

# ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin významného incidentu  
letounu C-172, pozn. značky OK - TUR  
na navigačním letu z LKTB na LKLT dne 4. 2. 2014**

Praha  
Srpen 2014

---

Toto šetření bylo prováděno v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010, zákonem č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a Přílohou č. 13 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví. Jediným účelem je prevence budoucích nehod a incidentů bez určování viny či odpovědnosti. Závěrečná zpráva, zjištění a závěry v ní uvedené, týkající se leteckých nehod a incidentů, eventuálně systémových nedostatků ohrožujících provozní bezpečnost, mají pouze informativní charakter a nemohou být použity jinak než jako doporučení pro realizaci opatření, která by zabránila vzniku dalších leteckých nehod a incidentů s obdobnými příčinami. Zhotovitel Závěrečné zprávy výslovně prohlašuje, že Závěrečná zpráva nemůže být použita pro stanovení viny či odpovědnosti v souvislosti s určením příčin letecké nehody či incidentu a nemůže být použita ani pro uplatnění nároků v případě vzniku pojistné události.

## Vysvětlení použitých zkratk

°C	Teplota ve stupních Celsia
AMSL	Nad střední hladinou moře
ATCo	Řídící letového provozu
CAVOK	Dohlednost, oblačnost a současné počasí lepší, než předepsané hodnoty nebo podmínky
CU	Kumululus
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČTÚ	Český telekomunikační úřad
E	Východ
FIC	Letové informační středisko
BKN	Zataženo
ft	Stopa (měrová jednotka - 0, 3048 m)
h	Hodina
hPa	Hektopascal
km	Kilometr
kt	Uzel (jednotka rychlosti - 1, 852 km·h <sup>-1</sup> )
LKBE	Benešov, veřejné vnitrostátní letiště/ neveřejné mezinárodní letiště
LKHK	Hradec Králové, veřejné vnitrostátní letiště/ neveřejné mezinárodní letiště
LKKB	Kbely, vojenské letiště
LKLT	Letňany, veřejné vnitrostátní letiště/ neveřejné mezinárodní letiště
LKPR	PRAHA/Ruzyně
LKTB	Brno/Tuřany, veřejné mezinárodní letiště
m	Metr
MCTR	Vojenský řízený okrsek
min	Minuta
N	Sever
NIL	Žádný
OVLMO	Odbor vojenského letectví Ministerstva obrany
R	Pravý
SYNOP	Zpráva o přízemních meteorologických pozorováních z pozemní stanice
TWR	Věž
UTC	Světový koordinovaný čas
ÚCL	Úřad civilního letectví
ÚZPLN	Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod
VFR	Pravidla pro let za viditelnosti

## **A) Úvod**

Provozovatel letadla: Flying Academy, s.r.o.  
Výrobce a model letadla: Cessna Aircraft Company, C-172  
Poznávací značka: OK - TUR  
Místo: BODAL - LKLT  
Datum a čas: 4. 2. 2014, od 15:12 (všechny časy jsou UTC)

## **B) Informační přehled**

Dne 5. února 2014 ÚZPLN obdržel hlášení o události v letovém provozu – ztrátě orientace letounu C-172, OK - TUR, letícího z LKTB na LKLT. Navigační pomoc byla poskytnuta TWR LKKB.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

Předseda komise: Ing. Ľudmila Pavlíková  
Členové komise: Ing. Josef Procházka  
pplk. Ing. Lucie Tučková, OVL MO

Závěrečnou zprávu vydal:

ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD  
Beranových 130  
199 01 PRAHA 99

Dne 25. srpen 2014

## **C) Hlavní část zprávy obsahuje:**

- 1) Faktické informace
- 2) Rozbory
- 3) Závěry
- 4) Bezpečnostní doporučení
- 5) Přílohy

# 1. Faktické informace

## 1.1 Okolnosti předcházející události

Pilot předpokládal uskutečnit dne 4. 2. 2014 sérii navigačních letů, z LKLT na LKHK, z LKHK na LKTB a z LKTB na LKLT. Z LKLT odstartoval v 11:20 k prvnímu navigačnímu letu na LKHK, počasí vyhovovalo pro let za VFR. Podle vyjádření pilota „*weather perfect and arrival all ok*“. Na LKHK přistál v 12:32. O přistání telefonicky informoval instruktora a zároveň od něho získal informace pro další navigační let na LKTB. Z LKHK odstartoval v 12:55 a na LKTB přistál v 14:07, počasí vyhovovalo pro let za VFR. Podle vyjádření pilota „*weather perfect and arrival all ok*“. O všem opět telefonicky informoval instruktora.

