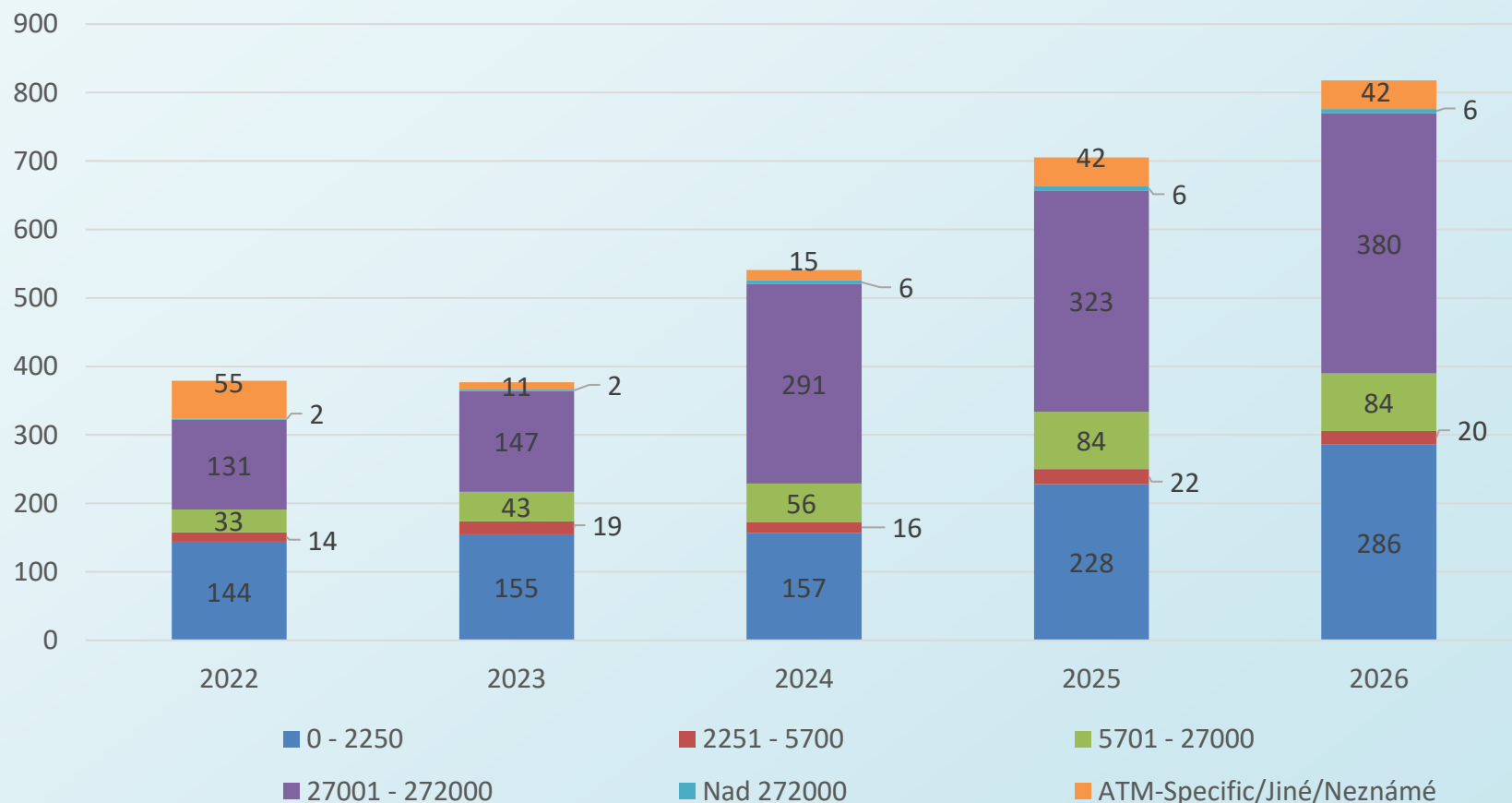


Struktura oznámených událostí podle hodnocení jejich závažnosti ve 2. čtvrtletí v letech 2022 - 2026



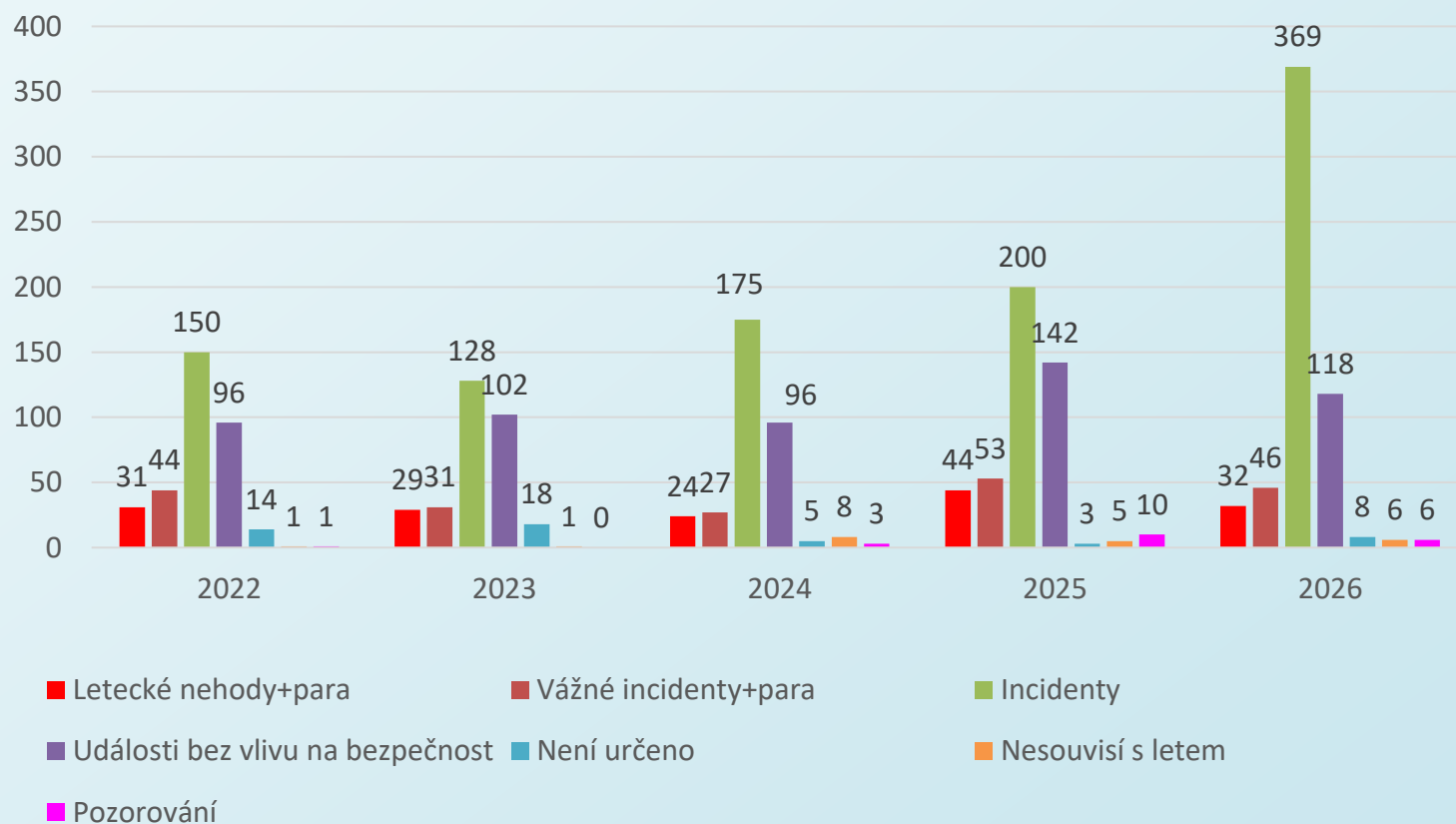
Vývoj celkového počtu událostí podle jednotlivých hmotnostních kategorií letadel ve 2. čtvrtletí v letech 2022 – 2026

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



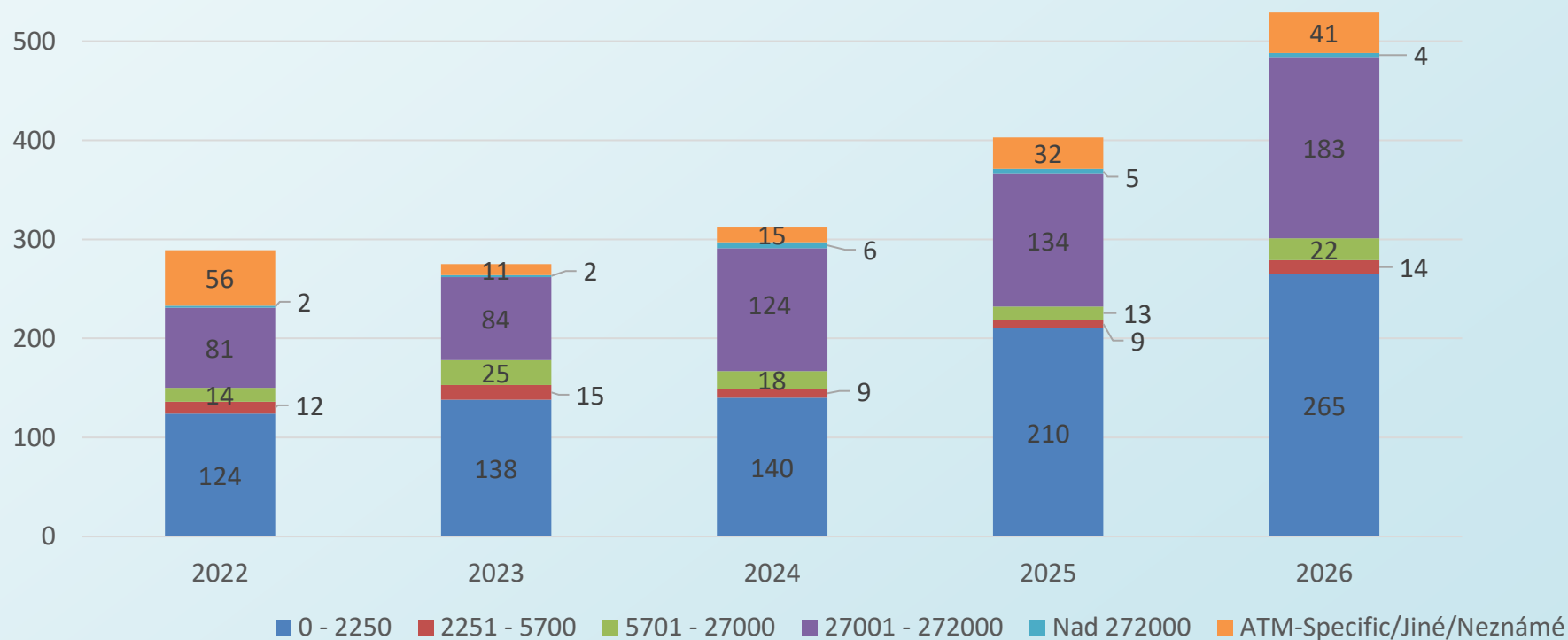
UDÁLOSTI NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Vývoj počtu událostí podle hodnocení jejich závažnosti ve 2. čtvrtletí v letech 2022 – 2026



Vývoj událostí podle jednotlivých hmotnostních kategorií letadel ve 2. čtvrtletí v letech 2022 – 2026

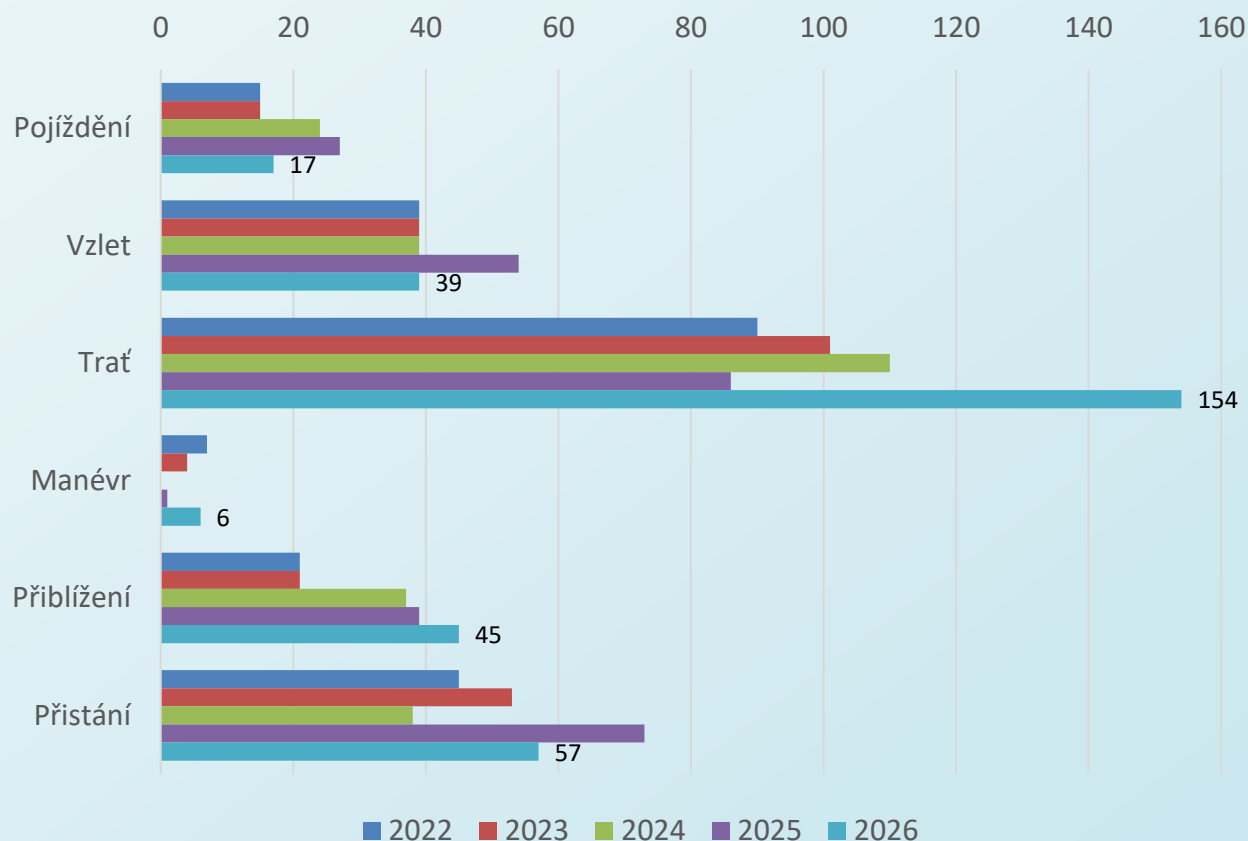
Nezahrnuje parašutistické nehody a incidenty



