



V posledních dnech druhé světové války němečtí vojáci připravovali zničení závodu. Postup sovětské armády však byl tak rychlý, že svůj záměr nemohli uskutečnit, díky čemuž podnik přežil okupaci bez větší úhony. Spolu s mateřským podnikem byl v roce 1945 znárodněn a stejně jako Avia se stal Automobilovými závody, n. p. Od 1. ledna 1946 pak byl podřízen automobilce v Mladé Boleslavi. V té době klesl počet zaměstnanců z 847 v době války na 300 v mírovém stavu. Způsobil to poválečný nedostatek práce i jistá nevyjasněnost dalšího fungování československého leteckého průmyslu. Vedení podniku se sice podařilo zajistit práci na opravách německých větroňů, které se nacházely na letišti poblíž Valašského Meziříčí, ale to zdaleka nestačilo. Koncem roku 1945 začali pracovníci podniku opravovat okolní mosty, zajišťovali opravy nákladních automobilů pro sovětskou armádu (většinou GAZ a ZIL), opravovali automobily a traktory soukromníkům. V roce 1946 dostal kunovický závod zakázku na výrobu karoserií pro poštovní vozy Aero 150 a korby nákladních automobilů Škoda 706R (tou dobou vyráběných v Letňanech).

*Po válce zůstala na našem území řada německých větroňů, které byly po opravě předány obnovenému československému aeroklubu. Některé tyto větroně byly opravovány v Kunovicích.*

*Sbírka Václava Šorela*

Naštěstí rok 1946 přinesl i první známky obnovení letecké výroby, respektive letecké opravárenské činnosti. MNO do Kunovic zadalo opravy vojenských školních/cvičných dolnoplošníků C-2 (Ar 96B), „messerschmittů“ S-99, „siebelů“ C-3 a C-103, S-95 (La-5FN) a později i S-199 a CS-199. Prováděly se zde i opravy jednotlivých typů, jako například Po-2, Fw 44, He 72, Kl 35D a dokonce i MS-230.

*V důsledku zvýšeného provozu československých poválečných leteckých učilišť v Kunovicích opravili do konce roku 1955 přes 250 cvičných dolnoplošníků C-2.*

*Archiv NTM*



## Automobilové závody, n. p., Mladá Boleslav, závod Avia-Kunovice

### závod Avia-Kunovice



*Nákladní automobily Škoda 706R, pro které v Kunovicích vyráběli korby.*  
*Sbírka Václava Šorela*



*Původně mělo být do Izraele prodáno 51 spitfirů. Během přistávacího manévru se však letounu sériového čísla TE565 nevysunula jedna z noh hlavního podvozku a stroj havaroval. Protože při nouzovém přistání došlo ke zkřížení draku, spitfire zůstal v republice a po rekonstrukci v Aeru Vodochody se stal muzejním exponátem.*

*Archiv NTM*

K 1. lednu 1948 byl kunovický závod vyňat ze svazku Automobilových závodů, n. p. a přiřazen k nově vytvořenému národnímu podniku LET, letecké závody, Praha, s místním názvem LET, n. p., letecký závod, Kunovice. Začalo být zřejmé, že MNO do budoucna počítá s Kunovicemi jako s důležitým leteckým podnikem. Do závodu přicházely zakázky na opravy dalších letounů, včetně důležitého úkolu, kterým byla revize padesáti stíhaček Supermarine Spitfire L.F.Mk.IXE (S-89) s následným rozebráním, zakonzervováním a uložením do transportních obalů pro přepravu do Izraele.

Trauma s neustálým měněním názvu závodu však pokračovalo. K 1. lednu 1950 byly závody v Chocni, Otrokovcích a Kunovicích vyňaty ze svazku pražského LET a sdruženy v jeden celek. Vytvořily

*Pro MiGy 15 vyráběl kunovický závod podvozková kola a ocasní plochy.  
Foto Václav Šorel*



LET, n. p., Kunovice s doplňkovým označením jednotlivých závodů a s přiřazením k vyššímu hospodářskému celku, k Československým závodům automobilovým a leteckým, n. p. Po různých peripetiích, kdy se z tohoto svazku vymanol závod v Chocni i v Otrokovcích, kunovický závod přijal označení LET, n. p., Uherské Hradiště-Kunovice a od 21. 3. 1955 LET, n. p., Kunovice.