## 1.2 Průběh kritického letu

Před vzletem k poslednímu navigačnímu letu z LKTB na LKLT pilot dostal od instruktora informace o počasí po trati plánovaného letu. Byl informován o tvořící se oblačnosti a nutnosti letět za dohlednosti země, aby dodržel podmínky pro let VFR. „*Must maintain ground visibility due to VFR condition*“.

Pilot odstartoval z LKTB v 14:29 a letěl pomocí srovnávací navigace podél D1. Podle radarového záznamu lze konstatovat, že letěl v přímém letu a v ALT 2200 – 2400 ft podél nebo nad dálnicí D1. V prostoru Humpolce se dostal do oblačnosti, ve které ztratil orientaci. „*Cloud base suddenly became zero visibility*“. V 15:12 navázal spojení s TWR LKKB a ohlásil, že neví, kde se nachází, letí kurzem 136°. „*I do not know, when I am, I am tracking 136*“. Od tohoto času jsou na radarovém záznamu časté změny kurzu, řádově o desítky stupňů a změny výšky.

ATCo TWR LKKB identifikoval tento provoz žádostí o nastavení individuálního SSR kódu letounu A 7075. Poskytl pilotovi informaci o jeho poloze, QNH (1015 hPa) a doporučil mu pro let do LKLT kurz 300° a udržovat hladinu pod oblačností.

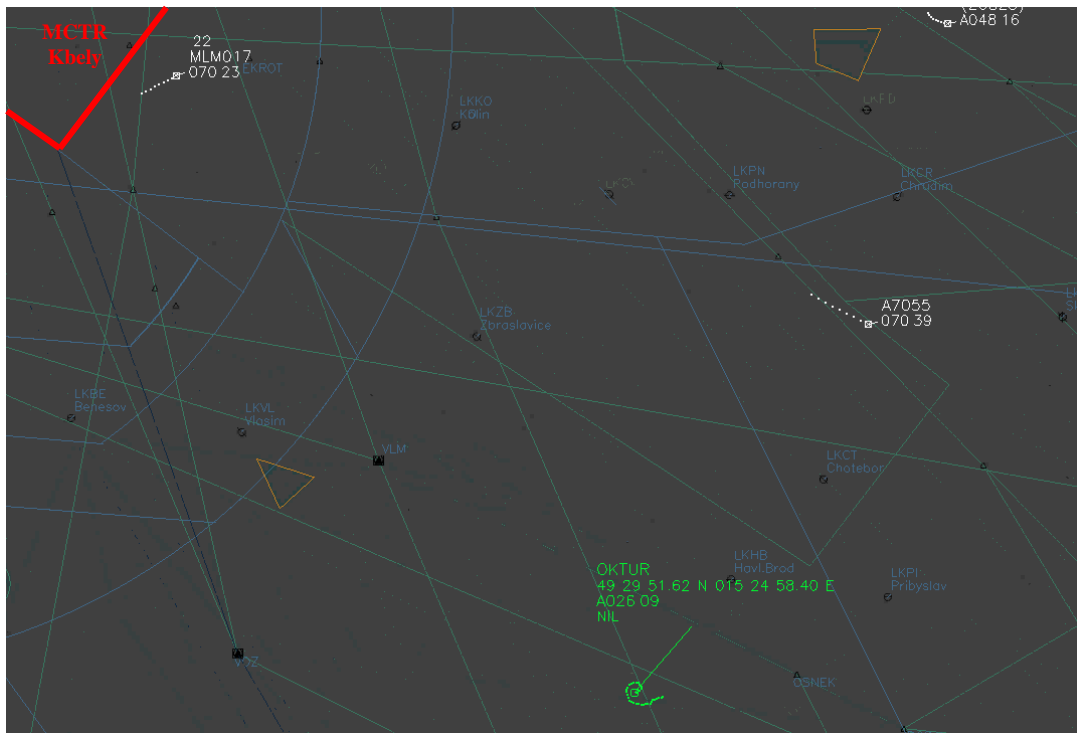
Pilot doporučený kurz potvrdil s dotazem, zda má točit doprava, nebo doleva. Podle radarového zobrazení provedl zatáčku o 360° a pokračoval kurzem cca 260°. V čase od 15:17 do 15:19, v kopcovitém terénu, cca 10 km západně Humpolce se dostal mimo radarové pokrytí a dosah radiotelefonního spojení. Na obrazovce radaru se opět zobrazil na krátký časový úsek od 15:19 do 15:21. Pilot neodpověděl na dotaz ATCo o množství paliva. Měnil často kurz. Neudržoval doporučený kurz 300°. Nejnižší ALT, kterou byl schopen radar zaznamenat, byla 2100 ft.

