

Návštěvníci Dne Letiště Letňany obdivovali stroje, na kterých se učí piloti. Na zemi i ve vzduchu

6.9.2026 - | Vojenský historický ústav Praha

"Trainer Legends" takový podtitul měl letošní ročník Dne Letiště Letňany, na kterém se podíleli i pracovníci Leteckého muzea Kbely, které provozuje Vojenský historický ústav Praha. Podívejte se na fotoreportáž z povedeného dne, kterému sice přálo slunce, jak je první zářijový víkend obvyklé, ale leteckému provozu nepřál silný vítr. Proto musely být některé ukázky zkráceny či zrušeny.

Den Letiště Letňany 2026, který se uskutečnil v sobotu 5. září 2026, byl zaměřen na jednu z nejvýznamnějších kapitol historie letiště – výcvik pilotů v období druhé světové války a v poválečných letech. Do areálu více než stoletého letiště, respektive do prostor vymezených pro diváky, si podle organizátorů našlo cestu více než 20 tisíc diváků. Kromě leteckých ukázek strojů, na kterých se cvičí adepti na pilotní průkaz byl připraven také bohatý doprovodný program.

Celý letecký program zahajoval létající exponát VHÚ Praha Let C-11. Můžete se na něj podívat v naší fotogalerii a pokud se o letadle chcete dozvědět řadu zajímavostí, podívejte se na díl seriálu PRIMA Historie, který o něm byl natočen. **Uvidíte v něm i unikátní záběry na práci pilota v kokpitu a pohled na svět z jeho perspektivy. Stačí kliknout na obrázek níže:**

Ze Sbírky Vojenského historického ústavu Praha mohli návštěvníci na statické ukázce obdivovat tyto stroje:

Mil (WSK) Mi-2, v kódu NATO Hoplite

Lehký víceúčelový vrtulník, SSSR / 1961

Počátkem šedesátých let SSSR zahájil modernizaci vrtulníků lehké a střední kategorie, kterou umožnily nové turbohřídelové pohonné jednotky. Konstrukce Mi-2 vychází z osvědčeného typu Mi-1. Nový vrtulník se od počátku řešil jako víceúčelový pro dopravní, zemědělské a zdravotní úkoly. V lednu 1961 došlo ke schválení makety v měřítku 1 : 1 a již 22. září zalétal G. V. Alfjorov první prototyp. První dva prototypy sloužily v Sovětském svazu k uskutečnění podnikových a státních zkoušek.

Koncem roku 1962 začala jednání mezi SSSR a PLR o možnostech licenční výroby Mi-2 v závodech WSK Świdnik.

V lednu 1964 podepsaly obě strany mezivládní dohodu o předání práv k veškeré výrobě a prodeji polskému leteckému průmyslu. První kus zalétali 26. srpna 1965 a do roku 1998, kdy se výroba tohoto typu zastavila, vyrobili 5 418 vrtulníků Mi-2 v různých verzích.

Do Československa přišly první vrtulníky v roce 1972 k Leteckému oddílu Ministerstva vnitra. Zde se používaly k nejrůznějším účelům od sledování dopravy přes protipožární hlídky až po kontroly rozsáhlých porostů a pátrání po pohřešovaných. Dále je používal podnik Slov-Air a od roku 1981 i vojenské letectvo, které provozovalo celkem 56 kusů.

Od dubna 1987 stály vrtulníky Mi-2 u počátků letecké záchranné služby (LZS) a v prvních letech jejího provozu se stal nosným typem.

V České republice používalo několik vrtulníků Mi-2 i Centrum leteckého výcviku LOM Praha, s. p. v

Pardubicích k výcviku vojenských pilotů.

VZLÚ TOM-8

Cvičný letoun, ČSR / 1956

Poslední československá konstrukce pokračovacího vojenského letounu s pístovým motorem. V polovině padesátých let vypracoval ve VZLÚ Ing. Karel Tomáš projekt cvičného letounu s příďovým podvozkem, který se měl stát nástupcem cvičných strojů C-11. První zkušební let uskutečnil Jaroslav Dobrovodský 23. dubna 1956. Vzhledem k potížím s motorem a k nástupu proudových cvičných letounů zůstal pouze v prototypu.

TOM-8 (OK-08), výrobní č. 04

Letoun byl objeven v areálu psychiatrické léčebny v Opařanech v červenci 1967. Ve velmi špatném stavu ho k počáteční opravě přijali ve VZLÚ Praha. První renovace skončila v červenci 1968. V letech 1973 až 1978 pak probíhala jeho generální oprava ve vojenských leteckých opravárnách v Čáslavi. Poslední restaurování provedl v období únor 2025 až březen 2026 Závod letadel Praha-Kbely státního podniku LOM PRAHA, s. p.

