



LOM Praha renovuje historické unikáty

Popolu práce státního podniku LOM Praha a Vojenského historického ústavu Praha se ve větší míře začala rozvíjet kolem roku 2013. Na začátku přitom bylo nadšení pracovníků Závodu letadel, tedy kbelských leteckých oprav, pro historii českého a československého letectví. Část z nich se tehdy dobrovolně, nad rámec svých pracovních povinností zapojila do renovace prototypu jednomotorového vrtulového letounu Aero XL-160, který byl zkonstruován jako vylepšená verze známého Brigádyru.

Každá zakázka je jiná

První velkou renovací už na základě smlouvy mezi oběma institucemi podstoupil v podniku LOM Praha vrtulník Mil Mi-4B, jenž v minulosti létal v československém letectvu a který mohli v takřka dokonalém stavu navštívníci Leteckého muzea Kbely poprvé spatřit v muzejní sezoně 2014. Od té doby prošla kbelskými opravami řada dalších historických strojů, například prototyp Albatrosu L-39 X-02 nebo dva stíhací letouny řady MiG-21. Lidé z podniku, který se jinak primárně věnuje opravám a modernizacím vo-

jenských vrtulníků, se podíleli také na transportech některých historických exemplářů, vyžadujících odbornou demontáž a manipulaci, třeba letounu Aero C-3, neboli Siebel Si 204. Pro výstavní účely pomáhali připravit i další stroje, jako francouzský cvičný proudový Fouga CM.170 Magister nebo menší exponáty, například letecký motor Mikulin AM-42.

Podle Lukáše Syrového z podniku LOM Praha, který většinou renovátorský tým vede, je rozsah prací u každého projektu stanoven individuálně. Jako jeden z nejméně náročných projektů uvádí renova-



PRACOVNÍCI STÁTNÍHO PODNIKU LOM PRAHA DOKONČILI V BŘEZNU RENOVACI VRTULNÍKU SM-2, JEDNOHO ZE VZÁCNÝCH EXPONÁTŮ LETECKÉHO MUZEA KBELY VOJENSKÉHO HISTORICKÉHO ÚSTAVU PRAHA. ÚSPĚŠNĚ TAK BYL ZAVRŠEN DALŠÍ Z ŘADY PROJEKTŮ, PŘI NICHŽ SE DÍKY SPOLUPRÁCI OBOU SUBJEKTŮ DOSTÁVÁ HISTORICKÝM LETADLŮM PROFESIONÁLNÍ PÉČE OD ZKUŠENÝCH ODBORNÍKŮ MNOHA PROFESÍ V PROSTŘEDÍ S KVALITNÍM TECHNICKÝM ZÁZEMÍM.

ci a konzervaci cvičného proudového letounu Aero L-29 Delfin v netypické šedo zelené kamufláži, který byl i přes stáří ve velmi zachovalém stavu. Naopak nejsložitější a nejnáročnější byla práce na stroji Avia CB-33, mimořádně vzácné cvičné verzi bitevního letounu Iljušin Il-10U, u něhož řada komponent chyběla či byla nenávratně zničena a musela se shánět z jiných zdrojů nebo zcela nově vyrábět. Oba tyto letouny předal po renovaci LOM Praha zpět do Leteckého muzea VHÚ loni v dubnu, blíže jsme se jim věnovali v L+K 6/2021.

Z hlediska administrativy přistupuje státní podnik LOM Praha k renovacím historických letadel stejně jako ke všem ostatním zakázkám. Jiné už je to ale při sestavování týmů, které renovace fyzicky zajišťují. „Při práci na muzejních strojích samozřejmě používáme řadu dobových postupů, jež jsou od těch dnešních odlišné. Často také musíme složitě dohledávat podklady a informace týkající se například

materiálů, zbarvení nebo specifické výbavy u konkrétních letadel. Dbáme totiž na to, abychom je navraceli pokud možno do stavu, v němž byly, když ještě aktivně létaly. Z toho plyne, že do užšího renovátorského týmu vybíráme kolegy, kteří mají k his-

torii pozitivní vztah a jsou ochotni jejímu udržování věnovat maximální úsilí,“ říká Lukáš Syrový.

