

Z-126 Trenér

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

ProfiPACK
edition



item No. 82181

Legendárními letouny nemusejí být vždy jenom bojové stroje. Legendou první velikosti se stal také malý a jednoduchý sportovní letoun, který vznikl před tři čtvrtě stoletím a je oblíben dodnes. Trenér je synonymem nebeského univerzála, který dokázal vybojovat nejvyšší akrobatické mety, vychovat tisíce

Bylo krátce po druhé světové válce, když Ministerstvo národní obrany tehdejšího Československa vzneslo v roce 1946 požadavek na vývoj cvičného letounu pro přípravu budoucích vojenských pilotů. Mělo se jednat o typ, který by umožňoval ucelený pilotní výcvik včetně nácviku akrobacie s tandemovým uspořádáním kokpitu.

Konstrukčních prací se ujal tým vedený ředitelem tehdejší Zlínské letecké společnosti Ing. Karlem Tomášem, někdejší spoluzakladatelem továrny Letov a později, v polovině třicátých let, šéfkonstrukteřem leteckého oddělení Tatry. V Tatrovce se stavěly licenční Bückery Bů 131 a později také letouny vlastní konstrukce jako Tatra T-101 a 201. Z nich také Ing. Tomáš při návrhu nového typu vycházel, konstrukční tým však řídil na dálku, protože již v roce 1946 musel odejít do letňanské Avie a další vývoj Trenéru následně převzal Svatopluk Zámečník a po něm Jiří Navrátil. Nový cvičný letoun byl smíšené konstrukce s trupem svařovaným z trubek a potaženým ve střední a zadní části plátnem. Křídlo bylo celodřevěné, s plátěným potahem od nosníku k odtokové hraně. Dřevěnou konstrukci měly i ocasní plochy, kormidla byla potažena plátnem. Odštěpné přistávací klapy byly ovládány elektromechanicky, brzdy byly hydraulické. K pohonu byl vybrán čtyřválec Walter Minor 4-III o maximálním výkonu 77 kW (105 k), který poháněl dřevěnou vrtuli V-26.

První změny

Tovární pilot Ladislav Šváb zalétal první prototyp 20. října 1947 a poté, co byla dána Tomášově konstrukci přednost před konkurenčním projektem Praga E-112, byla zahájena v roce 1949 sériová výroba s vojenským označením C-5 a civilním Z-26. Během dvou let bylo vyrobeno 163 těchto strojů, primárně pro potřeby armádního výcviku. Trenéry se ale dostávaly také k aeroklubům a exportní stroje mířily do Polska a Rumunska. Problémy s dřevěným křídlem vedly k jeho přepracování na celokovovou konstrukci. Pozměněn byl půdorys křídla a tvar koncových oblouků.

Šestiválec nastupuje

Díky Trenéru se stal akrobatický výcvik v tehdejší Československu běžnou záležitostí, zároveň se ukazovalo, že by tento typ mohl být vhodný pro vlečení větroňů. Čtyřválcovému Minoru ovšem chyběl výkon, a tak došlo k instalaci šestiválcového Minoru 6-III o výkonu 118 kW (160 k) spojeného se speciálně navrženou vlečnou vrtulí. Delší motor si vyžádal přesunutí olejové nádrže z motorové přepážky do kořene levé poloviny křídla, stroj byl také odlehčen odstraněním přístrojového vybavení a řízení v předním kokpitu, kde zůstala jen sedačka. Odstraněno bylo i elektrické

ovládání vztlačkových klapek a nahrazeno mechanickým – pákou na pravé straně zadního pilotního prostoru.

Akrobatické úspěchy

Vzhledem k výborným zkušenostem s verzí Z-226B bylo rozhodnuto postavit na základě šestiválcového provedení také cvičnou variantu Z-226T Trenér 6. Jak se ukázalo, tento stroj byl zároveň výtečným akrobatem. S jeho prototypem se v roce 1956 umístil Jiří Bláha na druhém místě v neoficiálním akrobatickém mistrovství světa, soutěži Lockheed Trophy v anglickém Coventry. Umístění Trenérů Z-226 pilotovaných československými akrobaty na předních místech akrobatických soutěží se stávalo pravidlem a vše vyvrcholilo vítězstvím Ladislava Bezáka na prvním oficiálním akrobatickém mistrovství světa v Bratislavě v roce 1960.

Tato stavebnice: Z-126 Trenér

Verze Z-126 vznikla z důvodu potřeby zvýšit životnost původních Z-26, které byly opatřeny křídlem dřevěné konstrukce. V rámci přepracování na celokovovou konstrukci byl pozměněn i půdorys křídla, hlavní změnou bylo zrušení lomené odtokové hrany. Změna konstrukce se dotkla také ocasních ploch. Ty byly nejprve vyráběny v původním tvaru se zaoblenými konci směrové i vodorovné ocasní plochy, jejich složitá výroba následně vedla k zavedení ocasních ploch s rovným zakončením. To bylo postupně v rámci generálních oprav aplikováno i na dřívější letouny. Po určité době tak letouny se zaoblenými ocasními plochami z provozu vymizely. Stejně tak byly původní Z-26 přestavovány na standard Z-126. V rámci zjednodušení konstrukce a výroby došlo i k nahrazení hydraulických brzd jednoduššími mechanickými. Také elektrický startér, který dostávaly Z-26 a také některé Z-126 byl později kvůli úspoře hmotnosti demontován. Nahradilo jej manuální startování klikou. Naopak elektrické ovládání vztlačkových klapek zůstalo zachováno, v kokpitu se tak nachází napravo od pilotního sedadla vpředu i vzadu páka výškového stavění sedačky. Později, když byla zavedena verze Z-226 s šestiválcovým motorem, došlo ke změně ovládání klapek na mechanické. Páka stavění sedačky se proto přesunula na levou stranu, napravo byla umístěna páka ovládání klapek. Kvůli nedostatku šestiválců byly do Z-226 zpětně montovány čtyřválcové, čím vznikla verze Z-126T, která si jinak ponechala všechny znaky Z-226, včetně olejové nádrže přemístěné z motorové přepážky do kořene levé poloviny křídla. Toto křídlo později dostaly v rámci generálních oprav i mnohé Z-126, protože původní křídlo bez olejové nádrže již nebylo k dispozici. Dnes tedy létají i Z-126 s elektrickým ovládáním klapek, ale s křídlem ze Z-226. Tato stavebnice ovšem zahrnuje pouze markingy standardních Z-126 v té podobě, jak byl tento typ vyráběn.

ATTENTION



UPOZORNĚNÍ



ACHTUNG



ATTENTION



注意



Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.



Před započatím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

INSTRUCTION SIGNS

* INSTR. SYMBOLY

* INSTRUKTION SINNBILDEN

* SYMBOLES

* 記号の説明

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUTSAND
BROUSITOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



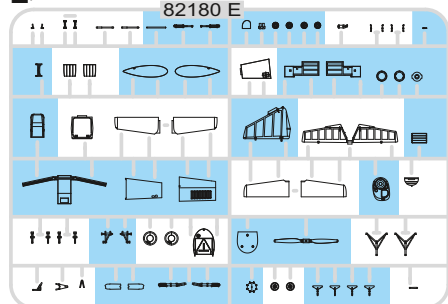
PIÈCES



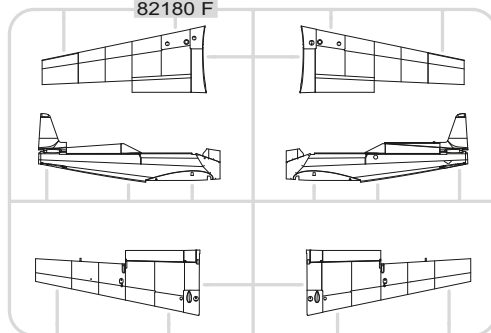
部品

PLASTIC PARTS

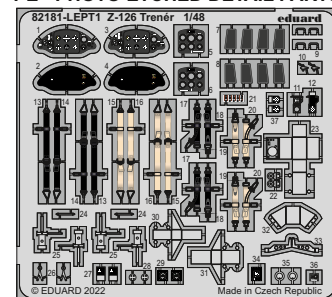
E>



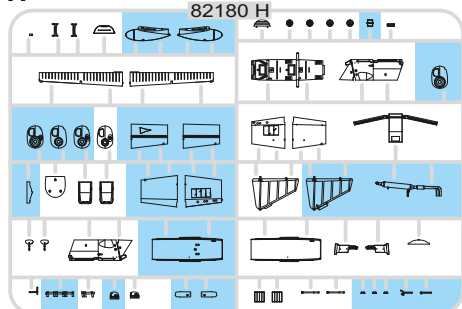
F>



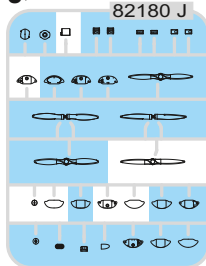
PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS



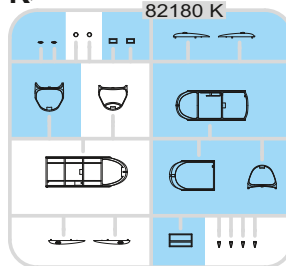
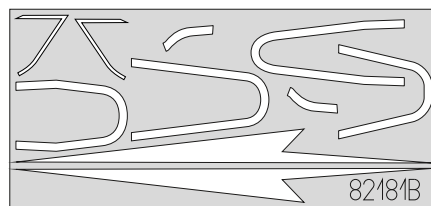
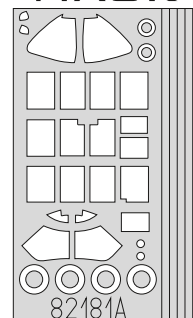
H>



J>



K>

eduard
MASK

-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

COLOURS



BARVY



FARBEN



PEINTURE

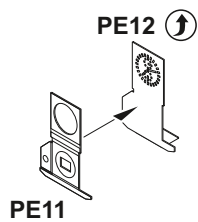


色

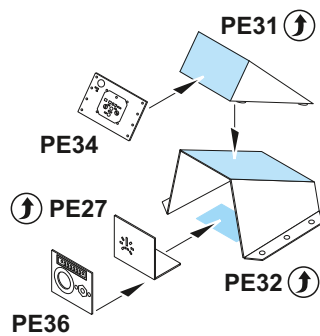
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H1	C1	MMP-001	WHITE
H2	C2	MMP-047	BLACK
H3	C3	MMP-003	RED
H4	C4	MMP-007	YELLOW
H7	C7	MMP-002	BROWN
H8	C8		SILVER
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H24	C58		ORANGE YELLOW
H25	C34		SKY BLUE
H27	C44		TAN
H33	C81		RUSSET
H37	C43		WOOD BROWN
H39	C67		PURPLE
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H78	C38		OLIVE GREEN
H81	C55	MMP-023	KHAKI
H84	C42		MAHOGANY
H85	C45		SAIL COLOR

