

Podívejte se, jaké exponáty VHÚ Praha uvidíte na Dni Letiště Letňany na statické ukázce

3.9.2026 - | Vojenský historický ústav Praha

V sobotu 5. září se uskuteční další ročník populární akce Den Letiště Letňany. Logickým partnerem je Vojenský historický ústav Praha, respektive jeho Letecké muzeum Kbely, které s areálem letiště přímo souvisí svým areálem Stará Aerovka. Podívejte se, jaké exponáty ze Sbírky VHÚ Praha budou vystaveny na statické ukázce.

Den Letiště Letňany 2026, který se uskuteční v sobotu 5. září 2026, je zaměřen na jednu z nejvýznamnějších kapitol historie letiště – výcvik pilotů v období druhé světové války a v poválečných letech. Právě tehdy zaznamenalo letiště jedno z nejintenzivnějších a nejdůležitějších využití v celé své historii. „Návštěvníci se mohou těšit na unikátní průřez touto érou i na představení méně vídaných historických strojů z České republiky i celé Evropy. Cílem je vytvořit jedno z největších tematických setkání pilotů a letounů tohoto zaměření v Evropě – symbolicky v samotném srdci Evropy, v Praze" slibují organizátoři na svém webu.

V tomto příspěvku jsme vám představili létající exponáty Vojenského historického ústavu Praha, které uvidíte na této unikátní akci.

Ted' představíme ty, které uvidíte na stojance:

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/podivejte-se-jake-exponaty-vhu-praha-uvidite-na-dni-letiste-letnany-na-staticke-ukazce>