Od 15:21 do 15:28 byl opět mimo radarové krytí a dosah radiotelefonního spojení. ATCo TWR LKKB v té době informoval SAR o situaci. Pilot se přihlásil na spojení opět až v 15:30, hlásil dohlednost 0. Byl mu doporučeno kurz 360°. Pilot letěl kurzem 306°.

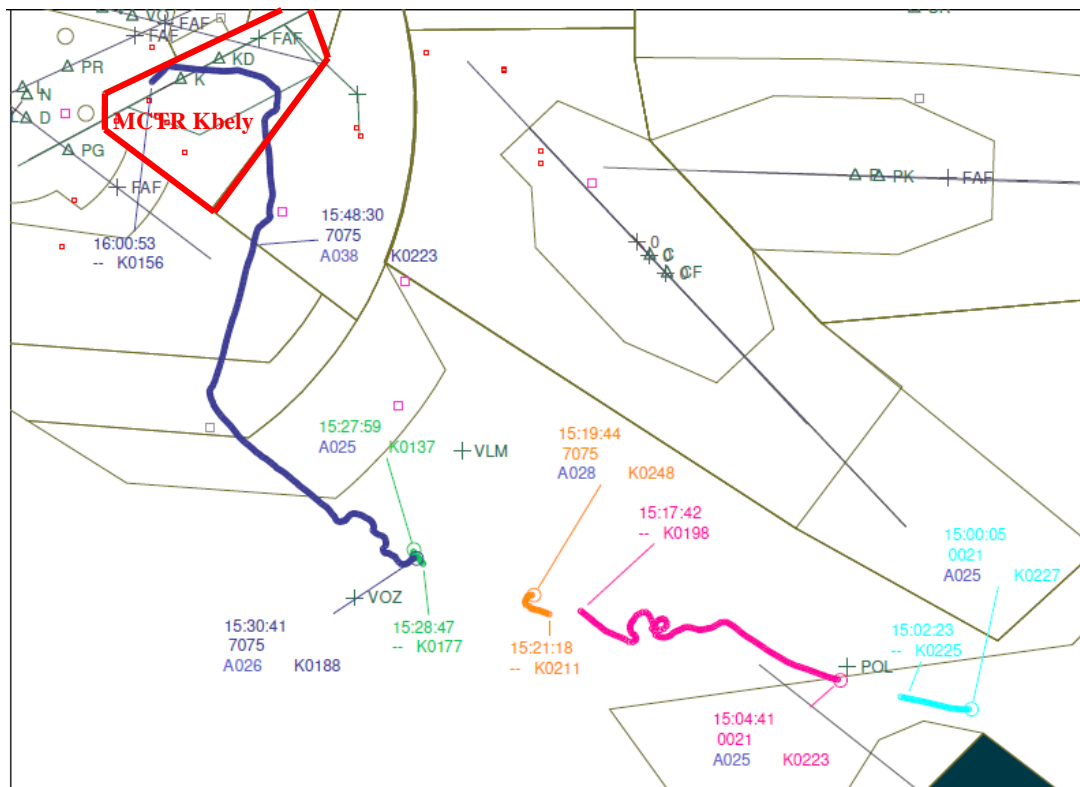
Pilot byl v čase 15:35 v poloze 13 km východně LKBE. ATCo TWR LKKB mu poskytl informaci o možnosti přistání na LKBE. Pilot se na základě informace z GPS na palubě rozhodl, že bude pokračovat do LKLT nebo LKKB. ATCo TWR LKKB pilotovi v této poloze doporučil stoupat na hladinu 4000 ft QNH 1015 hPa a letět kurzem 300°. Dále ATCo TWR LKKB provedl koordinaci z hlediska tratě a výšky letu s APP LKPR. Až do tohoto času měl pilot stále problémy se současným udržením hladiny a doporučovaného kurzu. Od tohoto času lze z vyhodnocení radarového záznamu konstatovat, že pilot pokračoval ustálenými, doporučenými kurzy ATCo TWR LKKB ve stoupání do ALT 4100 – 4300 ft QNH 1015.

V prostoru MCTR LKKB postupně sklesal podle instrukcí ATCo TWR LKKB na 2500 ft. Po průletu osy RWY24 LKKB oznámil letiště LKLT v dohledu a v 16:01 na něm bezpečně přistál.

