



Aero L-29 Delfin a zbarvení LERAN

Představovat čtenářům L+K náš první cvičný proudový letoun by bylo nošením dříví do lesa. Přesto pro některé mladší čtenáře připomeneme pár základní údajů o jeho historii. Ministerstvo národní obrany vydalo v roce 1955 na vývoj cvičného proudového letounu Takticko-technické požadavky, které postupně dospěly v březnu 1957 k upraveným parametrům. Cvičný letoun navrhl Ing. Zdeněk Rublič a Ing. Karel Tomáš s kolektivem, kde také působil

1961 se po dokončení ověřovací desetikusové série naplno rozběhla standardní produkce. Ta probíhala ve Středočeských strojírnách ve Vodochodech a od 29. dubna 1963 také ve Strojárnách první pětiletky v Kunovicích (nyní Aero Vodochody Aerospace a Aircraft Industries). Letouny nulté série převzalo československé vojenské letectvo mezi únorem a březnem 1962, letouny z první patnáctikusové série mezi červencem a zářím 1962. Bohatou leto-

vznikl v rámci první výrobní série ve Středočeských strojírnách a v červenci 1962 podstoupil tovární záletový program skládající se z pěti letů. První dva společně uskutečnili 21. července 1962 tovární piloti Miloslav Šmídt a Miroslav Křemen, třetí let téhož dne sám Miloslav Šmídt. Čtvrtý a pátý let vykonali 26. července opět oba tovární piloti. Téhož dne pak usedl do letounu s Miloslavem Šmídem zástupce vojenské správy podplukovník Josef Meduna, aby provedli první přejímací let. Následující den při druhém a třetím přejímacím letu byl ve stroji s podplukovníkem Medunou další zástupce vojenské správy ve Vodochodech podplukovník Jan Morava. Letoun vždy připravoval mechanik Stočes. Zajímavostí je, že v dobové dokumentaci je stroj uveden pod krycím označením C-29.

„Dvacetdevítku“ přelétl neznámý pilot 10. října 1962 do Prešova k 1. leteckému školnímu pluku, podřízenému Leteckému učilišti v Košicích, přičemž prešovská travnatá dráha sloužila k základnímu a pokračovacímu výcviku pilotních žáků na L-29. Následně byl



Kamuflovaný Delfin v hangáru VZS 031. Vlevo je patrná část L-29 evidenčního čísla 1721, s nímž byl porovnáván

Ing. Jan Vlček, pozdější hlavní konstruktér tohoto typu a následně L-39. Zrodil se tak dvoumístný středoplošný cvičný letoun poloskořepinové konstrukce s přetlakovou kabinou, s tříbodovým zatahovacím podvozkem příďového typu, poháněný československým proudovým motorem M-701. Jednalo se o jednoproudovou jednovrtulovou jednotku s radiálním kompresorem, vybavenou jednostranným vstupem vzduchu. Její vývoj se ale opožďoval, a tak byl prototyp pro úvodní fázi letových zkoušek vybaven britským motorem Viper ASV-8.

Prototyp XL-29 označený 03 zalétl 5. dubna 1959 vedoucí zkušební pilot VZLÚ Ing. Rudolf Duchoň. Ten také podnikl 12. července 1960 první let XL-29 s motorem M-701b-50. Prototyp označený 03, už se zastavěným motorem M-701, se v srpnu 1961 zúčastnil porovnávacích zkoušek se sovětským Jakem 30 a polským TS-11 Iskra, v nichž zvítězil a stal se standardním proudovým cvičným letounem států Varšavské smlouvy s výjimkou Polska. V roce



L-29 po renovaci. Viditelné jsou perforované brzdící štíty a pitot-statická trubice ve vřetení stabilizátoru

vou kariéru typu v českém vojenském letectvu pak uzavřel podplukovník Miloš Navrátil 27. srpna 2003 přistáním s L-29 evidenčního čísla 2851 v Přerově, na Slovensku kariéru zakončil přeletem L-29 evidenčního čísla 3246 podplukovník Miroslav Novák nad letištěm Kuchyňa 30. září 2003.

Jedním ze zajímavých strojů sloužících v Československu byl ale L-29 evidenčního čísla 0108. Ten

Delfin po 290,29 h strávených ve vzduchu odeslán do Leteckých oprav Kbely (LOK) na střední opravu a přestavbu na úroveň letounů třetí série. Ta spočívala v zástavbě radiokompasu APK-9, komplety umělého horizontu AGD-1, gyroindukčního kompasu GIK a s tím související úpravě palubních desek. Byl zabudován systém blokováných sedadel, zdvojení odpalu (otevření) hasicích lahví při požáru, upraven

ohřev předního štítu kabiny, větrání a vyhřívání střední části trupu, přístávací světlomet a pravá lavice. Letoun zalétali 30. března 1965 zkušební piloti LOK Milan Růžička a Ludevít Solár, 23. a 25. června si pořadí prohodili a nakonec 13. července 1965 letěl v L-29 Milan Růžička sám. Letoun se vrátil zpět k dalšímu výcviku žáků u 1. leteckého školního pluku v Prešově. Po zrušení tohoto útvaru přešel od 1. září 1966 k 2. leteckému školnímu pluku v Košicích.