Vývoj struktury událostí oznámených ÚZPLN podle fáze letu ve 2. 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 ve 2. 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 maximální vzletové hmotnosti letadla

Hmotnostní kategorie letadel (mimo SLZ)	Letecké nehody			Vážné incidenty	
	Na území ČR		Notifikace* ACCID	Na území ČR	Notifikace* SINCID
	Celkem	Fatální nehody			
MTOM > 5 700 kg	0	0	0	0	1
MTOM > 2 250 ≤ 5 700 kg	0	0	0	0	0
MTOM ≤ 2 250 kg	8	1	3	2	3
Celkem	8	1	3	2	4

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

Oznámené letecké nehody a vážné incidenty

Rozdělení podle druhu letadla (mimo sportovní létající zařízení)

Druh letadla	Letecké nehody (ACCID)			Vážné incidenty (SINCID)	
	Na území ČR		Notifikace ACCID	Na území ČR	Notifikace SINCID
	Celkem	Fatální nehody			
Letouny	2	1	1	2	3
Vrtulníky	1	0	0	0	0
Kluzáky	4	0	2	0	1
Balóny a vzducholodě	0	0	0	0	0
Systémy dálkově řízených letadel	1	0	0	0	0
Celkem	8	1	3	2	4

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	4	1	1	1	2
UL vrtulníky a vírníky	0	0	0	0	0
UL kluzáky	0	0	0	0	0
PK a MPK	6	0	0	0	0
ZK a MZK	1	0	0	0	0
Celkem SLZ	11	1	1	1	2

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	110	87	4	5
MTOM > 2 250 ≤ 5 700 kg	11	4	0	0
MTOM ≤ 2 250 kg	183	15	2	0
MTOM neznámá	2	0	0	0
ATM - specific.	0	3	0	0
Letiště, letecké služby a údržba letadel	25	7	0	0
Celkem	331	116	6	5

** 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	147	99	5	5
Vrtulníky	9	1	0	0
Kluzáky	21	5	1	0
Balóny a vzducholodě	1	1	0	0
Systémy dálkově řízených letadel	126	0	0	0
Celkem	304	106	6	5

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	23	2	0	2
UL vrtulníky a vírníky	2	0	0	0
UL kluzáky	2	0	0	0
PK, MPK, ZK a MZK	11	0	0	0
Celkem SLZ	38	2	0	2

Tabulka porovnává počty leteckých nehod na území České republiky ve 2. čtvrtletí v letech 2022 – 2026 a počty osob, které při nich zahynuly.

Rok události	2026	2025	2024	2023	2022
Letecké nehody celkem	19	31	20	24	22
Fatální nehody	2	0	2	2	4
Počet zahynulých osob	3	0	2	3	4

Porovnání údajů o parašutistických nehodách na území České republiky

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

Následující přehled zahrnuje výběr z událostí, které byly oznámeny organizacemi ve 2. čtvrtletí 2026 a pro bezpečnost letectví představují významné riziko. Souvisely zejména s:

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



Incident

Datum: 12. 4. 2026
Typ: letoun Boeing 737- 900
Místo: RWY 05 LPMA (Madeira)

- Letoun tuzemského obchodního dopravce prováděl odlet z LPMA.
- METAR LPMA XX1630Z 01013KT 330V060 9999 SCT015 17/08 Q1026=
METAR LPMA XX1600Z 01014KT 9999 BKN015 16/08 Q1026=
- Během rotace letounu (FO/PF) došlo k překročení podélného úhlu letounu a kontaktu botky na spodní části trupu s RWY.
- Posádka nezaznamenala zvuk, kterým by rozpoznala *Tail Strike*.
- Palubní personál se domníval, že se jedná o zvuk ze zavazadlového prostoru.
- Hodnoty podélného sklonu ve fázi 1. rotace byly v normě.
- Ve fázi 2. rotace nastalo zvýšení podélného sklonu letounu během 2 sec z hodnoty 6° na hodnotu 11,3°.

Incident letounu Boeing 737- 900 – pokračování:

- ➔ Rychlost změny úhlu podélného sklonu mezi 3,22 a 4,04°/sec překročila doporučenou rotaci 2°/sec stanovenou společností Boeing.
- ➔ Počasí, hodnoty vyvážení, výpočty výkonů letounu a odpočinek posádky neměl vliv na vznik incidentu.
- ➔ Závěry šetření potvrdily, že systémy letounu ani parametry pohonných jednotek nebyly incidentem ovlivněny.
- ➔ Šetření společnosti prokázalo, že hlavní příčinou byla vyšší než doporučená rychlost rotace v kombinaci s přechodným nárazem větru, k němuž došlo v okamžiku rotace.
- ➔ Leteckou společností byla přijata bezpečnostní opatření v dotčených oblastech šetření.

Incident letounu Boeing 737-900 – pokračování

Stopy na *Tail Skid* na spodní části trupu letounu Boeing 737-900



Incident

Datum: 3. 5. 2026
Typ: letoun Airbus A320-214
Místo: LEBL (Barcelona)

- ➔ Posádka českého dopravce měla plánovaný let LEBL – LKPR.
- ➔ Letoun byl z předchozí údržby uvolněn na základě MEL 36-11-01A ENGINE BLEED 1 OFF – uzavření odběru vzduchu z motoru č. 1.
- ➔ Po vzletu z RWY 06R LEBL v ALT cca 2 000 ft po zapnutí PACK 1 a PACK 2 se objevila signalizace ENG BLEED 2 FAULT následovaná AIR ENG 1+2 BLEED FAULT (úplná ztráta odběru vzduchu od motorů).
- ➔ Posádka provedla reset dle QRH, který byl ale neúspěšný, proto následně spustila APU.
- ➔ Stoupání bylo zastaveno na FL80 a byl proveden opětovný reset ENG BLEED 2, opět neúspěšně.

Incident letounu Airbus A320-214 – pokračování

- ➔ Na základě postupů ve výše uvedené kapitole MEL byl proveden reset ENG BLEED 1.
- ➔ Po resetování se tlak a teplota odebíraného vzduchu od motoru č. 1 stabilizovaly, ale po zvýšení tahu motorů se odběr vzduchu odpojil.
- ➔ Odběr vzduchu od motoru č. 1 fungoval pouze v horizontálním nebo klesavém letu při sníženém tahu motoru.
- ➔ Posádka se rozhodla vrátit zpět na LEBL, žádný pilnostní signál nebyl vyhlášen.
- ➔ Bylo provedeno postupné klesání a přiblížení na RWY 06L s odběrem vzduchu od motoru č. 1.
- ➔ Po přistání provedla údržbová organizace BMC (Bleed Monitoring Computer) reset a test, systém přetlakování poté nevykazoval žádnou závadu.

Incident letounu Airbus A320-214 – pokračování

- ➔ Byla provedena motorová zkouška včetně prověření odběru vzduchu od motoru č. 2 a všechny parametry vykazovaly standardní hodnoty a letoun byl uvolněn zpět do provozu.
- ➔ Během letu LEBL-LKPR vykazoval systém odběru vzduchu od motoru č. 2 normální parametry. Během letu bylo ponecháno spuštěné APU pro potřeby využití APU BLEED v případě opakované závady.
- ➔ Po přistání na LKPR byl vyměněn HP ventil (High Pressure) na motoru č. 2.

Incident

Datum: 5. 5. 2026
Typ: letoun Boeing 737-800
Místo: ENGM (Oslo)

- ➔ Posádka českého dopravce měla plánovaný let ENGM – LDSP (Split).
- ➔ Po zapnutí APU pro spuštění motorů pracovník handlingové organizace zaznamenal únik paliva z motoru č. 2. Únik se pohyboval v hodnotě 1 kapky za 18 sekund, což přesahovalo limit povolený AMM (Aircraft Maintenance Manual).
- ➔ Byli přivoláni technici údržbové organizace, kteří rozhodli o výměně palivového filtru.
- ➔ Palivový filtr byl vyměněn, byla provedena motorová zkouška, ale únik paliva stále trval.
- ➔ Technici údržbové organizace vyměnili a vyčistili také těsnění u filtru a byla provedena další motorová zkouška.
- ➔ Únik paliva již nebyl zaznamenaný a letoun byl uvolněn do provozu.

Incident

Datum: 23. 5. 2026
Typ: letoun Boeing 737-800
Místo: EDDK (Kolín nad Rýnem)

- ➔ Posádka českého provozovatele měla plánovaný let EDDK-LEBL (Barcelona).
- ➔ Během vytlačování letounu ze stání byl pracovníkem handlingu zjištěn únik oleje z motoru č. 1.
- ➔ Letoun byl tedy zatlačen zpět na stání pro kontrolu údržbovou organizací.
- ➔ Údržbová organizace objevila únik oleje z drenáže zadní skříně turbíny a po otevření obracečů tahu byl nalezen celý prostor od oleje.
- ➔ Magnetická zátka zadního ložiska byla nalezena čistá, bez nálezu.
- ➔ Byla provedena motorová zkouška s opětovným nálezem oleje pod drenáží zadní skříně turbíny.

Incident letounu Boeing 737-800 – pokračování

- ➔ Byl nalezen olej na trubce vedení oleje pod P-svorkou a vyžádána výměna olejové trubky.
- ➔ Po výměně trubky byly provedeny 2 motorové zkoušky, nebyl zjištěn žádný další únik oleje a letoun byl uvolněn zpět do provozu.

Incident

Datum: 26. 5. 2026
Typ: letoun Boeing 737-800
Místo: LEMG (Malaga)

- ➔ Podle prvotního hlášení tuzemského provozovatele došlo na letounu v průběhu letu k poškození levého spodního wingletu, způsobeném srážkou s neidentifikovaným objektem nebo dronem.
- ➔ Během letu posádka žádný střet nezaznamenala a ani chování letounu nevykazovalo žádné anomálie.
- ➔ Poškození wingletu bylo zjištěno až po přistání v EDDK (Köln-Bonn).
- ➔ Následným šetřením bylo zjištěno, že k poškození wingletu došlo na zemi při vyjíždění ze stojánky v LEMG. Letoun wingletem narazil do montážních schůdků, stojících u stojánky.
- ➔ Provozovatel stále ještě provádí šetření okolností vzniku poškození.

Incident letounu Boeing 737-800 – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 30. 5. 2026
Typ: vrtulník Bell 206B
Místo: zkušební polygon Tatry Kopřivnice

- ➔ Pilot se čtyřmi cestujícími v kabině vrtulníku prováděl vyhlídkový let v rámci akce Kopřivnické dny techniky.
- ➔ Jednalo se o první let daného dne.
- ➔ Po nastoupení 4 cestujících a následném spuštění motoru, pilot provedl ve visu otočení vrtulníku o cca 180° do směru plánovaného vzletu.
- ➔ Při kontrole přístrojů před vzletem si všimnul, že nezapnul stopky na vlastním tabletu umístěném v pravé části palubní desky. Proto pustil páku cyklického řízení a pravou rukou ovládal obrazovku tabletu.
- ➔ Během této činnosti došlo k samovolnému pohybu páky cyklického řízení směrem dozadu, což se projevilo významnou změnou sklonu vrtulníku přídí vzhůru.

Letecká nehoda vrtulníku Bell 206B – pokračování

- ➔ Pilot na vzniklou situaci zareagoval neadekvátním zásahem do řízení vrtulníku.
- ➔ Vrtulník se sklonil předí k zemi, roztočil se kolem svislé osy doprava a změnil výšku.
- ➔ Během třech otoček o 360° docházelo ke změnám sklonu, náklonu a výšky, a došlo ke kontaktu zadní části ližinového podvozku se zemí.
- ➔ Pilotovi se po 19 sec od okamžiku vzniku kritické situace podařilo obnovit kontrolu nad řízením vrtulníku a bezpečně přistát na ploše vzletu.
- ➔ Nikdo z posádky vrtulníku ani žádná osoba na zemi nebyla zraněna. Nedošlo k poškození majetku třetí osoby.
- ➔ S ohledem na zjištěná poškození vrtulníku byla událost z incidentu překvalifikována na leteckou nehodu.

