

Z-526AFS Akrobat

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

ProfiPACK
edition

Legendární 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 pilotů a vyvést bezpočet větroňů.

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, někdejším spoluzakladatelem továrny Letov a později, v polovině třicátých let, šéfkonstruktérem 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 také ocasní plochy, kormidla byla potažena plátnem. Odštěpné přístávací klapky 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, původně lomená odtoková hrana byla „narovnána“. Kovovou konstrukci dostaly i ocasní plochy, u kterých byly navíc o něco později koncové oblouky nahrazeny kvůli zjednodušení výroby rovným zakončením. Hydraulické brzdy byly nahrazeny jednoduššími mechanickými. Takto upravené letouny dostaly označení Z-126 a na tento standard byly upravovány také již existující Z-26. Jak Z-26 tak Z-126 dostávaly v některých případech elektrický startér, ten byl ale později kvůli úspoře hmotnosti demontován a nahrazován startováním klikou.

Trenérů verze Z-126 (vojenské označení C-105) bylo vyrobeno 166 kusů a jejich export se rozšířil již na jedenáct zemí. Objednalo si je mimo jiné i rakouské letectvo, které je rovněž zařadilo do svého pilotního výcvikového systému. Další Z-126 se dostaly například do Číny, Finska, NDR, NSR, Jemenu a řady dalších zemí.

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 vztlakových klapek a nahrazeno mechanickým – pákou na pravé straně zadního pilotního prostoru. Většina Bohatýrů dostala také přídatnou nádrž za zadním sedadlem, přístup k plnicímu hrdlu byl zajištěn přes zip ve tvaru písmene V, který byl umístěn na levé straně za kabinou. Těmito úpravami vznikl „tažný kůň“ tehdejších aeroklubů, vlečná Z-226B Bohatýr.

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, souťaži 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-526AFS

Historie akrobatických verzí řady Z-26 se začala psát 16. 4. 1966 záletem provedení Z-526A (Akrobat). Požadavky akrobatických pilotů však již byly v té době vyšší, proto došlo o dva roky později k záletu verze Z-526AS (Akrobat Speciál), připravené pro akrobatické mistrovství světa v Německu. Letoun splňoval požadavky předpisu FAR Part 23 pro kategorii Special s povoleným zatížením +7/-4,5g oproti dosavadnímu +6/-3g. Z křídla zmizely vztlakové klapky a kabina dostala nový překryt. K pohonu sloužil opět Walter Minor 6-III o výkonu 118 kW (160 k). V roce 1969 byl motor M 337 upraven na plně akrobatickou verzi M 137A o výkonu 130 kW (180 k) a vedle dvoumístných Z-526 byl použit také pro akrobatické provedení. Všechny pět vyrobených Z-526AS bylo instalací M 137A do přepracovaných trupů (zkráceny o 18 cm) přestavěno na verzi Z-526AF. V rámci snahy o ušetření hmotnosti byl instalován hydraulický podvozek s ruční pumpou, takže letadlo létalo bez baterie a generátoru. Nastartování motoru se muselo provést buď externím elektrickým zdrojem, nebo ručně za vrtuli. Protože byl zcela nový typ akrobatického speciálu v té době stále v nedohlednu a v roce 1972 se pořádalo další akrobatické mistrovství světa, došlo ještě k jednomu přepracování konstrukce jednomístného akrobatického provedení Trenéra. Dne 25. 9. 1970 odstartoval letoun OK-YRA, přestavěný z verze AF na AFS. Došlo ke zkrácení rozpětí křídla, což zajistilo tomuto provedení přezdívku „Kraťas“. Křídlo také dostalo dvojité diferencované křídélko, další zlepšení letových vlastností zajistily nové aerodynamické přechody křídlo-trup. Úpravy vedly ke zvýšení obratnosti kolem podélné osy o 35 %. I když Z-526AFS na nejužší špičku ani tak nestačily, byly mezi piloty velmi oblíbené a vyrobeno bylo nakonec 45 kusů. Řada z nich byla exportována. Svou akrobatickou kariéru na nich začínala řada úspěšných pilotů, například Petr Jirmus. V roce 1982 také s verzí Z-526AFS vyvrcholila éra skupiny Box Trenér ve složení Jiří Tlustý, Božej Struž, Antonín Klimenda a Laco Trebatický.

item No. 82184

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

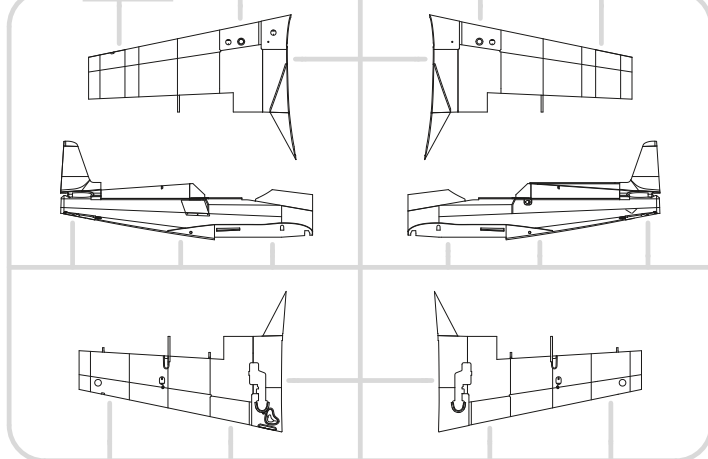


部品

PLASTIC PARTS

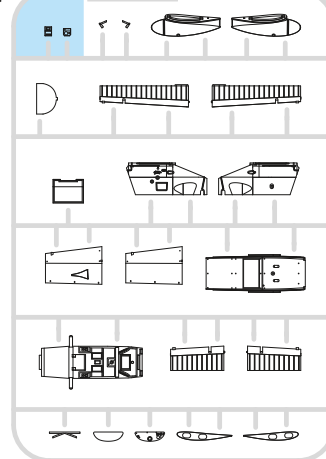
B>

82180 B



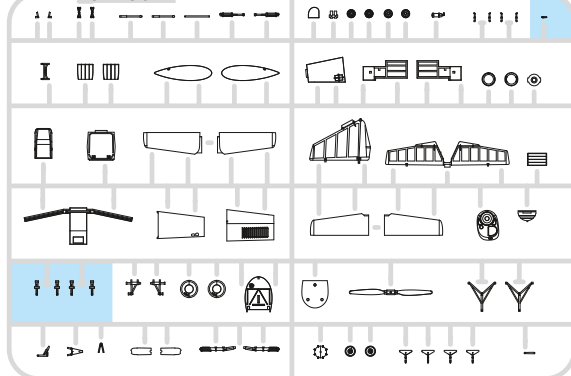
D>

82180 D



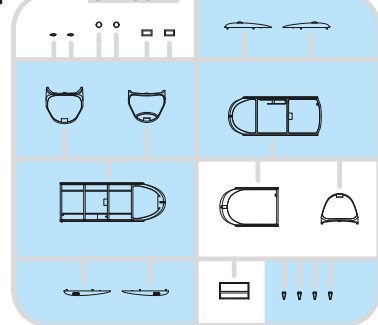
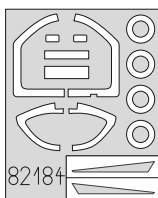
E>

