

Výsledky navazujícího dotazníku o vlivu únavy na letové posádky (2025)

17. 12. 2025

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ, Sekce letová

K letišti 1149/23, 161 00 Praha 6 • e-mail: podatelna@caa.gov.cz • www.caa.cz



Výsledky navazujícího dotazníku o vlivu únavy na letové posádky (2025)

Vážení členové letových posádek,

rádi bychom Vám znovu poděkovali za Váš čas a ochotu podělit se o své zkušenosti v rámci navazujícího průzkumu týkajícího se vlivu únavy na letové posádky.

V rámci anonymního průzkumu, který probíhal v období od 30. 9. 2025 do 31. 10. 2025, bylo získáno **celkem 133 odpovědí**. Níže bychom s Vámi rádi opět sdíleli závěry a výsledky z oblastí, na něž se průzkum zaměřil.

I. Shrnutí výsledků a zpětné vazby k oblastem zahrnutým do průzkumu

Průzkum zaměřený na problematiku únavy letových posádek v roce 2025 navázal na předchozí šetření a potvrdil, že únava zůstává významným bezpečnostním i provozním tématem. Z odpovědí účastníků vyplývá, že většina posádek vnímá vysokou míru kumulované únavy, zejména během letní sezóny a při střídání časově náročných služeb. Opakovaně se objevuje rozpor mezi formálně plánovaným a skutečně využitelným odpočinkem – mnozí respondenti uvádějí, že minimální odpočinek je společnostmi používán jako běžná cílová hodnota, nikoli jako hranice, pod kterou by provoz neměl klesat.

Významná část respondentů potvrdila, že ačkoli pociťovala únavu, službu neodmítla. Důvodem byly obavy o dopad na následující směny, nejistota ohledně reakce zaměstnavatele nebo neochota podávat „fatigue“ report. Někteří popisují, že hlášení únavy je stále spojeno s nepohodou, nejistotou a nedůvěrou, a to i přes dílčí zlepšení komunikace po zásazích ze strany ÚCL.

Mezi nejčastěji uváděné faktory ovlivňující skutečný odpočinek patří zpoždění, provozní změny, noční a brzké ranní služby, dlouhé transfery nebo činnosti po letu, ale také rodinné povinnosti a nedostatek klidového prostoru doma nebo na bázi. Řada respondentů kritizuje časté změny plánu, nerovnoměrné rozložení zátěže během měsíce a neefektivní plánování, které může narušovat možnost regenerace.

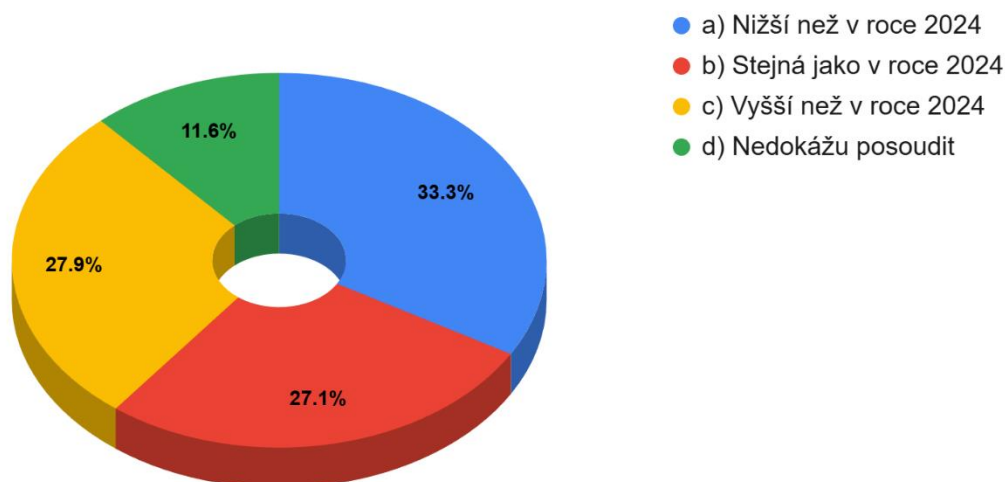
Naprostá většina posádek se shoduje, že ke zmírnění dopadů únavy by přispělo stabilnější plánování, delší a reálné odpočinky, omezení nočních rotací, jasnější pravidla a větší respekt k fyziologickým limitům člověka.

Celkově průzkum potvrzuje, že únava posádek je komplexní problém – propojený s plánováním, provozem, firemní kulturou i osobním životem. Respondenti zároveň deklarují zájem, aby byla tato oblast řešena systémově a aby hlášení únavy bylo vnímáno jako standardní bezpečnostní postup, nikoli jako potenciální riziko pro pracovníka.

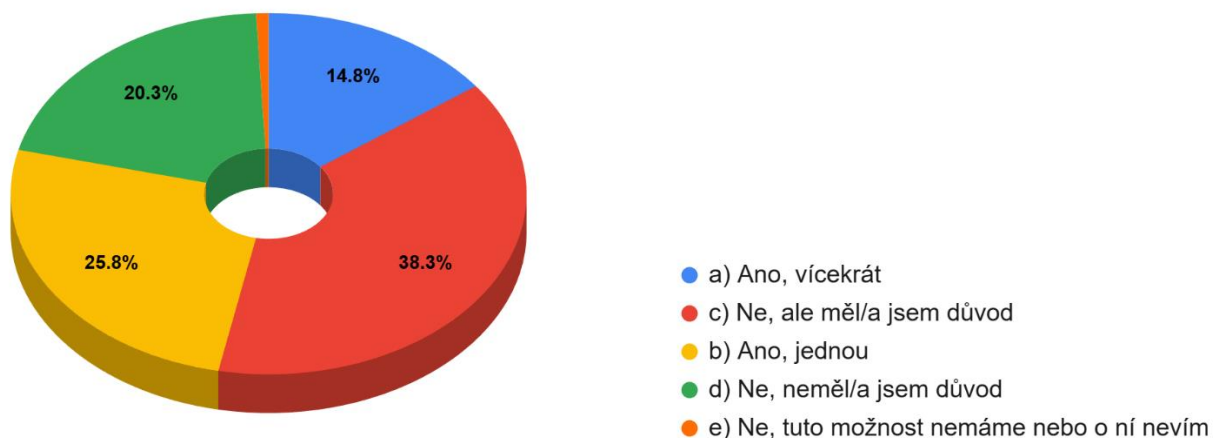
II. Grafické vyjádření výsledků průzkumu