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR GREEN
H306	C306	MMP-118	MEDIUM GRAY
H308	C308	MMP-073	GRAY
H310	C310	MMP-060	BROWN
H327	C327	MMP-101	RED
H329	C329	MMP-041	YELLOW
H418	C118	MMP-055	RLM78 LIGHT BLUE
	C34		SKY BLUE
	C74	MMP-061	AIR SUPERIORITY BLUE
	C392		INTERIOR BLUE
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC213		MMM-006	STAINLESS
MC214		MMM-001	DARK IRON
MC215		MMM-004	COPPER
MC217			GOLD
MC218		MMM-003	ALUMINIUM

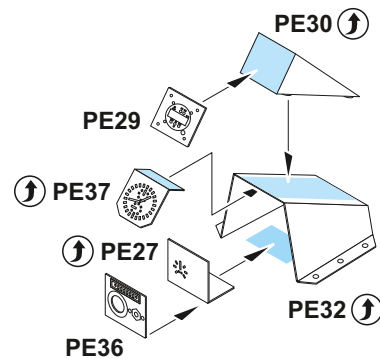
A MARKINGS D, E



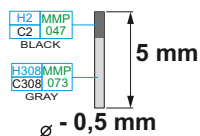
B MARKING C



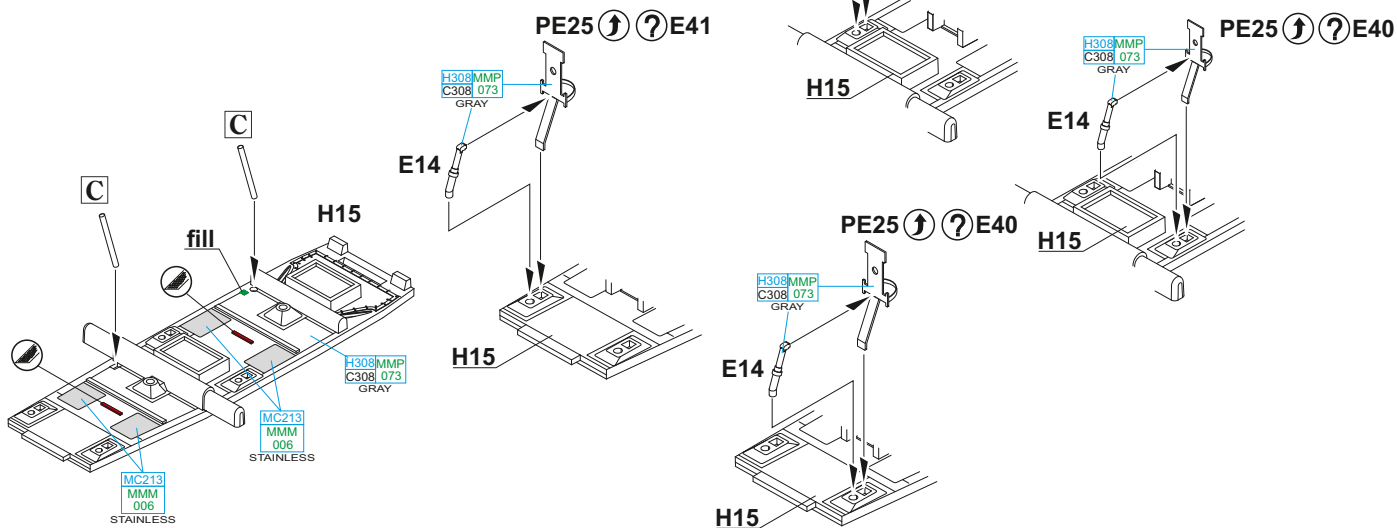
MARKINGS A, F



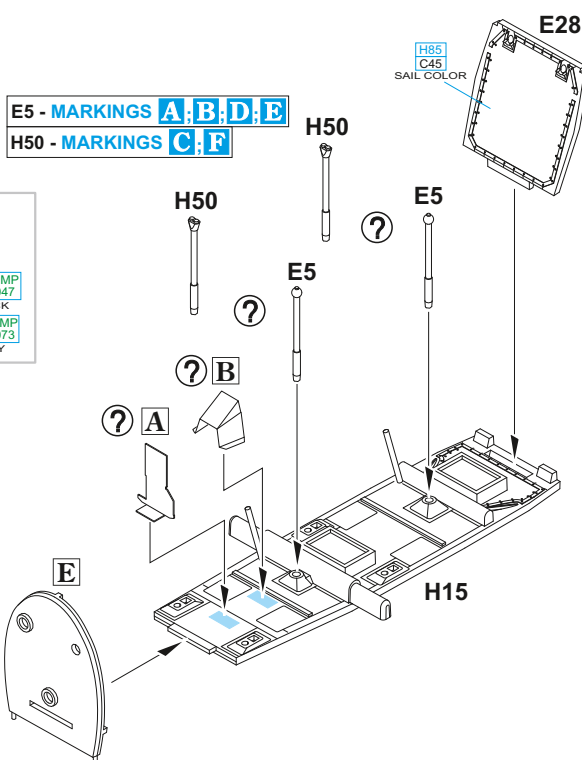
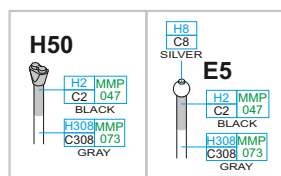
C plastic 2 pcs.



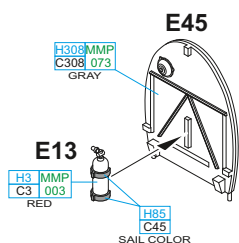
D

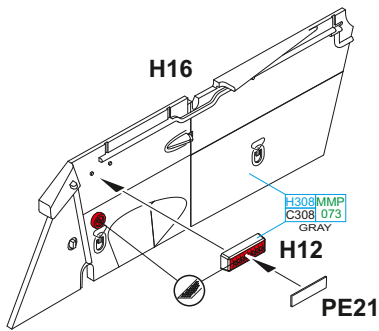


E5 - MARKINGS A, B, D, E H50 - MARKINGS C, F

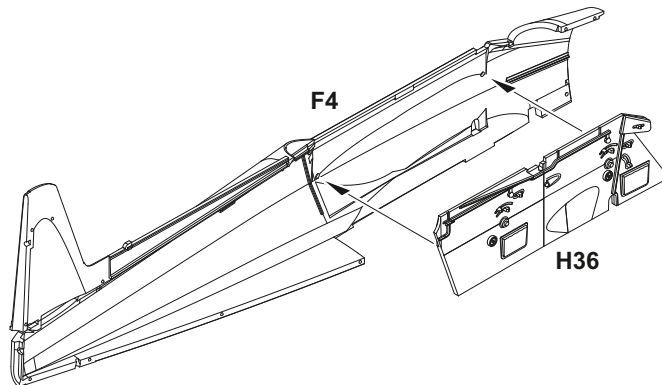
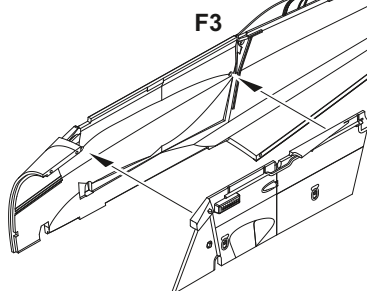
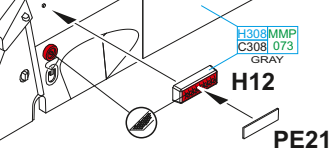
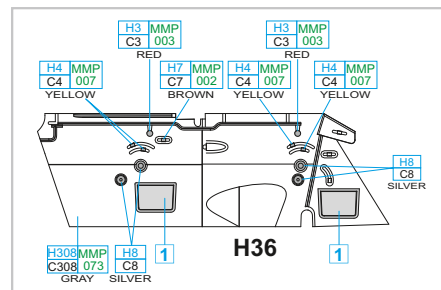


E





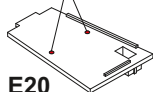
1 = H2 MMP C2 047 BLACK - MARKINGS **B;D;E**
H33 C81 RUSSET - MARKINGS **A;C;F**