82180 E

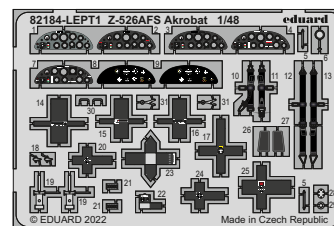


K>

82180 K

eduard
MASK

PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS



-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

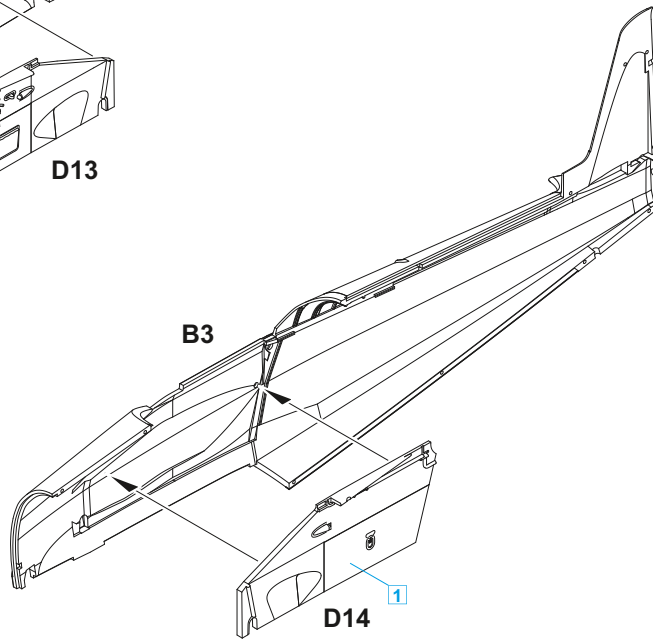
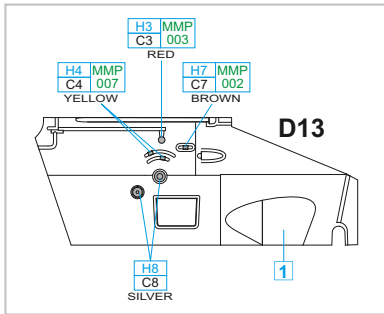
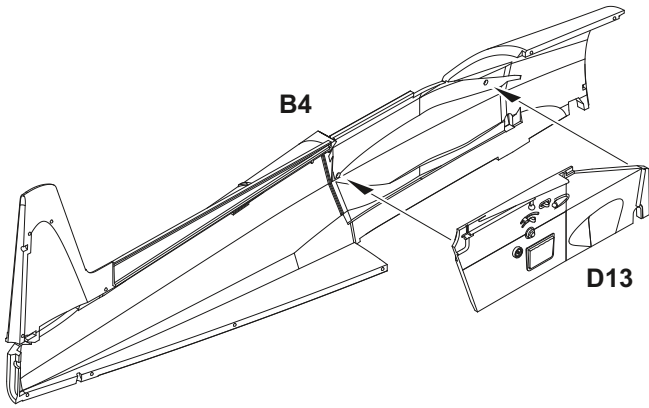


色

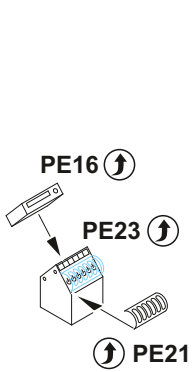
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H1	C1	[MMP-001]	WHITE
H2	C2	[MMP-047]	BLACK
H3	C3	[MMP-003]	RED
H4	C4	[MMP-007]	YELLOW
H7	C7	[MMP-002]	BROWN
H8	C8		SILVER
H12	C33	[MMP-047]	FLAT BLACK
H15	C65		BRIGHT BLUE
H25	C34		SKY BLUE
H47	C41	[MMP-012]	RED BROWN
H77	C137	[MMP-040]	TIRE BLACK
H85	C45		SAIL COLOR
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR GREEN
H308	C308	[MMP-073]	GRAY

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H310	C310	[MMP-060]	BROWN
H324	C324	[MMP-116]	LIGHT GRAY
H327	C327	[MMP-101]	RED
H329	C329	[MMP-041]	YELLOW
H331	C331		DARK SEAGRAY
H414	C114	[MMP-003]	RLM23 RED
H413	C113	[MMP-090]	RLM04 YELLOW
	C25		DARK SEAGRAY
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
	MC214	[MMM-001]	DARK IRON
	MC217		GOLD
	MC218	[MMM-003]	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
	SM201	[MMC-001]	SUPER FINE SILVER 2

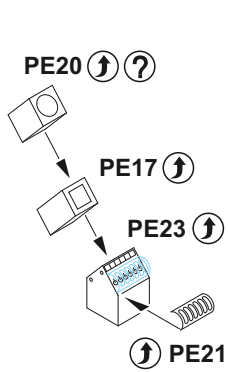
1 = H308 MMP
C308 073
GRAY - MARKING **B**
H324 MMP
C324 116
LIGHT GRAY - MARKINGS **A;C;D;E**



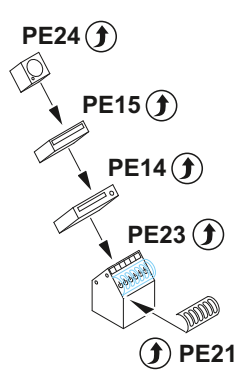
A MARKING **A**



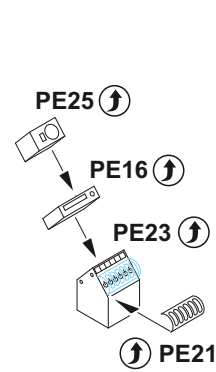
MARKING **B**



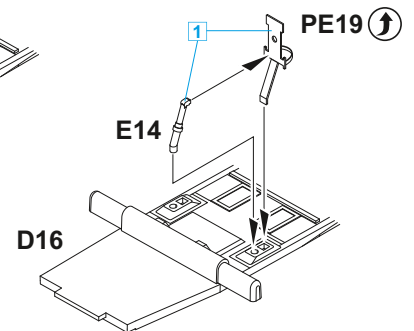
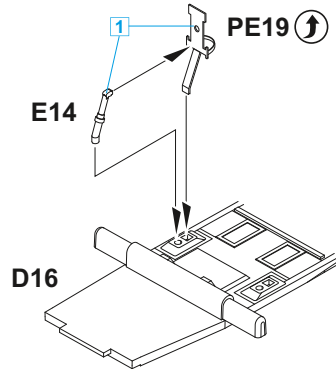
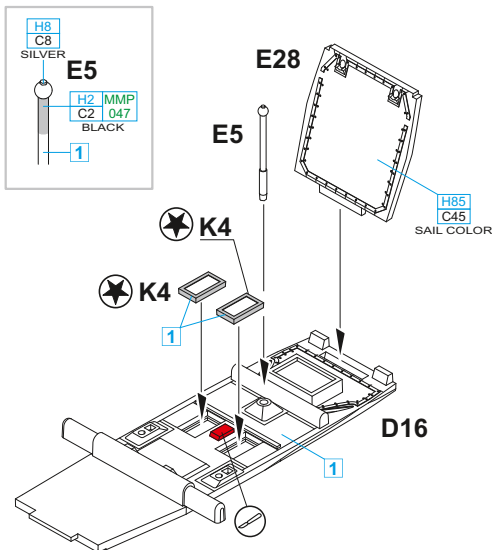
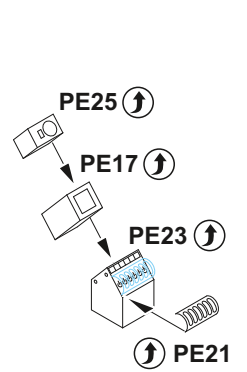
MARKING **C**