Následující grafy neobsahují výsledky k otázkám, které byly připraveny pro slovní vyjádření nebo uvedení jiné možnosti. Shrnutí k takovým otázkám je uvedeno dále pod každou z nich. Čísla otázek dále odpovídají číslování dle dotazníku.

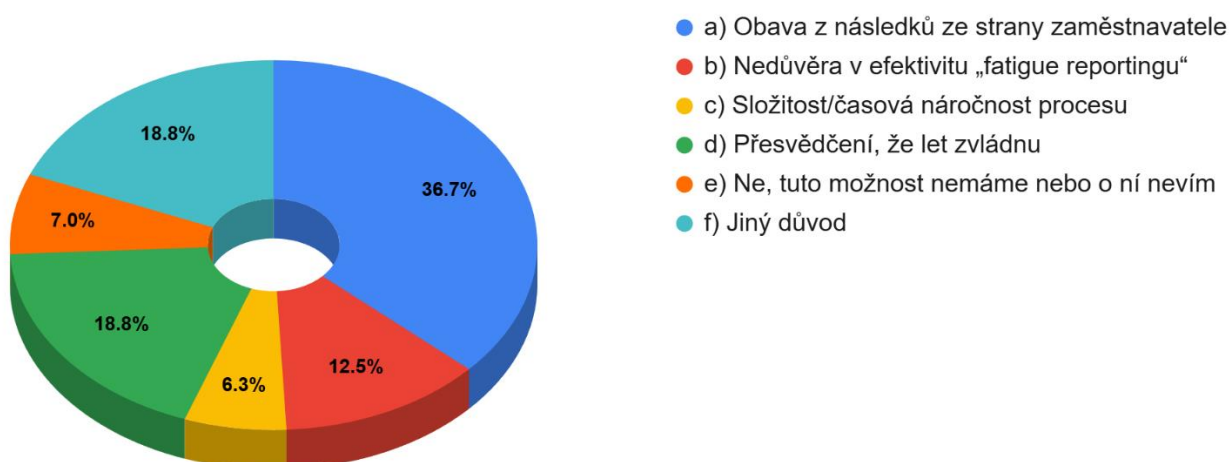
1. Domníváte se, že úroveň kumulované únavy v letní sezóně 2025 byla:



2. Využil/a jste v roce 2025 možnost odmítnout službu z důvodu únavy?



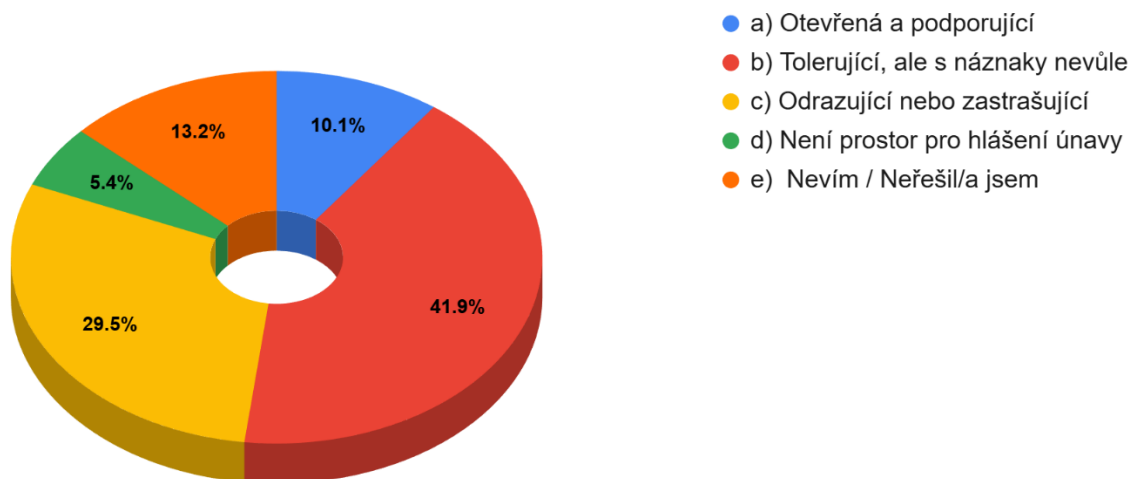
3. Pokud jste službu neodmítl/a i přes únavu, jaký byl hlavní důvod?



