

# Přijďte dnes na zahájení 58. sezony v Leteckém muzeu Kbely

25.4.2026 - | Vojenský historický ústav Praha

**Sobota 25. dubna 2026 je dnem, kdy začíná 58. sezona Leteckého muzea Kbely. Návštěvníci budou moct obdivovat zrenovované exponáty i jednu novinku, která sice není letadlem, ale s letectvím má mnoho společného. Světlometný vůz Praga R z roku 1914. Připravena je také tradiční ukázka výcviku služebních psů z 24. Základny dopravního letectva a budou také předvedeny létající exponáty ze sbírky Vojenského historického ústavu Praha. V článku se dočtete, na které letouny se můžete těšit.**

## **Plánovaný program slavnostního zahájení 58. Návštěvnické sezóny Leteckého muzea Kbely**

**10.00** - průlet Let C-11 (létající exponát VHÚ PRAHA)

- po průletu státní hymna

- proslovy

- představení zrestaurovaných letadel (Aero Ab-11, Iljušin Il-18)

**11.00** ukázka výcviku služebních psů 24. základny Dopravního letectva

**12.30 (areál Stará Aerovka)** - představení zrestaurovaného letounu TOM-8

**13.00 (Stará Aerovka)** - - letové ukázky létajících exponátů Leteckého muzea VHÚ PRAHA

## **Novinky nebo renovované stroje, které uvidíte:**

### **Praga R - Nejstarší dochovaný speciální vojenský automobil české konstrukce z první světové války**

Návštěvníci zahájení výstavní sezóny kbelského leteckého muzea budou mít jedinečnou možnost prohlédnout si poprvé unikátní přírůstek do sbírky Vojenského historického ústavu Praha. Od soukromého sběratele z Rakouska se podařilo získat světlometný vůz Praga R z roku 1914. Jedná se o čtvrtý vyrobený automobil pouze pětikusové série reflektorových vozů opatřených světlometem Siemens a dodaných rakouské armádě. Světlomet mohl sloužit jako protiletadlový i jako signalizační.

Raritou je i kompletně dochovaná historie vozu, která zvyšuje jeho historickou hodnotu a dokládá autenticitu. Po první světové válce automobil v roce 1922 zakoupila vídeňská firma TEJO Filmlicht Gesellschaft, která jej používala při natáčení filmů. Jedním z nich byl i slavný film režisérky Leni Riefenstahl a současně její provotina Modré světlo (Das blaue Licht) z roku 1932. V seznamu vídeňských SPZ z roku 1936 figuruje automobil se značkou A 60-147 stále v majetku firmy Ing. Josefa Tesare a Ernsta Johna TEJO. V roce 1972 získala již značně schátralý vůz vídeňská jednotka dobrovolných hasičů, která jej v roce 1978 zrenovovala jako červený hasičský vůz. Poté, co automobil získal pan Haar, vrátil mu původní vojenskou podobu z období první světové války a v roce 2025 se

mu podařilo získat původní unikátní protilatadlový a signalizační reflektor Siemens, kterým automobil osadil.

Vojenský historický ústav Praha získal v tomto automobilu světový unikát české konstrukční školy vojenských vozidel.

## **Replika letounu Aero Ab-11, který se zapsal do historie rekordním letem před 100 lety**

Mezi taháky dnešního slavnostního dne i celé sezony bude patřit "Modrý pták" - tedy letoun Aero Ab-11, v němž štábní kapitán (později generál) Vilém Stanovský s mechanikem Františkem Šimkem navštívili v rámci propagačního letu firem Aero a výrobce motorů Breitfeld, Daněk a spol. 23 států na 3 kontinentech. Z letiště Praha-Kbely startovali 25. května 1926 a přistáli na něm 23. 7. 1926. Ve vzduchu strávili 91 hodin a 52 minut a uletěli přes 15 tisíc kilometrů.

Restaurátoři VHÚ Praha Petr Ježek a Jindřich Zimák na renovaci stroje pracovali skoro dva roky, aby ho dostali do stavu v jakém startovalo. Jak se jim jejich práce povedla se přijďte přesvědčit na vlastní oči. Jen dnes máte unikátní možnost vidět letoun na denním světle, posléze bude umístěn do jednoho z expozičních hangárů.