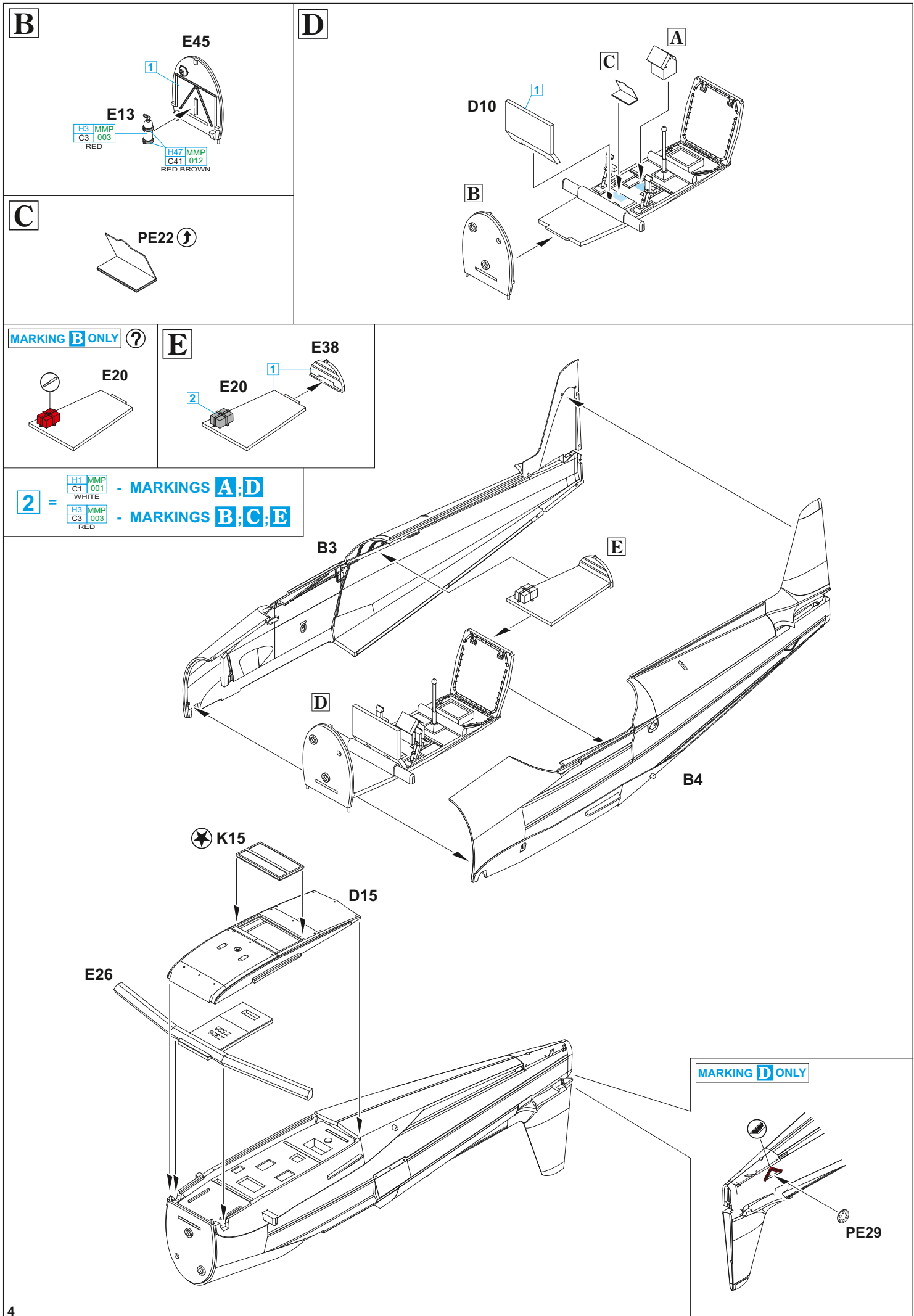


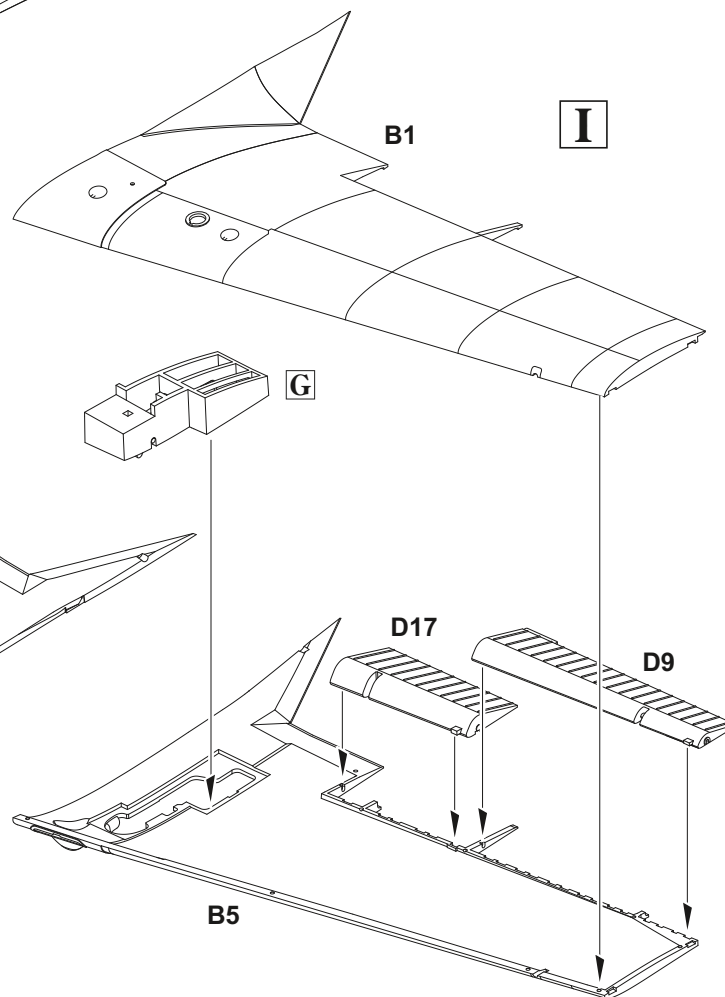
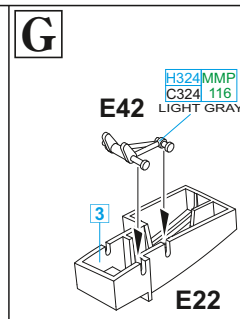
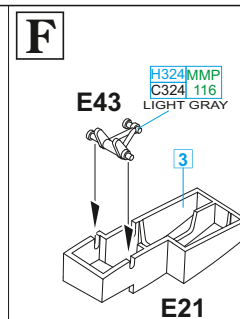
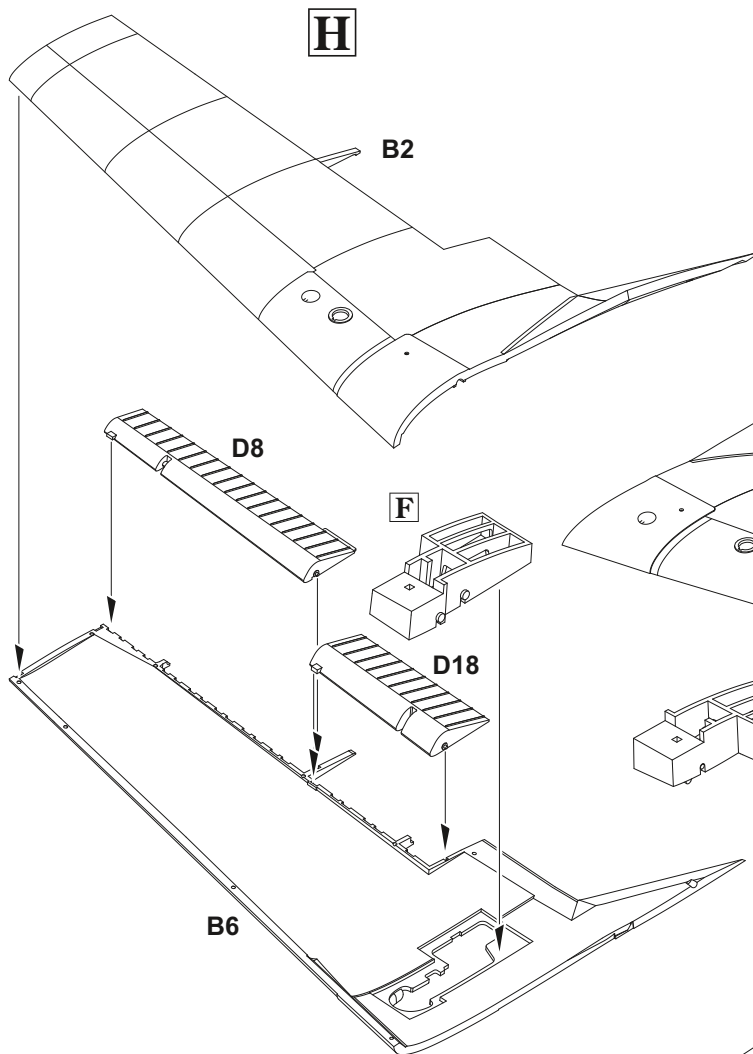
MARKING **D**



MARKING **E**







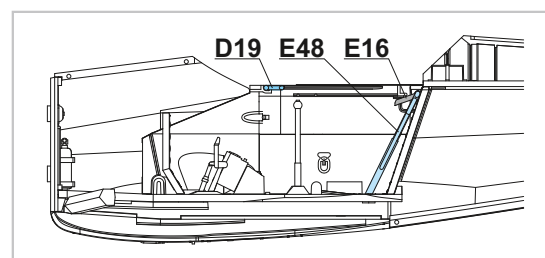
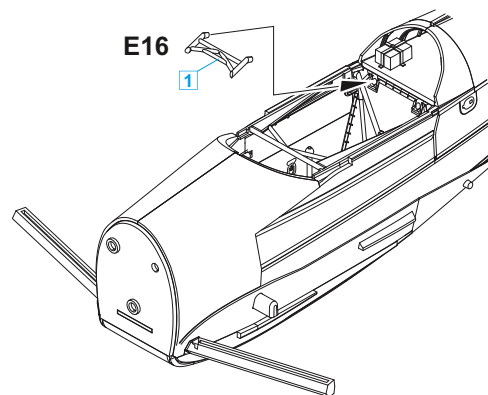
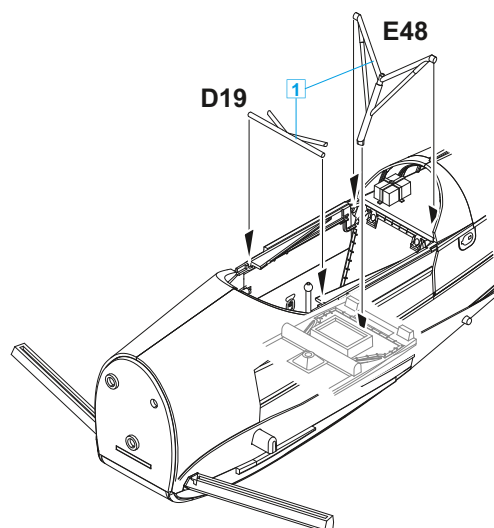
3 =