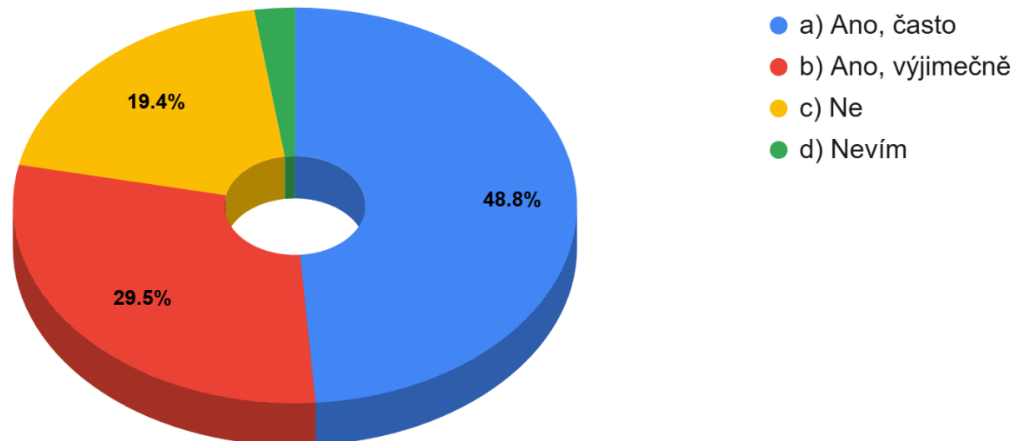
Jiné důvody, proč posádky neodmítly službu i přes únavu

Respondenti nejčastěji uváděli, že službu neodmítli, protože k tomu „neměli důvod“ nebo nebyli v daný moment subjektivně unavení. U části posádek se objevoval strach z reakce úseku plánování nebo obava z narušení následujících směn, které by zasáhly do osobního života. Někteří neodmítli službu ze snahy nepřenášet práci na kolegy nebo kvůli motivačním odměnám. Jednotlivci popisují úzkost a nejistotu, jak bude hlášení únavy přijato, nebo kritizují nevhodnost interních postupů (např. zařazování pohotovosti hned po hlášení únavy).

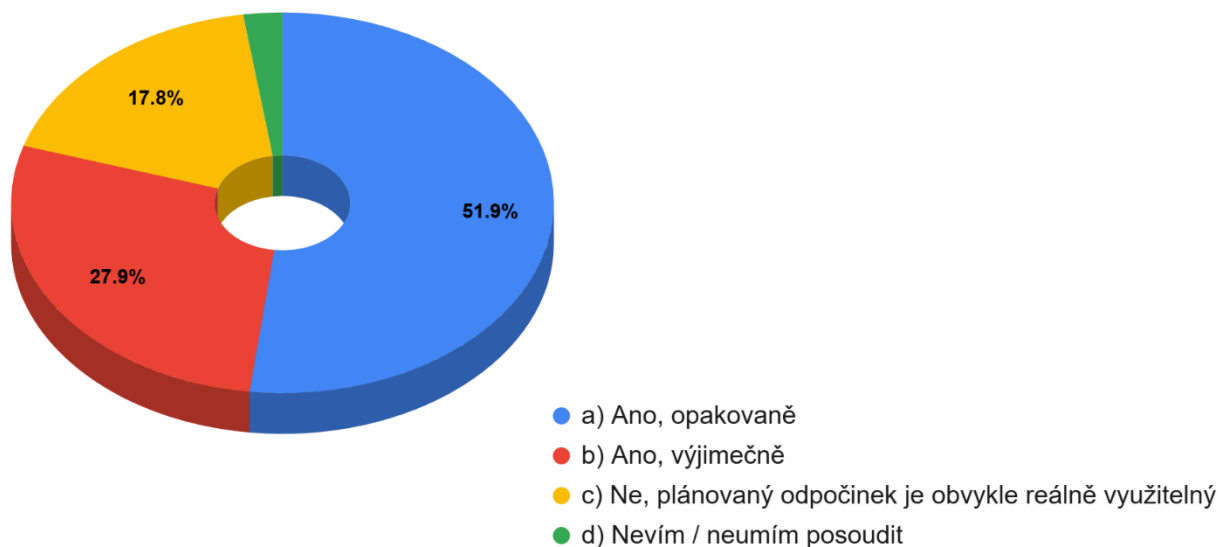
4. Jak byste nyní zhodnotil/a atmosféru ve firmě při hlášení únavy?



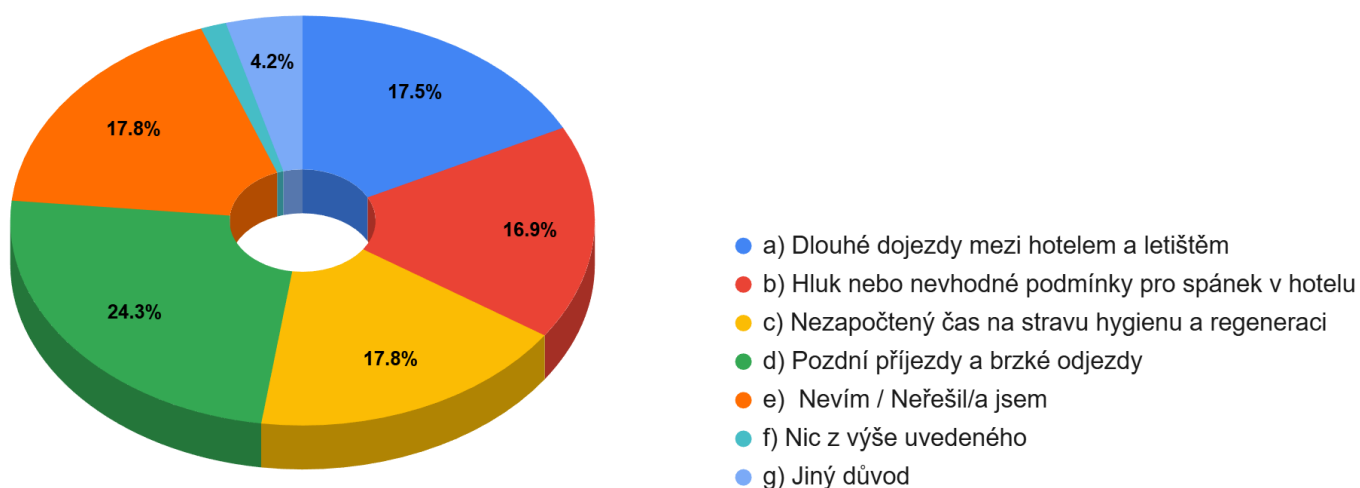
5. Vyskytly se letos u Vás změny v plánování směn, které podle Vás zvyšovaly riziko únavy?



