

Podívejte se, jaké letouny uvidíte při 21. Tankovém dni na nebi nad Lešanskou arénou

28.8.2025 - | Vojenský historický ústav Praha

Podívejte se na létající historické exponáty, které v případě letového počasí budou představeny v sobotu 30. srpna 2025 na 21. tankovém dni. Na začátku slavnostního dne nad hlavami diváků přelétnou letouny JAS 39-Gripen, poté budou postupně jednotlivě přilétávat a odlétávat v cca 10ti - 15ti minutovém intervalu. Upozornujeme, že změna programu je vzhledem k náročnosti péče o stroje, možná.

Let C-11 (Jak -11), pilot Martin Šonka, 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. Práci 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

Podívejte se na díl seriálu PRIMA HISTORIE, který byl věnován tomuto letounu. Uvidíte i unikátní záběry na práci pilota v kokpitu:

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 označena 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 Příkryl, 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 Příkryl 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

I o tomto letadle byl jeden z dílů Prima Historie. Podívejte se na něj:

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

Díl PRIMA HISTORIE o tomto úspěšném letadle si můžete prohlédnout zde:

Let Z-37 A Čmelák, pilot Radim Lakomý, letiště Kostelec na Hané, VHÚ Praha

Zemědělský letoun Z-37 Čmelák konstruktérů kolektivu Svatopluka Zámečnicka a Miroslava Langra vznikl v n. p. Let Kunovice v polovině šedesátých let minulého století. Čmelák byl jednomotorový samonosný dolnoplošník s pevným podvozkem, celokovové konstrukce, částečně potažený tesilovou tkaninou. Byl určen k zemědělským pracím a vyznačoval se dobrými letovými vlastnostmi při malých rychlostech nad zemí, dobrou ovladatelností a stoupavostí.

Vedle jednomístné zemědělské verze se ve výrobním závodě stavěla také dvoumístná varianta, určená pro výcvik pilotů. U ní bylo na místě kotle pro chemikálie umístěno sedadlo instruktora s druhým řízením. Kostra trupu těchto strojů byla oproti původní verzi mírně upravena.

Právě drak této dvoumístné verze byl použit v roce 1977 jako základ pro speciální čtyřmístný letoun, určený pro Státní leteckou inspekci. Tři další sedadla byla umístěna za pilotem a stroj sloužil k dopravě zaměstnanců SLI při vykonávání jejich služebních úkonů. Později byl úkoly SLI pověřen nově vzniklý Úřad pro civilní letectví a letoun přešel do jeho majetku. V roce 2003 byl stroj převeden do stavu Ústavu pro odborné zjišťování leteckých nehod.

Letoun se pak u nás podílel na vyšetřování leteckých nehod a jejich předpokladů. V květnu 2012 pak byl z ÚZPLN převeden do sbírky VHU Praha. V současnosti letadlo provozuje pan Radim Lakomý, který jej hangáruje na letišti Kostelec na Hané.

TECHNICKÉ ÚDAJE:

- Motor Avia M-462 RF o výkonu 232 kW (315 k) při 2 450 ot/min
- Rozpětí 12,22 m
- Délka 8,55 m
- Výška 2,99 m
- Prázdná hmotnost 1110 kg
- Maximální vzletová hmotnost 1 725 kg
- Cestovní rychlost 180 km/h
- Maximální rychlost 270 km/h
- Dostup 4 050 m
- Dolet 640 km

<https://www.vhu.cz/podivejte-se-jake-letouny-vidite-pri-21-tankovem-dni-na-nebi-nad-lesanskou-arenu>