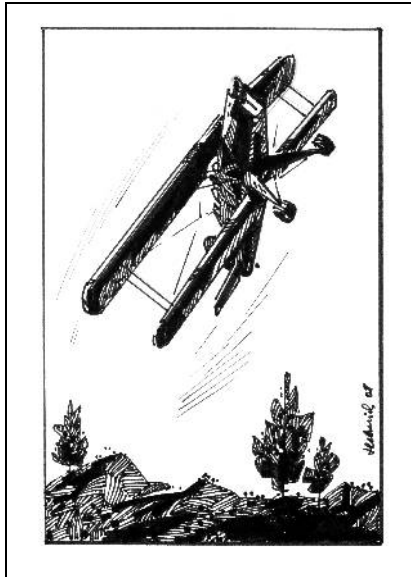


25. listopadu 2008

Historický letoun C-104 Bücker-Jungmann připraven k letovým zkouškám

Osm let trvala náročná oprava historického dvojplošníku ze sbírek Národního technického muzea s označením C-104 Bücker-Jungmann. Letoun byl uveden do letuschopného stavu a může být podroben letovým zkouškám tak, aby získal osvědčení k letové způsobilosti. Představení letounu veřejnosti je příspěvkem NTM k 90. výročí založení Československé republiky a 90. výročí vzniku československého letectva.



Letoun Bücker Bü-131 Jungmann, licenčně vyráběný v Československu pod označením C-104, byl vyroben v továrně Aero v Praze-Vysočanech ve druhé polovině 40. let s výrobním číslem 254 a původní imatrikulační značkou OK-AXY. Jeho provoz v Aeroklubu Chrudim byl ukončen v roce 1961. Poté byl stroj získán do Národního technického muzea, kde se stal součástí leteckých sbírek.

V dopravní hale NTM byl letoun zavěšen od roku 1979 do října roku 1999, kdy jej svěřili pracovníci firmy BMZ Air Service, s. r. o. Na základě dlouhodobé zápůjční smlouvy pak tato firma v srpnu 2000 započala s opravami tak, aby byl letoun uveden zpět do letuschopného stavu a mohl získat osvědčení letové způsobilosti.

Cílem bylo, aby letadlo bylo certifikováno v kategorii „standardní“, tedy schopné normálního leteckého provozu, a nikoliv pouze se zvláštním osvědčením letové způsobilosti v kategorii „experimental“, které se vydává pro letecké veterány. Aby mohlo být letadlo C-104 uznáno jako plně akrobatické, musela být upravena přední část konstrukce trupu. Bylo například nutné zesílit stěny trubek

konstrukce trupu z 0,75 mm na 1 mm. Drak letounu byl opraven a místo původního motoru Walter Minor 4-III byl do stroje vestavěn nový motor M332. Stroj je nově vybaven, pro tento účel speciálně vyvinutou, na zemi stavitelnou vrtulí. Letounu se vrátila jeho historická typová podoba letadla Bücker-Jungmann. Proto se změnily i jeho rozměry - přední část trupu v ose vrtule byla zkrácena o 250 mm.

Povrchová úprava a barevné provedení bylo zvoleno s ohledem na prezentaci Národního technického muzea. Původní zelené khaki vojenské zbarvení bylo nahrazeno zlatou barvou v kombinaci s černou a trup letounu byl opatřen speciální imatrikulační poznávací značkou OK-NTM. Takto ztvárněný Bücker je jediný svého druhu na světě a stane se tudíž nezaměnitelným.

Letoun bude provozovat firma BMZ Air Service na letišti v Praze-Letňanech a také v akrobatické škole Jiřího Durase v Karlových Varech. Piloti akrobati Vladimír Peroutka, Ing. Jiří Koblre, Jiří Duras nebo Tomáš Kořínek jej budou předvádět na leteckých přehlídkách a produkcích nejen u nás, ale po celé Evropě i jinde ve světě. V současné době již probíhají potřebná jednání s Úřadem civilního letectví ČR pro následné vydání osvědčení letecké způsobilosti.

Letoun bude sloužit k propagaci Národního technického muzea i jako živá připomínka práce všech firem, které se zasloužily o jeho technické vzkříšení a znovuuvedení do provozu.

