



## Rekonstrukce unikátu

Jen několik málo zasvěcených vědělo, že v naprosté tichosti pracuje skupinka nadšenců na náročné renovaci originálního letounu Zlín XII. V současné době již práce pokročily natolik, že se s čím se pochlubit a historický unikát již má nejen opravenou konstrukci, ale ocasní plocha již dostala i finální zbarvení. Prostě nejlepší čas, aby majitel historického stroje čtenářům AeroHobby podhalil, proč se rozhodl pro Zlín XII, jaká byla dosavadní cesta až k současnému stavu a pochopitelně i nastínil něco z toho, na co se můžeme těšit.

**V**še začalo zcela náhodou. Jednoho dne jsem objevil inzerát nabízející „projekt“ Zlínu XII. Zlákala mne možnost podílení se na rekonstrukci letadla, které je úzce spjaté s naší historií, a tak jsem inzerenty oslovil. Dohodli jsme se celkem snadno - zřejmě žádný další blázen nebyl.

Pocit ze snadné dohody nám záhy narušil problém s tím, jak dostat letadlo do Čech. Teoreticky se logistika nejevila nijak složitě. Objednal jsem kamion, který měl náklad jako vytížení při návratu do vlasti. S mechanikem jsme brzo ráno vyrazili linkou ČSA do Milána a tam s autem z půjčovny jsme dojeli za vlastníky do vesničky severně od Florencie.

Tam nastalo překvapení. Ukázalo se, že letadlo mají složené na půdě domu uprostřed vesnice a že se k domu kamion úzkými uličkami rozhodně ani nepřiblíží. Jednotlivé části letadla jsme proto museli vynosit za vesnici. Řidič kamionu měl naštěstí velké pochopení a vůbec nebrblal. Naložili jsme a ukotvili náklad, sedli do půjčeného auta a ještě ten den jsme chytli poslední let z Milána domů. Druhý den ráno dorazil kamion do Slaného, kde jsme Zlín XII složili do hangáru. V klidu jsme si důkladně dovezený unikát prohlédli. Z laického pohledu se mohlo zdát, že byl v dost velkém stupni rozsypu, navíc motor a některé další komponenty nebyly původní.



Dlouho jsem hledal někoho, kdo by měl erudici, trpělivost a vůli. Věděl jsem, že zde působí stavitel, pilot a renovátor historických letadel Marcel Sezemský, ale osobně jsem ho neznal. S Marcelem mě dal dohromady náš společný kamarád Dušan Mikoláš, neletec, ale velký letecký fanoušek. Shodou okolností se naše první diskuse odehrávaly na stavbě čističky odpadních vod letiště Ruzyně. Tu Dušan stavebně zabezpečoval a moje firma byla subdodavatelem zajištění stavební jámy. Pak už stačilo obrátit se na Marcela. Z předběžného odborného ohledání letounu bylo zřejmé, že letoun byl usklad-





něn v suchu a jeho dřevěné části jsou převážně v dobrém stavu, stejně tak jako spoje klížené kaseinovým klijem. Dále bylo zjištěno, že letoun v minulosti prodělal jednu rozsáhlou zřejmě střední revizi draku, což dokazují na některých místech konstrukce vyměněné překližkové potahy. Byl konstatován i velmi dobrý stav konstrukce letounu pod plátěnými potahy. Celkově bylo patrné, že letoun je v původním a zachovalém stavu. Dřevěný drak letounu a jeho klížené spoje jsou v použitelném stavu. Podle opotřebenosti závěsů a podobně je patrné, že ani nemá nalétáno mnoho hodin.

Hned na začátku jsme se s Marcellem dohodli, že nepůjdeme cestou UL, ale že

podstoupíme náročnější proces rekonstrukce pod dozorem Úřadu civilního letectví ČR. Musím ocenit, že Úřad k celé věci přistoupil velmi vstřícně, zřejmě i díky tomu, že již znali Marcelovu pečlivost a důslednost. Byla jmenována komise pod vedením Ing. Zárybnického, jejíž jednotliví členové dozorují důležité fáze rekonstrukce i osazované vybavení. Zatím jsme neřešili žádný spor

a jsem přesvědčený, že se celý proces podaří dotáhnout do zdárného konce. Z nového pana ředitele mám navíc velmi silný dojem, že se snaží o směřování úřadu k co největší otevřenosti a vůli „být pro lidi“. Takže - neudělám-li chybu já, vše dobře dopadne.

Realizace celkové opravy letounu a obnovení jeho letové způsobilosti, včetně jeho provozování, bude probíhat v kategorii Experimental. Letoun bude nosit původní značku OK-ZLP, se kterou v říjnu 1937 krátce létal před tím, než byl prodán do Itálie, kde obdržel značku I-ALDA, změněnou v poválečných letech na I-ALOA. S tou pak Zlín XII létal až do šedesátých let.

Se záletem počítáme v roce 2021, ale když to hodně dobře půjde, tak možná i na konci roku 2020. Nechci nijak předbíhat, protože jednou z podmínek záletu je, že včas seženeme slušný motor Continental 65, což se zatím nedaří.

Teď je pro mne nejdůležitější dotáhnout rekonstrukci Zlínu XII do zdárného konce a obnovit letovou způsobilost. Tím navrátíme tento významný historický letoun na české a moravské nebe. Vždyť to byl první sériový motorový typ se značkou Zlín.

Ing. VOJTĚCH JEŽEK