F

MARKINGS **B;C;D;F** ONLY

⌀ - 0,5 mm

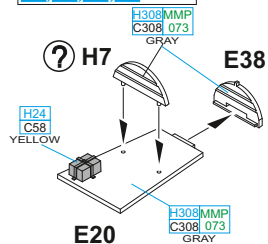


MARKINGS **B;E;F** ONLY



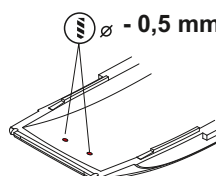
E20

H7 - MARKINGS **B;C;D;F** ONLY



E20

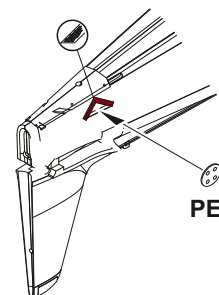
⌀ - 0,5 mm



H38

⌀ - 0,5 mm

MARKINGS **C;F** ONLY

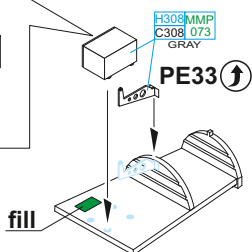


PE28

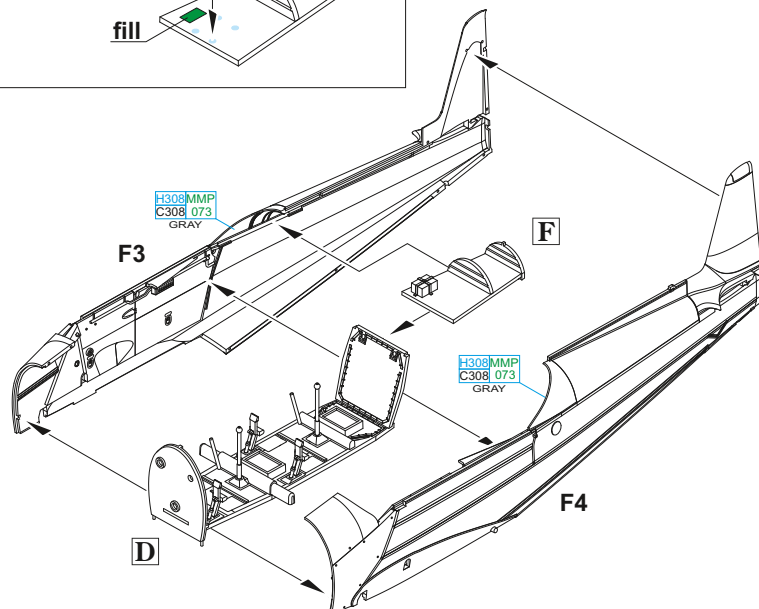
PE23

MARKING **B** ONLY

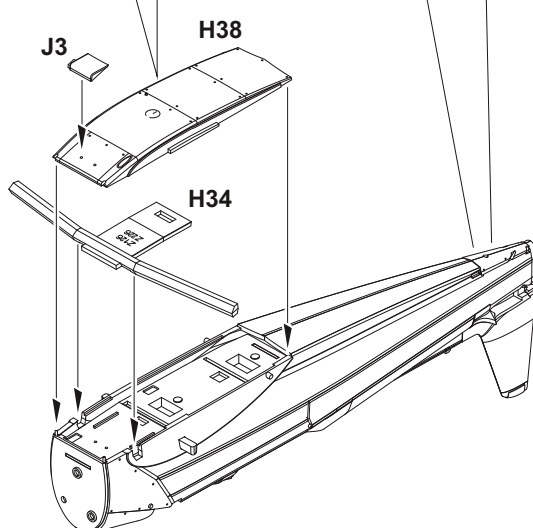
PE35



fill



D

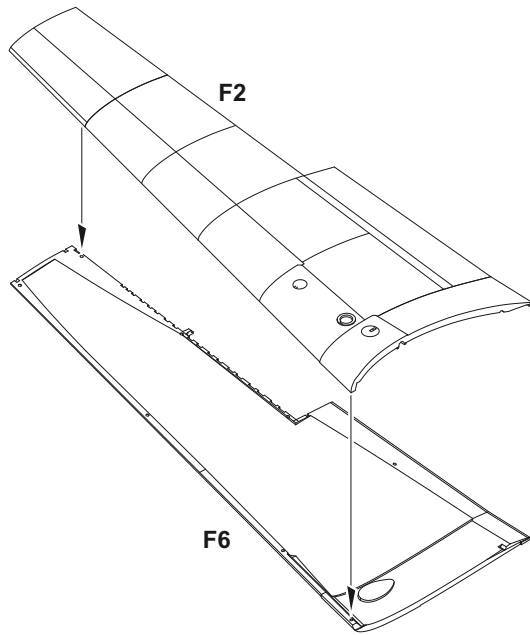


J3

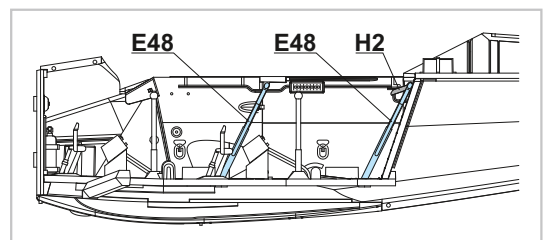
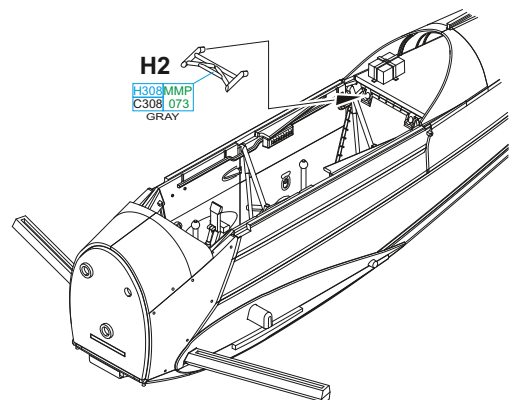
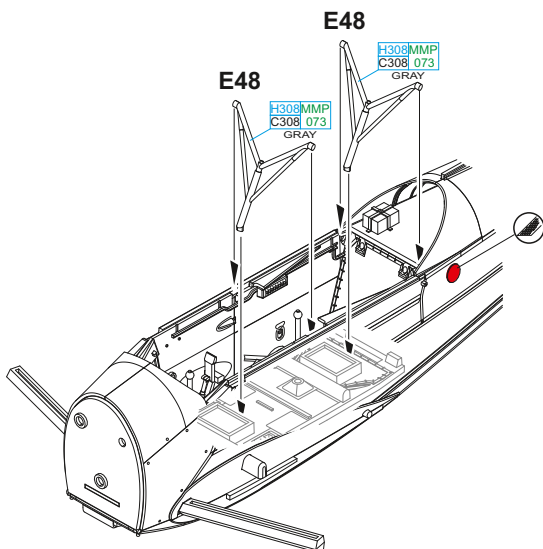
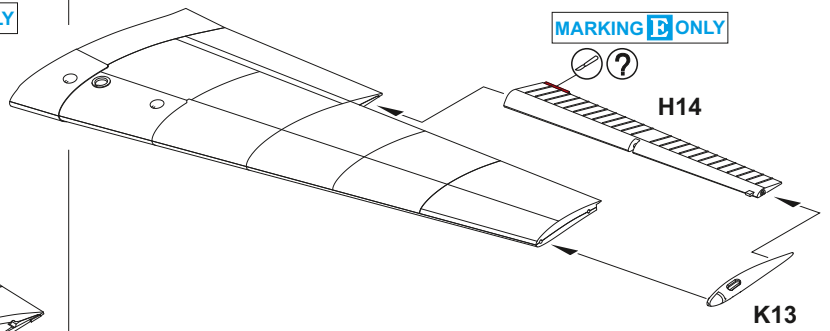
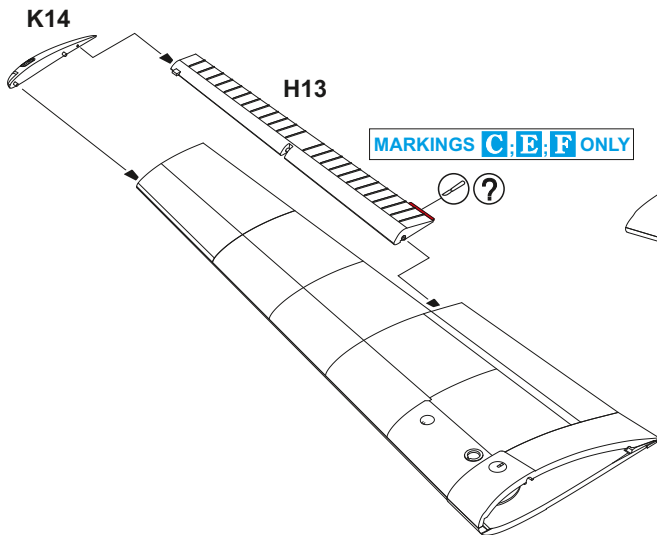
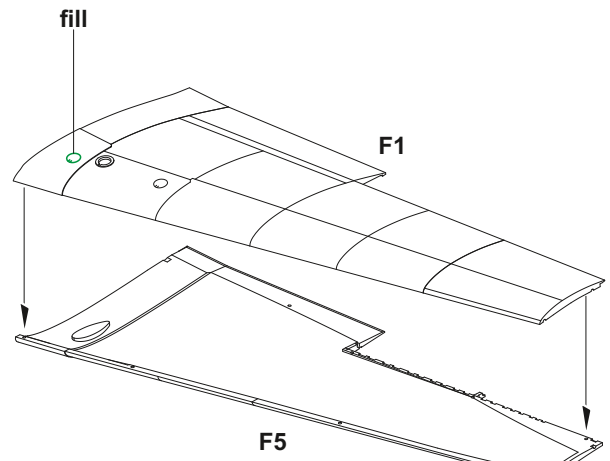
H38