100 let NTM

Technické muzeum pro Království české bylo založeno na manifestační schůzi 5. července 1908. První sbírky muzea bylo možné navštívit v budově Schwarzenberského paláce dne 28. září 1910. V letech 1938-1942 byla vybudována vlastní budova muzea na pražské Letné. Po zestátnění v roce 1951 získalo muzeum svůj oficiální název Národní technické muzeum, pod kterým ho známe dodnes. V současnosti je muzeum z důvodu rekonstrukce uzavřeno. Jeho znovuootevření je plánováno na podzim roku 2010.

Letadla Bücker a Československo

Petr Kolmann, šéfredaktor časopisu AeroHobby

Známý dvouplošník Bücker Bü 131-Jungmann vznikl v první polovině třicátých let v Německu pro potřeby školení pilotů nově se rodící Luftwaffe.

Firma Bücker – Flugzeugbau G.m.b.H. byla založena v říjnu 1933 a již 27. dubna následujícího roku vzlétl prototyp Bü 131. Od počátku se vyznačoval dobrými letovými vlastnostmi a bylo zřejmé, že se zrodil ideální cvičný stroj. Světové veřejnosti byl typ poprvé představen na pařížském aerosalonu v roce 1934, kde vyvolal velký ohlas. Započatá sériová výroba se neustále zvyšovala, zájem přicházel i ze zahraničí a několik firem zakoupilo licenční práva na jeho stavbu.

Jednou z nich se v roce 1936 stala i Moravskoslezská vagonka ve Studénce. Na přelomu let 1936 a 1937 byl zalétán první exemplář z licenční výroby, který dostal označení T.131. Po okupaci plány okupantů počítaly s využitím protektorátního leteckého průmyslu pro okamžitou výrobu letounů pro Luftwaffe v počtech odpovídajících válečnému stavu. Proto také bylo nařízeno pokračovat ve výrobě typu T.131 ve Studénce, kde byla dokončena rozpracovaná série.

Kapacita v Tatře však nebyla dostačující a stále se jednalo o ne zcela plně zaběhnutého leteckého výrobce. Proto bylo rozhodnuto v další výrobě nepokračovat a od jara 1939 převést výrobu Bü 131 do továrny Aero, kde bylo do léta 1940 vyprodukováno rovných 200 letounů.

Po osvobození, v květnu 1945, se prvořadým úkolem stala obnova poničených částí továrny. Bylo však také třeba zajistit vyzbrojení nově se rodícího vojenského letectva. Ministerstvo národní obrany proto objednalo v září 1946 sedmdesát kusů cvičných dvouplošníků nově označených jako C-4 (Bü 131D). Později následovala objednávka další série čítající 190 kusů. Sériová výroba tak vyprodukovala v létech 1946-1949 celkem 260 kusů. Nejprve se jednalo o dvě desítky letounů C-4, poháněných původními motory Hirth MH 504, ale později vyrobené kusy již nesly označení C-104 a byly přestavěny na domácí motor Walter Minor 4-III.

Naše vojenské letectvo sice v roce 1945 mělo k dispozici i několik kusů zbylých po německé Luftwaffe, ale teprve stroje z obnovené výroby vytvořily páteř letounů základního výcviku v Letecké vojenské akademii a Leteckém učilišti. Z důvodu dobrých letových vlastností a možnosti akrobacie byly v poválečných letech tyto stroje často a s oblibou předváděny na leteckých dnech.

Po vyřazení Bückerů z armádních služeb v polovině padesátých let, kdy již přestávaly vyhovovat požadavkům na výcvik nových vojenských pilotů, byly tyto letouny převedeny do aeroklubů Svazarmu. Tam se osvědčily nejen v běžném provozu, ale zapsaly se i do tabulek národních a mezinárodních rekordů. Spolehlivě létaly i akrobacii či vlečení větroňů. Poslední exempláře dolétaly v polovině sedmdesátých let.