V průběhu korespondence s ATCo TWR LKKB pilot nevyslal tísňový signál „MY DAY“ ani signál pilnosti „PAN-PAN“. Používal nestandardní frazeologii.



Obr. 1: Poloha letounu v 15:12, navázání spojení ATCo TWR LKKB



Obr. 2: Trať letu OK-TUR

## 1.2 Zranění osob

Zranění	Posádka	Cestující	Ostatní osoby (obyvatelstvo apod.)
Smrtelné	0	0	0
Těžké	0	0	0
Lehké/bez zranění	0/1	0/0	0/0

## 1.3 Poškození letounu

NIL

## 1.4 Ostatní škody

NIL

## 1.5 Informace o pilotovi

Muž, věk 49 let, cizí státní příslušník s uvedeným bydlištěm Dubaj, Spojené Arabské Emiráty, s kvalifikací „student“, medical class 2, platnou do 30. 1. 2015. Letecký výcvik zahájil v lednu 2013. Nebyl držitelem všeobecného průkazu radiotelefonisty letecké pohyblivé služby ani omezeného průkazu radiotelefonisty letecké pohyblivé služby vydaného ČTÚ. Nepředložil žádný průkaz radiotelefonisty letecké pohyblivé služby vydaný v zahraničí. Byl držitelem certifikátu CZ/ICAO ENGLISH 08, Level 4, vydaného výcvikovou organizací.

Nálet:

celkem 73 hodin;  
na C-172 68 hodin;  
za posledních 90 dní 26 hodin  
za posledních 30 dní 3 hodiny;  
za posledních 24 hodin 2 hodiny

Podle zápisníku letů byl na pětistupňové stupnici hodnocen:

Radio communication, stupeň 2 - 3 (above average, average)

Emergency procedures, stupeň 2 - 3 (above average, average)

Unusual attitude, stupeň 2 - 3 (above average, average)

V průběhu svého pilotního výcviku uskutečnil přede dnem události čtyři samostatné navigační lety. Dne 20. 10. 2013 LKLT - LKHK – LKLT a 9. 11. 2013 LKLT - LKKV – LKLT.

Z vyjádření instruktora pilota

Na výcviku pilota se u provozovatele letounu podílelo 6 instruktorů. Od počátku se jednalo spíše o méně nadaného studenta. Preferoval praktické hodiny před teoretickými. Jeho pozemní teoretická výuka a předletové a poletové brífingy čítaly nadprůměrné množství hodin. Student měl tendenci řídit svůj výcvik sám a v některých úlohách se mu muselo vycházet vstříc ve směrování letů a náplni úloh. To bylo důvodem, proč úspěšné splnění jednotlivých úloh trvalo nadstandardně dlouho. Student nalétal ve výcviku více jak 70 letových hodin.

V posledních měsících došlo u studenta ke zdatnému zlepšení v předletové přípravě i při vlastním letu. Během letů ve dvojím nenastaly žádné kritické podmínky a vyžadované úlohy plnil přiměřeně. Jeho letový standard byl uznán dostatečným pro sólový navigační let. Student potom absolvoval 4 samostatné navigační lety v roce 2013 a dne 4. 2. 2014, v den události, další 2 navigační lety.

Významný incident se stal při jeho třetím samostatném navigačním letu 4. 2. 2014, celkem při jeho sedmém samostatném navigačním letu.

## 1.6 Informace o letadle

Cessna 172, OK-TUR, výr.číslo 17275770, rok výroby 1982, OLZ platné do 8. 5. 2014, celkový nálet 4940 hod. V uvedený den provozovatel nezaznamenal na letadle žádnou závadu.

## 1.7 Meteorologická situace

### 1.7.1 Situace

V okrajovém proudění tlakové níže se středem nad Irskem proudil do střední Evropy teplejší vzduch od jihu-jihozápadu.

Přízemní vítr: na Moravě a Vysočině 130°-190°/12-20 KT s nárazy ve středních a vyšších polohách 30-40 KT, v Čechách slábnutí na 4-8 KT.

Výškový vítr: 2000 FT AMSL 160°/20 KT MS 04 DEG C, 5000 FT AMSL 180°/30 KT PS 03 DEG C, 10000 FT AMSL 190°/30 KT MS 04 DEG.

Dohlednost: nad 10 km.

Stav počasí: na Moravě a Vysočině skoro jasno-polojasno, na české straně Vysočiny až zataženo nízkou inverzní oblačností.