TECHNICKÉ ÚDAJE:

- Motor / Engine: Praga M-208C (173 kW/235 k)
- Rozpětí / Wingspan: 10,93 m
- Délka / Length: 9,24 m
- Hmotnost prázdného letounu / Empty weight: 1 050 kg
- Vzletová hmotnost / Take off weight: 1 380 kg
- Maximální rychlost / Maximum speed: 285 km/h
- Dostup / Service ceiling: 6 000 m
- Dolet / Range: 720 km

O renovaci letounu jsme psali v těchto článcích:

Po 70 letech a 1 dni opět na letišti v Letňanech. Renovovaný exponát VZLÚ TOM-8 byl převezen do Staré Aerovky

Renovovaný VZLÚ TOM-8 převzal ředitel VHÚ Praha. Veřejnost letoun uvidí 25. dubna

Renovace unikátního letounu VZLÚ TOM-8 se blíží ke konci

Zlín Z-326M Trener Master

Školní letoun, ČSR / 1957

Dvoumístný školní letoun Z-26 zkonstruoval Ing. Karel Tomáš pro soutěž vypsanou MNO v roce 1946 na elementární školní letoun schopný všech obrátů vyšší pilotáže i školení v letu podle přístrojů.

Nová značně modifikovaná verze Z-326 vzlétla poprvé v létě roku 1957. Od předešlých konstrukcí se lišila hlavně zatahovacím hlavním podvozkem, ale byla zde i řada dalších změn. Zlepšilo se vybavení kabiny, její zasklení, hlavní pilotní prostor byl instalován vpředu. Letoun byl schopen akrobacie při plném obsazení a umožňoval nacvičovat i prvky vyšší pilotáže.

Varianty Z-326 se postavilo z celé rodiny Trenérů vůbec nejvíce a to na 420 kusů. Převážná část produkce šla na export, hlavně do SSSR. Typ Z-326 byl u nás poměrně vzácný díky tomu, že domácí odběr činil pouhých dvanáct kusů. Z tohoto počtu bylo deset strojů převzato MNO a používáno k vojenskému výcviku pod označením C-305. Tyto letouny byly později téměř všechny převedeny aeroklubům SVAZARMu a dostaly civilní imatrikulace.

Z-326M (OK-OTE, ex 0610), výrobní č. 610

Byl vyroben v Moravanu Otrokovice v roce 1960. Potom sloužil u vojenského letectva, mimo jiné také v Trenčíně. V roce 1972 byl stroj převeden Aeroklubu Svazarmu a 29. září mu bylo vydáno civilní Osvědčení o letové způsobilosti. Následovalo intenzivní využívání letounu v našich aeroklubech. Do sbírek Leteckého muzea se letoun dostal na konci roku 1998.

Muzeum jej zapůjčilo Aeroklubu Zbraslavice, který jej provozoval do ukončení životnosti. Je vystaven v podobě, jak létal v době svého vzniku u vojenského letectva.

TECHNICKÉ ÚDAJE:

- Motor / Engine: Avia M-137A (132 kW/177 HP)
- Rozpětí / Wingspan: 10,59 m
- Délka / Length: 7,82 m
- Hmotnost prázdného letounu / Empty weight: 659 kg
- Vzletová hmotnost / Take off weight: 975 kg
- Maximální rychlost / Maximum speed: 243 km/h
- Dostup / Service ceiling: 4 750 m
- Dolet / Range: 580 km

Zlín Z-142CAF

Cvičný letoun, ČSSR

V první polovině šedesátých let 20. století byla pod vedením Ing. Jana Mikuly navržena v Moravanu Otrokovice unifikovaná řada letadel určená k široké škále použití od elementárního přes pokračovací výcvik až po leteckou turistiku a další účely. Základním znakem byla co nejjednodušší výroba s využitím maximálního množství shodných dílů.

Na původní stroje Z-142, zalétané v roce 1978, určené pro domácí aerokluby i zahraniční zákazníky navázalo osm speciálně upravených letounů. Byly však opatřeny mnohem širší avionickou výbavou, která jim umožňovala kromě základního a pokračovacího leteckého výcviku i provádění akrobacie, noční a přístrojové létání, radionavigaci i lety v podmínkách bez vidu. Od poloviny devadesátých let 20. století sloužily pro výcvik vojenských pilotů na 34. základně školního letectva a později v Centru leteckého výcviku v Pardubicích.