Hlavní technické údaje

Rozpětí	7,35 m
Délka	6,62 m
Výška	2,25 m
Maximální vzletová hmotnost	630 kg
Maximální rychlost	190 km/h
Dostup	4000 m
Dolet	550 km

100 let NTM

Technické muzeum pro Království české bylo založeno na manifestační schůzi 5. července 1908. První sbírky muzea bylo možné navštívit v budově Schwarzenberského paláce dne 28. září 1910. V letech 1938-1942 byla vybudována vlastní budova muzea na pražské Letné. Po zestátnění v roce 1951 získalo muzeum svůj oficiální název Národní technické muzeum, pod kterým ho známe dodnes. V současnosti je muzeum z důvodu rekonstrukce uzavřeno. Jeho znovuotevření je plánováno na podzim roku 2010.

Vzpomínka na C-104

Jiří Koblíček

Stočtyřka - neměli jsme pro ni jiný název.

Klasická silueta elegantního dvojpláštníku byla před šedesáti i padesáti lety nejkrásnější ozdobou našeho nebe. Spolu s lahodným chorálem čtyř válců motoru Walter probouzela v dychtivých srdcích mladých aviatiků touhu po výškách a leteckých zážitcích. Jako dorůstající chlapec jsem viděl vystoupení štábního kapitána Flekala a zatím nepoučen jsem žasl, jak je možné s dvojpláštníkem krásně bavit diváky.

Po zisku prvních leteckých zkušeností pilotního žáka jsem měl možnost spatřit krátké vystoupení zkušebního pilota Jiřího Bláhy. Byl si půjčit stočtyřku z letiště Zbraslav a před odletem si ji vyzkoušel v několika nádherně kreslených obrazech těsně při zemi. Dlouho se pak mezi přítomnými adepty letectví nenacházelo vhodnější téma k hovoru.

Stroji pro začátečníky byly tehdy Zlíny Z-26, Z-126 a Z-381 (vojensky značené C-5, C-105 a C-106) a na C-104 jsem mohl postoupit až po třech letech - v roce 1957. Otevřený kokpit, hudba výztuh a vzpěr a jemné odezvy na řídicí zásahy umocňovaly požitek z letu. Měkký podvozek nedovoloval přistání ve vybočení a nebylo vzácností spatřit stočtyřku „složenou“ (ležící na trupu po kolapsu podvozku). Pro snadnou opravitelnost nebyla takováto příhoda pokládána za vážnou událost.

Usměrnění vzdušného proudu na trup a účinnost směrového kormidla umožňovaly nožové lety s velkými náklony, na nichž bylo možno experimentálně ověřovat vliv země. K leteckému rozumu jsme tehdy zráli poměrně zvolna, takže ke sbírání kapesníčků, pro něž prý stočtyřka byla nejvhodnějším strojem, bychom se s zřejmě nechali vyhecovat.

V zimním čase se přechod do letu na zádech podobal ponoření hlavy do ledové vody ve finské přírodní sauně. Malá hustotní výška dávala větší naději na úspěšné figury v obráceném letu, pro něž nebyl nejvhodnější poměr mezi součiniteli vztlaku a odporu. Letecký zápal je dobrá ochrana proti pocitu chladu. Když jsem po čtyřiceti minutách obvyklým skokem opustil kokpit, mrazem znehybnělé nohy mě odmítly nést a na delší chvíli jsem zůstal připoután k ojněnému pažitu. I z pohledu byly všechny partie milovaného stroje půvabné a měl jsem ve své nehybnosti pocit úcty a pokory. Po chvíli dikuvzdání jsem chtěl s pomocí kapesníku učinit svůj nos průchodným, ale byl ještě zamrzlý...

100 let NTM

Technické muzeum pro Království české bylo založeno na manifestační schůzi 5. července 1908. První sbírky muzea bylo možné navštívit v budově Schwarzenberského paláce dne 28. září 1910. V letech 1938-1942 byla vybudována vlastní budova muzea na pražské Letné. Po zestátnění v roce 1951 získalo muzeum svůj oficiální název Národní technické muzeum, pod kterým ho známe dodnes. V současnosti je muzeum z důvodu rekonstrukce uzavřeno. Jeho znovuotevření je plánováno na podzim roku 2010.