Oblačnost: FEW/SCT Ci BASE/TOP ABV 10000 FT AMSL, LOC FEW/SCT SC,Cu 1500-2000 FT AGL, postupně na české straně Vysočiny a v Čechách BKN/OVC Sc,St 800-1300/3500 FT AGL, (v okolí Prahy jen SCT/BKN,).

Výška nulové izotermy: 1500 FT AMSL, vrstva záporných teplot 1500-3500 FT AMSL a vrstva kladných teplot až do 7000 FT AMSL.

Turbulence: NIL.

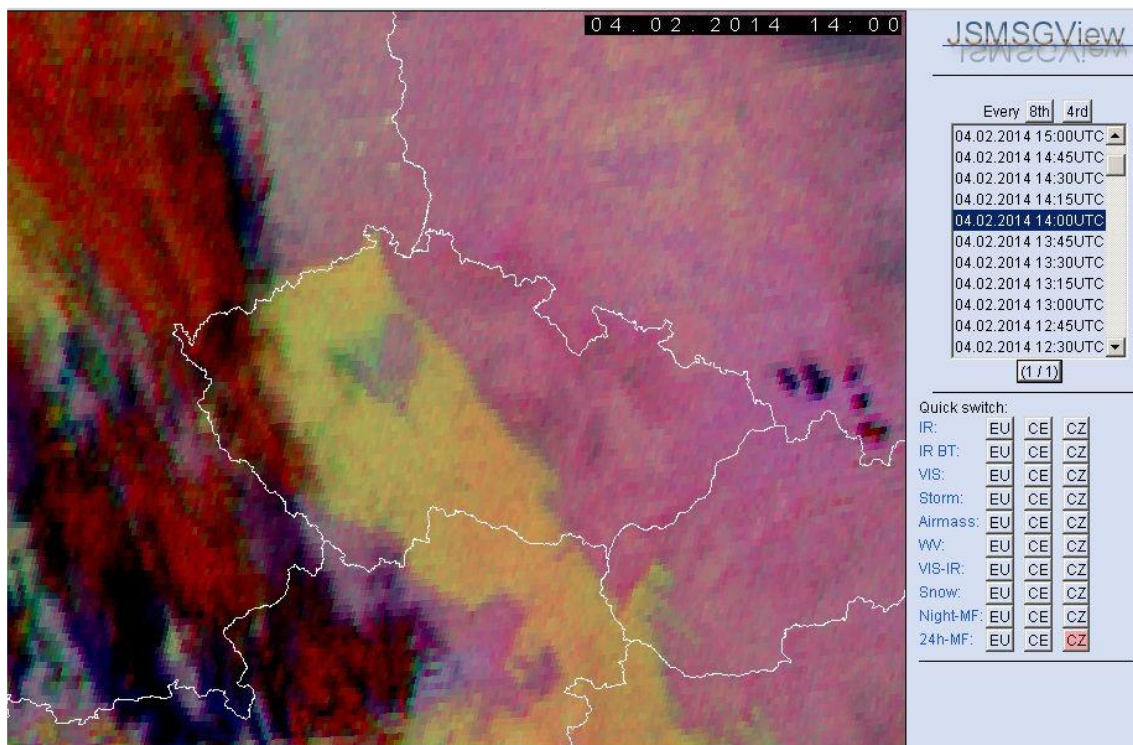
Námraza: slabá v inverzní oblačnosti 1500-3500 FT AMSL.

Výpis ze zpráv SYNOP na MET stanicích Brno/Tuřany LTB, Náměšť LNM, Svatouch SVR, Přibyslav LPB, Košetice KOS, Čáslav LCV, Kbely LKB a Praha/Libuš PLI.

