

V Leteckém muzeu Kbely vracejí originální podobu letounu Aero Ab 11, který před 100 lety absolvoval rekordní let

20.3.2026 - | Vojenský historický ústav Praha

V létě to bude 100 let od rekordního letu stroje Aero Ab 11, při němž škt. Vilém Stanovský s mechanikem Františkem Šimkem urazili přes 15 tisíc kilometrů nad třemi světadíly a 23 státy. Strávili ve vzduchu 91 hodin a 52 minut. Cílem bylo propagovat kvalitní letoun firmy Aero a motor Breitfeld, Daněk a spol. Restaurátoři Leteckého muzea Kbely Petr Ježek a Jindřich Zimák již dva roky pracují na tom, aby replika stroje s imatrikulací L-BUCD byla v podobě, v jaké tehdy startoval. Opravují přitom některé zásahy, které byly učiněny v roce 1981 v Leteckých opravárnách v Trenčíně a nesouhlasí s originální výkresovou dokumentací. Stroj je sice replikou originálu, obsahuje však i řadu původních komponentů - například motor, chladič, vrtuli nebo některé přístroje.

V dílně Leteckého muzea Kbely stojí světle modrý trup letounu. Ve vedlejší místnosti jsou křídla s písmeny imatrikulace L-BUCD. Restaurátoři Vojenského historického ústavu Praha Petr Ježek a Jindřich Zimák skoro dva roky pracují na tom, aby znovu získal podobu, v jaké před sto lety odstartoval k rekordnímu letu stroj Aero Ab-11.

V létě uplyne 100 let od chvíle, kdy škt. Vilém Stanovský s mechanikem Františkem Šimkem během propagačního letu urazili 15 070 kilometrů a ve vzduchu strávili 91 hodin a 52 minut. Šlo o na svou dobu nevídaný propagační let, který měl ukázat spolehlivost letounu a motoru.

„L-BUCD je někdy vykládáno jako ‚Letče buď ujištěn, cti dojdeš‘ pro lepší zapamatovatelnost pořadí písmen,“ říká vedoucí Leteckého muzea Kbely Miroslav Khol.

O propagační let, který se uskutečnil od května do července roku 1926, se samozřejmě, jako správný letecký nadšenec, zajímá. Nedávno dokončil přepis bulletinů firmy Aero, které firma vydávala před 100 lety. Zveřejňovala v nich telegramová hlášení posádky, co na cestě zažila a jaké bylo počasí či jak se letělo. Pilotem byl štábní kapitán Vilém Stanovský a mechanik František Šimek. „Po každém přistání napsali telegramovou zprávu o letu, počasí, délce letu a případných komplikacích. I když šlo o propagační let a do podpory posádky byla zapojena zastoupení fabriky různě po Evropě, tak si museli také část věcí brát s sebou. Kromě osobních věcí, na které nebylo moc místa, vezli například pod trupem letounu připevněnou vrtuli, kdyby se s tou původní něco stalo,“ uvádí jednu ze zajímavostí Miroslav Khol a doplňuje, že při prvním přistání v Barceloně byl o stroj i posádku velký zájem. „Víme, že tamní novináři o letu psali několik dní,“ dodává Khol.

Ilustrace letounu Aero Ab 11 Petra Kolmanna. Článek s touto ilustrací byl publikován v časopise Letectví a kosmonautika č. 12/2005.

Trasa propagačního letu Aero Ab-11 v roce 1926:

Praha - Istres - Barcelona; Barcelona - Rabat; Rabat - Fez; Fez - Casablanka; Casablanka - Lagos (nouzové přistání); Lisabon - Madrid; Madrid - Paříž; Paříž - Londýn; Londýn - Brusel; Brusel - Rotterdam; Rotterdam - Kodaň; Kodaň - Stockholm; Stockholm - Utti; Utti - Rovalu; Rovalu - Riga; Riga - Kovno; Kovno - Varšava; Varšava - Bukurešť; Bukurešť - Cařihrad; Cařihrad - Angora; Angora - Cařihrad; Cařihrad - Atény; Atény - Brindisi; Brindisi - Řím; Řím - Udine;

Na renovaci pracují asi dva roky

Dvojice restaurátorů Leteckého muzea Kbely Petr Ježek a Jindřich Zimák pracuje na světle modrém letounu postupně dva roky a snaží se, aby při zahájení 58. návštěvnické sezony v sobotu 25. dubna 2026 byl v co nejpůvodnější podobě. „Víme, že je řada modelářů i jiných fandů letectví a mají nastudovaný každý detail, tak se snažíme stroj uvést do podoby, která se bude co nejvíce podobat originálu,“ shodují se oba.