V praxi to pak vypadá tak, že se letečtí odborníci nespokojí například jen s dobovým předpisem, upravujícím určité aspekty dřívějšího letového provozu,



Ve státním podniku LOM Praha dostane nový nátěr také rekonstruovaná replika letounu Be 50 Beta Minor



Renovovaný vrtulník SM-2 si zachovává zbarvení Slov-Airu, v němž dolétal v roce 1975

ale snaží se takřka u každého detailu ověřit, zda se podle nich skutečně řídil i provozovatel konkrétního stroje. Vše přitom samozřejmě konzultují také s pracovníky Leteckého muzea VHÚ a často i dalšími historiky a experty. K jednotlivým úkonům a pracovním postupům pak v LOM Praha přistupují se stejnou pečlivostí a zodpovědností, jako by šlo o provozovanou techniku opravovanou například pro českou armádu nebo jiného zákazníka. Užší renovátorská skupina zpravidla zajišťuje citlivou demontáž a následnou montáž historických letadel, jednotlivé komponenty jsou ale mezitím opravovány na specializovaných pracovištích jako je čalounická či klempiřská dílna a podobně. Nespornou předností leteckých oprav je rovněž vlastní lakovna, kde, pokud je to nezbytné, dostávají vzácné muzejní exponáty finální podobu.



Ředitel VHÚ Praha brigádní generál Aleš Knížek a ředitel státního podniku LOM Praha Jiří Protiva podepisují předávací dokumenty k renovovanému letounu CB-33

Renovace historických letadel jsou dnes již nedílnou součástí portfolia LOM Praha. Státní podnik má ovšem ještě další unikátní schopnost. Již od roku 1991, byť s určitými přestávkami, udržuje v letuschopném stavu a prostřednictvím Centra leteckého výcviku v Pardubicích provozuje historický letoun Let C-11

poznávací značky OK-JZE. Loni v květnu pak v CLV převzali další letuschopný exponát VHÚ, letoun Zlin Z-381 poznávací značky OK-BSA. S oběma stroji létají piloti vybraní z těch nejzkušenějších instruktorů.

Jediný SM-2 v Československu

Dalším exponátem, jehož renovaci Vojenský historický ústav Praha zadal odborníkům z LOM Praha, je lehký víceúčelový vrtulník SM-2 vyrobený polským závodem PZL-Świdnik. Ten od poloviny 50. let mi-



nulého století zajišťoval licenční výrobu sovětských vrtulníků Mil Mi-1, neboli SM-1, ale už krátce po jejím zahájení se pokusil některé jejich nedostatky vylepšit. Polský konstrukční tým chtěl především zvětšit přepravní kapacitu a umožnit instalaci dvou sedadel vedle sebe namísto jediného pilotního místa v Mi-1. Z ruského stroje proto převzal pohonné ústrojí s transmisí soustavou, nosným i vyrovnávacím rotorem, podvozek a část ocasního nosníku, zcela nově však navrhl rozšířený a zvětšený trup s prostornější kabinou, která měla v základní variantě kapacitu pěti míst (dva vpředu, tři na zadní lavici). Prototyp SM-2 byl zalétán v listopadu 1959, načež bylo do roku 1962 vyrobeno jen 89 kusů ve čtyřech různých variantách. Letové výkony polského stroje však nebyly příliš přesvědčivé, a tak si mnoho zákazníků nezískal. Většina produkce směřovala k polskému letectvu, kde SM-2 sloužil jako kurýrní a sanitní stroj, menší část jich převzalo rovněž polské námoř-

nictvo a některé další státní složky. Pouhých pět kusů zakoupilo ještě rumunské letectvo a jen jediný další zamířil také do zahraničí, do Československa. Vrtulník SM-2 výrobního čísla 203009 byl zakoupen pro potřeby Leteckého oddílu Ministerstva vnitra ČSSR, kde měl doplnit, respektive nahradit již používaný stroj Mi-1. Volba na novou polskou konstrukci padla údajně i proto, že jeho větší přepravní kapacita byla dostupná za cenu srovnatelnou s menším Mi-1/SM-1. V závěru roku 1962 se v Polsku přeškolil



Letecký motor AM-42 před renovací v LOM Praha

jeden z pilotů Leteckého oddílu Ministerstva vnitra, který s novým strojem ze Świdniku přelétl 23. prosince 1962 do Prahy. Tam mu byla v lednu 1963 přidělena poznávací značka OK-BYK a stroj poté zajišťoval podporu standardních policejních činností i přepravu vysokých představitelů ministerstva. Službu stroj ukončil v dubnu 1970.