Letecká nehoda vrtulníku Bell 206B – pokračování



Změna sklonu a náklonu vrtulníku při samovolném pohybu páky cyklického řízení směrem dozadu

Incident

Datum: 31. 5. 2026
Typ: letoun Airbus A320-214
Místo: FIR Bratislava

- Během stoupání letounu zahraničního provozovatele z LKMT (Ostrava) došlo k vysazení levého motoru ve FIR Bratislava.
- Posádka zaznamenala signalizaci ENG 1 COMPRESSOR VANE (závada natáčení lopatek kompresoru na motoru č. 1).
- Následovalo snížení otáček N1, signalizace ENG 1 STALL a ENG 1 FAIL, vibrace byly v limitech a posádka nezaznamenala žádnou hlasitou ránu od motoru.
- Poté došlo k samovolnému vypnutí motoru na FL290.
- Posádka provedla odpovídající abnormální postupy, vyhlásila PAN PAN a rozhodla se pro návrat zpět na LKMT.
- Přiblížení a přistání proběhlo v pořádku pouze s pracujícím pravým motorem.

Incident letounu Airbus A320-214 – pokračování

- ➔ Údržbová organizace provedla kontrolu letadla včetně boroskopické kontroly levého motoru, při které neobjevila žádné poškození přesahující limity AMM.
- ➔ Byla objevena závada na elektrickém svazku motoru J8, který propojuje řídicí jednotku motoru s pohyblivými částmi motoru a senzory.
- ➔ Elektrický svazek byl vyměněn a letoun byl uvolněn zpět do provozu.

Incident

Datum: 2. 6. 2026
Typ: letoun Boeing 737-800
Místo: FIR Budapest

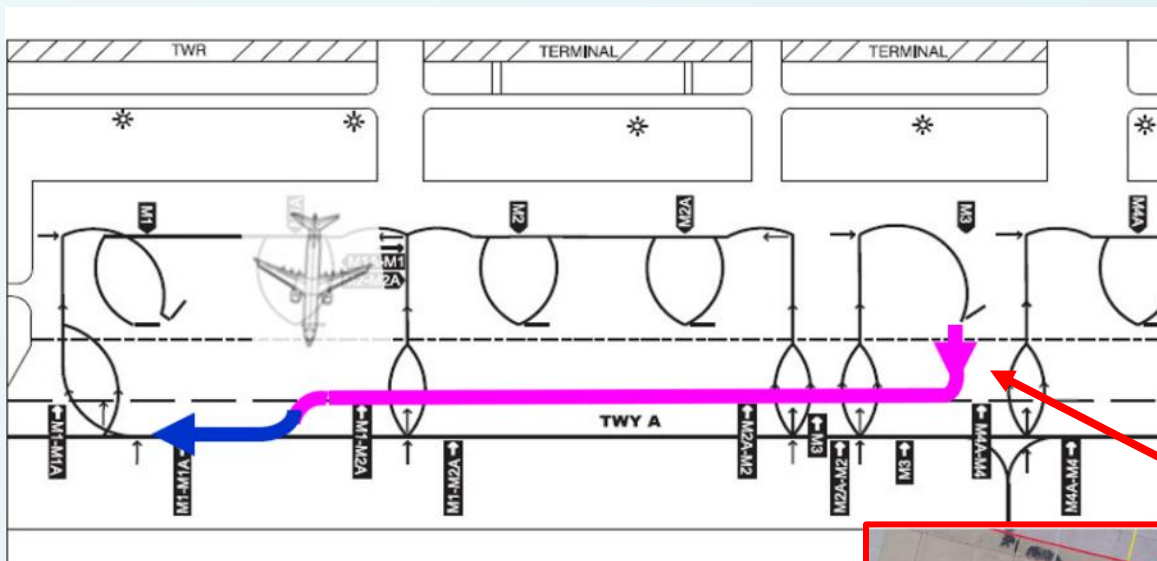
- Posádka českého provozovatele měla plánovaný let LKPR – LTAI (Antalya).
- Během prostoupávání FL100 zaznamenala posádka vibrace motoru č.1 v hodnotě 3.0.
- Během dalšího stoupání se vibrace zvýšily až na 3.4.
- Po konzultaci s MCC se posádka rozhodla pro návrat na LKPR.
- Údržbová organizace provedla zkoušku motoru, po které se maximální hodnoty vibrací pohybovaly na hodnotě 1.2.
- Letoun byl tedy uvolněn zpět do provozu.

Incident

Datum: 2. 6. 2026
Typ: letoun Airbus A320
Místo: LKTB (Brno/Tuřany)

- ➔ Posádka letounu A320 zahraničního provozovatele při výjezdu ze stání M3 nerespektovala osově značení TWY A a pojížděla po postranním značení pojezdové dráhy.
- ➔ Při tomto manévru vznikla nebezpečná situace při průjezdu kolem letounu Boeing 737-8 MAX stojícím na stání M1A a zároveň pozemního zdroje el. energie.
- ➔ Ke kolizi nedošlo a posádka odletěla na LKMT. V době incidentu byla v obou letadlech posádka bez PAX.
- ➔ Posádka A320 měla 5hodinový odpočinek na LKTB. Oba piloti byli na LKTB poprvé.
- ➔ ATC povolení pro pojíždění: „Pojíždět doprava TWYs A, B na vyčkávací dráhy 09“.

Incident letounu Airbus A320 – pokračování



Chybné poježdění po dvojité žluté čáře, která značí okraj TWY A.



Incident letounu Airbus A320 – pokračování

➔ Posádka k incidentu uvedla:

„Vzhledem k noční době, neexistenci osových světel na TWY A a nevýraznému vodorovnému značení posádka chybně zatočila na první dvojitou paralelní čáru, která však značí okraj TWY A na odbavovací ploše M.“

➔ Toto dvojité paralelní značení nebylo na plánu letiště LKTB, který měli piloti k dispozici.

➔ Po minutě zaparkovaného letounu si piloti uvědomili svoji chybu a zatáčkou doleva se vrátili na střed TWY A.

Incident letounu Airbus A320 – pokračování

→ Závěry:

- Každé pojiždění by mělo být považováno za „Safety“ kritickou činnost spojenou s riziky během pojiždění letadla.
- Jako hlavní přispívající faktory byly identifikovány:
 - složité nebo neznámé uspořádání letištních ploch,
 - záměna vodicích značení na odbavovací ploše za středové čáry pojezdových drah,
 - omezené vizuální podmínky během nočního provozu,
 - nedostatky v grafickém zobrazení letištních map,
 - absence jednoznačného potvrzení aktuální polohy letadla před pokračováním v pojiždění.

Incident

Datum: 8. 6. 2026
Typ: letoun Boeing 737-800
Místo: FIR Athens

- Během stoupání z LGSM (Samos) došlo ve FL300 u letounu českého provozovatele k prasknutí pravého předního okna v pilotní kabině.
- Přistání proběhlo v pořádku.
- Údržbová organizace okno vyměnila a letoun byl uvolněn zpět do provozu.



Incident

Datum: 15. 6. 2026
Typ: letoun Pilatus PC-12
Místo: LFTZ (La Mole, Francie)

- ➔ Posádka tuzemského provozovatele po příletu do LFTZ, v domnění, že je to poslední let dne, provedla poletovou kontrolu včetně instalace ochranných krytů motoru.
- ➔ Následně dostala pokyn k dalšímu letu, který původně nebyl v plánu letové činnosti dané posádky, jako náhrady za jiný (AOG) PC-12.
- ➔ Posádka před letem neodstranila ochranný kryt sacího otvoru motoru, což vedlo k nižšímu průtoku vzduchu do motoru a vyšším teplotám motoru (ITT) při vzletu.
- ➔ PIC během stoupání snížil výkon a přistál zpět na letišti vzletu LFTZ.
- ➔ Podle screenshotu z dat motoru byl vrchol ITT 851,13 °C a limit je 900 °C po dobu 20 s.
- ➔ Příčinou incidentu byla nedostatečně provedená předletová kontrola letounu.

Incident letoun Pilatus PC-12 – pokračování



Nápravné opatření ze strany provozovatele:

- Kryt vstupu motoru, který lze přehlédnout, bude trvale spojen s kryty vrtule / výfuku, takže všechny kryty „nosu“ bude nutné instalovat a odstraňovat společně, což sníží pravděpodobnost, že kryt vstupu nebude vidět, protože ostatní jsou jasně viditelné zvenčí i z kokpitu.
- Událost bude důkladně projednána se všemi letovými posádkami během každoročního opakovacího výcviku.

Incident

Datum: 16. 6. 2026
Typ: letoun L-410 UVP E
Místo: SOCA (Cayenne – Francouzská Guyana)

- ➔ Během přistání letounu českého provozovatele na letišti SOCA došlo k prasknutí pneumatiky hlavního podvozku. Dráha byla suchá.
- ➔ Letoun zastavil na dráze a prostřednictvím ATC posádka požádala o asistenci. ATC vyslalo vozidlo pro kontrolu stavu dráhy a jednotku HZS letiště.
- ➔ Cestující bezpečně opustili letoun, nikdo nebyl zraněn.
- ➔ Následně letoun vlastní silou opustil dráhu a zastavil na pojízďecí dráze C. Po vypnutí motorů byl odtažen na stojánku. Letoun byl zkontrolován pracovníky údržby provozovatele.
- ➔ Jako předběžná příčina události byla stanovena zablokovaná brzda.
- ➔ Závada brzdy se nepotvrdila, poškozená pneumatika byla vyměněna. Na letounu nebylo zjištěno žádné další poškození. Letoun byl pracovníky údržby uvolněn do dalšího provozu.

Incident letounu L-410 UVP E – pokračování



Incident

Datum: 19. 6. 2026
Typ: letoun Boeing 737-800
Místo: UIR EDUU (Rhein)

- ➔ Během letu v hladině FL370 na trase EDDK (Köln-Bonn) – LBWN (Varna) se posádce českého provozovatele zobrazila signalizace SOURCE OFF na motoru č. 2. Tato signalizace značila závadu na generátoru motoru č. 2.
- ➔ Posádka provedla postupy dle QRH a použila APU generátor jako pomocný zdroj energie.
- ➔ Po konzultaci s MCC a OCC se posádka rozhodla pro diverzi na LKPR.
- ➔ Letoun byl údržbovou organizací uvolněn dle MEL 24-01-02 – porucha/nefunkčnost integrovaného generátoru na motoru č. 2.
- ➔ Generátor byl následující den vyměněn, MEL uzavřen a letoun byl uvolněn do provozu.

Incident

Datum: 20. 6. 2026
Typ: letoun Boeing 737-800
Místo: LKAA (FIR Praha)

- Posádka českého provozovatele zaznamenala po vzletu z LKPR během prostoupávání výšky 10 000 ft MSL zvýšené vibrace motoru č. 1 v hodnotách 2.7-2.9.
- Po dosažení FL330 se vibrace zvýšily na 3.5, maximální zaznamenaná hodnota byla 3.9.
- Posádka se rozhodla vrátit zpět na LKPR.
- Údržbová organizace provedla vyvážení motoru s nejvyšší zaznamenanou hodnotou vibrací 0.9 a letoun byl uvolněn zpět do provozu.

Incident

Datum: 20. 6. 2026
Typ: letoun Bombardier CL-600
Místo: LKPR (Praha/Ruzyně)

- Posádka letounu zahraničního obchodního dopravce vyhlásila PAN PAN během přiblížení na RWY 30 LKPR.
- Důvodem byla indikace omezené funkce omezovače výchylek směrovky (RUDDER TRIM LIMITER).
- Posádka provedla postup nezdařeného přiblížení.
- Na LKPR byla vyhlášena místní pohotovost.
- Posádka provedla postup ABN RUD LIMITER dle QRH.
- Letoun bezpečně přistál na LKPR.
- Byla stažena data FDR a zjištěna příčina závady na RTL.
- Byl vyměněn *Linear Actuator*.
- Po odstranění závady byl letoun uvolněn do provozu.

Incident

Datum: 22. 6. 2026
Typ: letoun Airbus A320-214
Místo: LKPR (Praha/Ruzyně)

- Posádka měla plánovaný let LKPR – LEBL (Barcelona).
- Před spuštěním motorů se objevila signalizace úniku hydraulické kapaliny ze žlutého okruhu.
- Byla přivolána údržbová organizace, která objevila degradovaný těsnící kroužek.
- Těsnění bylo vyměněno, celý systém byl otestován a letoun byl uvolněn do provozu.

Poškozený těsnící kroužek



Incident

Datum: 22. 6. 2026
Typ: letoun Boeing 737-800
Místo: LGRP (Rhodos/Diagoras)

- ➔ Letoun tuzemského obchodního dopravce prováděl odlet z LGRP.
- ➔ Posádka prováděla postupy *Before Taxi Procedures* a současně komunikovala s pozemním personálem před zahájením pojiždění.
- ➔ Předposledním krokem postupů bylo nastavení vztlakových klapek do polohy pro vzlet.
- ➔ Posádka byla přesvědčena o dokončení provedené procedury i přes rozdílnou polohu indikace nastavení vztlakových klapek.
- ➔ Při nastavení vzletového režimu motorů byl spuštěn varovný signál nesprávné konfigurace letounu pro vzlet a CPT přerušil vzlet.
- ➔ Po zjištění příčiny posádka opakovala postupy a provedla odlet.
- ➔ Příčinou bylo nesprávné rozdělení pozornosti z důvodu komunikační zátěže.