H1 MMP - MARKINGS **D;E**
C1 001
WHITE

H2 MMP - MARKING **C**
C2 047
BLACK

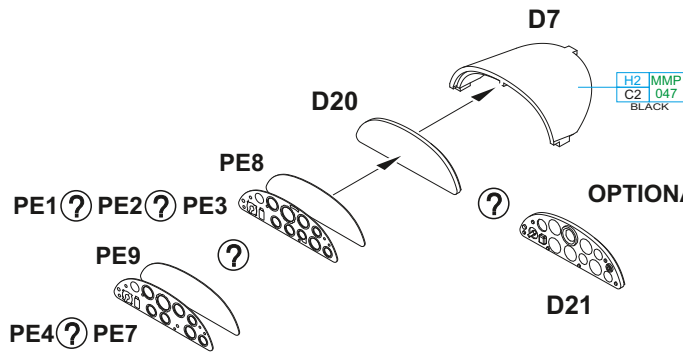
H3 MMP - MARKING **A**
C3 003
RED

50% H327MMP C327 101 RED + 50% H414MMP C114 003 RED - MARKING **B**



J

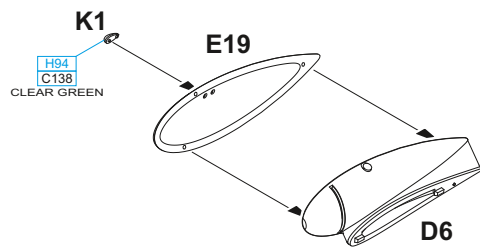
PE1, PE8 - MARKING	A
PE2, PE8 - MARKING	B
PE3, PE8 - MARKING	C
PE4, PE9 - MARKING	D
PE7, PE9 - MARKING	E



OPTIONAL:	decal K1 - MARKING	A
	decal K2 - MARKING	B
	decal K3 - MARKING	C
	decal K4 - MARKING	D
	decal K5 - MARKING	E

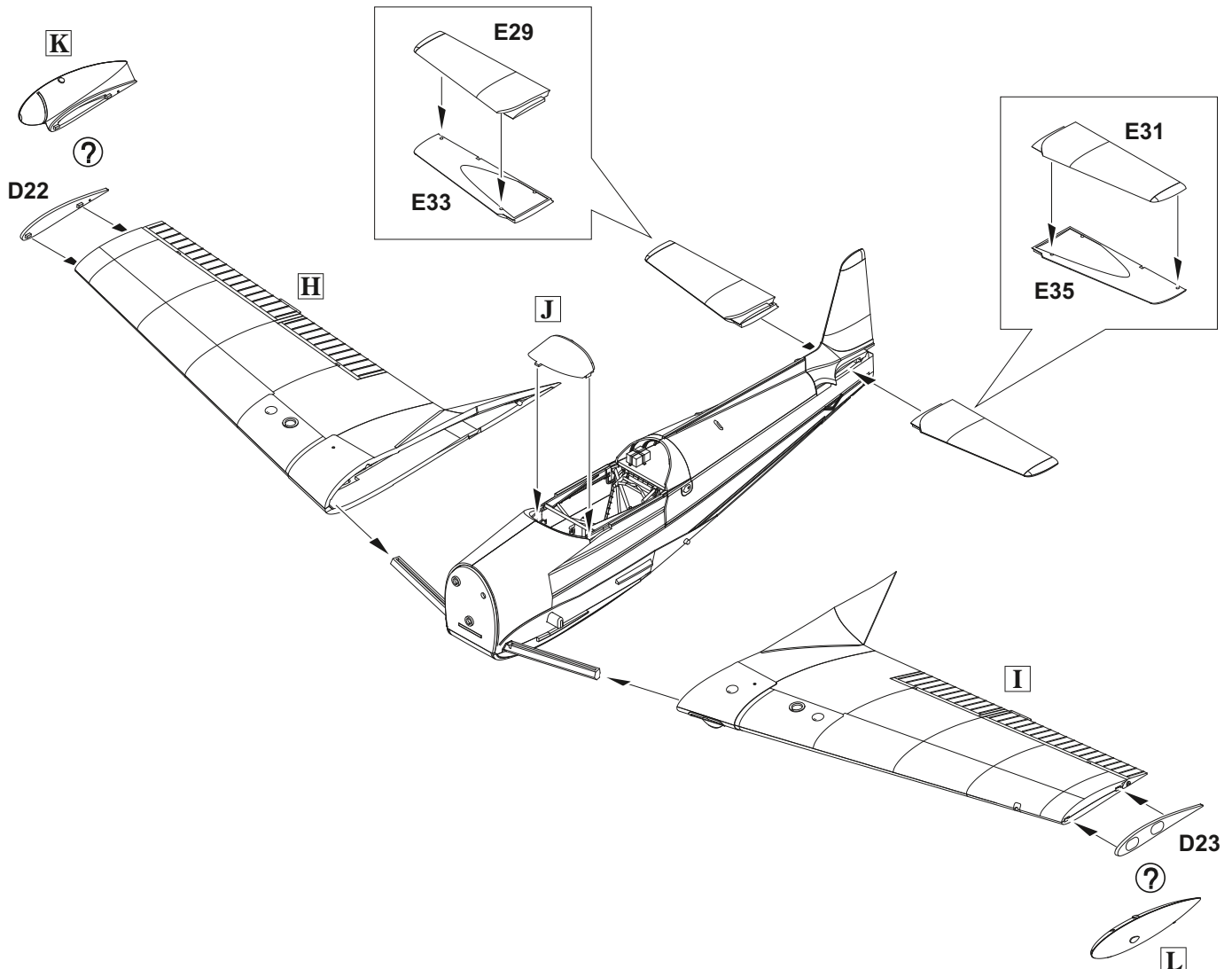
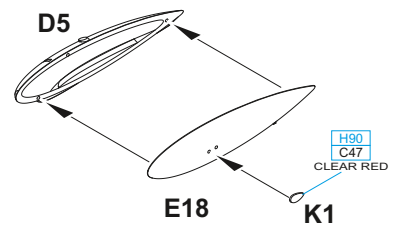
K

MARKINGS **D, E** ONLY MARKING **C** ?



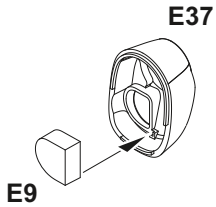
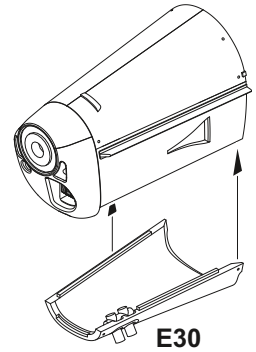
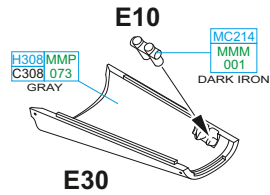
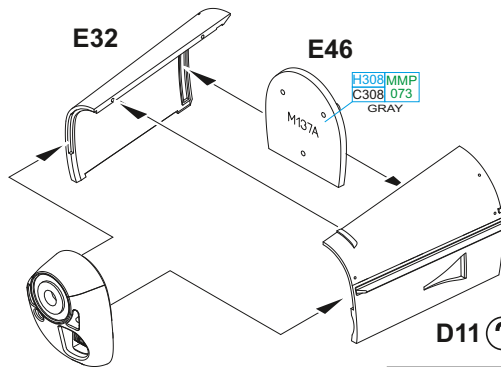
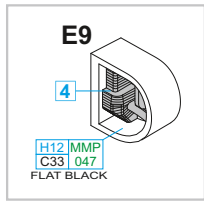
L

MARKINGS **D, E** ONLY MARKING **C** ?



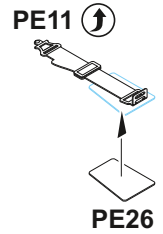
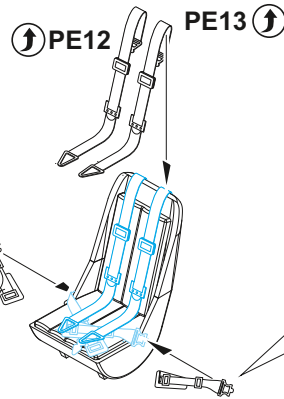
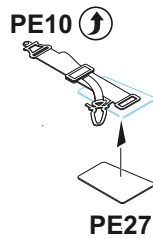
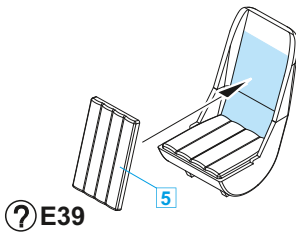
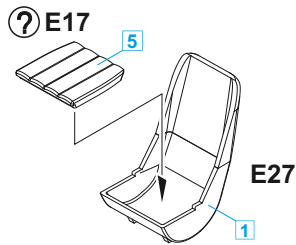
4 = 90% MC218
MMM
003 ALUMINIUM + 10% MC217
GOLD