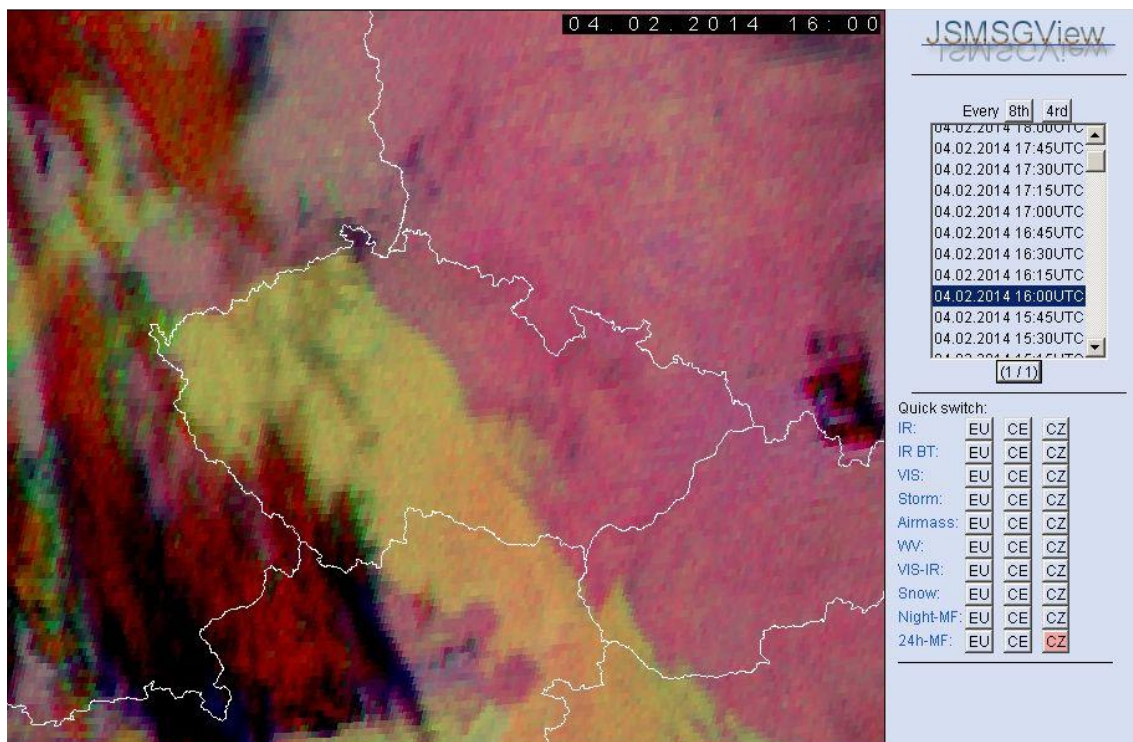
IND.	N	VITR/NAR. ST. KT	DOHL. M/KM	STAV OBLACNOST POČASÍ FT(!) AGL	TEPL. - R. BOD MAX ST.C ST.C
1400 UTC:					
PLI	1	130 8	15km	1 SC 2300	2.2 -3.2
LKB	4	150 6	13km	4 SC 2400	1.5 -2.7
LCV	7	140 14/23	15km	5 SC 1900 7 SC 2200	1.3 -2.6
KOS	8	140 10/21	8000m	10BR 8 SC 0900	-2.4 -4.2
LPB	8	130 19/29	12km	8 SC 1100	-2.2 -4.2
SVR	2	180 29	17km	2 CU 1100	-3.0 -5.9
LNM	7	140 16	12km	7 SC 1200	-2.5 -3.9
LTB	4	130 10	20km	3 SC 2400	1.4 -4.3
1500 UTC:					
PLI	7	130 6	13km	7 SC 2400	1.1 -3.3
LKB	5	150 8	11km	5 SC 2500	0.7 -2.6
LCV	8	140 14	15km	8 SC 1800	1.0 -2.1
KOS	8	150 12	6000m	10BR 8 SC 0800	-2.6 -4.0
LPB	7	130 19	12km	7 SC 1100	-2.2 -4.3
SVR	2	190 25	14km	2 CU 1100	-3.4 -5.9
LNM	7	140 16	12km	5 SC 1000 7 SC 1800	-2.8 -4.2
LTB	4	140 12	20km	1 SC 2500	0.8 -4.0
1600 UTC:					
LPR	7	190 6	12km	7 SC 2000	-0.2 -3.4
PLI	8	160 4	12km	8 SC 2000	0.6 -3.1
LKB	8	130 10	10km	8 SC 2300	0.1 -2.6
LCV	8	150 10	15km	8 SC 1800	0.8 -2.1
KOS	8	150 10	5000m	10BR 8 ST 0600	-2.8 -3.9
LPB	/	130 19	10km	7 // 1100	-2.4 -4.2
SVR	/	190 27	12km		-4.1 -6.0
LNM	6	140 16	8000m	10BR 1 SC 1000 6 SC 1600	-3.4 -4.6
LTB	4	130 8	18km	4 SC 2300	-0.2 -4.1

### 1.7.2 Satelitní snímky v 14:00 a 16:00 UTC

Frontální oblačnost je tmavě červená, mlhy a nízká oblačnost okrová a přechází až do zelena. Dobře viditelný pás nízké inverzní oblačnosti sahající z jižní Moravy přes jihozápadní okraj Vysočiny do Čech. V okolí Prahy díky dodatečnému teplu z tepelného ostrova metropole byla tato inverzní oblačnost narušena.