Incident

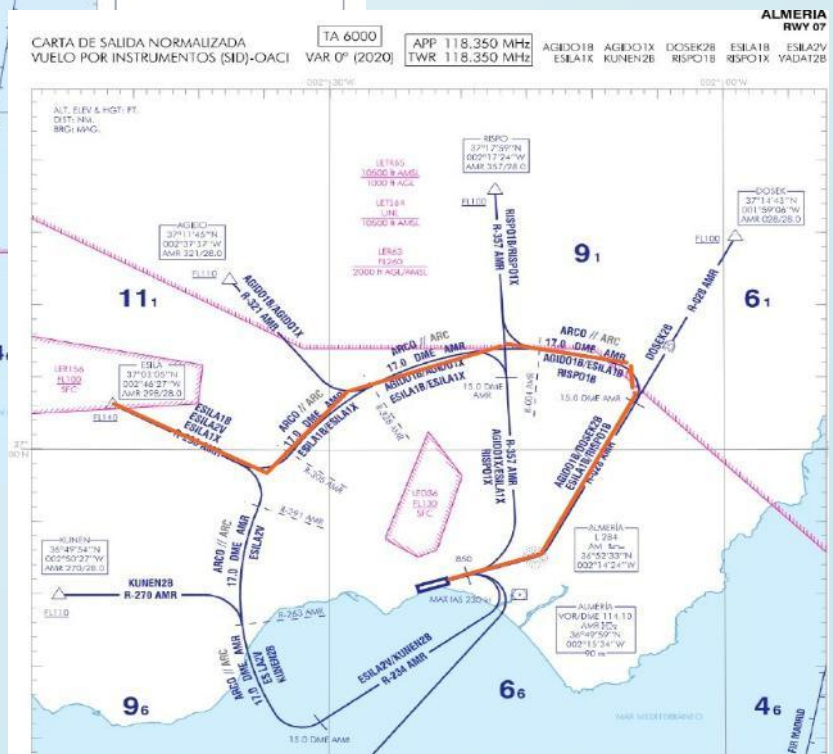
Datum: 23. 6. 2026
Typ: letoun Boeing 737-800
Místo: LEAM (Almeria, Španělsko)

- ➔ Posádka českého provozovatele prováděla odlet z RWY 07 LEAM.
- ➔ Při předletové přípravě PM asistoval při doplňování paliva a PF správně přijal a potvrdil odletové povolení pro trať ESILA 2T.
- ➔ V důsledku časového tlaku způsobeného hrozící expirací slotu, rozdělení pracovních úkolů mezi členy posádky a opakovaných přerušení během přípravy letu zůstala ve FMC omylem nastavena trať ESILA 1B.
- ➔ Následný briefing PF vycházel z nesprávně zadaných údajů, aniž by byl zjištěn nesoulad mezi povolením ATC a nastavením FMC.
- ➔ Chybu posádka odhalila až po upozornění ATC na nesprávně letěnou SID.

Incident letounu Boeing 737-800 – pokračování



SID ESILA 2T dle odletového povolení



Zadaná SID ESILA 1B

Incident letounu Boeing 737-800 – pokračování

- ➔ Událost poukazuje na význam důsledného křížového ověření odletového povolení s nastavením FMC a omezení vlivu přerušení pracovního procesu během kritické fáze před odletem.
- ➔ Současně zdůrazňuje, že odletové povolení by mělo být, pokud to provozní situace umožňuje, přijímáno oběma piloty, aby byla zajištěna jeho správná interpretace, vzájemná kontrola a následné ověření souladu mezi povolením ATC a naprogramováním FMC.
- ➔ Negativní vliv na výkon posádky měl rovněž noční začátek služby a určitá míra únavy po předchozím letovém úseku.
- ➔ Příčinou události byla kombinace lidského faktoru a provozního tlaku.

Přehled hlášení TCAS RA

Ve 2. čtvrtletí ÚZPLN obdržel 2 hlášení o varování a reakci na TCAS RA.

- ➔ 1 hlášení bylo od posádky Cessna 172 tuzemského provozovatele při letu IFR za VMC v prostoru LKMH, kdy posádka PC24 po vzletu z RWY 26 při přechodu na FIC Praha oznámila TCAS RA, pravděpodobně z důvodu blízkosti Cessna 172. Obě posádky měly informaci o provozu v prostoru třídy E.
- ➔ 1 hlášení podala posádka tuzemského provozovatele při letu ve FIR Vienna, když ve 35 600 ft MSL během stoupání z FL330 vertikální rychlostí 2 000 ft/min do FL360 obdržela pokyn TCAS RA.

Přehled laserových útoků

Ve 2. čtvrtletí roku 2026 ÚZPLN obdržel 13 oznámení o útoku laserovým paprskem – 11× APP; 2× ENR.

12 útoků se stalo ve FIR Praha:

- 8 oznámení podaly posádky zahraničního provozovatele,
- 4 oznámení podaly posádky českých provozovatelů.

1 útok oznámila posádka českého provozovatele při přiblížení na LBSF (Sofia).





Střety s ptáky a se zvěří

Ve 2. čtvrtletí 2026 obdržel ÚZPLN celkem 94 oznámení o střetech s ptáky, z toho ke 37 střetům došlo ve FIR Praha a 57 se stalo v zahraničí.

Ke střetům na území ČR došlo 25× na LKPR, 3× na LKTB, 3× na LKMT, 1× na LKVY, 1× na LKHK, 1× na LKPD a 3× za letu ve FIR Praha.

Z důvodu poškození letadel při střetech bylo 11 z nahlášených událostí klasifikováno jako incident.



ÚZPLN dále obdržel 5 oznámení o střetech se zajíci.

Přehled hlášení rušení Globálního navigačního družicového systému (GNSS)

Ve 2. čtvrtletí ÚZPLN obdržel 110 hlášení blokování / rušení nebo falšování GNSS (Jamming / Spoofing):

- 53 hlášení podaly posádky během letu ve FIR Praha,
- 57 hlášení podaly posádky českého provozovatele během letu v zahraničí.

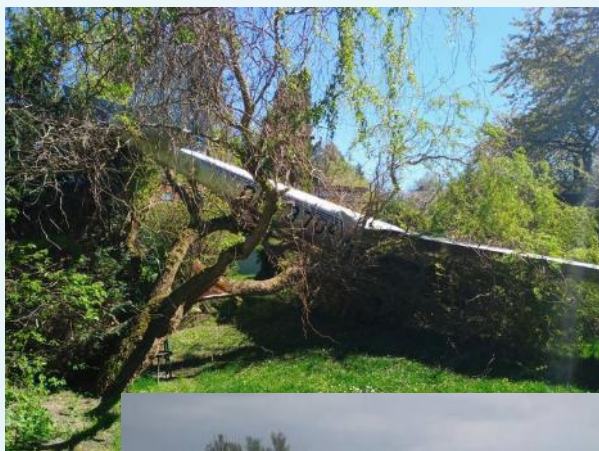
Jednalo se o:

- 81 případů GNSS Jamming - blokování signálu GPS,
- 29 případů GNSS Spoofing - falšování signálu GPS.

Vzhledem k fázi letu byly události detekovány:

- 2 ve fázi vzletu,
- 101 během letu po trati,
- 7 ve fázi přiblížení.

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 ve 2. čtvrtletí zahájeno šetření

- ACCID kluzáku L13 po kolizi se stromy při přistání před prahem dráhy na LKST.
- Parašutistická nehoda se smrtelným zraněním zahraničního parašutisty na LKKT.
- ACCID vrtulníku Bell 206 po ztrátě kontroly nad vrtulníkem při vzletu z polygonu TATRA Kopřivnice.
- ACCID kluzáku LS4-b WL s vážným zraněním pilota při nárazu do nadzemního vedení 110 kV v Havlíčkově Brodě.
- ACCID ULL Bristell NG5 se smrtelným zraněním posádky u LKTC.
- ACCID letounu Z-226 MS se smrtelným zraněním osoby během plachtařské soutěže FL2026 na LKFR.
- Parašutistická nehoda s vážným zraněním pasažéra při tandemovém seskoku na LKRY.
- ACCID MZK na ploše SLZ Hatě.
- SINCID vysazení motoru letounu Cessna 172 během přiblížení na LKLB.

Letecká nehoda

Datum: 18. 4. 2026
Typ: kluzák L-23 Super Blaník
Místo: LKCM (Brno-Medlánky)

- ➔ Během plachtařského výcviku, při navijákovém vzletu, došlo v přechodovém oblouku, cca 8-10 metrů nad zemí, k vysazení motoru navijáku.
- ➔ Důsledkem byla ztráta rychlosti, na kterou posádka reagovala potlačením řízení k získání klouzavého letu, ale v důsledku malé výšky se nepodařilo dosáhnout standardní rychlosti klouzání a kluzák dosedl vysokou vertikální rychlostí na podvozek, čímž došlo ke zborcení trupu v prostoru podvozku.
- ➔ Dvoučlenná posádka vyvázla bez zranění, ale na kluzáku vzniklo poškození velkého rozsahu.
- ➔ Příčinou vysazení motoru navijáku byla náhlá závada na systému dodávky paliva.

Letecká nehoda kluzáku L-23 Super Blaník – pokračování



Deformace trupu kluzáku.

Letecká nehoda kluzáku L-23 Super Blaník – pokračování

- ➔ Po následné technické kontrole navijáku bylo zjištěno, že přerušení tahu navijáku bylo zapříčiněno přerušením dodávky paliva. Příčinou bylo uvolnění hrubého palivového filtru. Tento filtr je připevněn k sacímu potrubí pouze průtokovým šroubem palivového vedení. Silné vibrace motoru v kombinaci s tíhou připojené palivové hadice, působící ve směru povolovacího momentu, způsobily samovolné povolení průtokového šroubu i s celým filtrem, kde došlo k přísátí vzduchu, ztráty tlaku paliva a zastavení motoru.
- ➔ Po zjištění těchto skutečností byl palivový filtr zajištěn jiným způsobem.



Letecká nehoda

Datum: 18. 4. 2026

Typ: Motorový padákový kluzák Liberty, vrchlík VIPER
XC 20

Místo: LKST (Strakonice)

- ➔ Pilotka odstartovala k nesoutěžnímu letu z LKST v rámci soutěže MPK organizované svazem MPG LAA ČR.
- ➔ Ihned po vzletu, nízko nad zemí, se snažila usadit do sedačky MPK.
- ➔ Protože se jí nepodařilo usadit do sedačky obvyklým způsobem, pomohla si pravou rukou.
- ➔ V pravé ruce držela poutko řídící šňůry a rukojeť ovládání plynu MPK.
- ➔ V důsledku nesymetricky silně staženého řízení vrchlíku PK, došlo k přechodu MPK do pravé sestupné zatáčky.
- ➔ Pilotka na vzniklou situaci včas nereagovala a narazila do zaparkovaného přívěsného přepravníku kluzáku.

Nehoda MPK na LKST – pokračování

- Pilotka při nárazu do překážky utrpěla zranění a byla RZS převezena do nemocnice.
- MPK byl poškozen ve velkém rozsahu.
- Došlo ke škodě na majetku třetí osoby.



Letecká nehoda

Datum: 19. 4. 2026
Typ: UL letoun Zenith CH601
Místo: LKKOTV (plocha SLZ Kotvrdovice)

- ➔ Vzlet proběhl z RWY 28. Po 10 minutách letu se pilot rozhodl pro přistání, a to na RWY 10.
- ➔ Pilot byl přesvědčen, že UL letoun vede na přistání mezi vodorovné vytyčení dráhy. Přistání a první dotyk s plochou proběhly mimo vodorovné značení dráhy.
- ➔ Asi po 40 m došlo k vyjetí do pole, přičemž UL letoun namotal na vrtuli ocelový drát elektrického ohradníku a poškodil se o ocelové tyčky, na kterých byl ohradník nainstalován.
- ➔ Posádka vyvázla bez zranění.
- ➔ Na UL letounu byly poškozeny stupačky, vrtule, spodní část centroplánu a trupu.
- ➔ Elektrický ohradník na okraji letiště byl poškozen v délce cca 260 m.

Letecká nehoda UL letounu Zenith CH601 – pokračování



Vážný incident

Datum: 2. 5. 2026

Typ: letoun Cessna 152

Místo: cca 7 km NEE Miličín (Vitanovice)

- ➔ V průběhu leteckého výcviku při nácviku vybírání nezvyklých poloh došlo při vybírání strmého letu s velkým náklonem k prasknutí a bezprostředně poté k odpadnutí kusu čelního skla.
- ➔ V okamžiku poškození byla rychlost letounu cca 125 KIAS a přetížení 4,3 g. Po vybrání manévru PIC snížil rychlost na 70 KIAS, provedl návrat z prostoru a přistál bez problémů na letišti.



Vážný incident letounu Cessna 152 – pokračování

- Ke zranění posádky nedošlo.
- Čelní sklo nevydrželo provozní zatížení při nácviku vybírání nezvyklých poloh i když bylo v provozních limitech letounu.
- Údržbovou organizací bylo sklo vyměněno a letoun uvolněn do dalšího provozu.



Letecká nehoda

Datum: 2. 5. 2026
Typ: kluzák L-13 Blaník
Místo: LKST (Strakonice)

- ➔ Posádka pilot-žák a instruktorka prováděli výcvikový let.
- ➔ Během letu v prostoru 4. zatačky RWY 13 LKST došlo k odjištění brzdících klapek pilotem žákem a jejich následnému odsátí.
- ➔ V ten moment nikdo z posádky nedržel páku ovládání brzdících klapek v ruce a v této konfiguraci pokračovali až do kontaktu se vzrostlým stromem v zahrádkářské kolonii na finále RWY 13 LKST.
- ➔ Posádka nebyla zraněna.
- ➔ Příčinou letecké nehody byla nedůsledná kontrola činnosti pilotního žáka v průběhu přiblížení na přistání (viz fotografie polohy páky ovládání brzdících klapek z místa nehody).
- ➔ Na kluzáku došlo k poškození velkého rozsahu.

