

Při 22. Tankovém dni v Lešanech piloti předvedli létající exponáty VHÚ Praha. Nad diváky přelétl také unikátní hostující stroj

30.8.2026 - | Vojenský historický ústav Praha

Součástí každého Tankového dne je také ukázka letounů ze Sbírký Vojenského historického ústavu Praha. Letos nebe nad lešanskou arénou patřilo také letounu Harvard Mk II, na kterém z letiště v Plzni-líních (Classic Trainers z.s. Hangár 3 v Plzni) přiletěl Jiří Horák. Na tomto stroji byly vycvičeny stovky Čechoslováků, kteří pak sloužili v řadách Britského královského letectva RAF. Někteří návštěvníci tento letoun tipovali na Spitfire. Přečtěte si o tomto "hostujícím" letounu i dalších strojích, které byly v soboru 29. 8. 2026 za krásného počasí předvedeny více než 20 tisícům návštěvníků 22. Tankového dne ve VTM Lešany.

Na lešanskou arénou hostující letoun v výsostnými znaky britského královského letectva Harvard Mk. II, vzbudil mezi návštěvníky 22. Tankového dne velký zájem. Diskutovali nad tím, jaký letoun to je, nebo který typ jim připomíná. Níže si mohou zájemci přečíst informace o tomto i dalších strojích, které byly v sobotu na nebi k vidění. Pusťte si videa, kde naši kolegové pro pořad PRIMA HISTORIE o strojích podrobně hovoří. Ukázka byla sestavena tak, aby byly předvedeny nejvýznamnějších pístová letadla ze 40. let minulého století, které našly své hlavní uplatnění za "Studené války".

Harvard Mk. II, pilot Jiří Horák

Letoun byl vyroben v roce 1943 jako North American AT-6C-15-NT Texan v Dallasu a přidělený USAAF s číslem 42-44038. V následujících letech sloužil k výcviku nových pilotů USAAF v Texasu.

V květnu 1950 byl převzat zpět výrobcem, který jej upravil do standardu AT-6D a v roce 1953 jej prodal do Jihoafrické Republiky. Dalších několik let je zatím obestřeno tajemstvím, není jasné, zda byl uskladněn, či sloužil k výcviku. Další jasné známky o osudu Harvardu jsou z letové dokumentace SAAF až z konce sedmdesátých let, od kdy létal v SAAF s trupovým označením „7696“. V průběhu osmdesátých let byl u SAAF vybaven na tehdejší dobu velmi moderní avionikou od firmy Becker a sloužil mimo jiné k výcviku létání podle přístrojů. Vybavení umožňovalo lety podle IFR za všech povětrnostních podmínek. V SAAF bez přestávky až do poloviny devadesátých let, kdy byl vyřazen a prodán civilnímu zájemci v USA.

Po vyřazení od Jihoafrického letectva zůstal složen v transportní bedně a následných deset let byl uskladněn v USA. Poté jej zakoupila dvojice vlastníků z jihozápadu USA, nechala jej složit a uvést do provozu při zachování maxima původních dílů. Harvard zůstal ve zcela původní podobě, ve které ukončil v roce 1995 službu u SAAF, včetně poměrně zaslého laku, díky čemuž vyhrál v Oshkoshi v roce 2009 cenu za nejvíce původní AT-6/SNJ/Harvard.

Z důvodu ztráty zdravotní kvalifikace jednoho z vlastníků byl nabídnut k prodeji. V průběhu zimy 2011 byl odkoupen skupinou nadšenců z ČR. Původní vlastník jej přeletěl po trati Montrose (stát Collorado) – Rockford (stát Illinois), kde byl rozebrán do kontejneru, převezen po zemi do kanadského Montréalu, naložen na loď, poté přeplul do Hamburku a

následně byl převezen po silnici do Hungriger Wolfu. Zde byl opětovně smontován, zalétnut, a pak přelétnut přes celé Německo do svého nového domova v Plzni Líních.

Na tomto typu letounu bylo vycvičeno tisíce spojeneckých letců, mezi nimi i stovky Čechoslováků, kteří pak sloužili v řadách Britského královského letectva RAF. AT6C Harvard Mk-IIa, který je součástí sbírky muzea Classic Trainers z.s. Hangár 3 v Plzni Líních, byl v červenci 2017 přestříkán do podoby stroje FX352 „11“, který sloužil u 2. cvičné squadrony 17. SFTS ve Spitalgate, a připomíná tak méně známou, ale důležitou kapitolu československého vojenského letectva u výcvikových jednotek v RAF.

Technické údaje:

- sádka: 2
- Rozpětí: 12,81 m
- Délka: 8,84 m
- Výška: 3,57 m
- Nosná plocha: 23,6 m²
- Hmotnost prázdného letounu: 1886 kg
- Vzletová hmotnost: 2548 kg
- Maximální rychlost: 335 km/h
- Dostup: 7400 m
- Dolet: 1175 km
- Pohonná jednotka:
- Vzduchem chlazený hvězdicový devítiválec Pratt & Whitney R-1340-AN-1 Wasp o výkonu motoru: 600 k (447 kW), (mimořádně stejný motor, který po malé úpravě poháněl i americké tanky Sherman)

Letecký program nad Lešany zahájí průletem Let C-11, který pilotoval Tomáš Bruščík, šéfpilot Centra leteckého výcviku Pardubice, což je divize LOM PRAHA, s. p., kde o některé létající exponáty VHÚ Praha pečují.

Let C-11 (Jak -11), CLV Pardubice, VHÚ Praha

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 závodu 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 Prádou, 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 Brušík 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

Aero C-104 S, pilot Milan Mikulecký, TMFC, zapsaný spolek, VHÚ Praha

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

Zlín Z-381, pilot Jan Sýkora, CLV Pardubice, VHÚ Praha

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 Bückeru 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

Zlín Z-126 Trenér, pilot Petr Rautner, Historická letka Kbely, z. s., VHÚ Praha

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 Praha 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 provozuje zapsaný spolek Historická letka Kbely.

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

[https://www.vhu.cz/pri-22-tankovem-dni-v-lesanech-piloti-predvedli-letajici-exponaty-vhu-praha-nad-d
ivaky-preletl-take-unikatni-hostujici-stroj](https://www.vhu.cz/pri-22-tankovem-dni-v-lesanech-piloti-predvedli-letajici-exponaty-vhu-praha-nad-d
ivaky-preletl-take-unikatni-hostujici-stroj)