Obr. 3: Satelitní snímek v 14:00 UTC



Obr. 4: Satelitní snímek v 16:00 UTC

### 1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Pilot ve své výpovědi neuvedl žádné využití těchto prostředků.

Na LKKB byly v provozu všechny radiotechnické a světloteknické prostředky.



## **1.9 Spojovací služba**

Pilot byl v průběhu řešení této události na spojení s ATCo TWR LKKB na frekvenci 120,875 MHz.

## **1.10 Informace o letišti**

Let byl proveden z LKTB do LKLT.

## **1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky**

Letoun nebyl vybaven zapisovačem letových dat.

Pro vyhodnocení letu byl použit radarový záznam ŘLP ČR s. p., radarový záznam AČR a záznam radiokorespondence mezi letounem OK-TUR a TWR LKKB AČR.

## **1.12 Popis místa události**

Místem události byla trať letu z LKTB do LKLT v čase 15:12 až 16:01.

## **1.13 Lékařské a patologické nálezy**

NIL

## **1.14 Požár**

NIL

## **1.15 Pátrání a záchrana**

NIL

## **1.16 Testy a výzkumy**

NIL

## **1.17 Informace o provozních informacích**

Pilot byl v pilotním výcviku ve výcvikové organizaci schválené pro letecký výcvik (CZ/FTO – 014).

## **1.18 Doplnkové informace**

### **1.18.1 Zástupce výcvikové organizace, pilot a jeho instruktor**

Na vlastní žádost se dostavili dne 27. 2. 2014 do prostor ÚZPLN. Zhlédli radarový záznam letu a s ním synchronizovanou radiokorespondenci mezi ATCo TWR LKKB a pilotem. Poskytli informace o leteckém výcviku u výcvikové organizace a o přípravě na kritický let. Podle písemného vyjádření instruktora pilota se jednalo o „méně nadaného studenta“. Pilot vyjádřil nespokojenost s průběhem výcviku, ve kterém neletěl v podobných ztížených meteorologických podmínkách. Absolvoval několik letů podle přístrojů – se zakrytou kabinou, které podle jeho vyjádření nenasimulovaly let v reálných meteorologických podmínkách. Pilot prováděl let metodou srovnávací navigace. První informaci o použití GPS na palubě oznámil nad LKBE.

### **1.18.2 Zákon 127/2005 Sb.**

O elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o elektronických komunikacích).

#### **§ 26 Odborná způsobilost**

(1) Odborná způsobilost žadatele o oprávnění k využívání rádiových kmitočtů se vyžaduje pro obsluhu

a) radiotelefonních, radiotelegrafních nebo jiných vysílacích rádiových zařízení umístěných na palubách letadel a lodí zapsaných v leteckém, plavebním nebo námořním rejstříku České republiky.

(2) Obsluhu vysílacích rádiových zařízení uvedených v odstavci 1 mohou vykonávat osoby, které mají platný průkaz odborné způsobilosti k obsluze těchto zařízení. Je-li držitelem oprávnění k využívání rádiových kmitočtů právnická osoba, je povinna zajistit, aby obsluhu vysílacích rádiových zařízení prováděla pouze osoba, která má platný průkaz odborné způsobilosti. Tuto způsobilost k obsluze vysílacích rádiových zařízení

ověřuje ČTÚ zkouškou. Obsluhu mohou vykonávat i osoby, jejichž zvláštní způsobilost k obsluze vysílacích rádiových zařízení byla ČTÚ uznána podle zvláštního právního předpisu. (Zákon č. 18/2004 Sb., o uznávání odborné kvalifikace a jiné způsobilosti státních příslušníků členských států Evropské unie a o změně některých zákonů (zákon o uznávání odborné kvalifikace).

(3) Žadatel se ke zkoušce podle odstavce 2 přihlašuje písemně u ČTÚ. ČTÚ žadateli umožní vykonání zkoušky nejpozději do 3 měsíců od doručení přihlášky.

(4) Žadateli, který prokázal odbornou způsobilost k vykonávání obsluhy vysílacích rádiových zařízení zkouškou, vydá ČTÚ průkaz odborné způsobilosti.

(5) Náležitosti přihlášky ke zkoušce podle odstavce 3, rozsah znalostí potřebných pro jednotlivé druhy odborné způsobilosti, způsob provádění zkoušek, druhy průkazů odborné způsobilosti a dobu jejich platnosti stanoví prováděcí právní předpis.