Letecká nehoda kluzáku L-13 – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 7. 5. 2026

Typ: Motorový závěsný kluzák Apollo Delta Jet

Místo: Plocha SLZ LKEXCA (Hatě)

- ➔ Pilot (cizí státní příslušník) prováděl kondiční lety po levém okruhu RWY 12 na ploše SLZ Hatě Excalibur.
- ➔ Při letech po okruhu procvičoval letmé přistání a vzlet, nebo nízké průlety nad dráhou.
- ➔ Při jednom z těchto přiblížení došlo ve vzdálenosti cca 80 metrů před prahovými značkami RWY 12, ke kontaktu SLZ se zemí.
- ➔ Po tvrdém kontaktu s měkkou ornicí došlo k prudké deceleraci s následným převrácením SLZ na záda.
- ➔ Pilot byl s vážným zraněním páteře letecky transportován do nemocnice.
- ➔ MZK byl poškozen ve velkém rozsahu.

Letecká nehoda MZK – pokračování



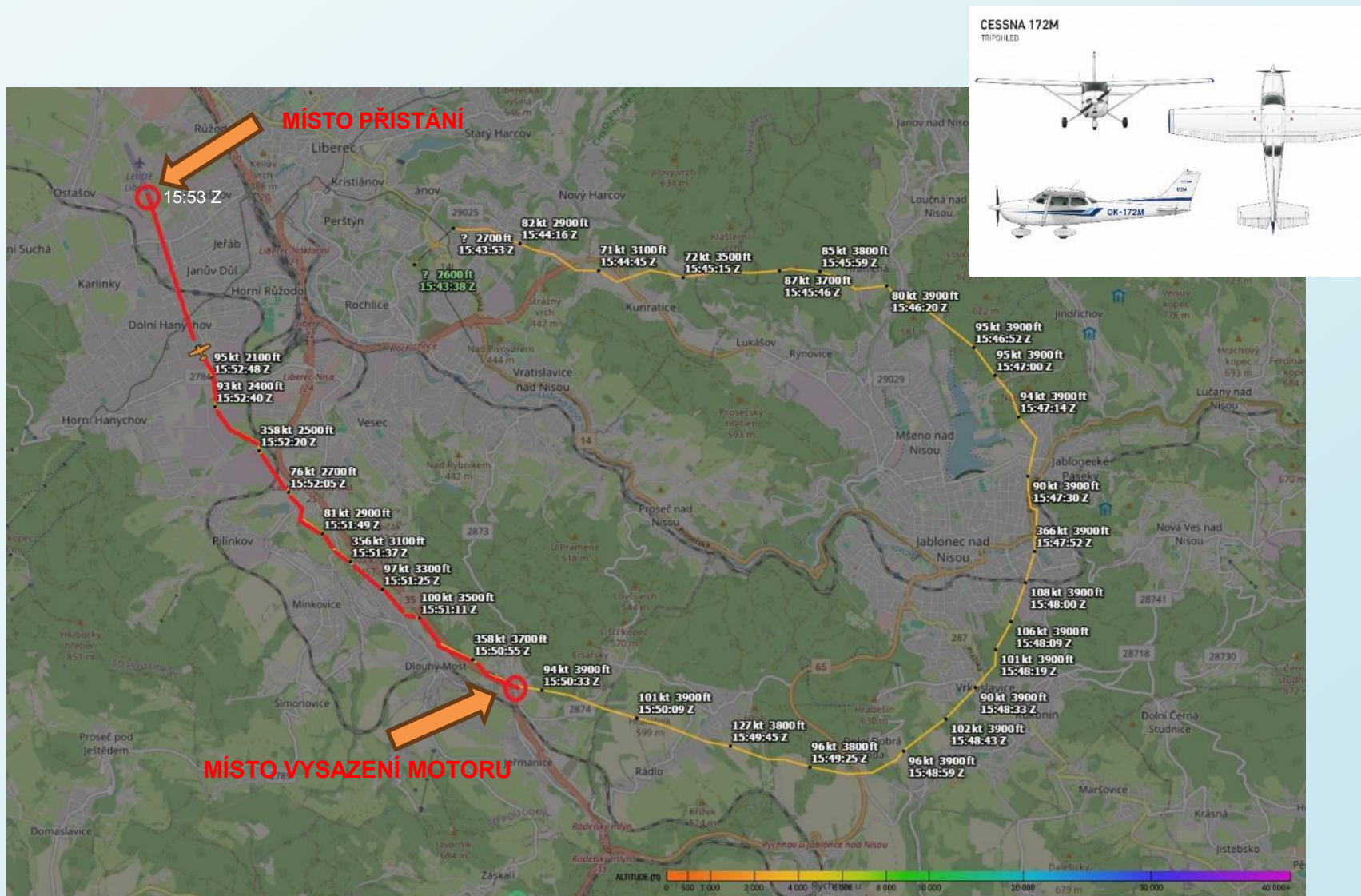
Poškozený MZK Apollo Delta Jet

Vážný incident

Datum: 10. 5. 2026
Typ: letoun Cessna 172 M
Místo: LKLB (Liberec)

- ➔ Pilot prováděl v tomto dni osmý seznamovací let z LKLB se třemi osobami na palubě.
- ➔ Trasa letu probíhala z LKLB přes město Liberec – Jablonec nad Nisou – Dlouhý Most zpět na LKLB. Doba letu byla plánovaná přibližně na 20 minut ve výšce 4 000 ft AMSL.
- ➔ V závěrečné fázi letu přibližně 7 km od letiště na výšce cca 3 600 ft AMSL došlo před zahájením klesání v prostoru mezi obcemi Milíře a Dlouhý Most k vysazení motoru.
- ➔ Vzhledem k tomu, že se letoun nacházel v dostatečné výšce a v blízkosti LKLB, se pilot rozhodl pro přímý let na letiště. Pilot provedl přiblížení a bezpečné přistání na RWY 33R LKLB.
- ➔ Při nouzovém přistání na letiště nebyl nikdo z osob na palubě zraněn a letoun nebyl poškozen.

Vážný incident letounu Cessna 172 M – pokračování



Vážný incident letounu Cessna 172 M – pokračování

- ➔ Jako prvotní příčina vysazení motoru byla provozovatelem a pilotem uváděna nesprávná indikace levého ukazatele stavu paliva, kdy ukazatel indikoval větší množství paliva v nádrži než byl skutečný stav.
- ➔ Tato závada se po následné zkoušce funkčnosti a přesnosti palivoměrů potvrdila. Levý palivoměr vykazoval skrytou technickou závadu projevující se trvalou pozitivní odchylkou (indikoval větší množství paliva, než byl reálný stav v nádrži o cca $\frac{1}{4}$ objemu nádrže).
- ➔ Při zkoušce funkčnosti byla zdokumentována indikace palivoměrů:



Vadná indikace – levý palivoměr



Pravý palivoměr

Vážný incident letounu Cessna 172 M – pokračování

- ➔ V průběhu dalšího šetření této události však bylo zjištěno a prokázáno, že tato závada nebyla hlavní příčinou vysazení motoru, ale pouze spolusouvisející příčinou.
- ➔ Hlavní příčinou vysazení motoru v důsledku vyčerpání veškerého použitelného množství paliva byl nesprávný výpočet (odhad) potřebného množství paliva na daný let, podpořený nedostatečnou vizuální kontrolou, bez použití kontrolní mechanické měrky stavu paliva v jednotlivých nádržích po naplnění letounu před letem.
- ➔ Výpočet (odhad) množství paliva byl prováděn na samé spodní hranici průměrné hodinové spotřeby, bez započtené navigační zálohy a nevyčerpatelného zbytku paliva. Při posledním tankování byl letoun naplněn s ohledem na dodržení maximální vzletové hmotnosti.
- ➔ Vzhledem k tomu, že nebyla před letem, a ani při přebírání letounu od předešlých posádek provedena mechanická/optická kontrola množství paliva a spolu s vlivem nesprávné indikace palivoměru, neměl pilot bezpečný přehled o množství paliva v letounu.

Vážný incident letounu Cessna 172 M – pokračování

- ➔ Dalším faktorem pravděpodobně také bylo, že tento den to měl být poslední seznamovací let.
- ➔ Vzhledem k perfektnímu provedení nouzového přistání ze strany pilota a za daných meteorologických a místních podmínek nedošlo k žádnému zranění ani poškození letounu.
- ➔ Celá situace byla inspektory ÚZPLN osobně, detailně probrána s pilotem letounu a vedoucím letového provozu daného provozovatele.
- ➔ Na základě této události a v rámci systému řízení bezpečnosti přistoupil provozovatel k aktualizaci a úpravě analýzy rizik pro provádění seznamovacích letů v souladu s požadavky ÚCL. Do provozních postupů a předletové přípravy bude explicitně doplněna povinnost pilota provézt vždy fyzickou kontrolu skutečného množství paliva v nádržích pomocí certifikované měrky, a nespoléhat se tak výhradně na indikaci palubních přístrojů.

Vážný incident letounu Cessna 172 M – pokračování

- ➔ Dále bylo provedeno školení s piloty provozovatele se zaměřením na předletové plánování a výpočty potřebného paliva na dané lety s důrazem na provádění seznamovacích letů.

Incident

Datum: 20. 5. 2026
Typ: letoun Bristell B23
Místo: LKLT (Letňany)

- ➔ Po vzletu z RWY 23R na LKLT v průběhu stoupání vyhlásil pilot stav nouze MAYDAY s tím, že cítí na palubě kouř a okamžitě se vrací na RWY 23R.
- ➔ Letoun bezpečně přistál na RWY 23R a byla zajištěna asistence pohotovostním vozidlem a vojenskou hasičskou jednotkou ze základny LKKB.
- ➔ Po přistání byla posádka v pořádku a letoun pojížděl k hangáru na LKLT.
- ➔ Údržbovou organizací byla provedena vizuální kontrola instalací v prostoru motoru, byl zjištěn únik chladící kapaliny z hadice mezi expanzní a přepadovou nádrží (otřep na konci hadice), bylo provedeno nutné zkrácení hadice a reinstalace.

Incident letounu Bristell B23 – pokračování

- ➔ Následně byla provedena kontrolní motorová zkouška bez známek úniku kapaliny a letoun byl uvolněn do dalšího provozu.

Letecká nehoda

Datum: 23. 5. 2026

Typ: UL letoun P 220UL Koala

Místo: LKSTIP (plocha SLZ Štípa)

- ➔ Pilot UL letounu prováděl přelet po trati LKFR (Frýdlant) – LKSTIP.
- ➔ Před přistáním na LKSTIP si neověřil směr a rychlost přízemního větru, přistával na RWY 27, se zadním větrem cca $3 \text{ m} \cdot \text{s}^{-1}$.
- ➔ Přistání pilot provedl s nesprávným rozpočtem, k dosednutí došlo v cca polovině délky dráhy s následným vyjetím.
- ➔ Letoun na konci dráhy vyjel do svažujícího se předpolí a zastavil se až v příkopu na hraně silnice, cca 75 m za koncem RWY 27.



Letecká nehoda

Datum: 24. 5. 2026
Typ: UL letoun Alto 912 TG
Místo: LKMT (Mošnov)

- ➔ Pilot při rekreačním letu s další osobou na palubě prováděl přistání na RWY 04 LKMT s rozpočtem na TWY D.
- ➔ Podle vysvětlení pilota, mělo ve fázi podrovnání dojít k úleku z důvodu letu velkého ptáka zleva doprava před UL letounem.
- ➔ Na základě reakce pilota došlo ke dvěma odskokům a následnému přidání plného výkonu, na který ovšem nereagoval korekcí směrového kormidla a výškového kormidla.
- ➔ UL letoun se otočil vlevo a na velkém úhlu náběhu pokračoval přízemním letem mimo dráhu cca 200 m, kde došlo k proražení oplocení areálu letiště a následnému pádu do obilného porostu.
- ➔ Pilot po nehodě oznámil ATCo situaci a se spolucestující sami vystoupili.

Letecká nehoda UL letounu Alto 912 TG – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 28. 5. 2026

Typ: padákový kluzák Ozone ZENO 2

Místo: travnatá plocha u obce Kájov na Českokrumlovsku

- ➔ Pilot prováděl rekreační termický přelet vzletem ze startoviště PG Křeplický vrch.
- ➔ Pilot si po cca 30minutovém letu vyhlédl plochu pro přistání ohraničenou vzrostlými stromy.
- ➔ Těsně před plochou, vlivem zvýšeného klesání, zavadil konci vrchlíku o koruny vzrostlých stromů.
- ➔ Mezi stromy propadl a tvrdě dopadl na zem.
- ➔ Pilot byl těžce zraněn a RZS byl transportován do nemocnice.
- ➔ PK nebyl poškozen.

Letecká nehoda

Datum: 29. 5. 2026

Typ: padákový kluzák BGD BASE 3

Místo: travnatá plocha u obce Kouty nad Desnou

- Pilot prováděl sportovní termický let vzletem ze startoviště PG Kamenec.
- Pilot ve snaze udržet se ve stoupavém proudu zaletěl za kopec, kde nebyly vhodné plochy pro přistání.
- Při pokusu o přistání na lesní cestu tvrdě narazil do protisvahu.
- Pilot byl těžce zraněn a byl letecky transportován do nemocnice.
- PK nebyl poškozen.