*Pro dopravní Av-14 svislé ocasní plochy.  
Sbírka Václava Šorela*





To však ještě zdaleka nebyl konec. K 1. lednu 1957 se z Letu staly Strojírny první pětiletky, n. p., Uherské Hradiště-Kunovice a teprve v roce 1967 se označení závodu ustálilo na LET, n. p., Uherské Hradiště-Kunovice, což platilo až do roku 1989. I když to není historicky věrné, budeme o kunovickém závodu nadále mluvit jako o LET, neboť přiřadit výrobu k správnému dobovému názvu je téměř nemožné. Opravy a výroba letadel se totiž jednotlivými názvy podniku prolínaly.



Koncem čtyřicátých let 20. století bylo zřejmé, že velikost závodu a kvalita letištní plochy přestávají vyhovovat. V roce 1950 proto bylo rozhodnuto vybudovat vedle starého závodu závod nový a výrazným způsobem modernizovat letiště. Stavba byla zahájena ještě v roce 1950, přičemž hlavní výrobní hala byla spolu s okolními budovami dokončena v polovině roku 1951. MNO předpokládalo, že do Kunovic převede licenční výrobu S-102 (MiG-15). Nakonec z tohoto záměru sešlo a LET vyráběl jen svislé ocasní plochy, podvozková kola a pomocná zařízení (přední a zadní montážní plošiny). Poměrně značný objem výrobní kapacity zabrala i výroba podvozkových kol pro bitevníky B-33. V pozdější době pokračovala spolupráce s Avii výrobou svislé ocasní plochy, výškovky a motorových krytů pro dopravní letoun Avia Av-14. A protože se nerealizovala výroba cvičného dolnoplošníku LE-10, prvními sériovými letouny, které v hale nového závodu vyráběli, byly licenční Jakovlevy Jak-11 (u nás značené C-11).

*Také kola pro bitevníky B-33 pocházela z Kunovic.  
Sbírka Václava Šorela*



*Pohled do útroby dolnoplošníku C-11.  
Archiv VZLÚ*

*V rozmezí let 1952 až 1956 v Kunovicích vyrobili 707 C-11 s klasickým podvozkem a tři C-11U s podvozkem příďovým. Na snímku je létající exponát českého leteckého muzea v prvním zbarvení po rekonstrukci.  
Foto Václav Šorel*





*Sovětská verze cvičného větroně LF-109 Pionýr s názvem KAI-14 Primorec.  
Sbírka Václava Šorela*

*Dvoumístný celokovový hornoplošník L-13 Blaník poznávací značky OK-2714 letňanského aeroklubu byl také vyroben v Kunovicích.  
Sbírka Václava Šorela*

*Aerotaxi/turistické dolnoplošníky Aero Ae-455 připravené k předání zákazníkovi.  
Sbírka Václava Šorela*

V průběhu let 1949 až 1951 probíhala ve starém závodě sériová výroba sportovních dolnoplošníků Z-22 (170 letounů), od roku 1951 pak sériová výroba dvoumístných školních větronů LF-109 Pionýr (205 větronů) a 80 školních větronů Z-124 Galánka. Vznikl zde i prototyp výkonného větroně Z-425 Šohaj 3, avšak jak již víme, sériová výroba byla předána do Chocně. V následujících letech se výroba starého a nového závodu prolínala. Ve starém závodě zůstala opravárenská činnost se stavbou větronů, která později vyvrcholila výrobou 2649 celokovových cvičných větronů L-13 Blaník. Později v LET pracovali i na výrobě blaníku s pomocným motorem Jawa (L-13J).

V roce 1953 Ministerstvo všeobecného strojírenství do Kunovic přesunulo výrobu dvoumotorových dolnoplošníků Aero Ae-45. 20 letounů vzniklo smontováním dílů vyrobených v Aeru, potom „zapracoval“ tým vedený inženýrem Smrčkem a v LET vznikly pokračovací verze Ae-45S a Ae-145. V Kunovicích nakonec vzniklo 228 dolnoplošníků Ae-45S a 142 Ae-145.