M

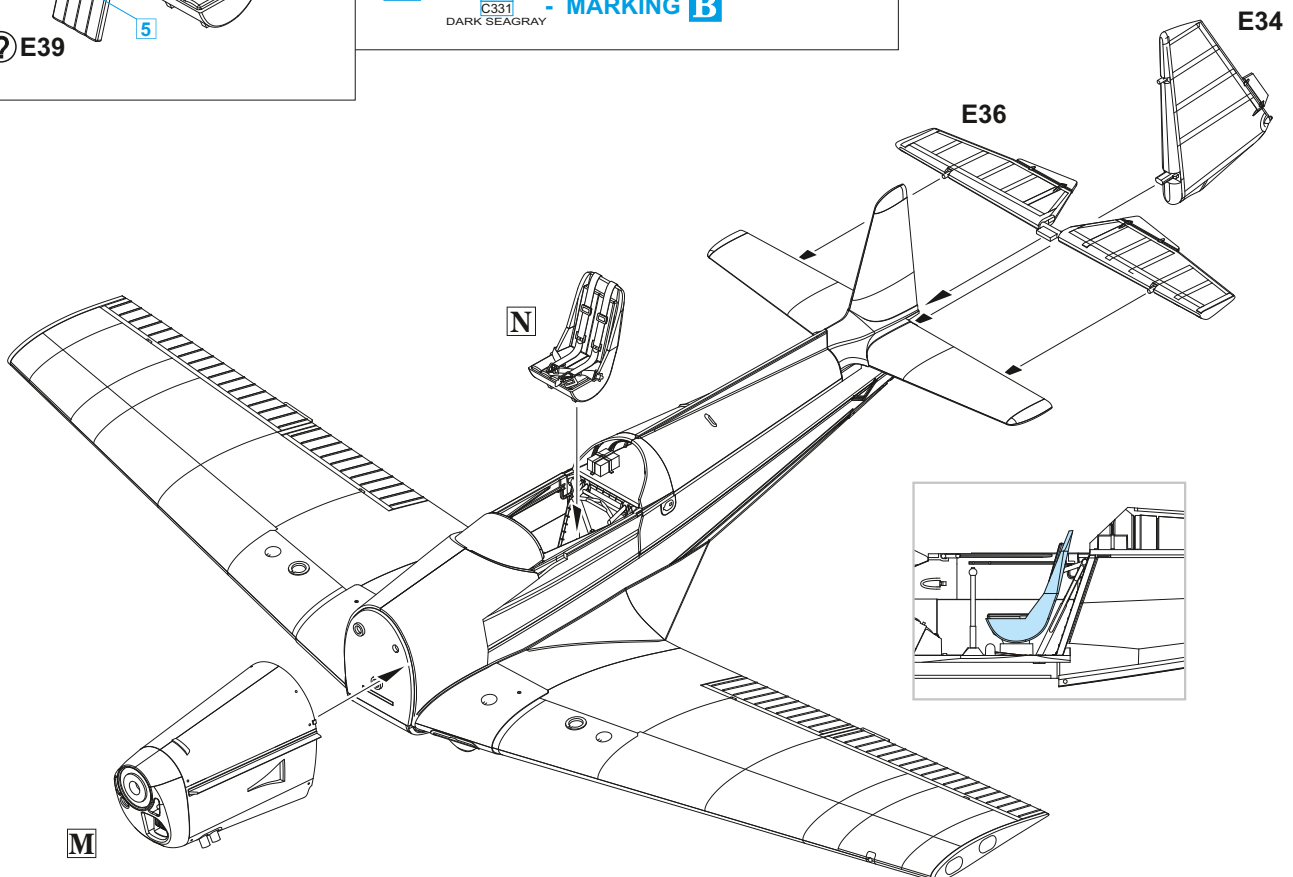


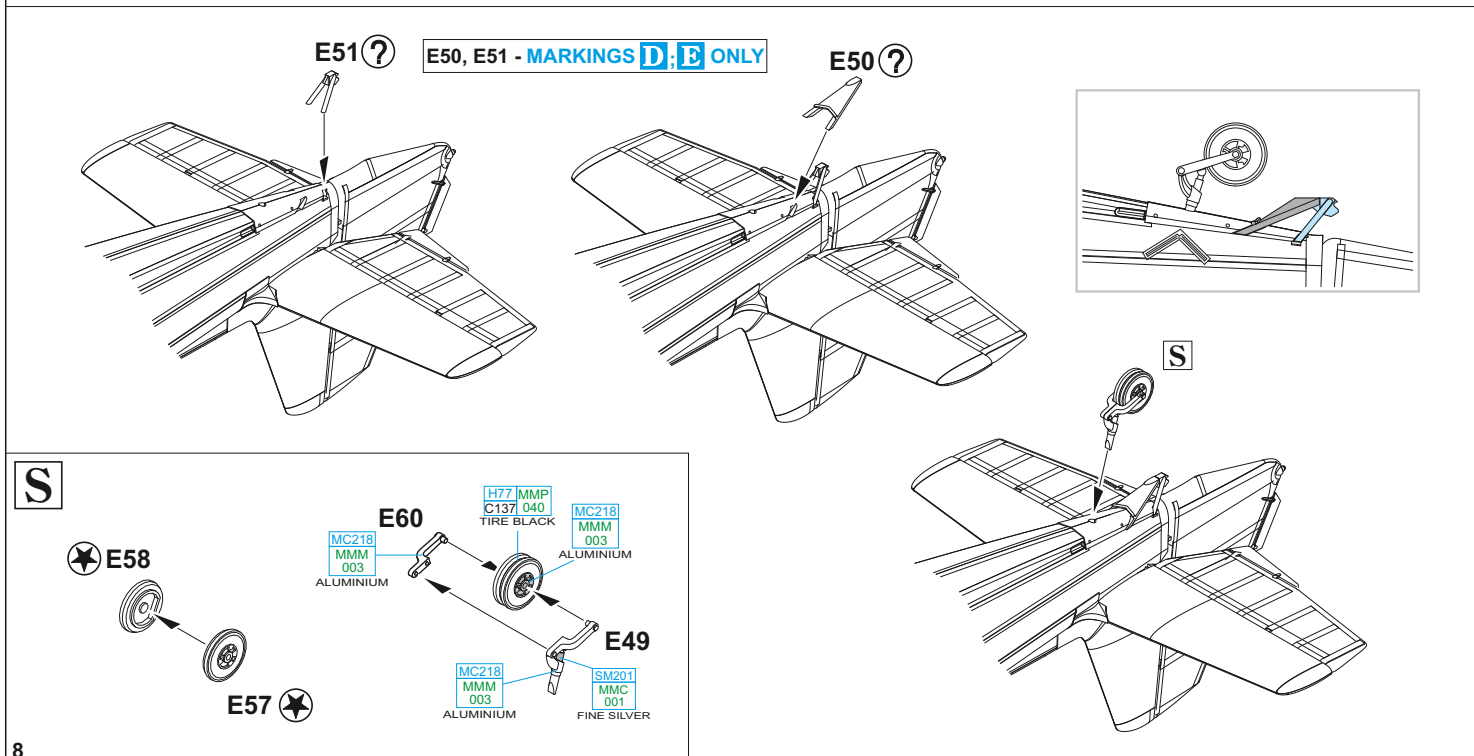
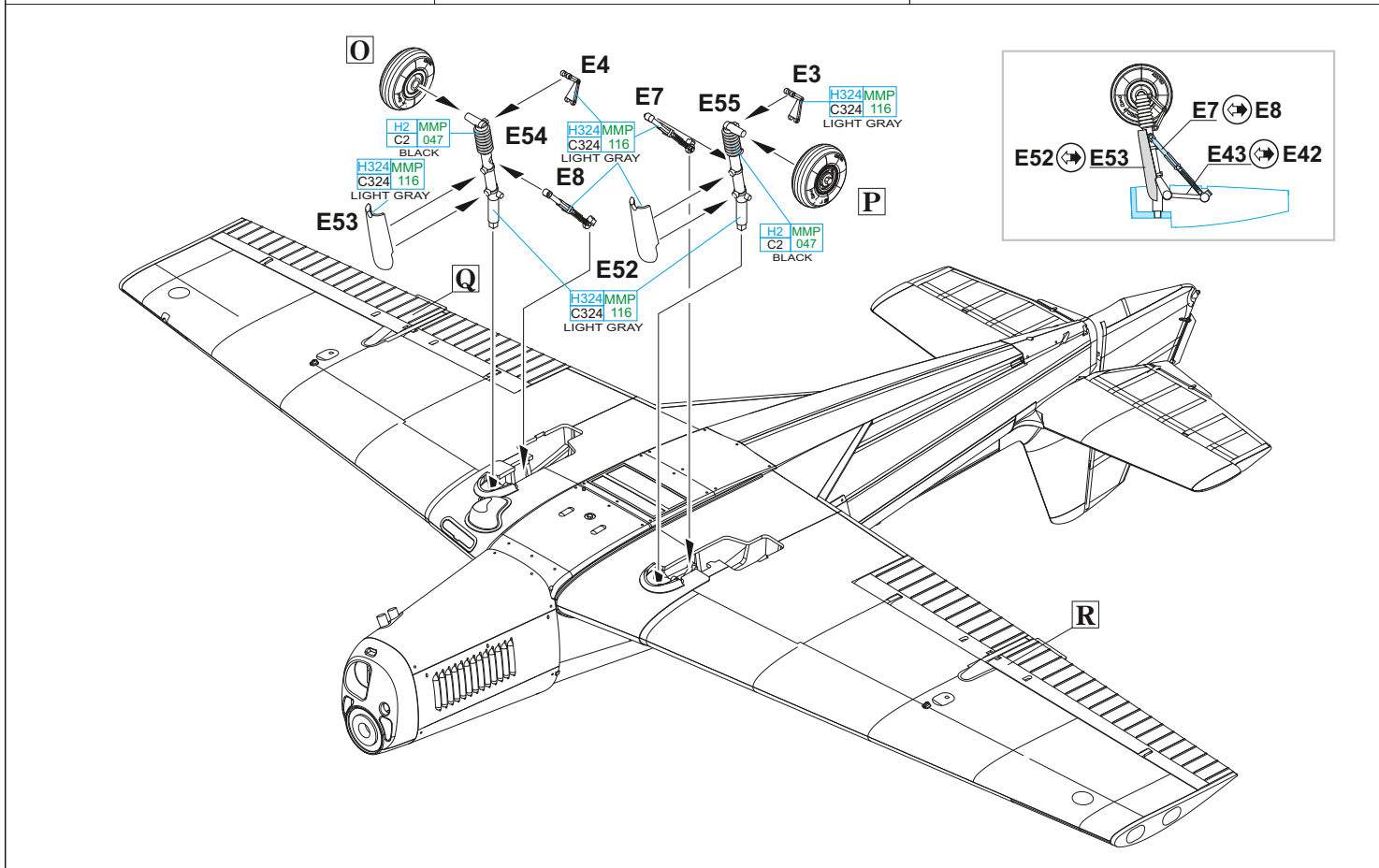
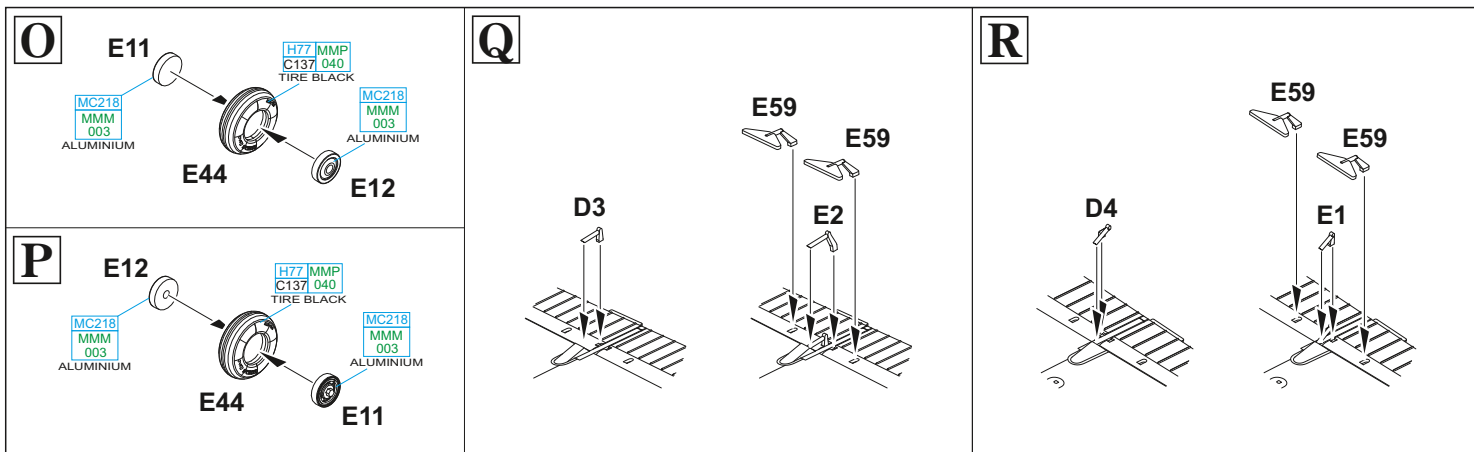
D11 ? D12
D11 - MARKINGS **D, E**
D12 - MARKINGS **A, B, C**