Z-142CAF (0566), výrobní č. 0566

Letoun byl vyroben v rámci 17. série v Moravanu Otrokovice v roce 1994. Jeho zálety provedl za továrnu pan Vladimír Peroutka. Od září téhož roku létal v letové zkušebně VÚ 030 Praha (VTÚ L a PVO). Zde testovali jeho vlastnosti a vytvářeli metodiku výcviku na tomto typu pro armádu.

V květnu 1995 byl předán do užívání VÚ 2553 Pardubice, kde sloužil v rámci 34. základny školního letectva k výcviku leteckých nováčků. Na stejném letišti pak byl převeden v roce 2004 do stavu LOM PRAHA, s. p., aby pak v rámci Centra leteckého výcviku zajišťoval školení letců.

Jeho provoz byl ukončen v lednu 2023 s celkovým náletem 4 474 h 06 min při 7 179 startech. Do Leteckého muzea VHÚ byl exponát převezen 27. listopadu 2024.

Slavnostní předání do Sbírky VHÚ Praha bylo 26. dubna 2025 při slavnostním zahájení 57. návštěvnické sezony

TECHNICKÉ ÚDAJE

- Motor / Engine: M-337AK.1 (155 kW/208 HP)
- Rozpětí / Wingspan: 9,16 m
- Délka / Length: 7,33 m
- Hmotnost prázdného letounu / Empty weight: 794 kg
- Maximální vzletová hmotnost / Max. take off weight: 1 090 kg
- Maximální rychlost / Maximum speed: 232 km/h
- Dostup / Service ceiling: 4 750 m
- Dolet / Range: 1 024 km

Aero L-29RS Delfín, v kódu NATO Maya

Cvičný proudový letoun, ČSR / 1959

Delfín je první proudový letoun vlastní československé konstrukce. Počátkem padesátých let se změnila požadavky na způsob výcviku vojenských pilotů, z čehož vyplynula nutnost zkonstruovat moderní cvičný proudový stroj.

První studie zahájil v roce 1955 konstruktér Výzkumného a zkušebního leteckého ústavu (VZLÚ) Praha Ing. Zdeněk Rublič. Upravený projekt XL-29 pak v roce 1956 zadali jako státní úkol do VZLÚ a současně probíhal také vývoj čs. proudového motoru M-701.

První prototyp dokončili v prosinci 1958. Po ukončení statických zkoušek zalétal 5. dubna 1959 šéfpilot VZLÚ Rudolf Duchoň druhý postavený exemplář, který měl ještě britský motor Bristol Siddelley Viper. Teprve v červenci 1960 zastavěli do draku XL-29 československý motor M-701. Rozhodující mezník v programu L-29 představuje rok 1961, kdy v SSSR proběhly do té doby ve východním bloku nevídaně objektivní srovnávací zkoušky L-29 s polským letounem TS-11 Iskra a sovětským Jak-32. Československý stroj v nich zvítězil a byl vybrán jako jednotný cvičný proudový letoun států Varšavské smlouvy.

Mezi další úspěchy L-29 patří i zlaté medaile na Mezinárodních strojírenských veletrzích v Brně v roce 1964 a v Lipsku o rok později. V témže roce se letoun také poprvé představil na prestižním aerosalonu v Paříži.

Koncem roku 1965 vznikl prototyp lehké fotoprůzkumné a bitevní verze L-29R. Od cvičné verze L-29 se lišil zástavbou speciální lafety pro fotovýstroj na spodní straně trupu pod pilotními prostory. Vzhledem k malému doletu se na konce křídla pevně montovaly přídatné nádrže.

V roce 1977 vznikla v LO Trenčín varianta L-29RS pro pokračovací výcvik. Jednalo se o jednomístnou úpravu L-29R bez kamer v lafetě a bez nádrží na koncích křídla.

Masová sériová výroba probíhala v Aero Vodochody a Letu Kunovice v letech 1962 až 1973. Celkem postavily neuvěřitelných 3 665 strojů. Mimo Československa Delfíny létaly, a někde dosud létají, i v dalších zemích celého světa.

TECHNICKÉ ÚDAJE:

- Motor / Engine: M-701 (8,72 kN)
- Rozpětí / Wingspan: 10,29 m
- Délka / Length: 10,81 m
- Hmotnost prázdného letounu / Empty weight: 2 364 kg
- Vzletová hmotnost / Take off weight: 3 320 kg
- Maximální rychlost / Maximum speed: 655 km/h
- Dostup / Service ceiling: 11 000 m
- Dolet / Range: 894 km

<https://www.vhu.cz/navstevnici-dne-letiste-letnany-obdivovali-stroje-na-kterych-se-uci-piloti-na-zemi-i-ve-vzduchu>