H34

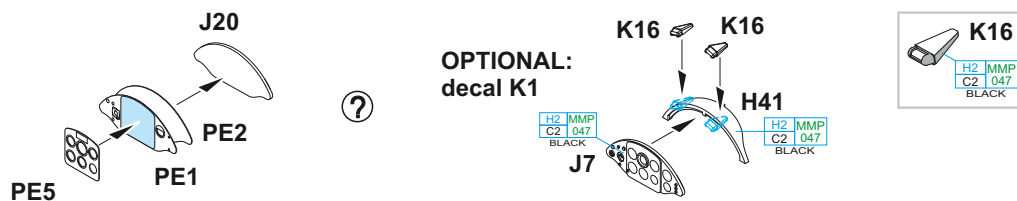
G



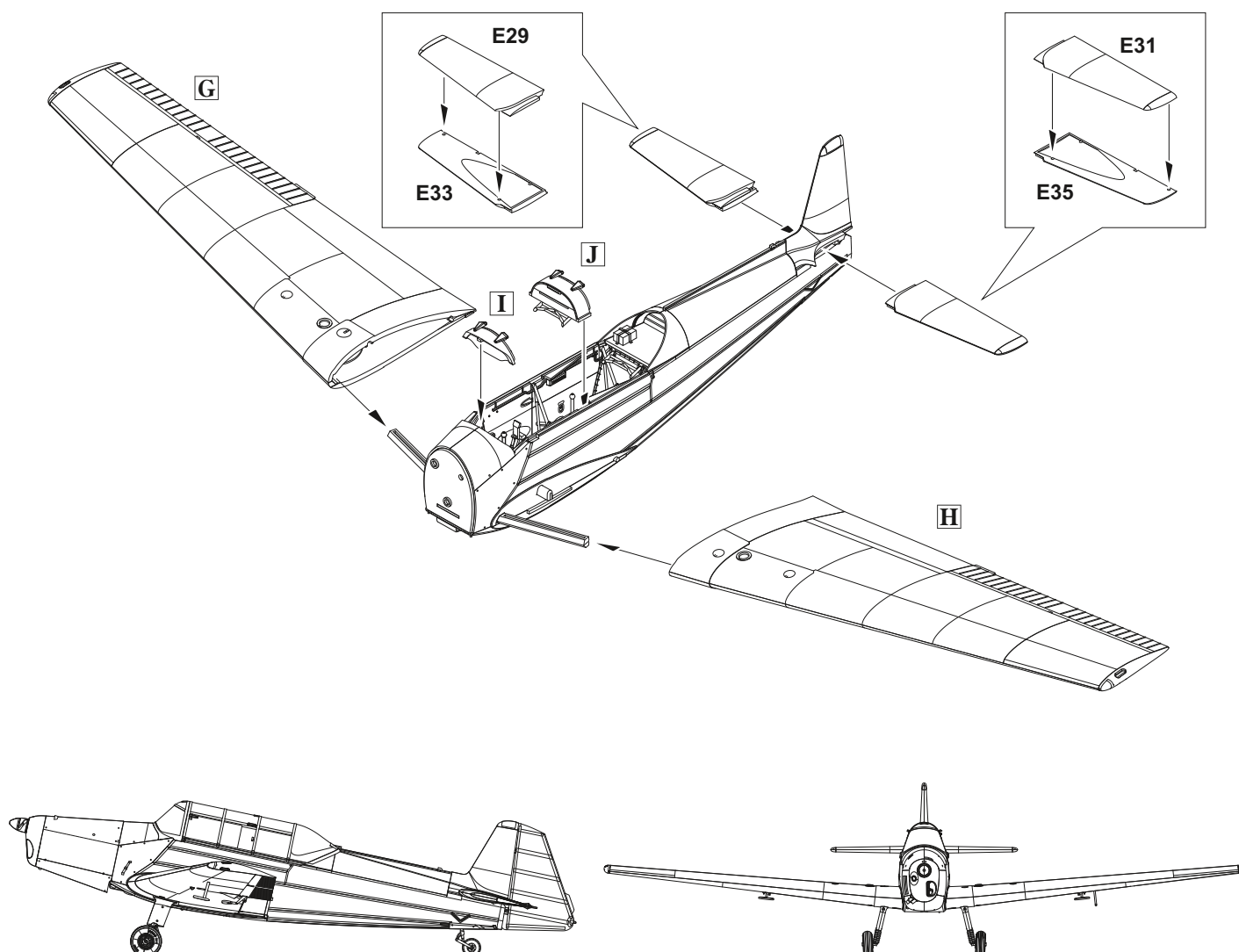
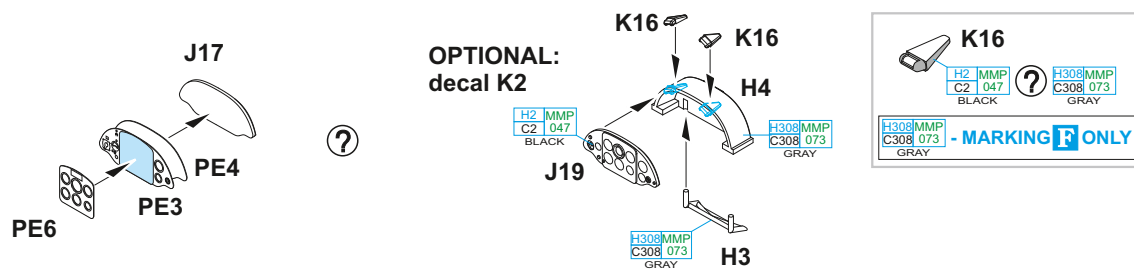
H



I

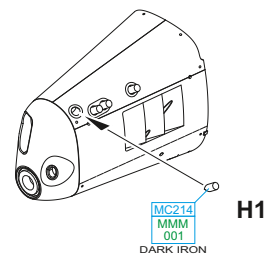
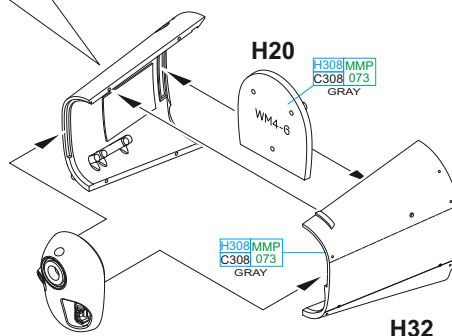
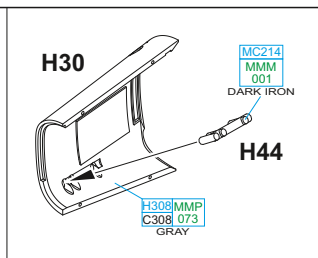
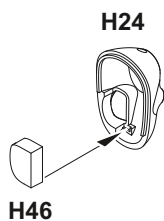
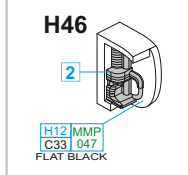
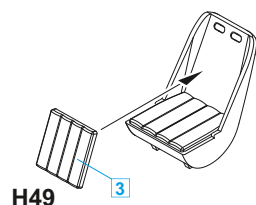
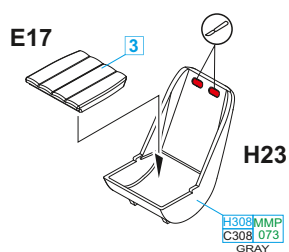