Jeho novým majitelem se posléze stal bratislavský závod podniku Slov-Air, který jej se zbývajícím resursem 50 letových hodin odkoupil za částku 40 000 Kč. Prošel generální opravou v Leteckých opravách Trenčín, kde bylo jeho původní zelené zbarvení nahrazeno novým civilním modrozlutým schématem, na němž byla vyznačena rovněž nová poznávací značka OK-RUV. V něm pak létal dalších pět let, během nichž byl využíván k širokému spektru leteckých prací, například ke kontrolám elektrického vedení vysokého napětí a produktovodů. Několikrát jej použily také filmové štáby a zapojen byl i do monitorování frekvenčního spektra, při němž létal s anténou umístěnou na teleskopickém závěsu vysunovaném pod vrtulník. Z provozu byl vyřazen po vyčerpání celkové technické životnosti stanovené na 1200 letových hodin a svůj poslední let uskutečnil 20. května 1975 na letišti v Praze-Kbelích, kde se stal součástí sbírek leteckého muzea.



Další úspěšná renovace

Unikátnost a historická hodnota vrtulníku SM-2 byly hlavními faktory, proč se ve Vojenský historický ústav Praha rozhodl zadat právě jeho renovaci. Stroj byl navíc většinu času uložen v depozitáři a veřejnost jej mohla spatřit jen příležitostně. Hlavním úkolem tedy bylo navrátit mu podobu, v níž bude moci být vystavován vedle mnoha dalších vzácných letadel kbelského muzea. Už v průběhu roku 2020 podstoupil prohlídku kompletnosti a technického stavu, na jejímž základě byly specifikovány požadované opravy a posléze také stanovena jejich cena. Do opravení Závodu letadel státního podniku LOM Praha byl vrtulník po podpisu příslušné smlouvy přepraven v květnu 2021, kde se mu okamžitě začal věnovat tým specialistů s mnoha zkušenostmi z předchozích renovací.

„Prvním krokem bylo očištění stroje a jeho důkladnější technická prohlídka. Na rozdíl od prvotní kontroly, kdy byl vrtulník ještě vcelku, jsme jej nyní mohli částečně rozebrat a tím se dostat i k do té doby skrytým částem. V tomto případě bylo na první pohled znát, že byl uskladněn pod střešou a nebyl vystaven vlivům počasí, takže byl v poměrně dobrém stavu,“ říká vedoucí renovátorského týmu Lukáš Syrový. Nedostatky však byly rovněž patrné.



Podobně jako jiná letadla z leteckého muzea, i vrtulník SM-2 se stal terčem vandalů ještě v dobách, kdy na kbelské základně působili vojáci základní služby. Muzeum bohužel dříve nemělo dostatečné prostředky na zabezpečení veškerých sbírek, a tak SM-2 postrádal například mnohé přístroje v kokpitu. Souběžně se sháněním a doplňováním chybějících dílů probíhala ve státním podniku LOM Praha reno-

tu, přestože návštěvník by na první pohled asi rozdíl nepoznal. Finálním krokem pak byla obnova původního zbarvení, v němž vrtulník v roce 1975 dolétal. Podle Lukáše Syrového nemá muzejní SM-2 žádná poškození, jež by bránila jeho případnému uvedení do letuschopného stavu. Samozřejmě, vyžadovalo by to násobně větší investici a některé komponenty by se i tak jen obtížně nahrazovaly, například



LOM Praha zajišťuje také kompletaci a obnovu zbarvení vrtulníku Mi-24D pro Letecké muzeum Koněšín

vace jednotlivých podsestav a dílů, jako je motor, reduktor, hlava nosného rotoru nebo třeba elektrické rozvody. Zde je nutné znovu zopakovat, že mechanici a další odborníci veškeré práce realizovali tak, jako kdyby měl vrtulník posléze létat. Například každý spoj nebo šroub, který musel být v provozu řádně zajištěn, je stejně zajišťován i na muzejním exponá-

listy nosného rotoru, ale je dobré vědět, že taková možnost alespoň existuje. I bez toho je však jisté, že renovovaný vrtulník se stane dalším magnetem pro návštěvníky Leteckého muzea Kbely. Vojenský historický ústav Praha a státní podnik LOM Praha mezitím jednájí o tom, jakému dalšímu stroji navrátí někdejší lesk. ■