N

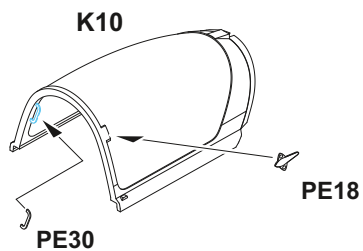
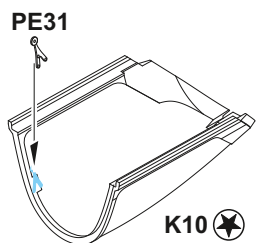


5 = H12 MMP C33 047 FLAT BLACK - MARKINGS **A; C; D; E**
H331 C331 DARK SEAGRAY - MARKING **B**

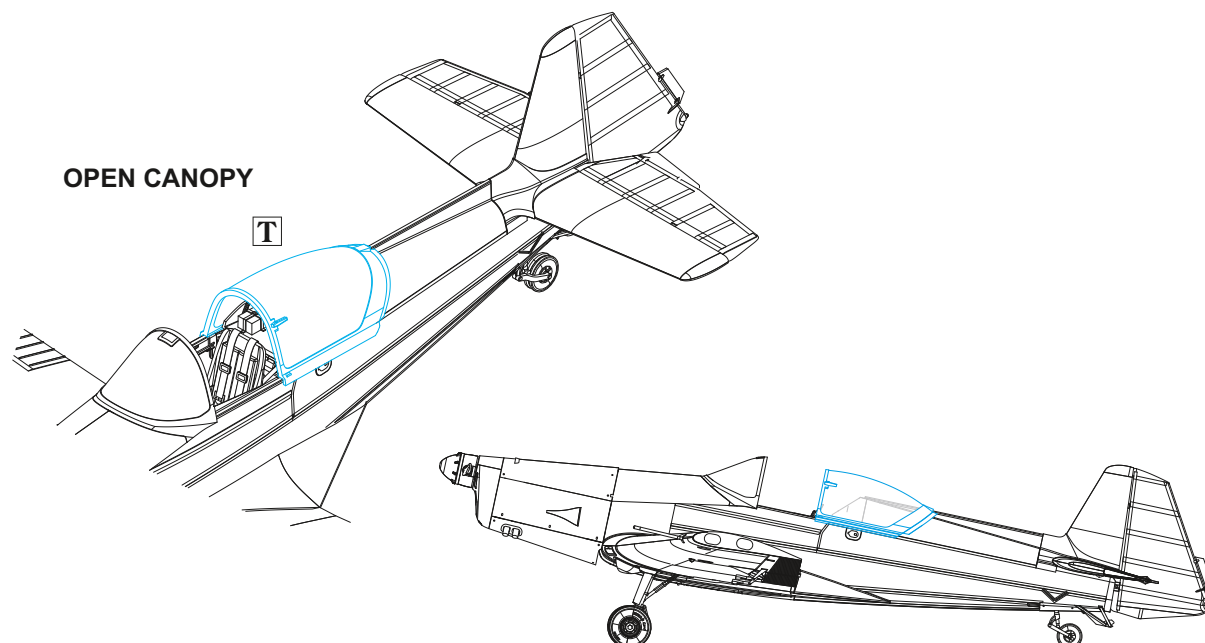
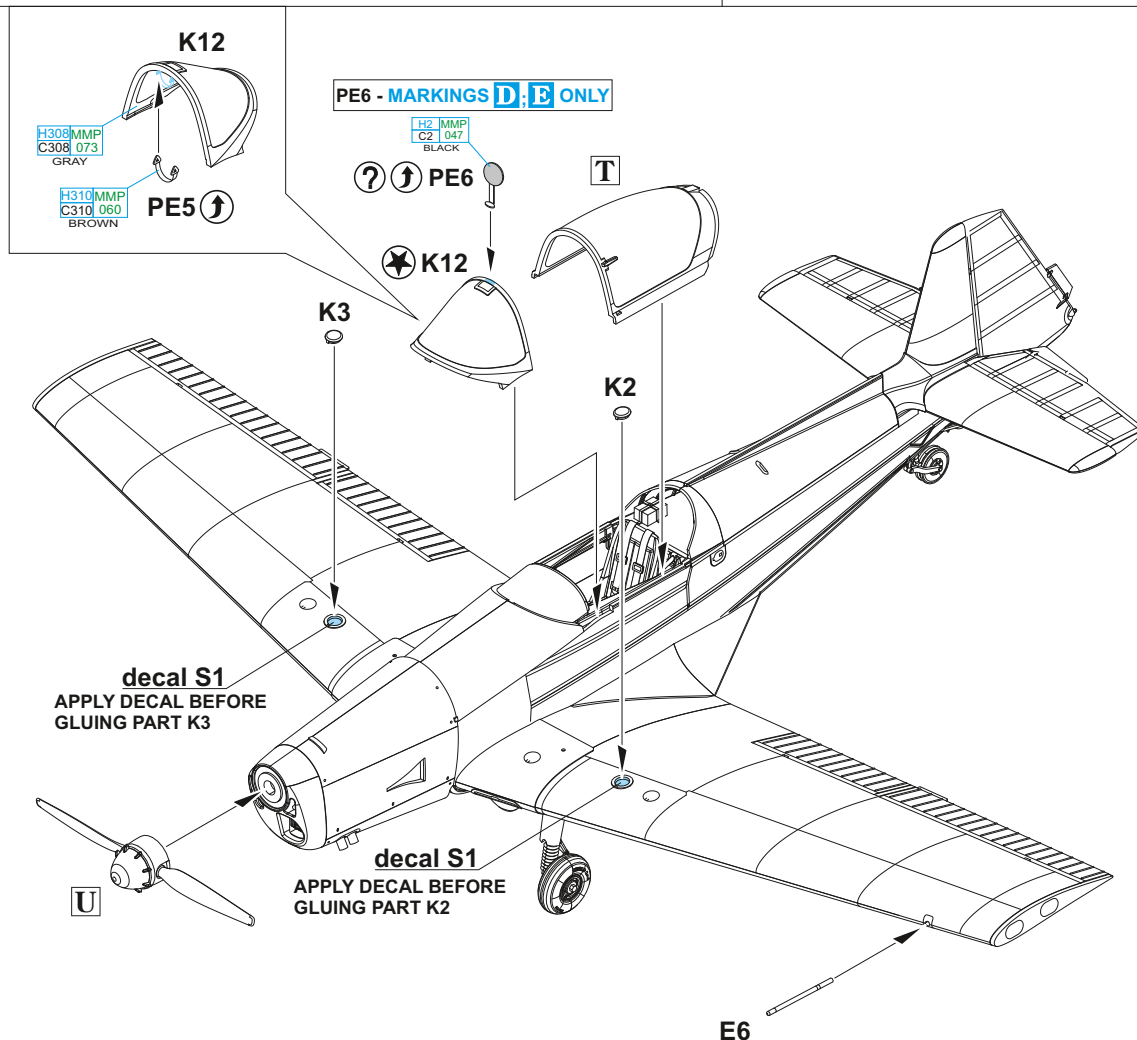
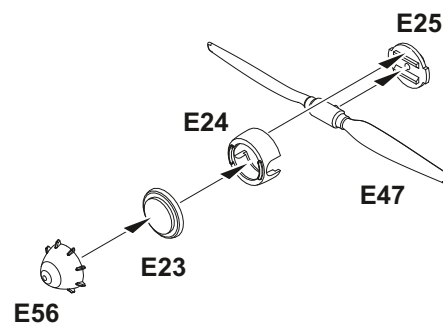