I když z kunovického závodu vycházely letouny špičkové kvality, v naprosté většině se jednalo o sériovou výrobu, která do závodu přišla od jiných vývojových týmů. To se změnilo 1. listopadu 1955, kdy zahájila činnost kunovická vývojová konstrukce s hlavním konstruktérem Ing. Ladislavem Smrčkem. Tým dostal za úkol vyvinout nové pětimístné aerotaxi, které by v budoucnu nahradilo Ae-45/145. Prototyp s označením XL-200 se představil veřejnosti na brněnské strojírenské výstavě roku 1957. O rok později začala



stavba ověřovací série (L-200), přičemž vlastní sériová výroba se rozjela v druhém pololetí roku 1959 (nejprve L-200A a následně L-200D – všechny letouny s přízviskem Morava). Do roku 1964 v LET vyrobili 370 „morav“ všech verzí.

LET, n. p., Kunovice má také podíl na výrobě prvního proudového letounu československé konstrukce, L-29 Delfin. V roce 1957 se zde vyráběly díly pro prototypy, od roku 1963 v Kunovicích probíhala sériová výroba. Do roku 1973 zde vyrobili 1722 cvičných L-29, vesměs pro letectva států Varšavské smlouvy. V době, kdy byla hlavní náplní sériová výroba L-29, vývojový tým realizoval ve spolupráci s vývojovou konstrukcí Moravanu prototyp nového zemědělského letounu XZ-37 s přízviskem Čmelák. Sériová výroba čmeláků (Z-37), která v roce 1963 následovala, znamenala 713 klasických čmeláků a 26 školních Z-37-2 vyrobených do roku 1984 (s přestávkou v letech 1976–1983). V roce 1981 ještě v Kunovicích postavili funkční vzorek pokračovací verze XZ-37T s turbovrtulovým motorem M-601B a předali ho k dalšímu vývoji do n. p. Moravan Otrokovice.

Ve druhé polovině šedesátých let 20. století měla vývojová základna LET dostatek zkušeností s výrobou nejrůznějších typů letadel, takže když dostala zadání na vývoj dopravního letounu pro 12 až 19 cestujících, úkol přijala. V roce 1966 vznikly pod vedením Ing. Smrčka první studie nového letounu, v roce 1968 byla dohotovena prototypová dokumentace a 16. dubna 1969 byl proveden zálet prototypu dvoumotorového hornoplošníku s označením XL-410. Jako pohonná jednotka byly použity dva kanadské turbovrtulové motory PT6A-27. V roce 1972 byla zahájena sériová výroba pod označením L-410A s přízviskem Turbolet. Následovaly další verze (L-410AS, AF, AB, L-410M, MA, MU, L-410UVP, FG a UVP-E), přičemž do současnosti v Kunovicích vyrobili přes 1000 turboletů všech verzí. Ty sloužily a v hojných případech dosud slouží českým, slovenským a různým zahraničním leteckým společnostem, včetně vojenských letectev.

Ve druhé polovině osmdesátých let 20. století v Kunovicích začaly přípravné práce na výrobě dopravního letounu pro posádku a až 55 cestujících, který byl schopen letu ve výškách nad 10 000 m. Letoun dostal označení L-610 a jeho prototyp byl zalétán v roce 1988. V LET předpokládali sériovou výrobu až šesti set strojů pro sovětský Aeroflot a naše ČSA. To se však přiblížil rok 1989 a s ním známé potíže ve formě nejistoty východního trhu. Lépe na tom byla výroba dvoumístných větroňů typu Blaník, kterou se koncem osmdesátých let 20. století podařilo obnovit. Nejednalo se ale o klasický L-13, ale o jeho modernizovanou verzi L-23 s přízviskem Super Blaník, dílo konstrukčního týmu vedeného Ing. Vladimírem Mečiarem. První prototyp byl zalétán v roce 1988, o necelé dva roky později se rozběhla sériová výroba.

*LET Kunovice se podílel na sériové výrobě L-29 a v kooperaci s Aerem Vodochody spolupracoval na vývoji L-39. Do začátku sedmdesátých let 20. století se zde dokonce vyráběly celé zadní části trupu L-39 a ocasní plochy supersoniku MiG-21F.  
Archiv Aero Vodochody.*

*Jedním z prvních odběratelů nového aerotaxi byly Československé aerolinie. Obrázek ukazuje nejen ladné tvary „dvoustovky“, ale i slečny z doby, kdy modelky nebyly podezřívány z anorexie.  
Archiv ČSA*



*L-410UVP armádního letectva Slovenské republiky.  
Foto Václav Šorel*