O tři roky později byl přistaven do LOKu na první generální opravu. Při ní byla na letounu mimo jiné vyměněna rozpínací pouzdra a kuželové čepy hlavních závěsů křídla, kladky závěsů přístávacích klapek a vyměněna osa páky předlohy výškovky. Po ukončení opravy byl přezkoušen a během dvou letů 22. dubna 1968 a dvou 24. dubna zalétán dvojicí Milan Růžička a Ludevít Solár. Poté opět sloužil u 2. leteckého školního pluku, po dosažení náletu 913,19 h prodělal revizi u 10. letecké vojenské opravny v Prešově a po ní byl předán 18. září 1969 k 2. leteckému školnímu pluku. Při výcviku nalétal 1095,23 h, následně zamířil do Leteckých opravren Trenčín na druhou generální opravu, zpět do Košic se vrátil 8. června 1972. Tam dosáhl v roce 1974 náletu 1396,31 h, další revizi znovu prodělal u 10. letecké vojenské opravny, po ní se 4. června 1974 vrátil do Košic. Tam ale moc nelétal, poslední let vykonal nadporučík Miroslav Bílý 30. července 1974 a 8. srpna jej přelétl k Výzkumnému a zkušebnímu středis-



Z tohoto pohledu na L-29 je jasně patrná lesklejší špička trupu, ta je zřejmá i na dobové černobílé fotografii. Na přední podvozkové noze je instalován přístávací světlomet

ku 031 (VZS 031) do Kbel. V obou případech letoun připravoval nadrotmistr Rudolf Hošťacký. Před předáním mu zbývalo do dolétání resursu 289,30 h.

Poměrně záhy, 25. srpna 1974, byla do letounu instalována měřicí aparatura a 10. února 1975 byl v Leteckých opravách Trenčín opatřen kamuflážním nátěrem podle dokumentace dodané zákazníkem. V souladu s požadavky VZS 031 byl Delfin nastříkán experimentálními syntetickými barvami, nazvanými Nátěrové hmoty letectva (NHL). Ty snižovaly rozpoznávání a zjišťování nepřátelským vizuálním a optoelektronickým průzkumem ve viditelné a blízké infračervené oblasti spektra. Barvy byly vyvíjeny v rámci úkolu LERAN (LEtecký RADiační Nátěr) ve Výzkumném ústavu nátěrových hmot Praha

ve spolupráci s vyškovským pracovištěm Vojenského výzkumného ústavu Brno. Jednalo se o syntetickou barvu S-2125 v odstínech dle ČSN 673067 označených 5303 střední zelená (VUS 1589) a 1703 šed tmavá (VUS 1787). Letoun se poté vrátil k VZS 031 ve Kbelích, kde se podrobil zkouškám nátěru, kdy byly jeho vlastnosti porovnávány i s ústavním L-29 evidenčního čísla 1721. Poslední let s nezvykle vyhlížejícím Delfinem uskutečnil náš první nadzvukový pilot Július Zvara 15. března 1977, stroj celkem nalétal 1520 hodin při 3205 vzletech a přistáních. Ve VZS 031 byl hangárován, jeho nátěr tak po celou dobu nepodléhal intenzivnímu UV záření jako letouny stojící venku. Pouze bylo na několika místech opraveno jeho zbarvení nepůvodními barvami.

V říjnu 1977 byl odstavený L-29 předán Leteckému muzeu Kbely, kde byl v rozmontovaném stavu uložen do depozitáře. Až v roce 2018 byl přesunut do státního podniku LOM Praha, kde jeho pracovníci uskutečnili zejména konzervaci a částečné restaurování jeho originálního zbarvení. Následně byl letoun 22. dubna 2021 slavnostně odevzdán zpět Vojenskému historickému ústavu Praha, který předpokládá jeho umístění v expozici ve Staré Aerovce. ■



L-29 Delfin evidenčního čísla 0108 létal v polovině 70. let u VZS 031 ve zkušební kamufláži. Celý byl nastříkán syntetickou barvou S-2125 ve středně zeleném odstínu 5303, na ni byla nanášena nepravidelná pole v odstínu šed tmavá 1703. Výsostné znaky zůstaly na obvyklých místech s modrým lemem. Instruktažní popisky byly ve slovenštině

Hlavní technické údaje

Výrobce: Středočeské strojírny n.p. Vodochody, vyrobeno 1943 kusů, Strojírny první pětiletky n.p. Kunovice, vyrobeno 1722 kusů

Rozpětí	10,29 m
Délka	10,81 m
Výška	3,13 m
Nosná plocha	19,80 m ²
Maximální vzletová hmotnost	3586 kg
Maximální rychlost	622 km/h
Dostup	10 900 m
Dolet s přídavnými nádržemi	894 km