J

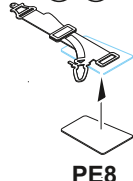


K

2 = 90% **MC218** ALUMINIUM + 10% **MC217** GOLD

**L** 2 pcs.PE20 - MARKING **B** ONLY

PE17 (up arrow) (question mark) PE20

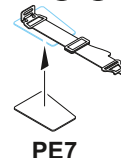


PE13 (up arrow) (question mark) PE15

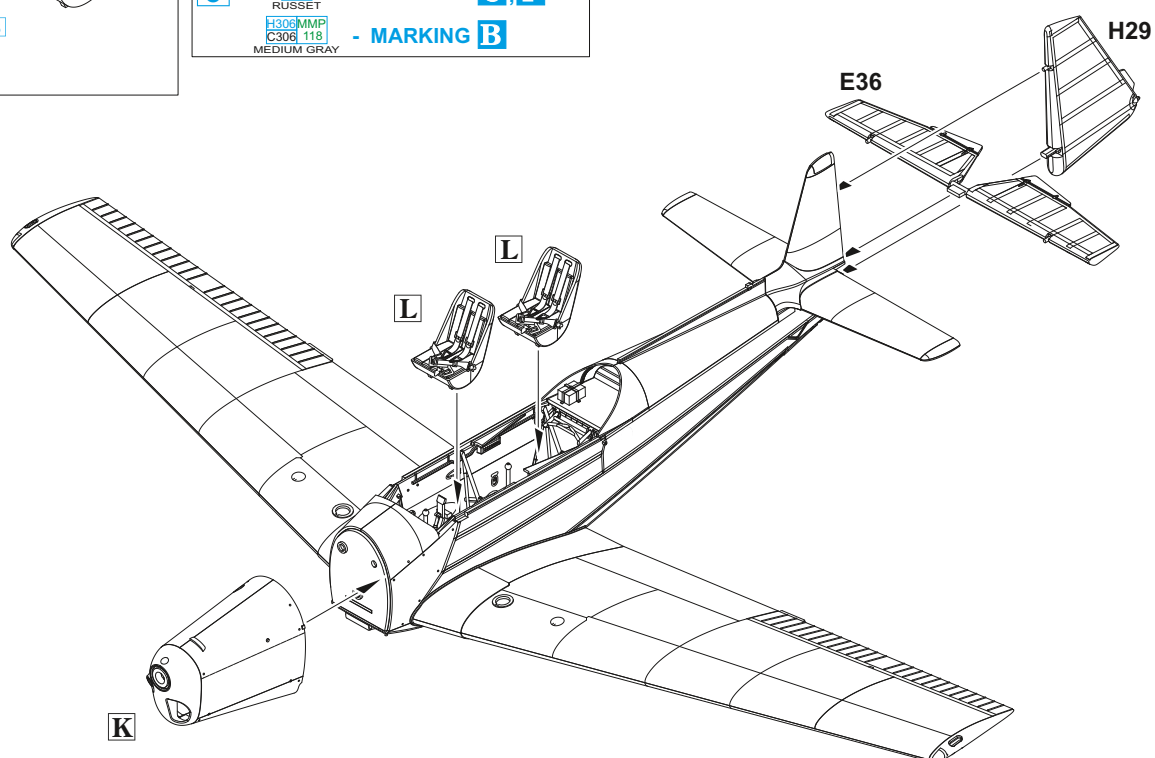
PE14 (up arrow) (question mark) PE16

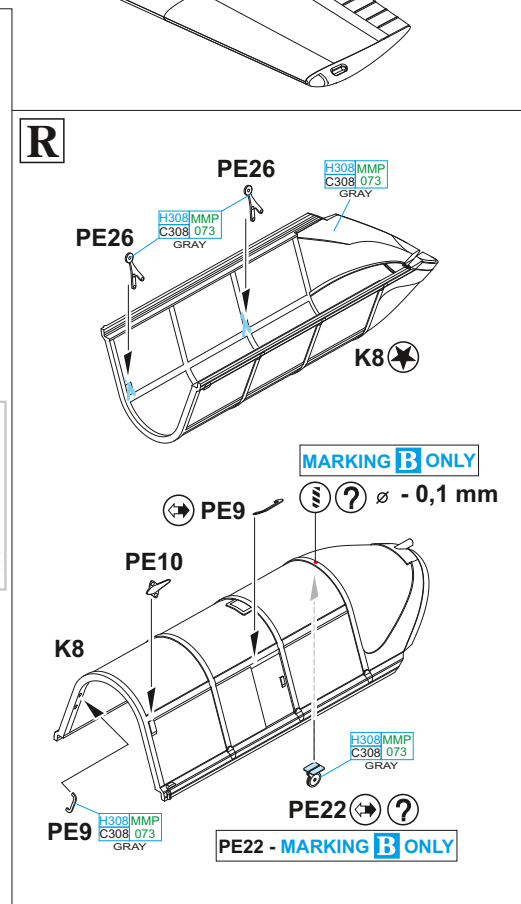
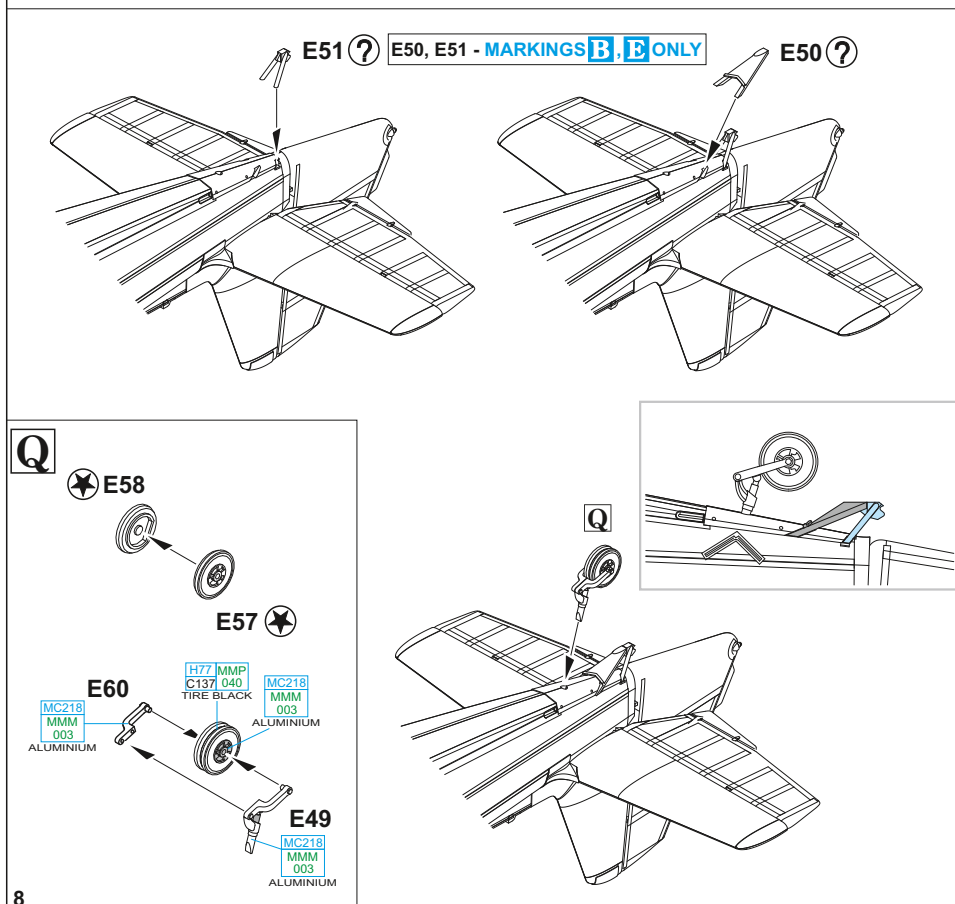
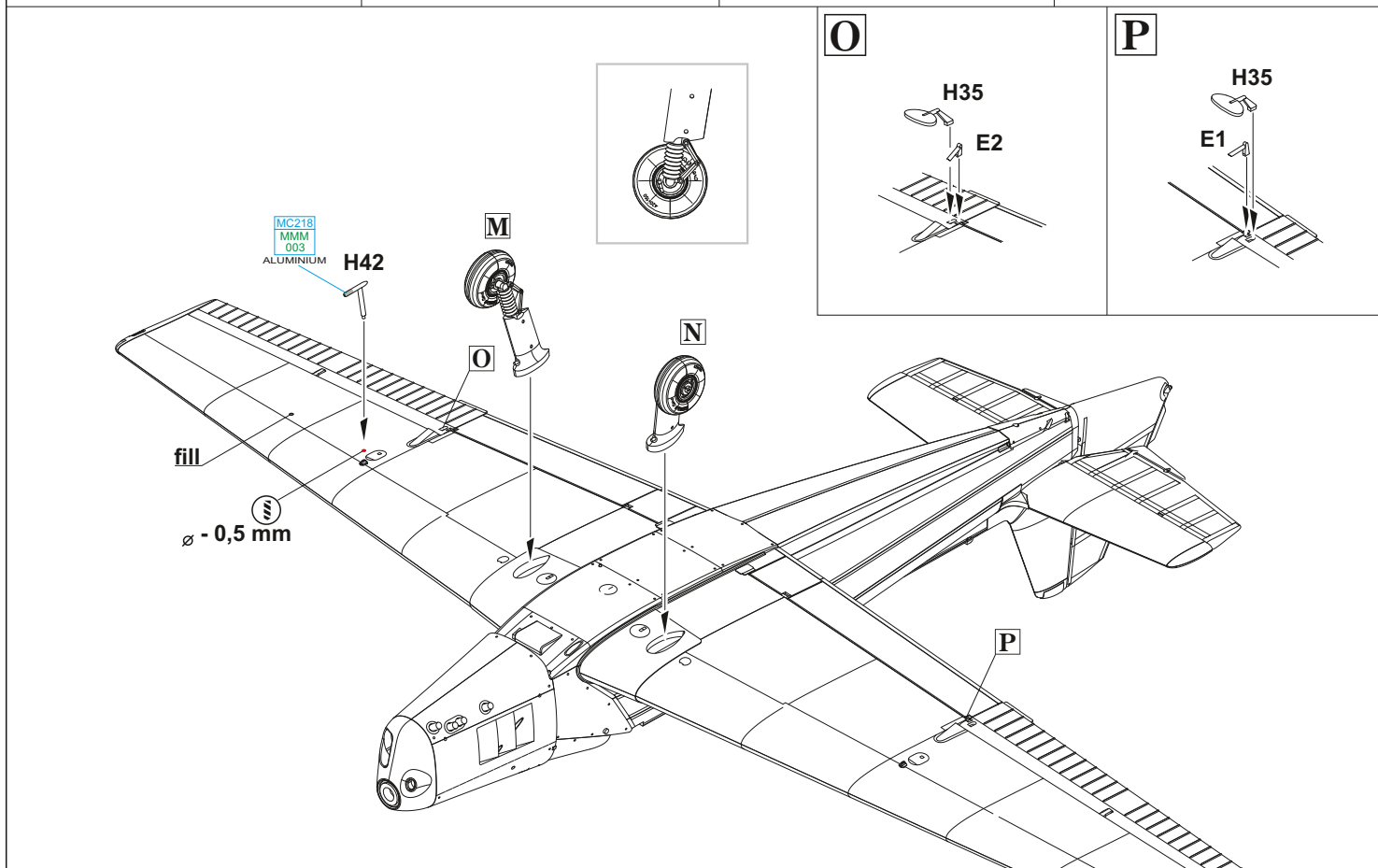
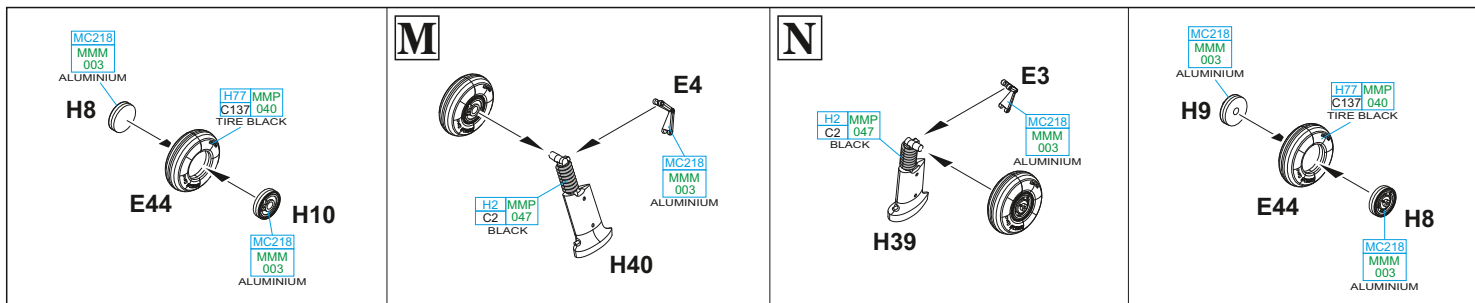
PE15, 16 - MARKING **B** ONLYPE19 - MARKING **B** ONLY