## **Zrenovovaný IL-18**

První turbovrtulové letadlo nasazené v Československých aeroliniích IL-18V byl po roce prací zrenovován do původního stavu a pracovníci Vojenského technického ústavu mu vrátili jeho kamufláž z doby, kdy sloužil v barvách národního dopravce a převážel především běžné cestující. Na palubu se jich vešlo až 100. Na svou dobu - první polovinu padesátých let - šlo o velmi moderní letoun, který nabízel řadu tehdy pokročilých konstrukčních řešení, například integrální nádrže v křídlech. Po devatenácti letech provozu absolvoval stroj v březnu 1979 svůj poslední let a byl přemístěn do kbelského leteckého muzea.

## **Zrenovovaný prototyp cvičného letounu VZLÚ TOM-8**

Necelý týden před slavnostním zahájením sezony převzal renovovaný prototyp československého cvičného letounu VZLÚ TOM-8 v dílnách LOM Praha, s. p. ředitel Vojenského historického ústavu Praha, brigádní generál Aleš Knížek od ředitele opravárenského podniku Jiřího Protivy.

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

V pátek 24. dubna byl letoun zapřažen za traktor a převezen do areálu Stará Aerovka, který se nachází v těsné blízkosti Letiště Letňany. Právě ve Staré Aerovce tento letoun návštěvníci uvidí.

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

## **Stará Aerovka poskytne výhled na letové ukázky**

Právě zmíněný areál je místem, odkud bude nejlepší výhled na létající exponáty ze sbírky Vojenského historického ústavu Praha. Piloti budou totiž stroje předvádět na civilním Letišti Letňany, které patří k nejstarším v Česku, vzniklo v roce 1924, protože v okolí sídlily letecké výrobní podniky. Letové ukázky začínají ve 13 hodin.

## **Pokud technika dovolí, návštěvníci uvidí tyto stroje:**

Dvoumístný pokračovací letoun Jakovlev Jak-11 byl v našem letectvu původně určen jako přechodový na ruskou proudovou techniku. Jeho drak koncepčně vycházel ze slavného válečného stíhacího letounu Jak-3 montáží méně výkonného hvězdicového motoru AŠ-21. Naše letectvo na počátku 50. let hledalo náhradu za dosluhující „Arada“ C-2 (původně německé Arado Ar 96 B). Po několika nezdarech s vlastní konstrukcí padla volba na tento stroj, i když se v té době nejednalo o nejmodernější řešení pokračovacího letounu. Licenční výroba se rozběhla v nově postaveném závodě Let v Kunovicích a celkem dala na 708 kusů pod označením Let C-11. Přibližně 120 jich používala armáda a později Svazarm, zbytek šel na vývoz, především do SSSR, ale také do Maďarska, Rakouska, Bulharska, Jemenu a dalších států. Velká část strojů dodaných do ČR byla v roce 1964 prodána do Egypta většinou již přímo od Svazarmu. Zde je potřeba říci, že C-11 nelétal v aeroklubech zdaleka každý. Jednalo se o stroj poměrně náročný na pilotáž a zvládali jej pouze vylétání piloti. Ve své době však byly velice známé akrobatické čtyřky z Olomouce a poté z Mladé Boleslavi, které udivovaly diváky na leteckých dnech svojí precizní skupinovou akrobacií. Poslední C-11 dolétaly v roce 1977 v Mladé Boleslavi a byly tam následně uloženy.

Ve sbírce VHÚ se nachází také jeden letuschopný Let C-11 imatrikulace OK-JZE , v. č. 171511. Tento kus byl vyroben ve Strojárnách první pětiletky n. p. Kunovice v roce 1955 a poté předán čs. vojenskému letectvu. V roce 1964 byl převeden Svazarmu a imatrikulován jako OK-JIL. Zde stroj létal ve známé „Boleslavské čtyřce“, vedené Jaroslavem Rákosem. V tomto aeroklubu letoun také dolétal a v roce 1980 se spolu s ostatními stroji ze čtyřky dostal do sbírek Leteckého muzea. Počátkem 90. let uzrála myšlenka jej uvést do provozu. Prací se ujal tehdejší státní podnik Letecké opravny Kbely a generální oprava skončila 2. 10. 1991 úspěšným záletem. Poté létal náš stroj po leteckých show až do podzimu roku 1998, převážně s piloty Jaroslavem Přádou, Josefem Svárovským, Petrem Jirmusem a Vladimírem Peroutkou, načež byl z provozu odstaven. Trvalo velice dlouho, než se podařilo prosadit další revizi draku a zajistit nový motor. Zpět do provozu byl letoun uveden až 19. 6. 2003. Jakovlev byl od té doby znovu předváděn na řadě leteckých akcí doma i v zahraničí. Z důvodu dolétání stanovené životnosti motoru byl v roce 2008 opět uzemněn.