„Chceme, aby celé letadlo bylo uděláno pohledově identicky jako bylo připraveno pro ten let před 100 lety. I když se na to někdo podívá z blízkosti, neměl by poznat rozdíl,“ vysvětluje Jindřich Zimák. Připouští, že celý trup je potažen moderní látkou, ale po povrchové úpravě není poznat rozdíl od původní bavlněné tkaniny. Cílem je moderní látkou docílit „starého“ vzhledu a zajistit, aby takto renovované díly vydržely několik dalších generací. Umělý materiál vydrží dlouho. Ještě to natírám lakem odolným proti UV záření, takže ani vystavení na slunci barvu nezmění. Takže zabráníme blednutí modré barvy, která je na vnějšku letounu a je pro něj typická. Podobné laky se používají na automobily,“ říká Jindřich Zimák.

V nátěru letadla se před odletem zrcadlili lidé, takže bude lesklé i teď

Bazírování na originálních detailech se například projeví i tím, že celé éro bude trochu vyšší, než byli návštěvníci dosud zvyklí. Důvod je jednoduchý. V 80. letech v Trenčíně nesehnali správný rozměr kol, tak tam dali jiná. „Kopie původních kol jsme objevili na Novém Zélandu a teď se snažíme je získat pro renovaci tohoto letadla. Pokud se to podaří, bude letoun vyšší, než jsou lidé z našeho muzea zvyklí. Protože přesně takto letoun původně vypadal,“ dodává s úsměvem Petr Ježek.

Na to, že ne vše bylo dokonalé jsme narazili i v případně stupaček pro piloty. „Zajímavé je, že když v Trenčíně dělali jiné letadlo, Aero A 12, tak stupačky má správně. Ale tady byly z nějakého důvodu špatně. Víme, že první dělali „dvanáctku“ a pak tuto „jedenáctku“. Je možné, že je třeba tlačil čas k datu 55: výročí letu (1981), a proto to udělali tak, jak to je,“ dodává kolega Petr Ježek. Upřesňuje, že také nestihnou udělat vše, aby to bylo úplně stoprocentní dle původních výkresů. „Snažíme se opravit ty nejmarkantnější chyby, které jsme objevili. To se týká třeba otvorů pro plnění nádrží, které po úpravách v roce 1981 na letounu zcela chyběly. A jak známe některé modeláře a další fanoušky historických letadel, tak by na to někdo upozornil a měl by pravdu. Proto jsme znovu vyrobili a umístili na místa podle originálního výkresu,“ dodávají restaurátoři a ukazují přitom otvory, kde budou krytky na tankovací hadice. I když je nikdy neodklopí tankování pistole, budou připravené na svých místech přesně podle originálních výkresů.

„To je i případ otočných turniketů, které slouží k tomu, aby se jimi protáhlo lanko, které drží kryt motoru a ten se za letu neotevřel. A varianta zpracování z roku 1981 sice měla turnikety, ale bez oček, kterými se dá protáhnout lanko. Takže na oko dobré, ale funkčně nepoužitelné. Proto jsme koupili ty s očekem a vyměnili je. Právě, aby to bylo podle toho, jak to původně konstruktéři a technici vymysleli,“ dodává Petr Ježek a jedním dechem dodává, že si velmi cení práce těch, kteří na letadle tehdy dělali. „Neměli tolik možností jako máme my teď, byli velice šikovní a dokázali si udělat hodně věcí doslova na koleně. To, že říkáme, že něco není podle původních plánů je jen konstatování, ale nehaníme tím jejich práci,“ vysvětluje Petr Ježek.

Na křídlech, která byla ušetřena větších renovátorských zásahů, nebylo tolik práce. „Dali jsem tam nové záplaty, upravili, natřeme to a pak nastříkáme bezbarvým lakem. Zajímavé je, že křídla jsou na tom docela dobře, ale trup dostal docela zabrat,“ dodává Petr Ježek.

Oba muži nepracují jen na tomto letadle, jejich prací je starat se o další vystavená letadla, třeba je umývat, či přemisťovat při potřebě umístit či vytáhnout jiné letadlo. „Takže hodiny, které jsme na tom strávili se nedají spočítat, ale postupně na tom pracujeme něco kolem dvou let,“ vysvětlují.