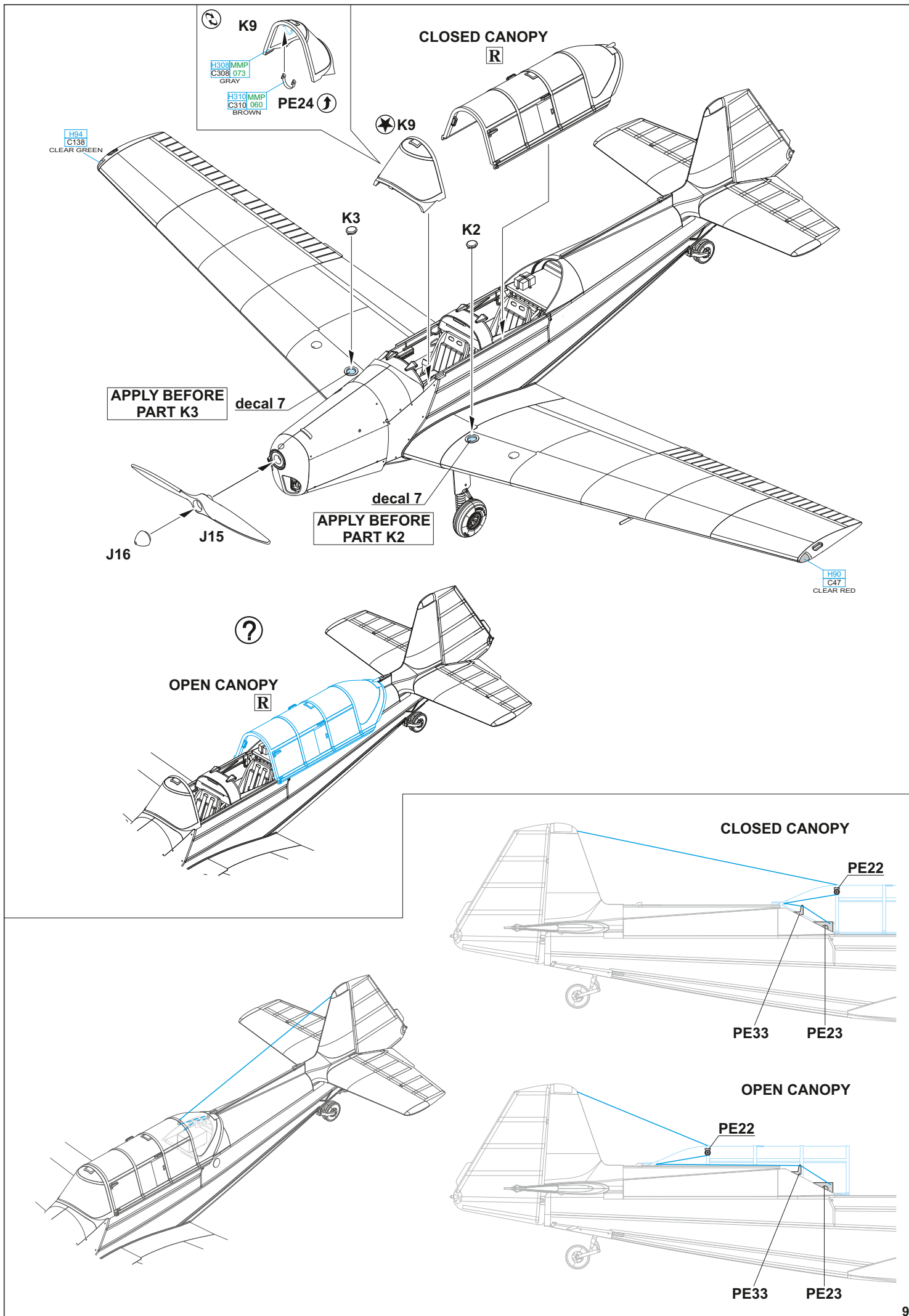
PE18 (up arrow) (question mark) PE19

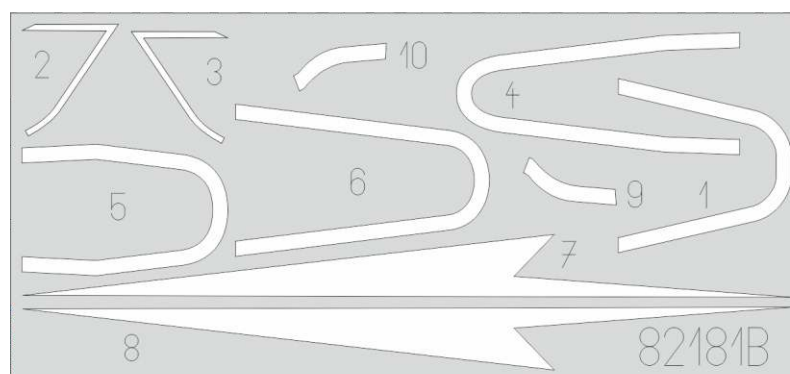
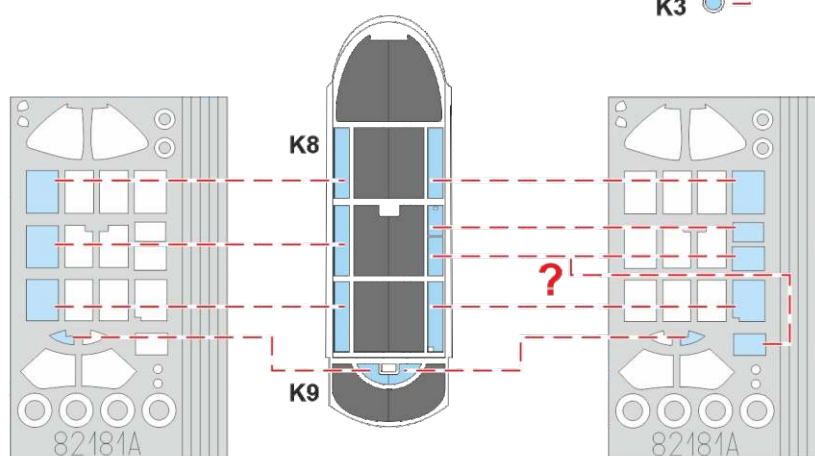
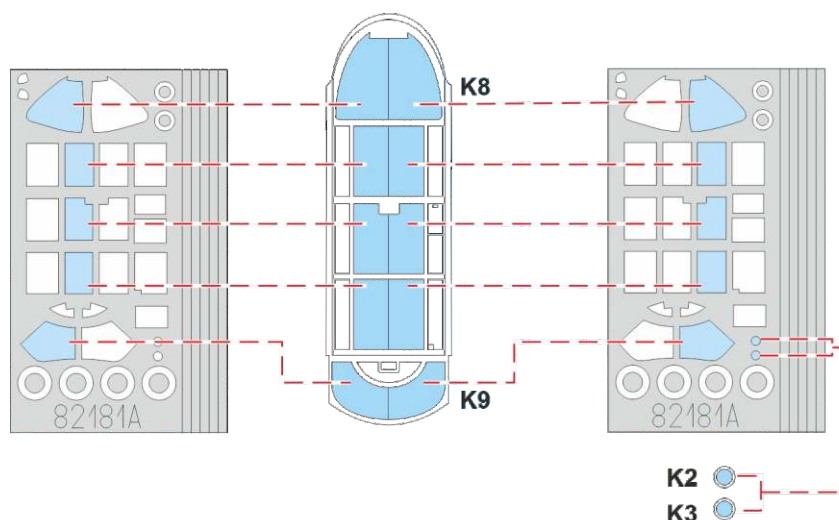
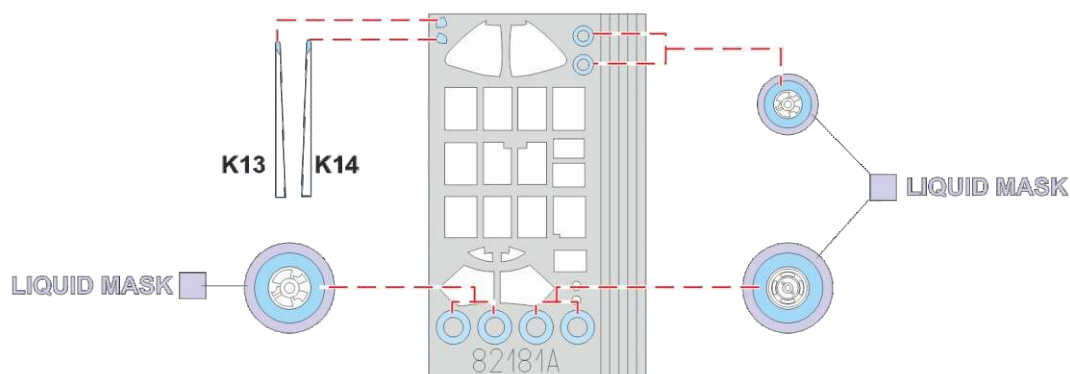


3 = **H12 MMP C33 047 BLACK** - MARKINGS **A;D;E**
H33 C81 RUSSET - MARKINGS **C;F**
H308 MMP C308 118 MEDIUM GRAY - MARKING **B**