Po dlouhých jednáních si jej v září 2014 oficiálně vypůjčil státní podnik LOM PRAHA, který jediný v ČR byl schopný vykonat předepsané náročné revize jak na draku, tak především na motoru historického exponátu. Byla také vylepšena avionika letounu, tak aby odpovídala novému dělení leteckých pásem a umožňovala let i na řízená letiště. Jakovlev získal v lakovně LOM původní vojenské zbarvení a fiktivní kód PS-28, který stroj přiřazoval do stavu 1. letky 18. leteckého pluku v Pardubicích. Ve středu 6. června 2018 byl po náročné celkové renovaci s úspěchem zalétán zkušebním pilotem panem Vladimírem Peroutkou a od té doby pravidelně zdobí všechny naše letecké akce. V současné době jej létají pan Tomáš Bruščík a mistr světa v letecké akrobacii Martin Šonka, oba piloti-instruktoři Centra leteckého výcviku Pardubice.

## **TECHNICKÉ ÚDAJE:**

- Motor Švecov AŠ-21 o maximálním výkonu 515 kW (700 k)
- rozpětí 9,4 m
- délka 8,5 m
- prázdná hmotnost 1 950 kg
- vzletová hmotnost 2 500 kg
- max. rychlost 460 km/h
- dostup 7 100 m
- dolet 1 260 km

V továrně Aero se za 2. světové války vyráběly velmi zdařilé německé dvouplošníky Bücker Bü 131 D

Jungmann. Některé letouny u nás po válce zůstaly a další se stavěly již po osvobození s označením C-4 s původními německými motory Hirth HM 504 A. V roce 1946 byl do draku C-4 zamontován čs. motor Walter Minor 4-III. Tato verze byla zprvu označená jako C-4 A, později C-104 a byla značně rozšířená. Až do roku 1949 bylo vyrobeno přes 260 těchto strojů. Oba typy nejprve sloužily v čs. vojenském letectvu k základnímu a akrobatickému výcviku pilotů a postupně byly předávány do aeroklubů, kde létaly až do šedesátých let minulého století. Jejich význam pro výcvik čs. vojenských a sportovních letců byl značný.

Ve sbírkách Leteckého muzea VHÚ se nachází tři letouny tohoto typu, z nichž jeden je letuschopný. Tento stroj, původní imatrikulace OK-AXT vyrobený v roce 1947, převzal VHÚ dne 29. dubna 1968 z Aeroklubu Raná u Loun a následně byl uložen v depozitáři. V roce 1984 vstoupil do jednání s VHÚ pan Jaroslav Přikryl, vedoucí Základny leteckých sportů v Moravské Třebové a navrhl opravu tohoto stroje do letuschopného stavu na náklady Svazu pro spolupráci s armádou. Práce na letounu probíhaly pod vedením pana Vladimíra Mackerleho a jako stavební dozor a autor úprav na verzi C-104 S byl určen pan Ing. Jiří Valný z podniku Aerotechnik Uherské Hradiště. Ten byl zároveň autorem podkladů pro obnovení Osvědčení o letové způsobilosti. Ověření letových vlastností po GO probíhalo ve dnech 25. května a 7. června 1986, kdy pilot Jaroslav Přikryl letoun zalétal a vypracoval zprávu o Letovém ověření stroje. Od té doby byla C-104 S, OK-RXE provozována Leteckým akrobatickým centrem ČR v kategorii Experimentál a zúčastňovala se většiny významnějších leteckých akcí u nás.

V roce 2022 si stroj od VHÚ Praha vypůjčil pan Milan Mikulecký a po jeho důkladné revizi jej v rámci zapsaného spolku TMFC provozuje v Leteckém muzeu Točná. Letoun také dostal nové khaki zbarvení a nese kód Vojenské letecké akademie z konce čtyřicátých let minulého století.

#### **TECHNICKÉ ÚDAJE:**

- Motor: Walter Minor 4-III o výkonu 77 kW (105 k)
- Rozpětí: 7,4 m
- Délka: 6,76 m
- Hmotnost prázdného letounu: 395 kg
- Max. rychlost: 185 km/h
- Dostup: 5 200 m
- Dolet: 650 km

Dvoumístné letouny Zlín Z-381 sloužily krátce po 2. světové válce v našem letectvu a aeroklubech pro základní výcvik a rekreační létání. Svoji konstrukcí vycházely z německého Bückera Bü 181 Bestman, který byl celou válku vyráběn pro potřeby Luftwaffe také v otrokovických Zlínských leteckých závodech.