Letecká nehoda

Datum: 31. 5. 2026

Typ letadla: kluzák LS4-b WL

Místo: Havlíčkův Brod (cca 4 km od LKHB)

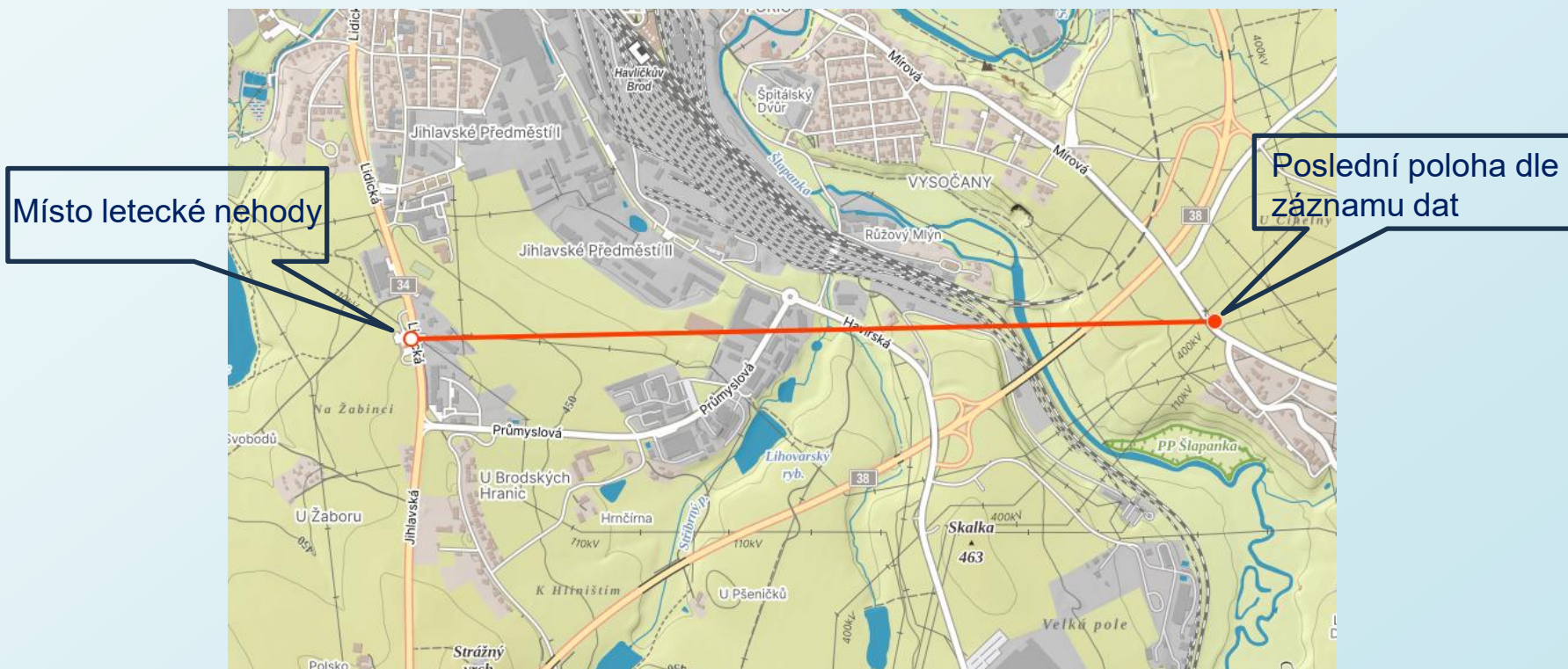
- ➔ Pilot a další dva piloti toho dne plánovali v rámci celostátní plachtařské soutěže AeČR, sportovní let po trati LKHB, Lhota u Vyškova a zpátky do LKHB.
- ➔ Pilot provedl vzlet v aerovleku v 09:57 jako druhý v pořadí. Let probíhal bez větších problémů.
- ➔ V cca 11:38 dolétl k prvnímu otočnému bodu 298LHOTA a následně postupoval směrem k druhému OB 048BRNENEC, kam dolétl v cca 12:38 ve výšce 1 892 m AMSL.
- ➔ Během následujícího letu k LKHB, v prostoru mezi Bystřicí nad Pernštejnem a Novým Městem na Moravě, sklesal do cca 680 m AGL a při vyhledávání stoupavého proudu zároveň vybíral vhodné místo pro přistání do terénu.

Letecká nehoda kluzáku LS4-b WL – pokračování

- ➔ Ve 13:02 se pilotovi podařilo najít a ustředit stoupavý proud, ve kterém vystoupal až k základně oblačnosti v cca 2 100 m AMSL.
- ➔ Ve 13:07, ze vzdálenosti cca 46 km od LKHB pilot zahájil téměř přímý klouzavý let kurzem k LKHB.
- ➔ Podle pilota indikoval navigační systém LX9000 rezervu pro dokluz na LKHB cca 350 m. V systému měl nastavenou bezpečnostní výšku nad terénem 200 m, a proto nepochyboval o dostatečné výšce pro dokluz.
- ➔ Když pilot letěl v bezprostřední blízkosti LKPI (Přibyslav, cca 15 km od LKHB) sklesal do výšky 903 m (376 m AGL).
- ➔ Ve vzdálenosti 10 km od LKHB, z výšky 213 m AGL, v přímém letu klesal tak, že cca 7 km od LKHB již letěl ve výšce 110 m AGL.
- ➔ Ve vzdálenosti cca 5 km od LKHB již kluzák pokračoval letem ve výšce pod 100 m AGL.

Letecká nehoda kluzáku LS4-b WL – pokračování

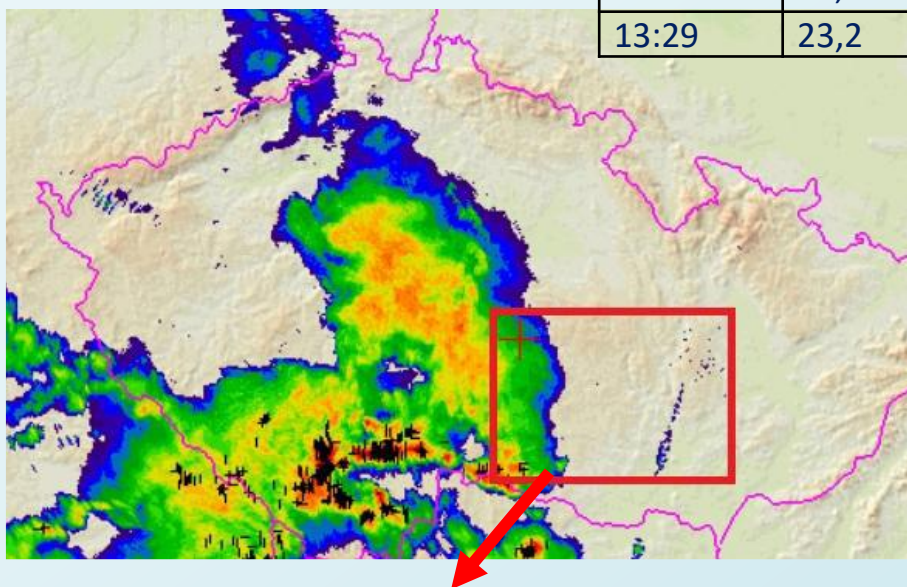
- ➔ Poslední poloha dle záznamu dat byla 2,15 km od místa letecké nehody na ul. Lidická a 3,85 km od THR RWY 29 LKHB.



Letecká nehoda kluzáku LS4-b WL – pokračování

- ➔ V době příletu k LKHB bylo počasí ovlivněno postupující zvlněnou studenou frontou s výskytem bouřek.
- ➔ Počasí na LKHB v době od 13:26 do 13:29 (Teplota, směr a rychlost větru v kt):

13:26	23,2	321/6,5
13:27	23,2	314/3,3
13:28	23,2	328/6,7
13:29	23,2	290/2



Snímek z radaru ze dne 31. 5. 2025 ve 13:20 UTC.
Prostor letu kluzáku LS4-b WL a křížkem poloha LKHB



Snímek z webové kamery na LKHB ze
dne 31. 5. 2025 ve 13:29 UTC.

Letecká nehoda kluzáku LS4-b WL – pokračování

- ➔ Pilot nad prostorem Havlíčkova Brodu vlétl do velmi silného klesavého proudu, dle variometru $-5 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$ (maximum, co přístroj zobrazuje) a během několika vteřin ztratil výšku nad nepřehledným terénem.
- ➔ Na situaci již nedokázal jinak reagovat a nadzemní vedení velmi vysokého napětí (110 kV) před sebou se pokusil podletět.
- ➔ Kluzák narazil do vodičů nad silnicí č. 34 v místě čerpací stanice.
- ➔ Kluzák následně dopadl na silnici v jízdním pruhu směrem do centra Havlíčkova Brodu.
- ➔ Nárazem kluzáku do vodičů došlo k uzemnění elektrického výboje na ukazatel cen u čerpací stanice a následnému vyhoření elektrických rozvodů v čerpací stanici a výpadku na vedení vysokého napětí. K poškození drátů vedení nedošlo.
- ➔ Pilot byl těžce zraněn, na kluzáku došlo ke zlomení zadní části trupu a dalším poškozením.

Letecká nehoda kluzáku LS4-b WL – pokračování



Pohled na místo letecké nehody



Letecká nehoda

Datum: 2. 6. 2026

Typ: UL letoun BRM Aero Bristell NG5

Místo: 4. zatáčka na RWY 27 LKTC (Točná)

- ➔ UL letoun se dvěma piloty na palubě prováděl VFR navigační let z letiště Liberec – Česká Lípa – Hodkovice – Panenský Týnec – Kladno – Točná a další letiště.
- ➔ Přípravu na let piloti provedli týden před plánovaným letem.
- ➔ Ve 13:40 UTC UL letoun přistál na RWY 12 LKKL a pilot požádal dispečera o pojíždění zpět po dráze na místo vzletu RWY 12.
- ➔ Pilot bez oznámení činnosti dispečerovi zastavil s UL letounem v blízkosti THR RWY 12 a vypnul motor.
- ➔ Piloti vystoupili z UL letounu, aby se vystřídali v řízení.
- ➔ Na výzvu dispečera, že nelze bez předchozího souhlasu jen tak zastavit na RWY, nereagovali.

Letecká nehoda ULL BRM Aero Bristell NG5 – pokračování

- ➔ Po několika minutách pilot motor UL letounu opětovně spustil a vyžádal si odlet.
- ➔ Po vzletu pilot na opětovné upozornění reagoval pouze slovem „Rozumím“ a odhlásil se z kmitočtu.
- ➔ UL letoun neměl po celou dobu letu zapnutý odpovídač.
- ➔ Přílet k LKTC nebyl proveden dle publikovaného okruhu a UL letoun pokračoval v blízkosti dráhy na přistání na malé výšce.
- ➔ Následovala spojená 3. a 4. zatáčka do kurzu RWY 27, během které pilot vysouval vztlakové klapky a snížil UL letounu rychlost.
- ➔ Pohonná jednotka pracovala a UL letoun bez zábrany pádu přešel plynule v průběhu 4. zatáčky do levotočivé vývrtky.
- ➔ Záchranný balistický systém nebyl aktivován.
- ➔ UL letoun byl po dopadu z velké části zničen následným požárem.
- ➔ Piloti v troskách UL letounu zahynuli.

Letecká nehoda ULL BRM Aero Bristell NG5 – pokračování



Přechod ULL BRM Aero Bristell NG5 ze zatáčky do levé vývrtky

Letecká nehoda

Datum: 20. 6. 2026

Typ letadla: letoun Z-226 MS

Místo: LKFR (Frýdlant nad Ostravicí)

- ➔ Na LKFR se konala plachtařská soutěž FL 2026, v kombinované třídě a klubové třídě. Dne 20. 6. se konala první soutěžní úloha.
- ➔ V 10:00 se konal briefing týkající se denního úkolu, meteorologické situace, omezení ve vzdušném prostoru a jiných důležitých informací.
- ➔ K vlečení kluzáků bylo určeno 5 vlečných letadel.
- ➔ Kluzáky byly umístěny na gridu a v cca 11:21 byly zahájeny vzlety kluzáků klubové třídy z RWY 26.
- ➔ Pilot vlečného letounu Z-226 MS uskutečnil první vlek kluzáku, přistál a měl provést další aerovleky. Pojížděl k místu vzletů podél levého podélného okraje RWY 26 (po jižní hraně provozní plochy).
- ➔ Pilot kluzáku Nimbus 2b (HT) startující v kombi třídě měl svůj kluzák umístěný na gridu. Zúčastnil se briefingu a poté si pravděpodobně připravoval navigační zařízení.

Letecká nehoda letounu Z-226 MS – pokračování

Z dosavadního šetření vyplývá:

- ➔ V 11:28 pilot kluzáku (HT) šel plynulou chůzí, bez náhlých změn směru, po jižním okraji provozní plochy směrem ke stojícím kluzákům na gridu. V 11:30 došel do místa cca na úrovni vlevo od stojících kluzáků.
- ➔ Ve stejnou dobu na místě vzletu z RWY 26 manévrovaly dva vlečné letouny k uskutečnění vzletu s kluzáky.
- ➔ Pilot vlečného letounu Z-226 MS pojížděl s lanem do prostoru vlevo od stojících kluzáků, kde dle videozáznamu nejprve mírně vybočil vpravo. Signalista mu ukázal praporkem kluzák připravený ke vzletu.
- ➔ Došlo ke střetu točící se vrtule vlečného letounu Z-226 MS, který začal zatáčet vlevo, a pilota kluzáku (HT), který následkem střetu utrpěl zranění neslučitelné se životem.