6. Máte zkušenost s tím, že oficiálně plánovaný odpočinek (dle plánu nebo FTL) neodpovídal skutečné možnosti odpočinku?



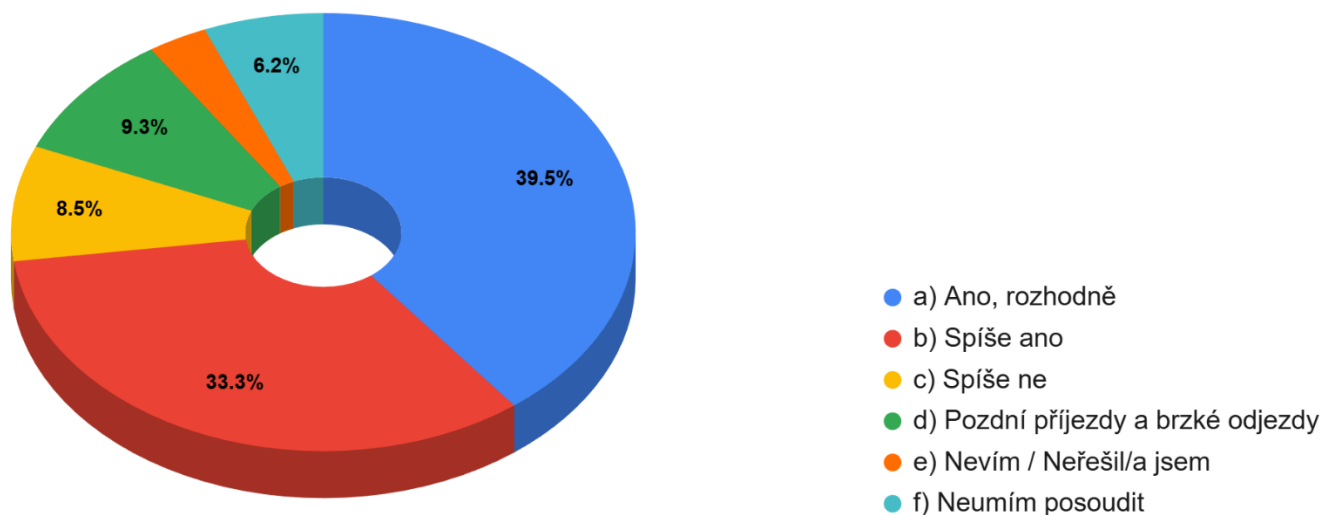
7. Které faktory podle Vás nejčastěji narušují reálnou kvalitu a délku odpočinku mezi službami?



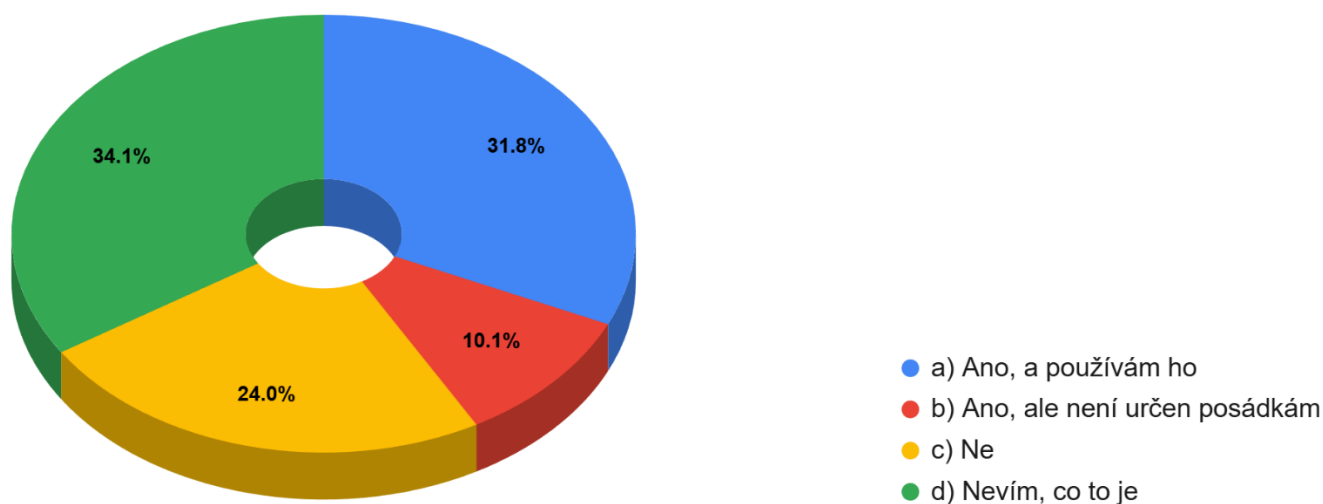
Co dále podle respondentů nejčastěji narušuje reálný odpočinek mezi službami

Nejčastěji se objevují provozní faktory: plánování minimálního odpočinku, zpoždění, časté noční a brzké ranní služby, prodloužené poletové činnosti, problémy s dopravou na hotel nebo mezi letištěm a hotelem nebo započítávání transferů do „odpočinku“. Posádky také zmiňují dopady rodinného života, nedostatek prostoru pro spánek doma nebo na bázi, a na dlouhodobých pobytech kritizují krátké minimální odpočinky. Někteří uváděli, že osobně mají odpočinku dostatek, ale většina popisovala výrazné provozní překážky kvalitního odpočinku.

