ažský deník! Volejte 272 015 015 nebo navštivte www.mojepredplatne.cz

Unikátní letadla ve Kbelích: nový stroj dorazil se zpožděním

Reportáž

MILAN HOLAKOVSKÝ

RARITA. Na akci nazvané Setkání století byl k vidění historický letoun Aero Ab-11 „Modrý pták“.

Zabrzdil jsi? Hodně netradiční otázku položil šéfkonstruktér skyfoxu Jaromír Lang zkušebnímu pilotovi společnosti AERO Vodochody AEROSPACE Vladimíru Továrkovi, když s prototypem skyfoxu přiletěl na kbelské letiště neboli 24. základnu dopravního letectva Armády ČR a s přilbou v ruce přešel do prostor sousedícího leteckého muzea Vojenského historického ústavu (VHÚ) Praha.

A mohl jen přikývnout, že vše bylo bez problémů. Skyfox měl totiž zpoždění – přičemž zprvu panovaly obavy, zda v rámci slavnosti spojující historický odkaz se současností vůbec přiletí. Důvod? Těsně před startem na firemním letišti ve Vodochodech se pilotovi rozsvítila kontrolka varující, že je třeba věnovat pozornost stavu brzd.

Místo do vzduchu pro cestu za čekajícími přihlížejícími putoval skyfox do hangáru. Závadu na jednotce řízení brzd technici rychle odhalili a vyřešili; pak se ale ještě musí dělat nezbytné testy a desítky minut ubíhají. Tohle se stát může: jako „předváděcí stroj“ vlastně slouží prototyp, na kterém se pořád něco zkouší, vysvětlil Deníku pilot Továrek. „Je to součást procesu, kdy se letadlo vyvíjí,“ poznamenal.

OVLÁDÁNÍ SE VLASTNĚ NEMĚNÍ

„Máme dva prototypy, které se neustále přestavují, zkouší se na nich nové věci, nová výzbroj, nové systémy; pořád se něco děje,“ upřesnil, že i když se už skyfoxy jako cvičný letoun i s možností lehkého bojového nasazení vyrábějí a jsou dodávány zákazníkům, neustále se něco vylepšuje. „Aerodynamicky je to ale pořád stejné letadlo,“ poznamenal Továrek, že nejde o nějaké drastické úpravy, které by měnily letové vlastnosti.

Let z Vodochod do Kbel ve skyfoxu zhodnotil pilot Továrek jako pohodový. „Krásné počasí, sluníčko nepálí, vzduch byl klidný,“ pochvaloval si. I pro něj pak byl pohled na restaurovaný stroj Ab-11 zážitkem.

Přičemž Deníku Továrek řekl, že posadit se do sto let starého letadla by pro něj bylo lákavé. „Nevím, jestli bych si to troufl přímo řídit, k tomu nemám žádné údaje – ale po nějakém lehkém studiu bych s tím snad dokázal pracovat,“ vysvětlil, že o způsobu řízení historického stroje nemá ponětí, nicméně ovládání všech letadel je vlastně v podstatě stejné; jen je třeba znát konkrétní prvky daného stroje.

Jaké to je sedět za letu v otevřené „kabině“ už si však vyzkoušel. „Je to něco úplně jiného,“ zhodnotil rozdíl oproti svému pracovišti v kabině skyfoxu, „ale strašně příjemné.“

S historickým strojem AB-11 však nikdy nepoletí ani on, ani kdokoli jiný. I když by restaurovaný letoun schopný letu byl, a dokonce prošel i motorovou zkouškou, už nikdy se nevznese. Na to je příliš cenný, když jde o jediný exemplář na světě. To Deníku řekl ředitel VHÚ Praha Aleš Knížek. Jestliže je to unikát, je třeba vyvarovat se počínání, které by mohlo vést k poškození. „Pokud máme ve sbírkách letoun, který je jen jeden, do vzduchu ho nepouštíme,“ vysvětlil.