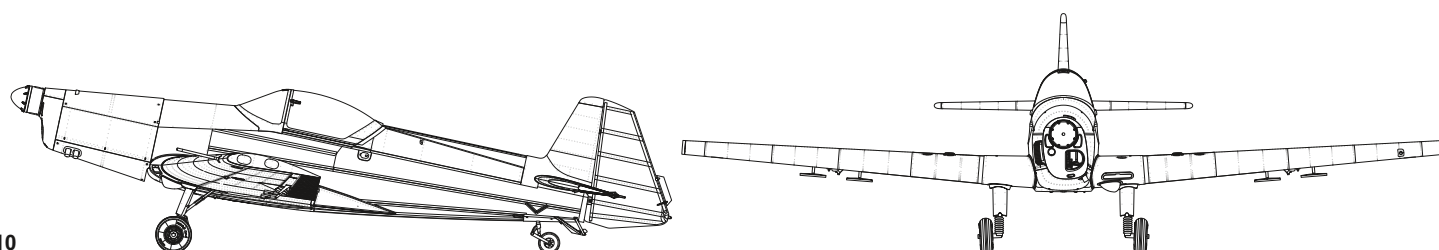
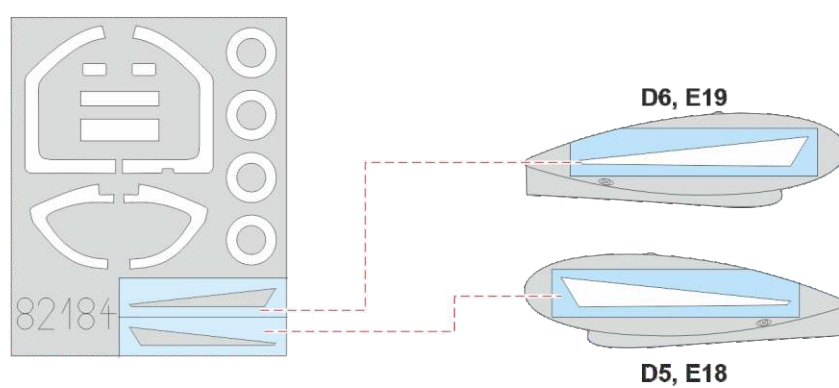
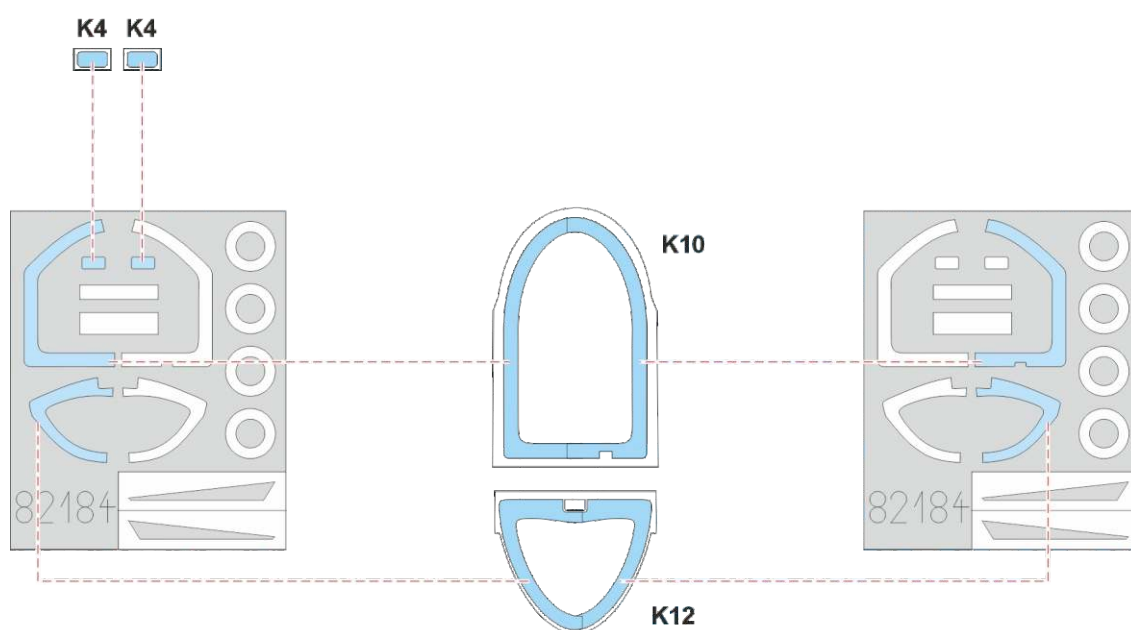
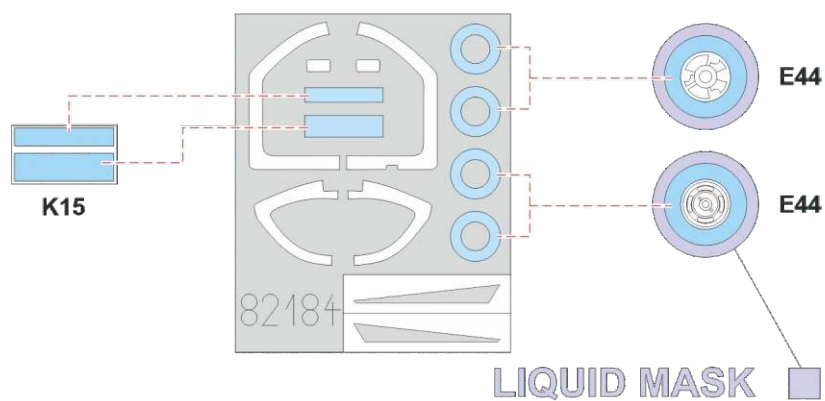
T