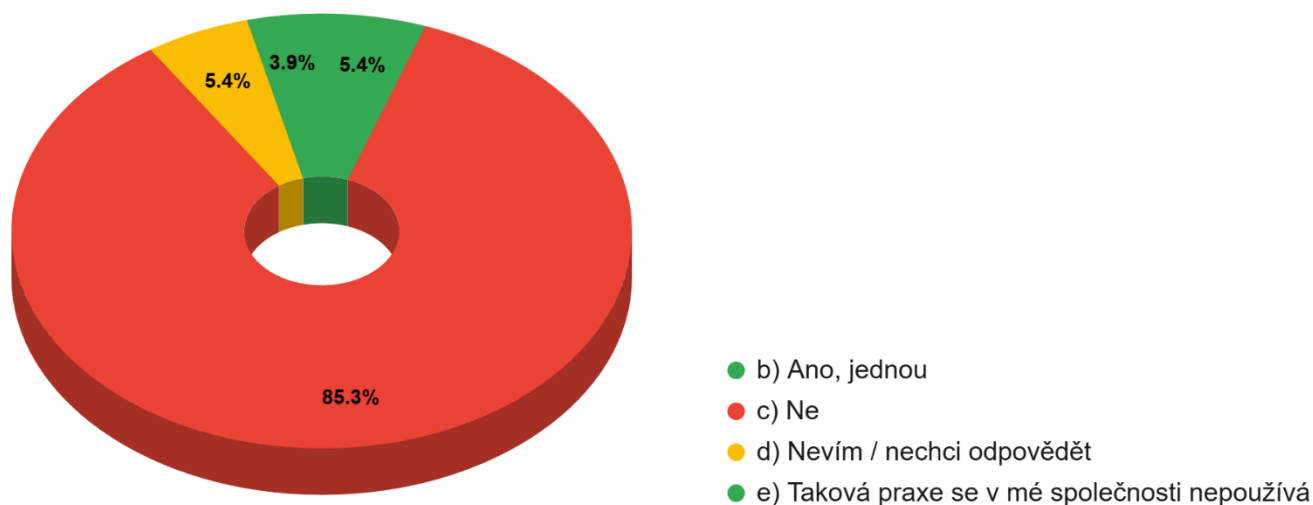
8. Považujete rozpor mezi formálně plánovaným a reálně využitelným odpočinkem za systémový problém ve Vašem provozu?