### **1.18.3 Předpis L2**

Hlava 2

#### **2.2 Pilot-žák**

2.2.1 Pilot-žák musí splnit požadavky předepsané daným smluvním státem. Při předepisování takových požadavků musí smluvní stát zajistit, že udělená oprávnění nedovolí pilotům-žákům, aby představovali nebezpečí pro letový provoz.

### **1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin**

Při odborném zjišťování příčin události bylo postupováno v souladu s předpisem L 13.

## **2. Rozbor**

- Pro vyhodnocení letu byly použity radarové záznamy AČR LKKB, synchronizovaný audio záznam korespondence mezi pilotem a ATCo TWR LKKB, vyjádření pilota k události, vyjádření instruktora a zástupce výcvikové organizace k události, záznamy ze zápisníku letů pilota.
- Pilot začal letecký výcvik v lednu 2013. Poslední samostatný let na C-172 v roce 2013 vykonal 13. 11. - 36 minut. S instruktorem létal v roce 2013 na C-172 naposledy 26. – 27. 11. 2013 a nalétal celkem 2 hod 36 min. Další let vykonal 1. 2. 2014 – 48 min s instruktorem a 18 min samostatný let.
- Podle svého vyjádření byl pilot na kritický let připraven.
- Dne 4. 2. 2014 prováděl sérii samostatných navigačních letů – z LKLT na LKHK, z LKHK na LKTB a poslední let byl z LKTB na LKLT.
- Pilot prováděl let od vzletu z LKTB do vlétnutí do oblačnosti s největší pravděpodobností pouze metodou srovnávací orientace vůči dálnici D1.
- V průběhu tohoto letu, nad kopcovitým terénem Vysočiny, se dostal do oblačnosti a ztratil orientaci.
- Nepřihlásil se na spojení s FIC Praha.
- Přihlásil se na spojení na kmitočtu TWR LKKB, mimo prostor zodpovědnosti ATCo TWR LKKB, bez použití tísňového signálu „MY DAY“ nebo signálu pilnosti „PAN-PAN“.
- ATCo TWR LKKB mu následně doporučoval kurzy, hladiny a letiště v jeho blízkosti vhodná pro přistání.
- Pilot měl problémy s dodržováním kurzů a hladin podle doporučení ATCo TWR LKKB. Nebyl schopen dodržovat doporučený kurz, který měnil o desítky stupňů v krátkých časových intervalech a současně měnit hladinu letu.
- První informaci o možném použití GPS na palubě oznámil nad LKBE.
- Za letu došlo k opakované absenci informace o letu na multiradarovém záznamu, s největší pravděpodobností z důvodu menší výšky letu než je schopen radar zaznamenat.

- Několikrát se letoun dostal mimo radiotelefonní dosah nebo pilot neodpovídal na výzvy ATCo TWR LKKB.
- Pilot nepoužíval předepsanou frazeologii.
- Pilot začal plnit pokyny ATCo TWR LKKB od času 15:35, cca 5 NM SW Vlašim.

### **3. Závěry**

#### **3.1 Pilot**

- nebyl držitelem platného průkazu radiotelefonisty, čímž porušil zákon 127/2005 Sb.;
- z výše uvedeného vyplývá, že nebyl způsobilý provádět samostatné lety ve FIR LKAA;
- pilot nebyl na let dostatečně připraven;
- vlétl do meteorologických podmínek, na které nebyl vycvičen;
- neaplikoval v praxi postupy při vlétnutí do nevyhovujících povětrnostních podmínek pro let za VFR;
- nevyhlásil stav nouze;
- nepoužíval standardní frazeologii;
- měl problémy s pilotáží udržováním doporučených hodnot hladin a kurzu;
- opakovaně sklesal bez vizuální reference terénu pod bezpečnou výšku v kopcovitém terénu za IMC.

#### **3.2 Výcviková organizace:**

- Nezajistila letecký výcvik pilota v provádění samostatných letů v souladu s § 26, zákona 127/2005 Sb.

#### **3.3 Příčiny**

Příčinou vzniku významného incidentu bylo vlétnutí do meteorologických podmínek nevyhovujících pro VFR let a nedodržení postupu při ztrátě orientace.

### **4. Bezpečnostní doporučení**

ÚCL – provést kontrolu u organizace provádějící letecký výcvik s důrazem na dodržování § 26, zákona 127/2005 Sb.