Po válce produkce tohoto typu v Otrokovicích pokračovala jak s původními motory Hirth, pod označením Z-181, tak s domácími motory Toma 4 jako Z-281. Přestavba na motory Walter Minor 4-III se označovala Z-381.

Jedním z mála dochovaných kusů Z-381 a snad vůbec jediným momentálně letuschopným se stal stroj výrobního čísla 145, který byl postaven původně pro čs. vojenské letectvo pod označením C-106.18 v roce 1947. O jeho historii se ovšem ví dosti málo. Například k 31. říjnu 1950 byl evidován v pilotní škole I. Leteckého učiliště v Olomouci a v září 1952 sloužil u 2. leteckého školního pluku Pardubice a následně byl předán do aeroklubu Svazarmu.

Do čs. leteckého rejstříku byl zapsán dne 31. března 1954 jako C-106.18 a byla mu přidělena imatrikulace OK-ZFZ. Jeho držitelem se stal zprvu Krajský aeroklub Ostrava, letiště Ostrava, později

KA Mladá Boleslav, letiště Kolín. Z čs. leteckého rejstříku byl vyškrtnut 8. června 1959. V té době již ale zřejmě létal v zahraničí. Jeho drak obsahoval po generálních opravách i části jiných Z-381, jako například v. č. 160 (kýlová plocha) a v. č. 213 (vojenská C-106.74, kovová kostra trupu).

V Německu, kam se posléze dostal, stroj létal s imatrikulací D-EHUB od května 1957 do října 1981, poté byl prodán do Severní Ameriky. Od roku 1981 do roku 2012 létal letoun v USA, tam byl registrován jako N 94245, vyškrtnut z amerického leteckého rejstříku byl dne 23. října 2012.

Na podzim roku 2012 byl odkoupen soukromou firmou, rozebrán a v kontejneru poslán do Otrokovic do generální revize. Poté na letounu proběhla IV. Generální oprava a přestavba do původního stavu s fiktivní imatrikulací OK-BSA. Ta byla zakončena úspěšným záletem dne 16. září 2013 při celkovém náletu 2 046 h a 12 min.

V listopadu 2020 byl stroj nabídnut jako letuschopný do sbírky VHÚ a koncem tohoto roku pak byl pro VHÚ získán. V úterý 8. prosince 2020 byl přeletěn na letiště Praha Kbely a uložen do hangáru Leteckého muzea VHÚ. Na jaře následujícího roku pak byl zapůjčen státnímu podniku LOM PRAHA a přeletěn do Centra leteckého výcviku Pardubice, které jej provozuje a udržuje letuschopný dodnes.

### **TECHNICKÉ ÚDAJE:**

- Motor Walter Minor 4-III, o výkonu 105 k (77 kW) při 2 500 ot/min
- Rozpětí 10,6 m
- délka 7,85 m
- výška 2,06 m
- prázdná hmotnost 495 kg
- Maximální vzletová hmotnost 800 kg
- max. rychlost 196 km/h
- dolet 850 km
- dostup 4 500 m

Tento dvoumístný školní letoun zkonstruoval tým vedený Ing. Karlem Tomášem pro soutěž vypsanou MNO v roce 1946. Prototyp vzlétl v září 1947 a zadání vcelku vyhověl. Původní Z-26 měl příhradovou konstrukci trupu potaženou plátnem a celodřevěnné křídlo i ocasní plochy. V letech 1949 až 1950 bylo postaveno přes 160 sériových Z-26. Vojenské označení znělo C-5.

Zlín Z-126 Trenér 2 vznikl dalším vývojem Z-26. Odlišoval se kovovým křídlem a ocasními plochami. Nový Trenér byl zalétán 8. října 1953. Po úspěšných zkouškách začal být od roku 1954 vyráběn sériově. Za dva roky vzniklo 169 strojů, z nichž 32 šlo na export. Podstatnou část produkce odebralo MNO, které Trenéry používalo pod označením C-105 k výcviku nových pilotů a v šedesátých letech minulého století je pak předávalo aeroklubům Svazarmu.