9. Máte ve vaší společnosti přístup k nástroji pro sledování vlastního únavového zatížení?

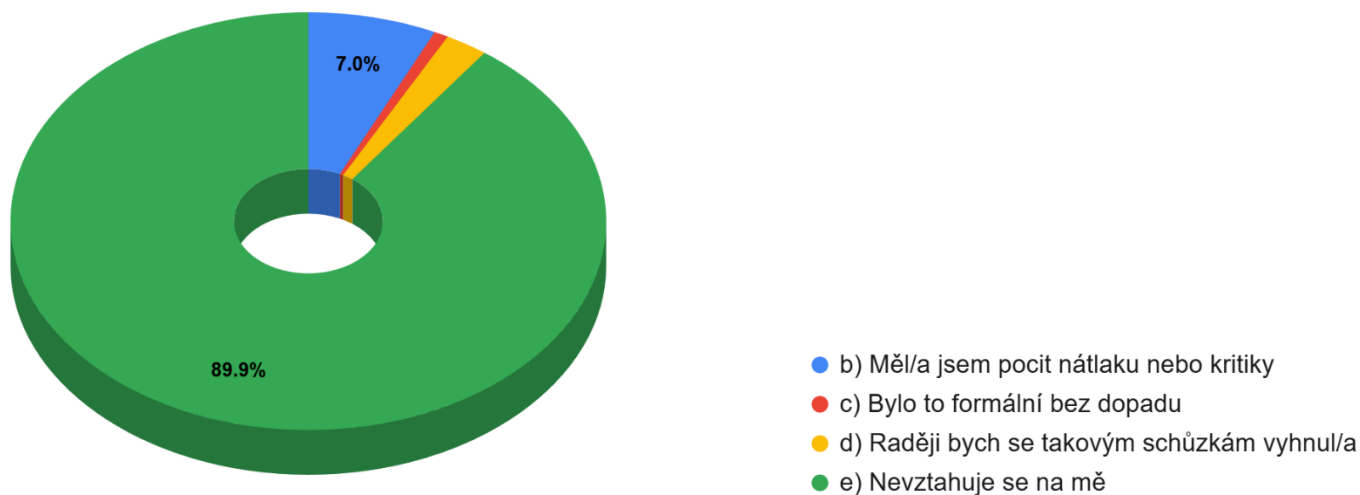


10. Byl/a jste v posledních 12 měsících pozván/a na osobní schůzku kvůli podání „fatigue“ /safety reportu?



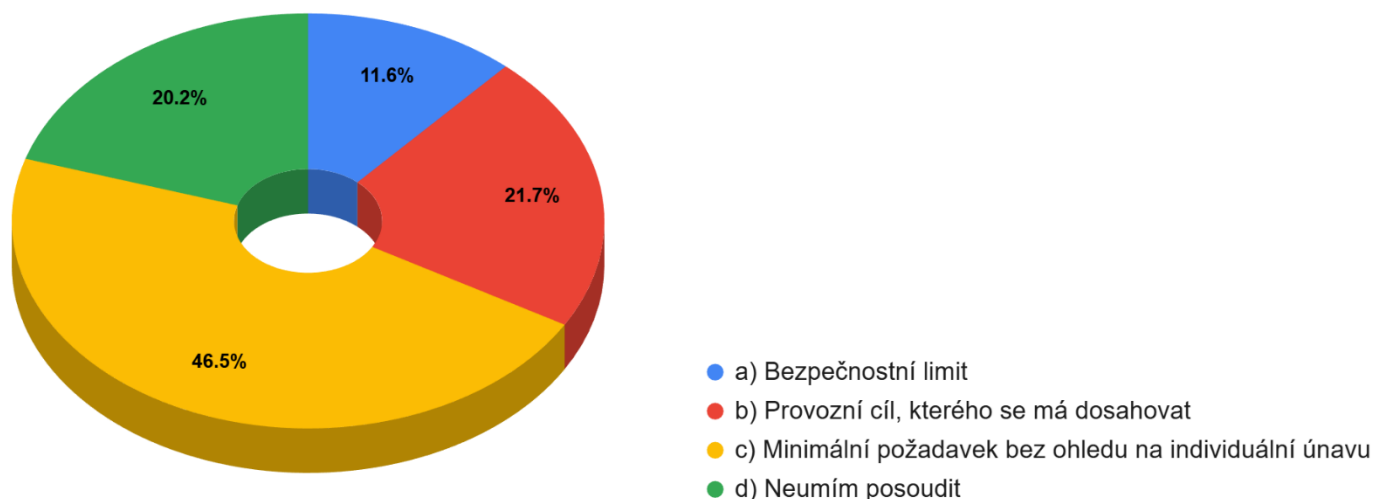
Poznámka: Odpověď „a) Ano, vícekrát“ nebyla v dotazníku označena.

11. Pokud ano, jak byste tuto zkušenost popsal/a?

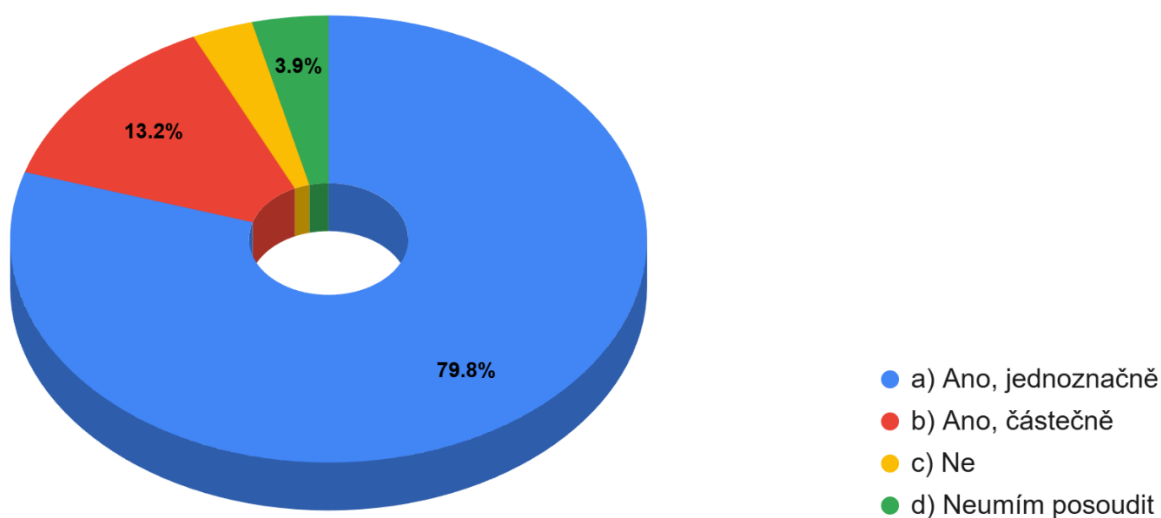


Poznámka: Odpověď „a) Jednalo se o konstruktivní diskusi“ nebyla v dotazníku označena.

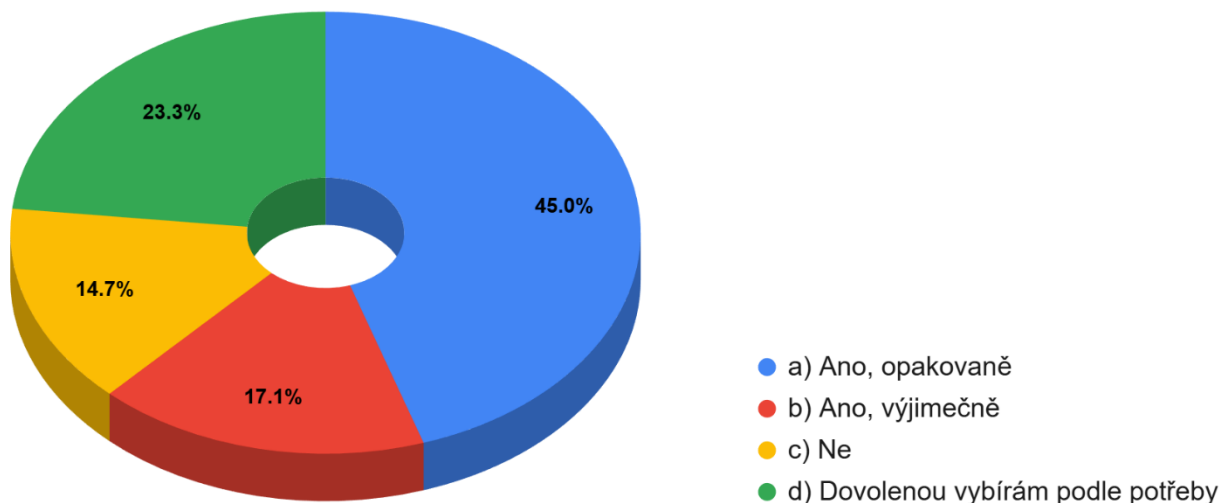
12. Máte dojem, že interní postupy vašeho provozovatele jsou využívány spíše jako:



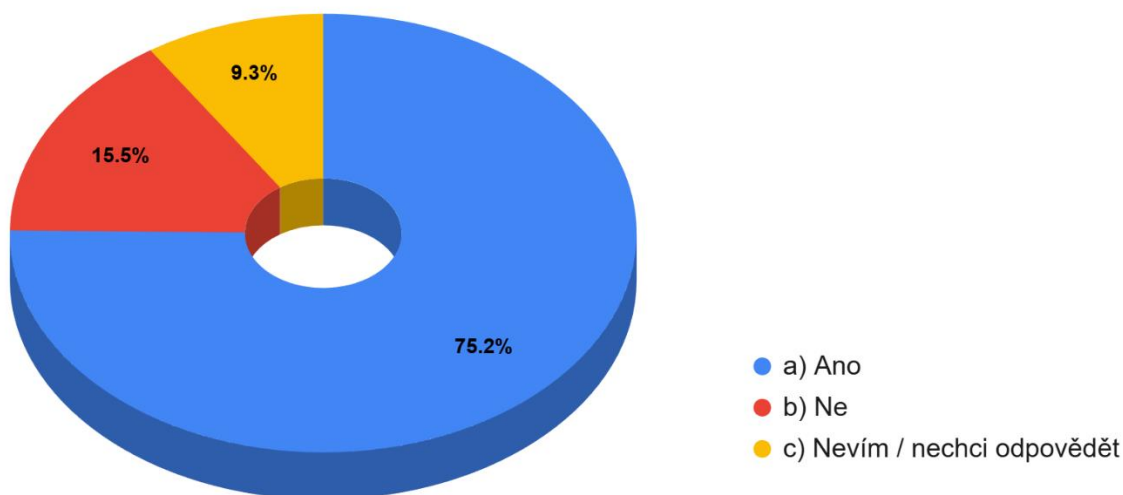
13. Vnímáte střídání nočních a ranních služeb jako významný faktor únavy?



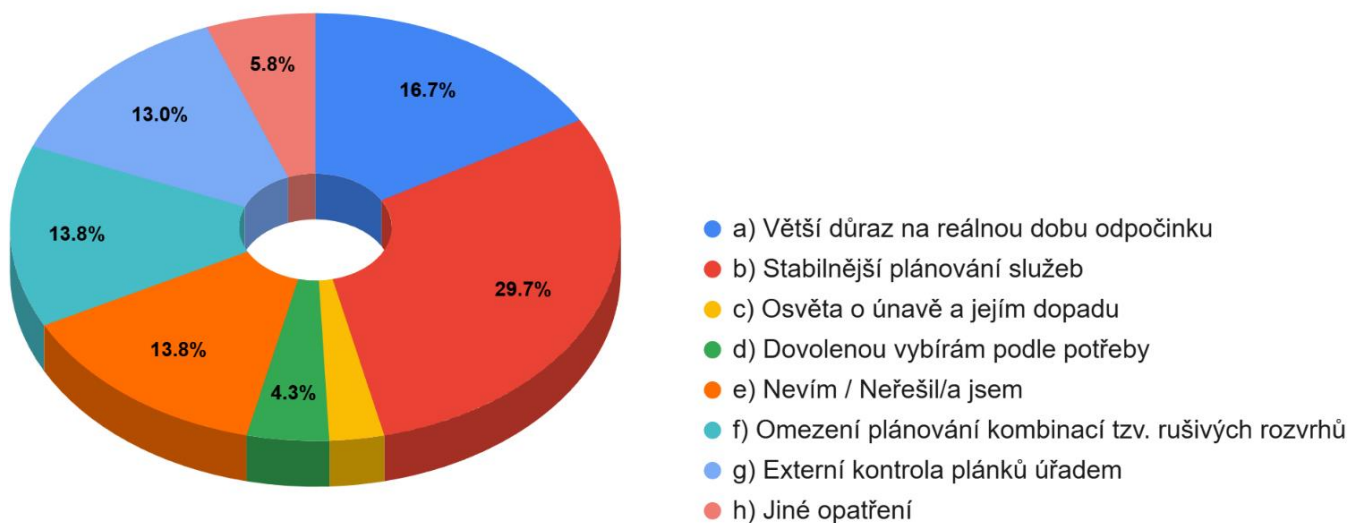
14. Pociťujete, že nedostatek schválené dovolené přispívá k Vaší únavě?