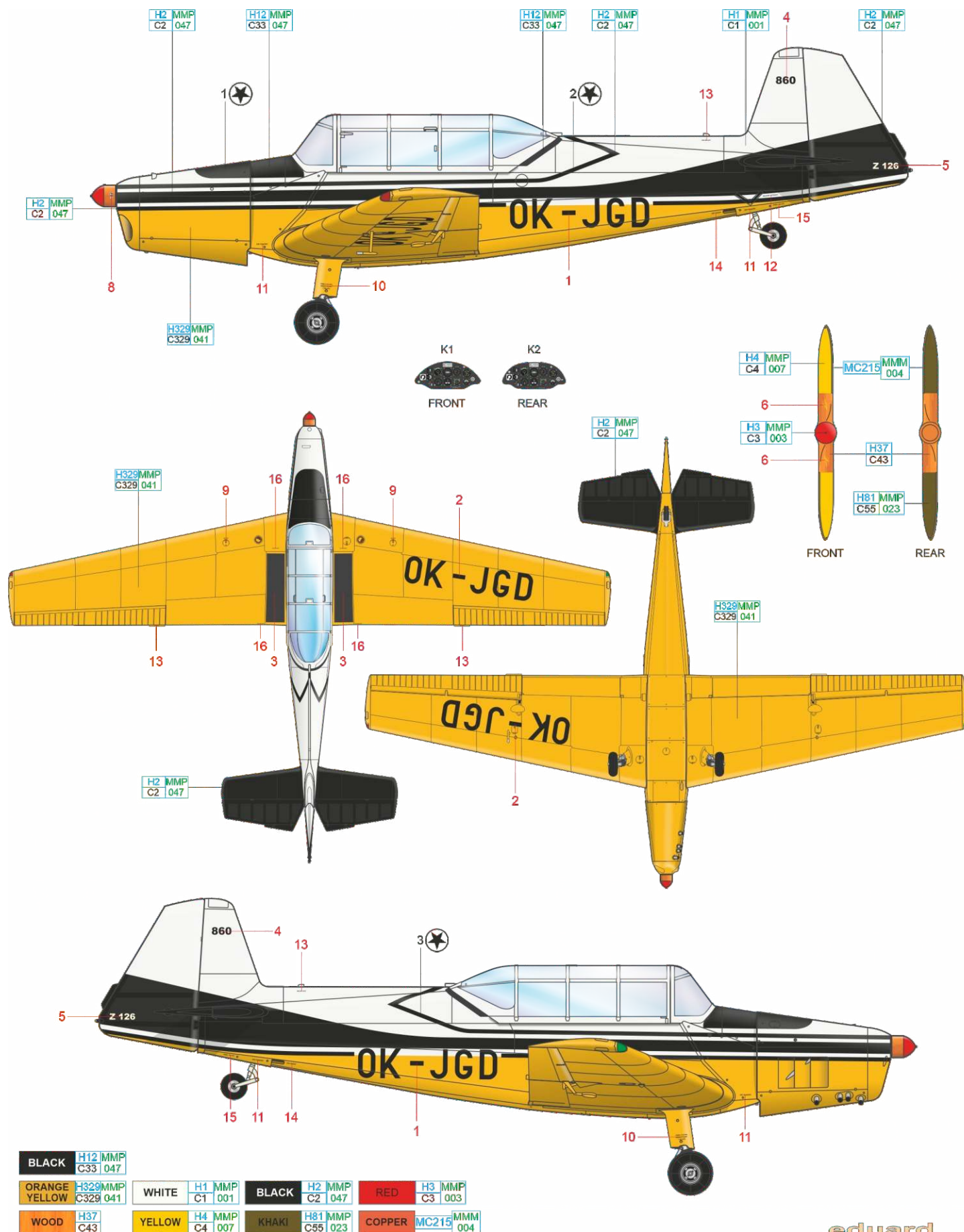






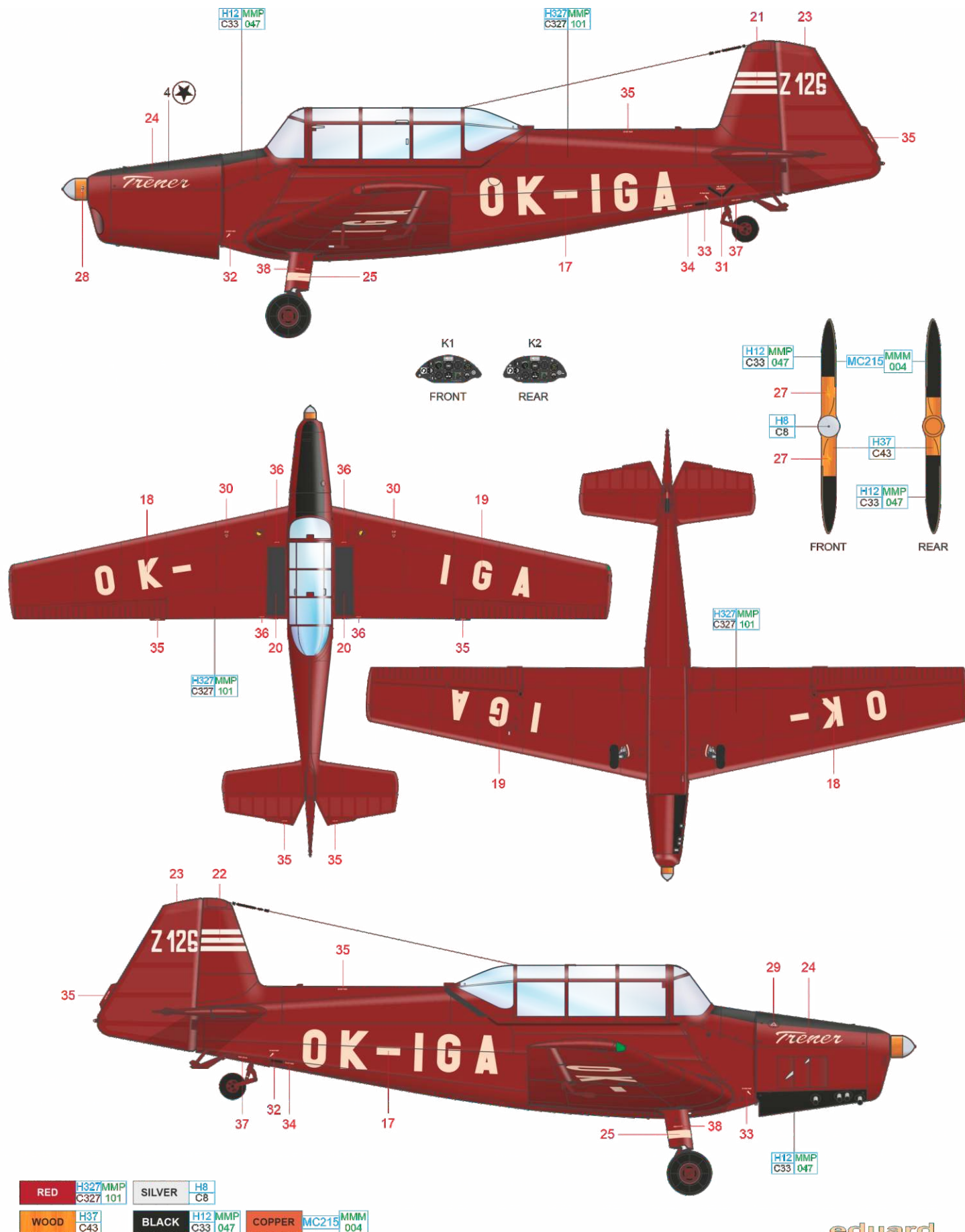
A OK-JGD, v. č. 860 Z-126, Aeroklub Kolín, Československo, 80. léta

Tento Trenér byl vyroben v roce 1955 a následně uskladněn. Svazarm jej převzal 7. července 1956 a 10. srpna téhož roku ji převzal Krajský aeroklub Olomouc. Tam létala OK-JGD do prosince 1960, následně byla předána ke Krajskému aeroklubu Ostrava. V osmdesátých a devadesátých letech pak sloužil v kolínském aeroklubu, který jej 22. 10. 2010 odprodal do soukromých rukou. V současnosti je celý letoun je žlutý a na směrovém kormidle nese znak kolínského aeroklubu.

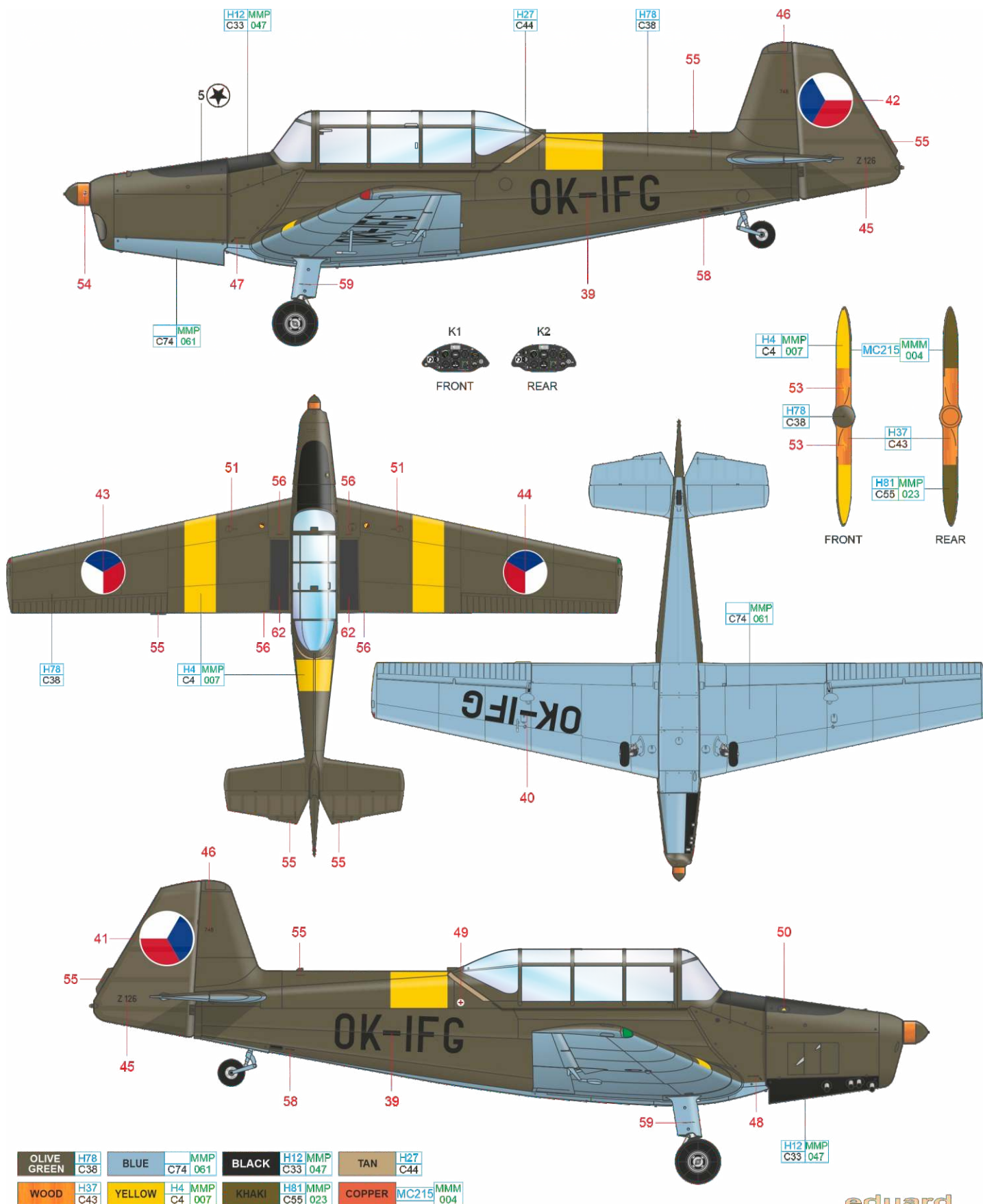


B OK-IGA, v. č. 766, PZO Motokov, Peking, Čína, duben 1955

Tento letoun byl vyroben v roce 1954 a 3. dubna téhož roku jej převzal podnik zahraničního obchodu Motokov. Ten jej také dopravil v rozmontovaném stavu společně s dalším Trenérem (OK-IFV) na předvádění do Číny. OK-IGA byl určen ke statické ukázce na výstavišti v Pekingu, OK-IFV byl smontován na nedalekém letišti, aby provedl letové ukázky. Ty bohužel skončily havárií a zraněním obou pilotů. Po návratu domů byl OK-IGA prodán na konci října 1956 do NDR, kde sloužil potřebám tamní armády. Od dubna 1962 do září 1972 pak létal jako DM-WAE.

