Vrátili mu mladistvý vzhled i „kondici“. Vrtulník SM-2 je český unikát, k vidění jen ve Kbelích

V České republice nemá konkurenci – je totiž svého druhu jediný, tudíž jedinečný. Řeč je o polském vrtulníku WSK SM-2, který pochází z roku 1962. Ačkoliv si jej návštěvníci nově od letošního jara mohou prohlédnout v Leteckém muzeu Kbely, které spravuje Vojenský historický ústav (VHÚ), nejde o žádného „bojovníka“. Ministerstvo vnitra lehký vrtulník využívalo především k průzkumným účelům. A byť mu bude v listopadu už 60 let, díky komplexní renovaci tento „senior“ doslova září novotou jako zamlada.



„Je to polská varianta, která byla vyráběna jako **úprava lehkého sovětského vrtulníku Mil Mi-1**, jež byla vyráběna koncem 50. let 20. století. Tato varianta je označená jako SM-2 a je zajímavá, že se v jejím případě podařilo využít **kombinaci sedmiválcového hvězdicového motoru s třílistým hlavním rotorem**, což byla na svou dobu nejen velice zdařilá kombinace, ale především moderní řešení,“ prozradil pro Blesk brigádní generál Aleš Knížek, který je od roku 2002 ředitelem VHÚ.

Jediný v republice

Do Československa se podle Knížka dostal **jediný vrtulník tohoto typu**, přičemž jich v Polsku vzniklo zhruba okolo stovky. „Začal létat 15. listopadu 1962 a už

11. ledna 1963 byl registrován na československém ministerstvu vnitra, u kterého létal do roku 1970," líčí Knížek.
Následně vrtulník odkoupil Slov Air Bratislava. „**Dohromady nalétal 1200 letových hodin, což představuje jeho stanovenou životnost**, než jej v roce 1975 převzalo vojenské muzeum ve Kbelích." V jeho depozitáři pak posečkával až do renovace, která probíhala u podniku LOM Praha v letech 2021 a 2022 a která vyšla zhruba na 1,5 milionu korun.

Do posledního šroubku
Renovace byla podle Jiřího Protivy, ředitele LOM Praha, doslova komplexní. **Odborníci státního podniku si u vrtulníku vzali na paškál úplně vše** do posledního šroubku a nýtu.
„Renovovali jsme plášť, vnitřní kabinu včetně přístrojové desky i skla," vyjmenoval pro Blesk ředitel s tím, že **právě přesklení kabiny pilotů bylo jednou z nejnáročnějších činností**. „Některá skla jsme museli nově vyrobit, jiná pouze brousit, leštit a obnovovat," podotkl Protiva s tím, že když odborníci vrtulník z VHÚ přebírali loni, tak nebyl zcela kompletní. „**Některé části scházely, byť byl jinak vrtulník ve velice dobrém, zachovalém stavu."**

Originální díly
„Co pro nás představovalo další náročnost, bylo **sehnání dobového vybavení kabin**. Tím, že jde o starý vrtulník, náhradní součástky samozřejmě už dávno **vymizely z trhů**," přiblížil Lukáš Syrový, který renovátorský tým vedl. Proto renovátoři některé scházející díly vyrobili svépomocí podle dobových informací a fotografiích.
Jinak je však vrtulník v podstatě jen **„omlazený"** – o pomyslné novější „kopii" nemůže být řeč. „**Drak vrtulníku je původní**, tak jako rotorové listy které jsou speciální, protože mají **dřevěné výztuže s plátnem**, které jsme museli ošetřit a následně nalakovat, a také je původní i mnohé přístrojové vybavení, které se, lidově řečeno, **oprášilo,"** líčí Protiva s tím, že vrtulník je teď přesně v tom stavu, v jakém létal v 70. letech – včetně nátěru, u kterého by kde koho mohlo omylem napadnout, že jde o reakci na konflikt na Ukrajině, jelikož nátěr připomíná barvy ukrajinské vlajky.

Elektrikářský »průzkumník«
Pro jaké použití byl vlastně vrtulník zkonstruován? „Šlo o **pětimístnou transportní verzi**. Jeho účelem proto byla primárně **přeprava lidí,** ale i **materiálu,"** přiblížil Knížek. „Zároveň ale **sloužil při kontrole drátů vysokonapěťového vedení na území celého Československa**," podotkl generál s tím, že v případě vedení vysokého napětí, které je kolikrát ve výšce desítek metrů, byla kontrola životnosti a kvality drátů a konstrukcí ze vzduchu praktičtější, než ze země.

Nový jen „jako"?
Podle Syrového slov je modrožlutý elegán **plně funkční**, jako zamlada. Znamená to tedy, že by byl **schopen létat?** „Technicky by to mělo být možné, ale bylo by zapotřebí další **technické dovybavení,"** sdílí s úsměvem. Téhož názoru je i Protiva. „**Pokud bychom v pracích pokračovali, možná bychom dospěli k tomu, že by byl letu schopný**. Mnoho systémů ve vrtulníku totiž funguje."

„Bylo by to hezké, vidět vrtulník znovu ve vzduchu, ale **jeho zprovoznění do letového stavu se všemi možnými povoleními by bylo určitě finančně velmi náročné**,“ uzavřel Knížek s tím, že letu schopnost nebyla cílem renovace. K vidění je v muzeu ve velké hale, která je tematicky soustředěna na československé letectvo.

Věděli jste, že...
… pokud by vrtulník opravdu znovu vzlétl, byl by podle původních technických dat schopen **vzlétnout až do výšky 3 500 m**? Urazit by na jedno natankování mohl **až 320 kilometrů, přičemž jeho největší rychlost je uváděna 170 km/h**.

28. července 2022

Letecké muzeum Kbely. Renovovaný vrtulník SM-2 součástí expozice | Blesk.cz