

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 moci 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 protiletadlový 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 vylétaní 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 Otrokovících 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>