15. V případě opakovaného hlášení únavy, obáváte se zařazení na „seznam problémových“ pracovníků?



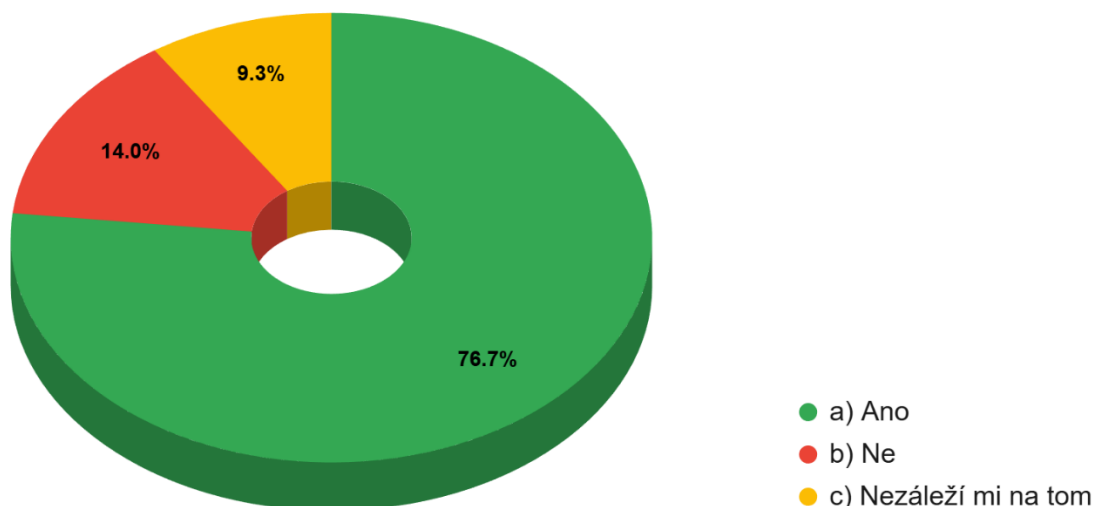
16. Co by podle Vás nejvíce pomohlo zmírnit dopady únavy v provozu?



Co by dále podle respondentů nejvíce pomohlo zmírnit dopady únavy

Odpovědi jsou často kombinací více opatření: delší a stabilnější odpočinky, omezení komunikace/kontaktu od zaměstnavatele během odpočinku, méně provozních zpoždění a regulací (ATC), zlepšení plánování směn a snížení počtu krátkých minimálních odpočinků. Někteří členové posádek uvádějí, že stávající nástroje považují za dostačující, jiní zdůrazňují kumulaci všech výše uvedených faktorů, která má zásadní dopad na jejich energii i bezpečnost provozu.

17. Máte zájem o sdílení anonymizovaných výsledků tohoto šetření po jeho vyhodnocení?



18. Je něco, co jsme nezmínili a považujete to za důležité?

Respondenti hodnotí situaci různorodě, ale převládá kritika. Mnozí popisují, že i když po zásahu úřadu došlo ke zlepšení, plánování směn stále působí chaoticky, dochází k častým změnám plánu, neefektivnímu využívání pohotovosti a narušování odpočinku. Posádky upozorňují na extrémní a rušivé kombinace služeb (např. opakované noční rotace), nedostatečně dlouhé odpočinky, problémy s ATC regulacemi, na kvalitu hotelů nebo dlouhé transfery. Část odpovědí stále kritizuje firemní kulturu, tlak při hlášení únavy a obavy z následků „fatigue“ reportů. Několik respondentů však zmiňuje, že po změně zaměstnavatele nebo díky stabilnějšímu plánování u některých provozů se jejich vnímání únavy zlepšilo.

III. Závěrečné shrnutí za ÚCL

Druhé navazující šetření potvrdilo, že problematika únavy letových posádek se v roce 2025 dále vyvíjí a zůstává významným faktorem ovlivňujícím bezpečnost provozu. Na rozdíl od loňska nám však letošní výsledky poskytují přesnější obraz toho, kde vznikají největší rozdíly mezi plánovaným a skutečně dosažitelným odpočinkem, a jak konkrétně tyto nerovnosti zasahují do provozních rozhodnutí i do ochoty posádek využívat dostupné bezpečnostní mechanismy.

Z odpovědí je zřejmé, že i když jsou postupy pro zvládání únavy ve společnosti zavedeny, je jejich účinnost často oslabena nevyváženým plánováním, častými změnami služeb a kombinací nočních a ranních směn. Stále se výrazně ukazuje i to, že části posádek brání v hlášení únavy obava z následných dopadů, nejistota ohledně interpretace „fatigue“ reportu a nedůvěra v to, že systém bude fungovat prediktivně a podporujícím způsobem.

Významným posunem oproti loňskému roku je strukturovanější a konkrétnější zpětná vazba posádek – jejich komentáře umožňují ÚCL zaměřit se přesněji na místa, kde systémové nedostatky reálně vznikají. Mezi tato místa patří zejména plánování minimálních odpočinků, využívání pohotovosti a dopady častých provozních změn.

ÚCL bude na tato zjištění reagovat rozšířením cílených kontrol, větším důrazem na prevenci rizik spojených s únavou a intenzivnější komunikací s provozovateli o potřebě realistického plánování a bezpečnostně orientované firemní kultury. Zvláštní pozornost bude věnována situacím, které se opakovaně objevují ve zpětné vazbě posádek: kombinovaným časům nástupů, minimálním odpočinkům, dlouhým nočním rotacím a postupům po podání „fatigue“ reportu.

Současně chceme pokračovat v posilování role dobrovolných hlášení posádek, která se ukazují jako klíčový zdroj informací pro cílený a efektivní dozor. ÚCL proto znovu potvrzuje, že každé hlášení únavy je projednáváno a využíváno ke zlepšení bezpečnosti – nikoli k sankcionování nebo označování posádek.

Děkujeme všem účastníkům průzkumu za jejich otevřenost. Letošní výsledky nám umožňují zaměřit se mnohem konkrétněji na oblasti, kde může společné úsilí provozovatelů, posádek i ÚCL nejvíce přispět ke zvýšení bezpečnosti leteckého provozu v České republice.