Přijít se podívat na historické letadlo, které „téměř obletělo svět“, Knížek rozhodně doporučuje. Přičemž podle něj jde o velmi unikátní stroj i ve vztahu k samotnému restaurování. Původní je třeba motor vyrobený firmou Breitfeld-Daněk, který skutečně absolvoval mimořádný let v roce 1926 – některé díly jsou ale doplněny z jiných letadel. Originální je i vrtule. „A také části trupu – ty jsou ale bohužel zakryté,“ poznamenal ředitel VHÚ Praha.

> „Pokud máme ve sbírkách letoun, který je jen jeden, do vzduchu ho nepouštíme.“
>
> Aleš Knížek, ředitel VHÚ Praha

REZERVNÍ VRTULE SE HODILA

„Když návštěvníci vidí, jak vypadají letadla dnes a jak vypadala ve dvacátých letech minulého století, mohou si říci, že doba pokročila. Ale náš letecký průmysl pokračuje dál – a právě skyfox je toho důkazem,“ pochválil Knížek.

Rozdíly potvrzuje také šéfkonstruktér Aera Vodochody Lang. Avšak jestliže si i laik snadno na stroji Ab-11 povšimne „rezervy“ v podobě

PROTOTYP. Na Letecké muzeum Kbely dorazil také nejnovější cvičný letoun Aero L-39 Skyfox. Foto: 2x Deník/Milan Holakovský

náhradní vrtule, zamontované do pevného podvozku, Deníku zdůraznil, že ani v době před sto lety nešlo o běžnou záležitost. Pro účely akviziční cesty ale podle něj šlo o velmi vhodnou úpravu.

„Vrtule je jedna z nejohroženějších součástek letadla, proto měli s sebou náhradní,“ poznamenal. „Je to jedinečný díl; kdyby ho tehdy před sto lety poškodili, cesta pro ně skončila. Slyšel jsem, že ji i skutečně využili, protože vrtuli při jednom přistání poškodili,“ poznamenal Lang.

OBROVSKÝ OHLAS

Výsledky propagačních cest po třech kontinentech s Ab-11 před sto lety a loni se skyfoxem jsou podle Langových slov srovnatelné: obě provázel úspěch, sklidily obrovský ohlas, letouny prokázaly velkou spolehlivost a přilákaly pozornost k práci československé a české konstrukční školy. Pokud se hluboký dojem, který prosincový let zanechal, projeví i v nárůstu počtu zakázek, firma Aero je podle Langových slov schopna výrobní takt zrychlit až na produkci 1,5 letounu za měsíc; místo 12 skyfoxů za rok by jich ve Vodochodech mohli vyrobit i o šest více.

Aktuálně připomínaný propagační let pilota Viléma Stanovského (tenkrát štábního kapitána; později se stal generálem) a mechanika Františka Šimka, kteří v květnu až červenci 1926 s dvouplošníkem Ab-11 navštívili 23 zemí a překonali vzdálenost 15 tisíc kilometrů, byl ve své době tak výjimečným počinem, že pohotovost měly kompletní týmy zastupitelských úřadů tehdejšího Československa včetně vyslanců a velvyslanců.

Třeba v Londýně tak letce vítal syn prezidenta republiky, pozdější ministr zahraničních věcí Jan Masaryk. Nešlo však jen o společenskou událost. „Obchodní a vojenští přidělenci kontaktovali své partnery v dané zemi a Vilém Stanovský jim letadlo předvedl, aby viděli, čeho je československá konstrukční škola schopná,“ připomněl Knížek. Na adresu pilota i mechanika neváhá použít hodnocení „výkon odvážný; dá se říci až hrdinský“.

Přiblížil také, jak náročnou práci měli restaurátoři Petr Ježek a dva Jindřichové Zimákové, mladší a starší, kteří na renovaci pracovali dva roky: od dubna 2024 do dubna letošního. Vlastně se věnovali „restaurování po restaurování“, když už v minulosti měli Ab-11 v péči restaurátoři na Slovensku; v leteckých opravnách v Trenčíně. Tam také byly již osmdesátých letech minulého století doplněny chybějící díly.