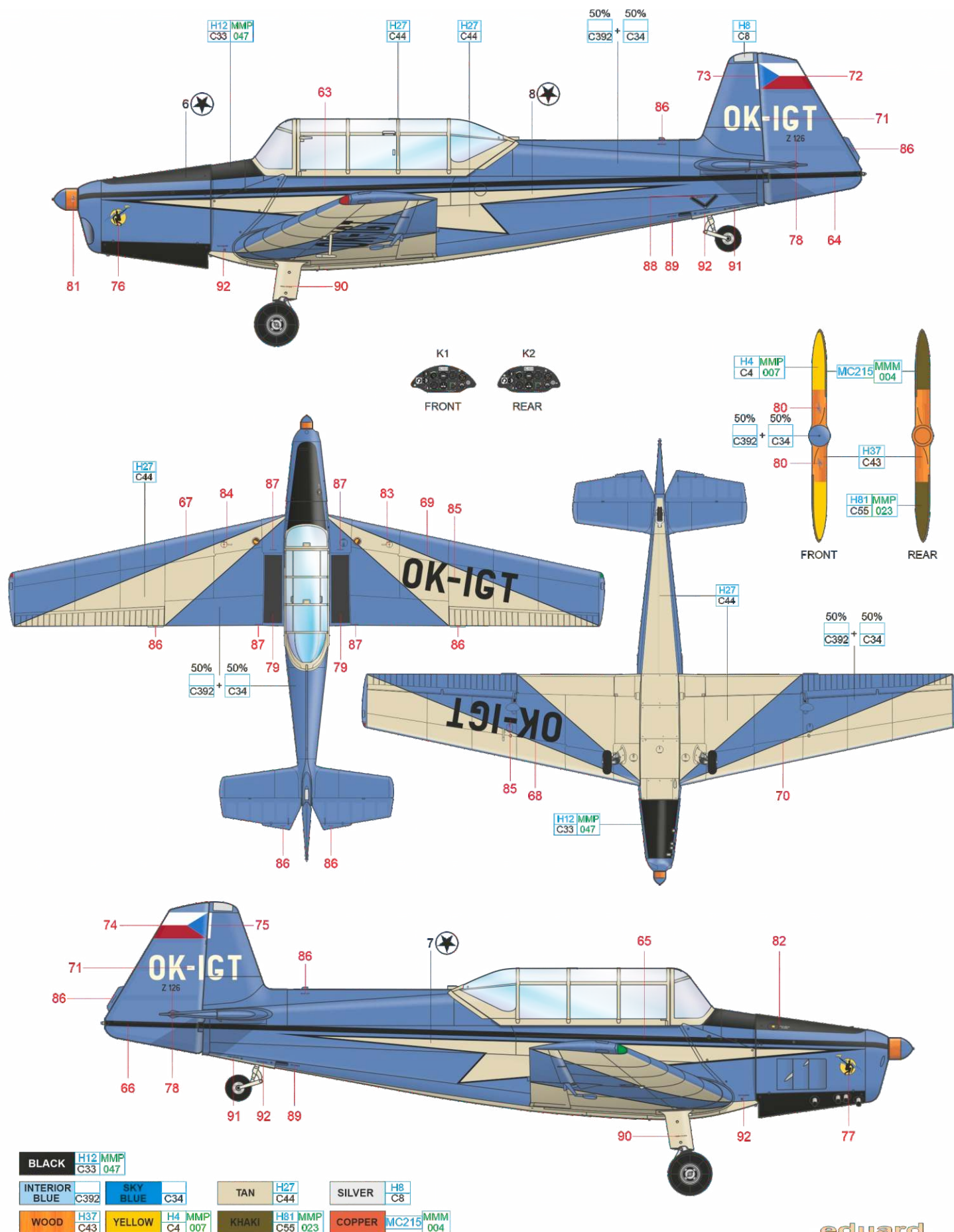


Trenér v. č. 746 byl zalétán 24. dubna 1954 a v červenci byl přidělen krajskému aeroklubu v Olomouci. Tam sloužil od roku 1955 k výcviku i skupinové akrobacii. Krajský AK Olomouc byl v té době líhni akrobatů a působilo v něm několik akrobatických skupin. Jednou z nich byla i výlučně dívčí skupina. V jejím rámci létala od roku 1957 s OK-IFG Eva Krenčová. To už byl původní zelený nátěr vystřídán krémovým s červenou přídí. V dalších letech byl OK-IFG využíván do roku 1963 v různých severomoravských aeroklubech, poté byl deset let zakonzervován. Na sklonku roku 1973 prošel v kunovickém Aerotechniku třetí generální opravou a byl znovu uveden do provozu. Od roku 1981 sloužil v aeroklubu Kunovice a po další generálce v roce 1988 dostal retro vojenské zeleno-modré zbarvení. Později byly přidány ještě žluté pruhy na křídle a trupu. V roce 1995 byl OK-IFG použit pro natáčení seriálu Zdivočelá země a pro tuto „rolí“ dostal podle požadavku filmařů dočasný nátěr spodních ploch zelenou barvou. To již byl OK-IFG v majetku kunovického aeroklubu a sloužil zde až do roku 2014. Dne 11. 10. s ním provedl Albert Orlita poslední let a letoun putoval do Leteckého muzea Kunovice, kde je dnes vystaven.



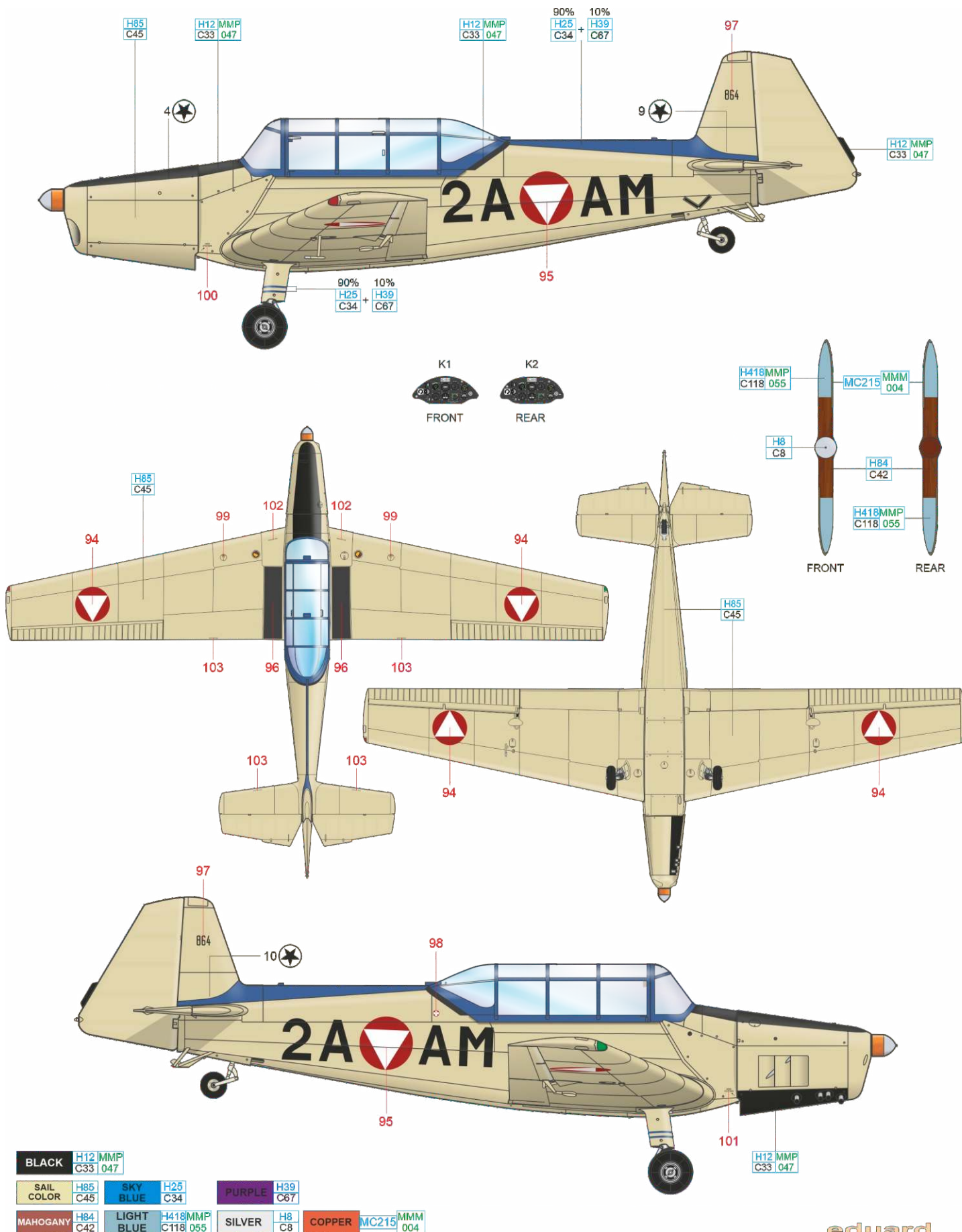
D OK-IGT, v. č. 735, aeroklub Kunovice, Československo, 60. a 70. léta

Tento Trenér byl vyroben v roce 1953 jako C 105-233 a do 17. 10. 1955, kdy byl zapsán do leteckého rejstříku sloužil armádě. Poté byl předán Svazarmu a létal v aeroklubu Kunovice v atraktivním akrobatickém zbarvení včetně kresby „čarodějnice“ na přídi. Sloužil do roku 1976, kdy byl 1. září vyřazen a rozřezán za účelem kontroly draku na výskyt koroze. Jak se ukázalo, letounu nic nebylo...



E 2A-AM, v. č. 864, Österreichische Luftstreitkräfte, Rakousko, 60. léta

Ve druhé polovině padesátých let byly do Rakouska exportovány čtyři Z-126. Jedním z nich byl i Trenér v. č. 864, vyrobený v roce 1955. Následně byl uskladněn a předán až 9. 1. 1957. Obdržel přeletovou registraci OE-AAL a u rakouského letectva pak označení 2A-AM. V roce 1968 byl letoun odprodán, majitelem se stal Heinz Pollani. Od roku 1977 byl letoun „uzemněn“ v Gros Enzersdorfu. Odtud putoval v únoru 2008 do leteckého muzea v Zeltwegu, kde se nachází dodnes. Dostal sice dobové vojenské zbarvení, to však není zcela přesné. Rozdíly jsou patrné zejména ve velikosti a umístění výsostných znaků a kódového označení. Zde znázorněný marking reprezentuje dobové, nikoli muzejní zbarvení.



Tento Trenér byl vyroben v roce 1955, Svazarm jej převzal 30. dubna téhož roku. Létal u řady aeroklubů, mimo jiné na konci sedmdesátých let v Havlíčkově Brodu. V roce 1991 byla provedena v Aerotechniku na zakázku pana Davida z USA generální oprava v té době již vyřazeného letounu. Aeroklub Čech a Moravy ovšem prodej letounu do zahraničí zakázal a generálkovaný letoun zakoupil aeroklub Chrudim, kde sloužil až do roku 2017, kdy skončil po nezdářeném vzletu v kukuřici a kvůli poškození musel být odstaven. Následně byl odprodán soukromému majiteli a v současnosti je uskladněn a čeká na generální opravu.