Ve sbírkách VHÚ se nachází několik letounů řady Trenér. Jedním z nich je stroj s imatrikulací OK-HLJ, ten byl vyroben koncem roku 1953. Poté sloužil u vojenského letectva v Praze-Kbelích, Olomouci, Prostějově, Klecanech, Prešově a Trenčíně až do 15. července 1964, kdy byl předán k uskladnění. Po provedení generální opravy u výrobce mu byly v září 1971 vydány civilní letové doklady a označení OK-HLJ. Následně létal v Aeroklubech Šumperk a Zábřeh u Opavy.

V roce 1986 byl po dolétání určené dobové životnosti vymazán z leteckého rejstříku ČR a 13. října 1987 předán do sbírek LM VHÚ. V roce 1993 byl po další generální opravě u firmy BMZ Air Service znovu uveden do letuschopného stavu a od té doby je účastníkem mnoha leteckých akcí na našem území. V současnosti jej udržuje a provozuje zapsaný spolek Historická letka Kbely z letiště Mladá Boleslav.

## **TECHNICKÉ ÚDAJE:**

- Motor Walter Minor 4-III o výkonu 77 kW (105 k)
- Rozpětí 10,282 m
- Délka 7,42 m
- Hmotnost prázdného letounu 510 kg
- Vzletová hmotnost 765 kg
- Maximální rychlost 201 km/h
- Dostup 4 750 m
- Dolet 600 km

## **HOST:**

Víceúčelové hornoplošníky Aero L-60 Brigadýr byly v druhé polovině 50. let minulého století sériově vyráběny v n. p. Orličan Choceň pro naši armádu, aerokluby a zemědělské letectvo. Celkem jich bylo vyrobeno přes 270 kusů a velká část produkce šla na export.

Pro vleklé problémy s původními motory M-208 Praga Doris byla velká část Brigadýrů sloužících u nás přestavěna na pohonnou jednotku využívající původně sovětský hvězdicový motor Ivčenko AI-14 RA s polskou vrtulí převzatou z PZL-101 Gavron.

Jedním z mála strojů, který se tomuto osudu vyhnul, byl představovaný OK-LKN, výrobního čísla 150507 z roku 1958, který byl od počátku určen jako tovární letoun Orličanu Choceň. Byly na něm zkoušeny různé úpravy pro sériovou výrobu a posléze sloužil k vlečení nově vyrobených choceňských kluzáků. Díky tomu měl poměrně malý celkový nálet a byl udržován továrními odborníky ve vynikajícím stavu.

Po roce 2020 se tento Brigadýr v původním stavu dostal do soukromých rukou a posléze se jeho majitelem stal pan Karel Toman, který jej nyní provozuje z letiště Praha-Letňany.

## **TECHNICKÉ ÚDAJE:**

- Motor M-208 Praga Doris B o výkonu 162 kW (220 k)
- Rozpětí 13,96 m
- Délka 8,8 m
- Hmotnost prázdného letounu 912 kg
- Vzletová hmotnost 1 420 kg
- Maximální rychlost 193 km/h
- Dostup 4 500 m
- Dolet 720 km

**O novinky v expozicích Leteckého muzea je každoročně velký zájem, přesvědčte se sami z dosavadních mediálních výstupů:**

**24. dubna 2026 - iDnes.cz - Technet - Nouzová přistání a dramatické momenty. Kdyby Aero Ab-11 mohlo vyprávět**

**24. dubna 2026 - CNN PRIMA NEWS - Nový den - Zahájení nové sezony v Leteckém muzeu Kbely - rozhovor Karla Rychlého s vedoucím LM Kbely Petrem Kholem a restaurátorem Petrem Ježkem o Aero Ab-11 a novinkách pro 58. sezonu )**

**22. dubna 2026 - EFE Agency (španělská tisková agentura - 4. největší na světě) - República**

**Checa recuerda el centenario de un mítico vuelo a 23 países en tres continentes** - videoreportáž o dokončování renovace letounu Aero Ab-11. Let před 100 lety vzbudil značnou pozornost ve Španělsku (přistál v Madridu a v Barceloně)

**21. dubna 2026 - EPA - Evropská tisková agentura** - finální kompletaci letounu Aero Ab-11 zachytil fotograf Martin Divíšek: **Replica of the Aero Ab 11 to go on display**

<https://www.vhu.cz/prijdte-dnes-na-zahajeni-58-navstevnicke-sezony-v-leteckem-muzeu-kbely>