Shodují se na tom, že se těší na to, jak renovovaný letoun Aero Ab-11 zaujme návštěvníky při zahájení 58. návštěvnické sezony 25. dubna 2026. „A nejen při ní. Budeme rádi, když nám návštěvníci zanechají vzkaz, jak se jim éto líbí,“ dodává Miroslav Khol.

Technické údaje Aero Ab 11

- Motor: Breitfeld & Daněk Perun II o výkonu 240 k (176 kW)
- Rozpětí: 12,80 m
- Délka: 8,20 m
- Hmotnost prázdného letounu: 1 080 kg
- Vzletová hmotnost: 1 588 kg
- Maximální rychlost: 216 km/h
- Dostup: 7 000 m
- Dolet: 750 km

Imatrikulace, znak Aero a lakování trupu

Zhruba v polovině února bylo dokončeno barvení trupu letounu a kolegové se pustili do výroby šablony imatrikulace. Byla vyřezána z papíru a umístěna na trup. Následně byly na potah naznačeny kontury nápisu. Nápis samotný byl nanesen ručně štětcem. „Rozměry a tvar písmen imatrikulace jsme tvořili podle dochovaných fotografií a dobového předpisu,“ upozorňuje Ježek.

„Další z částí repliky letounu Aero Ab-11 L-BUCD kterou přibližujeme originálu, je přístrojová deska. Vyrobili jsme novou, která je blíže té původní. Abychom ji ale mohli umístit do trupu, bylo potřeba upravit některé části draku. Nová přístrojová deska je vyrobena z letecké překližky podle dochovaných výkresů, rozložení přístrojů podle jediné dochované dobové fotografie přístrojové desky letounu L-BUCD,“ vysvětlují další postup restaurátoři.

Malování znaku Aero na letoun Ab 11 L-BUCD

Na začátku března restaurátoři po pečlivém rozkreslení namalovali na letadlo znak Aero, které se skví vedle písmene D v imatrikulaci L-BUCD a 11. března převezli trup do nafukovací lakovny, pod kterou postavili konstrukci, aby při případném výpadku ventilátoru nespadla na nalakované součásti letounu. Trup bude nastříkán bezbarvým lesklým lakem, aby bylo docíleno „zrcadlového efektu“, jak jsme popsali na začátku reportáže. Křídla budou nalakována později.

Nyní to vypadá, že se renovace stroje Aero Ab-11 stihne do zahájení 58. návštěvnické sezony, které bude 25. dubna 2026 stihne dokončit a bude vystaven na odív návštěvníkům. Zařadte se mezi ně a přijďte se na zahájení sezony podívat. Čekají vás i letové ukázky našich historických strojů. Kromě toho také jedna statická – přečtěte si text o renovaci letounu VZLÚ TOM-8

Jiří Reichl

Česká imatrikulace původně začínala L, nikoliv OK

Pařížská úmluva o letectví (1919) určovala státům jejich mezinárodní kódy pro označování civilních letadel. Československu byl přidělen prefix L. Ve 20.-30. letech se začal sjednocovat systém radiových volacích znaků států přidělovaný Mezinárodní telekomunikační unií. Československo dostalo rozsah OKA-OKZ.

Imatrikulace letadel Československých státních aerolinií i ostatních československých civilních letadel byly změněny z původního označení L- na OK- v roce 1930. Stalo se tak na základě rozhodnutí Mezinárodní komise pro civilní letectví z roku 1929, které navazovalo na dříve stanovený systém radiotelekomunikačních volacích znaků.

Československu byly v tomto systému přiděleny prefixy OK („Oto Karel“) a OL. Ty vycházely z výsledků mezinárodní radiotelegrafní konference ve Washingtonu v roce 1927, kde Mezinárodní telekomunikační unie (ITU) provedla revizi mezinárodních předpisů pro rádiový provoz včetně přidělování volacích znaků jednotlivým státům. Na tyto změny následně navázala i úprava pravidel pro imatrikulaci letadel, z nichž v zásadě vychází systém používaný dodnes.

O letounu jsme samozřejmě už na stránkách VHÚ Praha psali, připomeňte si dřívější texty:

Dřevěná vrtule Aero Ab-11

Letoun Aero Ab-11.17, výr. č. 17

Pohledy do kabin letadel, 1. díl

Letecký motor Breitfeld & Daněk Perun II, výr. č. 3558

Breitfeld & Daněk Perun II

<https://www.vhu.cz/v-leteckem-muzeu-kbely-vraceji-originalni-podobu-letounu-aero-ab-11-ktery-pred-100-lety-absolvoval-rekordni-let>