Letecká nehoda letounu Z-226 MS – pokračování



Pohled na odstavený vlečný letoun Z-226 MS vlevo od místa střetu s osobou na provozní ploše LKFR

Vážný incident

Datum: 20. 6. 2026

Typ: UL letoun Jora

Místo: LKSK (Skuteč)

- ➔ Pilot UL letounu na začátku pojiždění ztratil kontrolu nad UL letounem a narazil čelně do stěny hangáru vedle vrat.
- ➔ Pilot nebyl zraněn.
- ➔ Poškození UL letounu: zničená vrtule a vrtulový kužel, deformace motorového lože a vzduchových filtrů, poškozené laminátové kryty motoru, deformace prutoviny předního podvozku.



Letecká nehoda

Datum: 24. 6. 2026

Typ: letoun Z-37A

Místo: LKMILO (plocha SLZ Milovice)

- ➔ Pilot letounu prováděl VFR let z LKHS na LKMILO.
- ➔ Po přistání na RWY 27 a následném snížení rychlosti pilot omylem vyvinul příliš silný tlak na brzdy.
- ➔ Došlo k překlopení letounu přes vrtuli na záda a jeho poškození.
- ➔ Pilot opustil kabinu letounu přes okno. Ke zranění pilota nedošlo, pouze si při opouštění kabiny způsobil drobné oděrky o hrany zasklení kabiny.





Parašutistický provoz

Ve 2. čtvrtletí roku 2026 v parašutistickém provozu došlo celkem k 56 událostem. Z toho byla 1 nehoda se smrtelným zraněním, 12 nehod s vážnými zraněními a 43 vážných incidentů.



Parašutistická nehoda

Datum: 15. 5. 2026

Typ: záložní padák OPTIMUM 176

Místo: ATZ LKMO (Most)

- ➔ Parašutista, kategorie B, cizí státní příslušník, prováděl seskok z letounu PAC 750XL z výšky 4 000 m AGL.
- ➔ Po opuštění letounu pokračoval v nácviku individuální akrobacie za volného pádu.
- ➔ S ohledem na nezvládnutí stabilizované prsní polohy před aktivací hlavního padáku se mu nepodařilo nahmátnout uvolňovač hlavního padáku ve stanovené výšce 1 100 m AGL, a ani v minimální výšce 800 m AGL neprovedl aktivaci hlavního padáku.
- ➔ Pod minimální výškou pro otevření hlavního padáku se nepokusil o ruční aktivaci záložního padáku uvolňovačem.
- ➔ Aktivace záložního padáku ve stanovené výšce provedl až automatický zabezpečovací přístroj.
- ➔ Po automatickém otevření byl záložní padák plně funkční.

Parašutistická nehoda na LKMO – pokračování

- ➔ Parašutista neprovedl vyjmutí řídicích poutek z míst jejich uložení, záložní padák neodbrzdil a během přistání ho aktivně neřídil.
- ➔ Tvrdě přistál na pastvinu v místě vzdáleném cca 1 km severozápadně od ARP LKMO.
- ➔ Padákový komplet nebyl poškozen.
- ➔ Parašutista byl se zraněním kotníku levé nohy letecky transportován k nemocničnímu ošetření.



Parašutistická nehoda

Datum: 16. 5. 2026

Typ: sportovní padák JPX - Petra

Místo: LKKT (Klatovy)

- ➔ Parašutista, cizí státní příslušník, společně se svými kolegy z širší reprezentace zahájil v odpoledních hodinách seskoky s nácvikem vysokorychlostního přistávacího manévru (*swooping*).
- ➔ Ve třetí výsadce jako první opustil letoun ve výšce 1 500 m AGL.
- ➔ Otevření padáku proběhlo ve výšce cca 1 000 m AGL a parašutista klesal do bodu zahájení sestupové spirály o 270° pro nabrání rychlosti.
- ➔ Parašutista zahájil spirálu, kterou srovnal po cca 270° a v přímočarém střemhlavém letu, v počáteční fázi přechodového oblouku, narazil ve velké rychlosti do vodní hladiny jezírka, které je součástí doskokové plochy na LKKT.
- ➔ Po nárazu do vodní hladiny se tělo ještě odrazilo a po dopadu zůstalo ležet na hladině s obličejem ve vodě.

Parašutistická nehoda LKKT – pokračování

- Kolegové okamžitě tělo vytáhli z vody a zahájili laickou první pomoc.
- Po cca 4 min v odborné resuscitaci pokračoval lékař RZS.
- Parašutista přesto těžkým zraněním na místě nehody podlehl.
- Parašutista, věk 34 let, kategorie D, 1 700 seskoků, disciplíně *swooping* se věnoval posledních 10 let.
- Padáková technika a vybavení plně vyhovující, zcela bez závad.
- Pravděpodobnou příčinou nehody bylo zahájení sestupové spirály v menší výšce. Po srovnání spirály parašutista zahájil vybírání střemhlavého letu příliš nízko a v počáteční fázi přechodového oblouku se ve velké rychlosti střetnul s vodní hladinou.

Parašutistická nehoda LKKT – pokračování



Tvrdý náraz těla parašutisty do vodní hladiny jezírka

Parašutistická nehoda

Datum: 21. 6. 2026

Typ: sportovní tandemové padáky

Místo: ATZ LKRY (Rokycany)

- ➔ Na LKRY byly dne 21. 6. 2026 v čase 08:31 až 15:05 SELČ prováděny tandemové seskoky, přestože ČHMÚ vydal výstrahu na výskyt velmi silných lokálních bouřek.
- ➔ Letoun Cessna 208B Grand Caravan odstartoval s devíti tandemy (tandem = instruktor tandemových seskoků + osoba-žák v nosném postroji) na palubě v čase 14:40 SELČ a s ohledem na oblačnost plynule stoupal jen do výšky 3 000 m AGL.
- ➔ Z pracovního náletu 9. výsadky opustilo letoun všech devět tandemů a po cca 30sec volném pádu měly v předepsané výšce otevřeny a plně funkční hlavní padáky.
- ➔ Let na hlavních padácích začal od výšky cca 700 m nad terénem negativně ovlivňovat vítr, který na zemi vál z 320° a dosahoval rychlosti 10 m/sec, v nárazech 18 m/sec.

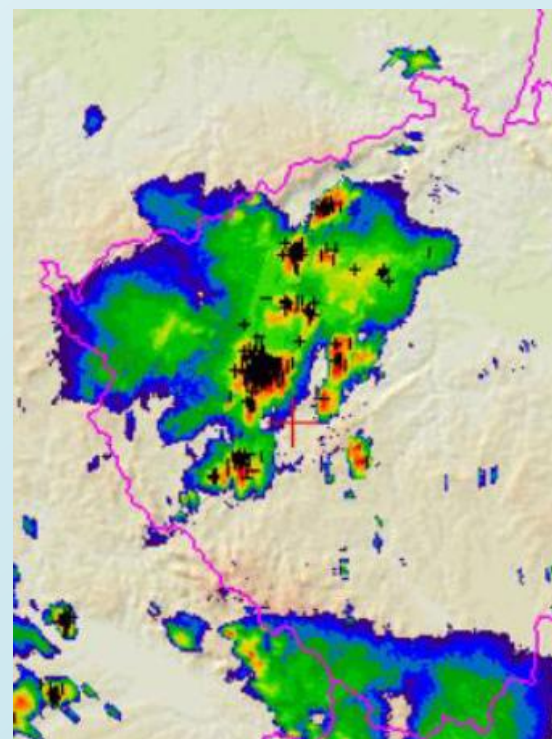
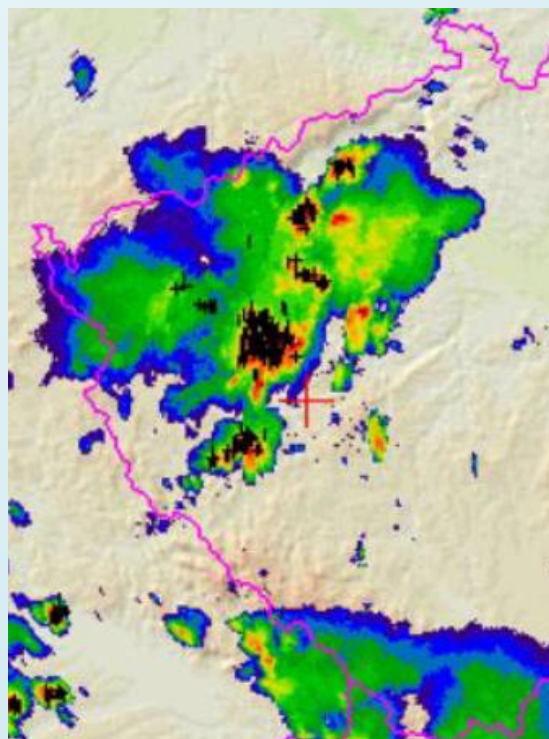
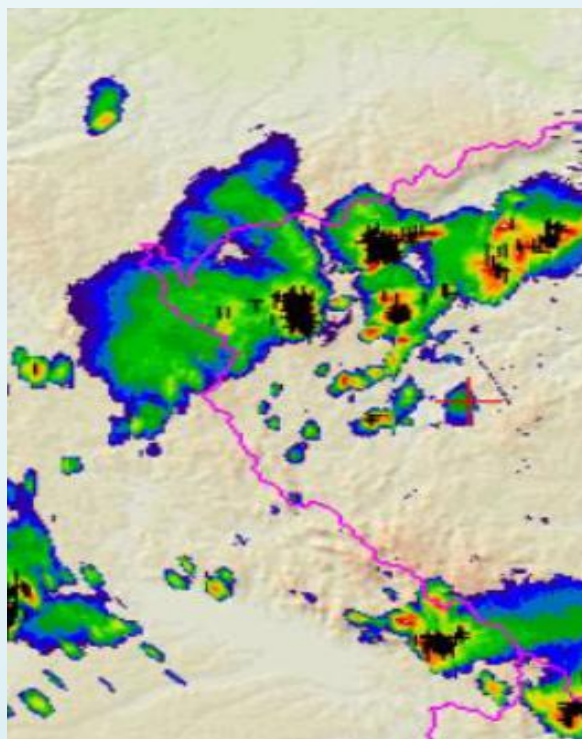
Parašutistická nehoda LKRY – pokračování

- ➔ S ohledem na povětrnostní podmínky ani jeden z tandemů nepřistál na LKRY.
- ➔ Sedm tandemů bezpečně přistálo na polích v okolí letiště.
- ➔ Dva tandemy tvrdě přistály do nehostinného prostředí rokycanského koupaliště a průmyslového dvora cca 1 km jihovýchodně LKRY.
- ➔ Všechny osoby z obou tandemů utrpěly vážná zranění a byly letecky transportovány do fakultních nemocnic.
- ➔ Padákové komplety byly mírně poškozeny.
- ➔ Nedošlo ke škodám na majetku třetí osoby.

Parašutistická nehoda LKRY – pokračování

Radarové zobrazení rozsáhlé bouřkové činnosti v čase 14:00, 14:40 (čas vzletu) a v čase 14:55 (čas nehody).

Červený křížek označuje polohu letiště Rokycany.





Bezpečnost v provozu systémů dálkově řízených letadel (RPAS)

V průběhu 2. čtvrtletí bylo hlášeno 139 událostí souvisejících s provozem RPAS.

V 1 případě se jednalo o leteckou nehodu dronu v prostoru jaderné elektrárny Dukovany.

Všechny další události byly hodnoceny jako incidenty:

- Ve 132 případech se jednalo o detekci dronů systémem Aeroscope, pohybujících se v různých výškách v blízkosti letiště Praha/Ruzyně.
- Ve 2 případech se jednalo o detekci dronu v blízkosti letiště Mošnov.
- V 1 případě se jednalo o detekci dronu v blízkosti letiště Vodochody.
- V 1 případě se jednalo o detekci dronu v blízkosti letiště Brno.
- V 1 případě se jednalo o detekci dronu v blízkosti heliportu krajské nemocnice Liberec.
- V 1 případě se jednalo o detekci dronu v blízkosti letiště Karlovy Vary.

Bezpečnost v provozu systémů dálkově řízených letadel (RPAS)

Letecká nehoda dronu dne 27. 6. 2026.

Ve 02:33 hod, při kontrole perimetru na východní straně elektrárny Dukovany (EDU), kdy let probíhal k věži č. 7, kde pilot provedl obrát a pokračoval zpět, došlo při přiblížení k ohybu bariéry u věže č. 8 ke ztrátě obrazu na ovladači dronu. Pilot zahájil spolu s kolegy pátrání po dronu, který byl nalezen až během následující směny a byl jednotkou HZS EDU vyloven z bazénu pod věží č. 8. Nedošlo ke škodě na chladicí věži/technologii, došlo však ke zničení dronu.



Bezpečnost v provozu systémů dálkově řízených letadel (RPAS)

Incident dronu dne 22. 4. 2026 .

Vrtulník Kryštof18 přistál k předání pacienta na liberecký nemocniční heliport. Při předávání pacienta posádka od dispečinku obdržela požadavek k dalšímu letu. Při nakládání vybavení do vrtulníku byla dispečinkem upozorněna na to, že se v blízkosti má pohybovat neznámy dron (na základě oznámení na tel. 155). Dron byl spatřen jak se pohyboval 5-50 metrů od vrtulníku, nad i pod úrovní heliportu. Poté dron odletěl jižním směrem nad město Liberec.

Po zahájení spouštění motorů vrtulníku upozornil záchranář pilota, že se dron vrátil. Vzhledem k urgenci zásahu posádka dokončila spouštění a odlétla směrem na sever, aby minimalizovala riziko sblížení. Odlet na zásah byl reálně zdržen o 6 minut. Dispečink informoval Policii ČR.



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 nebyly oznámeny žádné události, kdy došlo k narušení dráhy v používání.



Porušení minim rozstupu

Ve 2. čtvrtletí bylo oznámeno 6 událostí snížení minima rozstupu. Všechny jsou hodnoceny jako incident.

➔ Dne 3. 4. 2026 Nesprávný postup ATC - ENR LKPR - TEC nezajistil minimum požadovaného rozstupu, nevydal informaci o význačném provozu. EC si byl vědom provozní situace a vyšší rychlosti letu A359 za klesajícím B38M. Při vydání povolení pro A359 předpokládal, že rozstup zůstane zachován. Po indikaci STCA vydal instrukci pro B38M ke zvýšení rychlosti klesání. SMI - 4,9 NM/875 ft - 98%.

Porušení minim rozstupu – pokračování

- ➔ Dne 5. 4. 2026 Nesprávný postup ATC - LKPR (Praha/Ruzyně) - TEC neměl přehled zda odlétávající A220-300 je již na FREQ APP Praha a proto vydal instrukce k točení obou letadel o 15° až po koordinaci s APP Praha, což mohlo vést k SMI. Posádka A320 na přiblížení RWY12 prováděla postup nezdařeného přiblížení z důvodu změny přízemního větru (tailwind). SMI 2.91 NM / 225 ft - 97%.
- ➔ Dne 11. 4. 2026 Nesprávný postup pilota - LKPR (Praha/Ruzyně). Posádka B738 po vzletu přeladila bez povolení na kmitočet APP Praha a tím došlo ke zpoždění předání nařízení k točení pro rozstup s B737 provádějícím Go-Around z důvodu chybného nastavení LLZ pilotem. SMI 2.87 NM / 325 ft - 96%.
- ➔ Dne 8. 5. 2026 Nesprávný postup zahraničního ATM - FIR Praha. Lety B737 se nacházely v AoR ACC Praha a byly předány na APP Kraków v bezpečném rozstupu. APP Kraków následně vydal nesprávná povolení, čímž došlo ke snížení minima rozstupu. SMI 4,1 NM / 800 ft.

Porušení minim rozstupu – pokračování

- ➔ Dne 17. 5. 2026 Nesprávný postup pilota – LKPR (Praha/Ruzyně) – Posádka A359 neuposlechla příkazu TWR k přerušení vzletu. Postup TWR Ruzyně – TEC pozdě vyhodnotil hrozbu SMI. Spolupůsobícím zásadním faktorem byla přítomnost UAS (dronu) v odletovém sektoru a snaha o předání informace letu A359 a nutnost opakovat tuto informaci. Posádka B38M na přiblížení provedla Go-Around. SMI 2.82 NM / 2500 ft – 94%.
- ➔ Dne 17. 6. 2026 Nesprávný postup ATC – LKAA – Došlo k SMI mezi lety C152 stoupajícím od LKKBR pod TMA II Praha směrem na jih a A320 na přiblížení v ose RWY 30. FISO předal letu C152 nesprávné QNH. Namísto QNH Praha 1020 pilot obdržel REG QNH 1015. Tuto chybu FISO nezaregistroval, správné QNH a pokyn pro klesání předal až po upozornění APP Praha. SMI 2,7 NM / 450 ft.



Události specifické pro ATM systémy

Ve 2. čtvrtletí bylo hlášeno 6 událostí specifických pro ATM systémy:

- ➔ 2× FIR PRAHA
- ➔ 1× LKKV (Karlovy Vary)
- ➔ 3× LKVO (Vodochody)



Nepovolené narušení prostoru.

Ve 2. čtvrtletí bylo hlášeno celkem 43 událostí nepovoleného narušení prostoru.

K nepovolenému vstupu do CTR/TMA došlo:

- ➔ 1× CTR Ruzyně nepovolený průlet letadlem tuzemského provozovatele s MTOM do 2 250 kg.
- ➔ 1× CTR Ruzyně a TMA Praha narušení neznámým provozem.
- ➔ 1× TMA Praha narušení letadlem tuzemského provozovatele s MTOM do 2 250 kg.
- ➔ 1× TMA Praha nepovolený průlet letadlem zahraničního provozovatele s MTOM do 2 250 kg.
- ➔ 1× TMA Vodochody nepovolený průlet letadlem zahraničního provozovatele s MTOM do 2 250 kg.
- ➔ 2× TMA Vodochody nepovolený průlet letadlem tuzemského provozovatele s MTOM do 2 250 kg.

Nepovolené narušení prostorů – pokračování

- ➔ 1× TMA Brno nepovolený průlet letadlem tuzemského provozovatele s MTOM 2 251 - 5 700 kg.
- ➔ 1× TMA Brno nepovolený průlet dvojicí letadel zahraničního provozovatele s MTOM 2 251 - 5 700 kg.
- ➔ 1× TMA Brno nepovolený průlet tuzemským vojenským letadlem s MTOM 5 701 – 27 000kg.
- ➔ 6× TMA Brno nepovolený průlet kluzáku tuzemského provozovatele.
- ➔ 1× TMA Brno nepovolený průlet kluzáku zahraničního provozovatele.
- ➔ 1× CTR Karlovy Vary nepovolený průlet letadlem tuzemského provozovatele s MTOM do 2 250 kg.
- ➔ 1× TMA Karlovy Vary narušení neznámým provozem.
- ➔ 1× TMA Karlovy Vary nepovolený průlet kluzáku zahraničního provozovatele.

Nepovolené narušení prostorů – pokračování

- ➔ 1× TMA České Budějovice nepovolený průlet letadlem zahraničního provozovatele s MTOM do 2 250 kg.
- ➔ 1× CTR Mošnov narušení neznámým provozem.
- ➔ 1× TMA Ostrava nepovolený průlet kluzáku tuzemského provozovatele.
- ➔ 2× MTMA Pardubice nepovolený průlet kluzáku tuzemského provozovatele.
- ➔ 1× MCTR a MTMA Kbely nepovolený průlet letadlem tuzemského provozovatele s MTOM do 2 250 kg.
- ➔ 2× CTR Kunovice nepovolený průlet kluzáku tuzemského provozovatele.
- ➔ 1× TMA EGPG (Cumbernauld, UK) nepovolený průlet letadlem českého provozovatele s MTOM 2 251 - 5 700 kg.

Nepovolené narušení prostorů – pokračování

K nepovolenému průletu nebo narušení LKP/LKR došlo:

- ➔ 1× LKP4 nepovolený průlet letadlem tuzemského provozovatele s MTOM do 2 250 kg.
- ➔ 2× LKP5 nepovolený průlet letadlem tuzemského provozovatele s MTOM do 2 250 kg.
- ➔ 1× LKP7 nepovolený průlet letadlem tuzemského provozovatele s MTOM do 2 250 kg.
- ➔ 1× LKP8 nepovolený průlet letadlem tuzemského provozovatele s MTOM do 2 250 kg.
- ➔ 1× LKP10 nepovolený průlet kluzáku zahraničního provozovatele.
- ➔ 1× LKR11 nepovolený průlet a přistání horkovzdušného balónu tuzemského provozovatele.

Nepovolené narušení prostorů – pokračování

K nepovolenému průletu nebo narušení TRA/LKTRA:

1× TRA Bernartice nepovolený průlet letadlem tuzemského provozovatele s MTOM 2 251 - 5 700 kg.

1× TRA12 nepovolený průlet letadlem tuzemského provozovatele s MTOM 2 251 - 5 700 kg.

1× TRA12 narušení neznámým provozem.

1× TRA14 nepovolený průlet letadlem zahraničního provozovatele s MTOM do 2 250 kg.

1x TRA15 nepovolený průlet letadlem zahraničního provozovatele s MTOM do 2 250 kg.

1× TRA 37 nesprávný postup pilota narušení bufferu prostoru letadlem zahraničního provozovatele s MTOM 27 001 – 272 000kg.

1× LKTRA19 nesprávný postup zahraničního ATM narušení bufferu prostoru letadlem zahraničního provozovatele s MTOM do 2 250 kg.



Odchylna od příslušných publikovaných postupů ATM

Ve 2. čtvrtletí došlo k 6 událostem v kategorii Odchylna od publikovaných ATM postupů. 5 událostí je hodnoceno jako Incident.

- ➔ Dne 12. 4. 2026 Pilot letounu Bombardier Challenger 650 provedl odlet v 11.05 LT z LKVO do EDDL bez zajištění přítomnosti HZSL. Jednalo se o let mimo provozní dobu letiště a HZSL nebyla provozovatelem letounu vyžádána v souladu se stanovenými postupy.
- ➔ Dne 12. 4. 2026 Pilot letounu Bombardier Challenger CL30 přistál na LKVO v čase 12.30 LT bez zajištění přítomnosti HZSL. Jednalo se o let mimo provozní dobu letiště a HZSL nebyla provozovatelem letounu vyžádána v souladu se stanovenými postupy.
- ➔ Dne 18. 5. 2026 Nesprávný postup pilota - nedodržení vydaného letového povolení. PIC neudržoval stále obousměrné spojení v prostoru třídy D.

Odchyłka od příslušných publikovaných postupů ATM

- ➔ Dne 22. 5. 2026 Praha Ruzyně – Nesprávný postup posádky B733 zahraničního provozovatele. Nájezd letounu na stání s VDGS U/S (publikován NOTAM), bez přítomnosti marshallera. Letoun po přejetí dedikované příčky zastaven ramp agentem ručními signály.
- ➔ Dne 8. 6. 2026 Praha Ruzyně – Nesprávný postup posádky vrtulníku Bell 505 zahraničního provozovatele. Nejasnost v postupech, problémy s porozuměním instrukcí vydaných TWR, problémy s komunikací A/G, svévolné přechod na jinou FREQ, VFR odlet z FATO2 mimo stanovenou trať. Došlo ke zpoždění při pojíždění dalších letadel, zahlcování FREQ.

V průběhu 2. 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 4 oznámení o letecké nehodě a 5 oznámení o vážném incidentu.



TL-3000 Sirius– Německo



Přehled zahraničních leteckých nehod, u kterých zahraniční úřady zahájily šetření ve 2. čtvrtletí za součinnosti ÚZPLN:

Datum	Stát	Druh události	Typ
12. 4. 2026	Slovensko	Srážka dvou kluzáků v průběhu soutěžního letu při FCC Gliding 2026 s následkem úmrtí PIC kluzáku Arcus T.	Arcus T /Ventus SP-4777/D-KGPW
16. 4. 2026	USA	Náraz UL letounu do terénu ve strmém klesání s následkem úmrtí PIC.	Swing 06 N613SA
25. 6. 2026	Švýcarsko	Náraz motorového kluzáku do horského terénu Crap la Massa v nadmořské výšce cca 2 300 metrů, s následkem úmrtí PIC.	Glasflügel 304 MS HB-2103
26. 6. 2026	Spojené Království	Poškození UL letounu po ztrátě rychlosti a pádu během přiblížení na přistání.	EV-97 Teameurostar UK G-CGSH

Přehled zahraničních vážných incidentů, u kterých zahraniční úřady zahájily šetření ve 2. čtvrtletí za součinnosti ÚZPLN:

Datum	Stát	Druh události	Typ
11. 4. 2026	Jižní Afrika	Poškození UL letounu při přistání do terénu po ztrátě výkonu motoru.	Jora ZU-JOL
11. 5. 2026	Spojené Království	Pilot během letu zaznamenal prudký nárůst výkonu motoru a ztrátu výkonu.	L-159E G-DKNA
30. 5. 2026	Bosna a Hercegovina	Poškození letounu při přistání do terénu po ztrátě výkonu motoru.	Zlín Z-43 OM - EOZ

Přehled závěrečných zpráv o šetření zahraničních leteckých nehod a incidentů

Ve 2. čtvrtletí zahraniční orgány zveřejnily následující závěrečné zprávy k leteckým nehodám a vážným incidentům, kdy se dle ust. 4.5 Annex 13 Česká republika podílela na šetření.

Stát	Letecká nehoda nebo vážný incident	Link
Litva (SID)	ACCID balónu BB45Z pozn. zn. LY-LID, dne 28. 9. 2025, Medukšta, Alytus District, v Litvě.	https://sia.lrv.lt/en
Švýcarsko (STSB)	SINCID letounu Bristell B23 a vrtulníku Leonardo AW109SP, dne 21. 9. 2024, prostor letiště Mollis ve Švýcarsku.	https://www.sust.admin.ch/inhalte/AV-berichte/HB-ZRZ_HB-KTN_SB_D.pdf
Německo (BFU)	ACCID ULL TL-26 Star, pozn. zn. D-MFZZ, dne 25. 7. 2020, Wesel-Lackhausen v Německu.	https://www.bfu-web.de/DE/Publikationen/Untersuchungsberichte/2026/Bericht_2-0573-3X_TL96_Wesel.pdf?blob=publicationFile&v=2
Irsko (AAIU)	ACCID ULL ATEC v.o.s. Zephyr, pozn. zn. EI-GCT, dne 7. září 2024, na letišti Finn Valley, Co. Donegal v Irsku.	https://aaiu.ie/aaiu_report/final-report-accident-involving-an-atec-v-o-s-zephyr-2000-registration-ei-gct-at-finn-valley-airfield-co-donegal-on-7-september-2024/
Irsko (AAIU)	ACCID vrtulníku Bell 505 Jet Ranger X, pozn. zn. N57NC, dne 30 července 2024, Killucan, Co. Westmeath v Irsku.	https://aaiu.ie/wp-content/uploads/2026/06/Final-Report-2026-007.pdf

Organizace porad k bezpečnosti letů

Poradu k rozboru bezpečnosti letů za 3. čtvrtletí 2026 ÚZPLN organizuje dne 22. 10. 2026.

Místo konání porady: VZLU AEROSPACE, a.s.

Začátek porady: 9:30 hod.