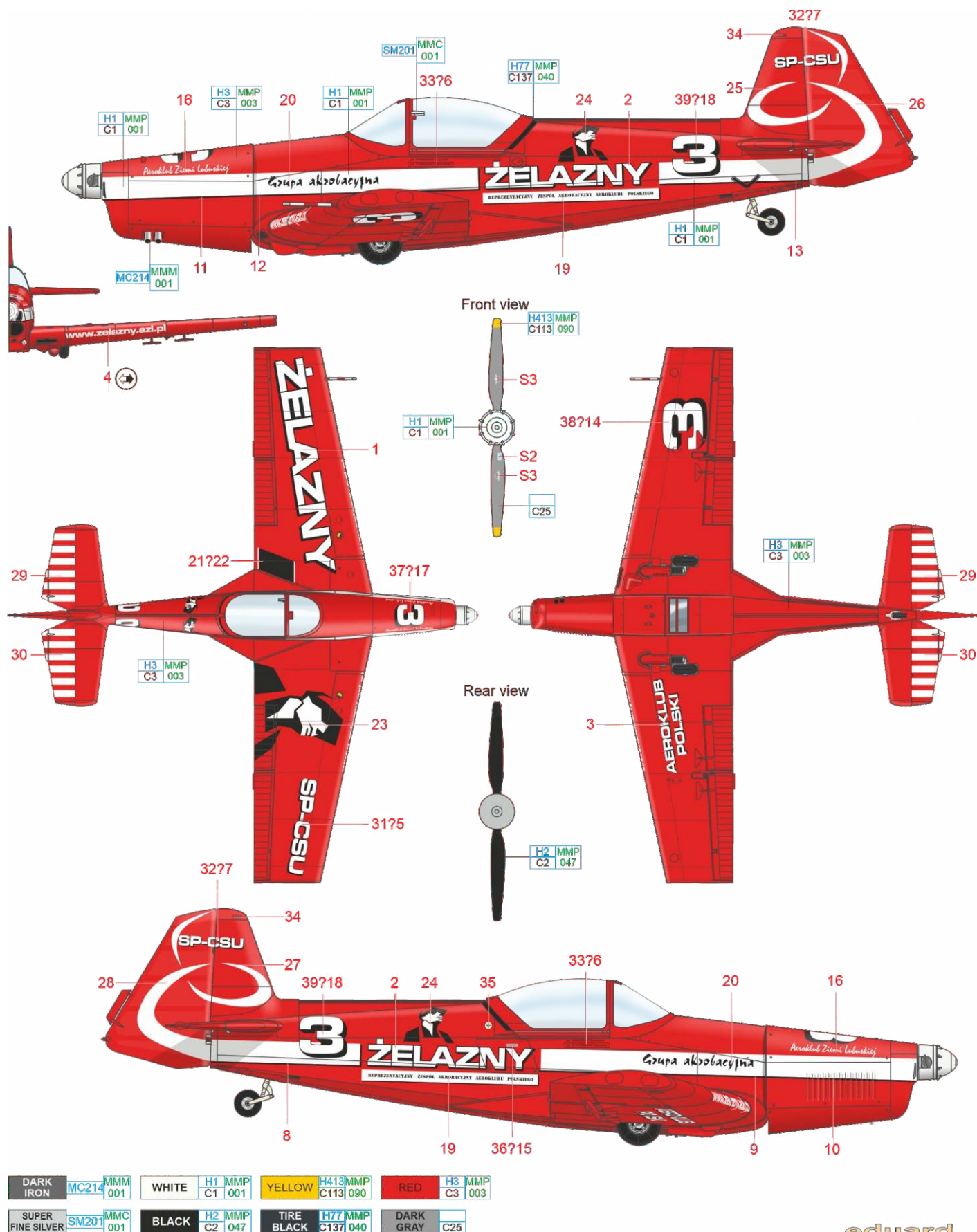
U



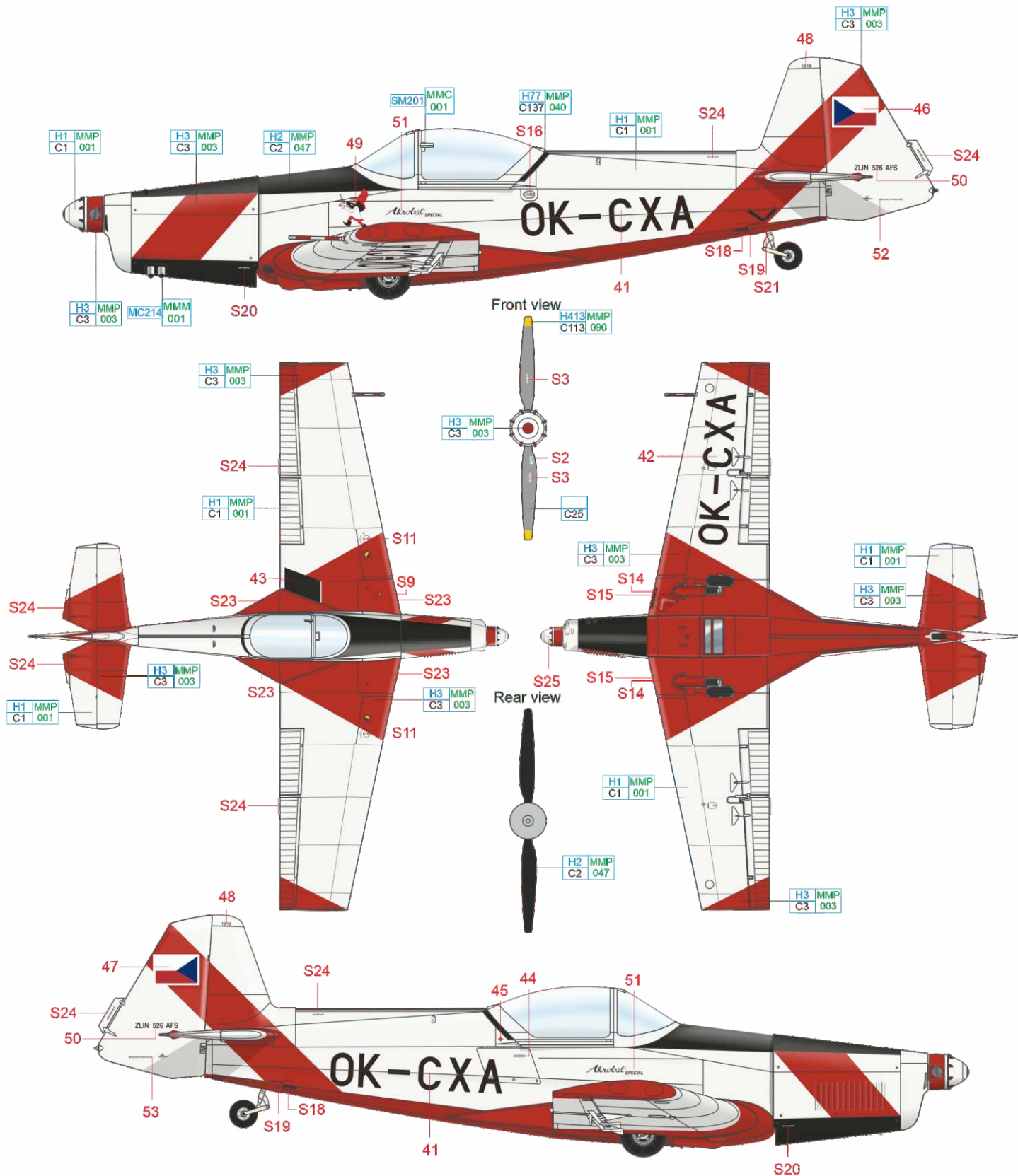
82184



V prosinci 1999 vznikla na letišti Zielona Góra akrobatická skupina, sponzorovaná tehdy vznikající sítí železářských prodejen Żelazny. Při svém vzniku disponovala dvojicí Z-526AFS a jedním Z-50LA, ke kterým přibyl v roce 2001 jeden Z-526F. Piloti skupiny udivovali svým uměním na leteckých dnech nejen v Polsku, ale také v Německu. V roce 2004 se jejím vedoucím stal Lech Marchelewski a o tři roky později začala skupina nacvičovat šestičlennou formaci, která měla mít svou premiéru na leteckém dnu v Radomi. Při premiéře 1. září však došlo k tragédii. V 15:01 místního času se při přechodu do manévru zvaného „růže“ srazily stroje č. 1 (Z-526F, SP-CDF) a č. 2 (Z-526AFS, SP-ELE). Oba piloti, plukovník ve výslužbě Lech Marchelewski a Piotr Bachanowicz, zahynuli. Druhý Z-526AFS (SP-CSU) místo střetu těsně minul. Skupina pak pokračovala v činnosti nejprve jako tříčlenná, s plánem vrátit se k šestičlenné v roce 2009. Následně došlo k přesunu skupiny do Poznaň. Dnes létají „Żelazni“ s letouny Z-50LS, Z-526F a EA300 LC/LX. Obtisky umožňují postavit jako alternativu k SP-CSU také SP-ELE. Druhé číslo obtisku na místech, kde jsou rozdílné, značí v návodu vždy obtisk příslušející SP-ELE.

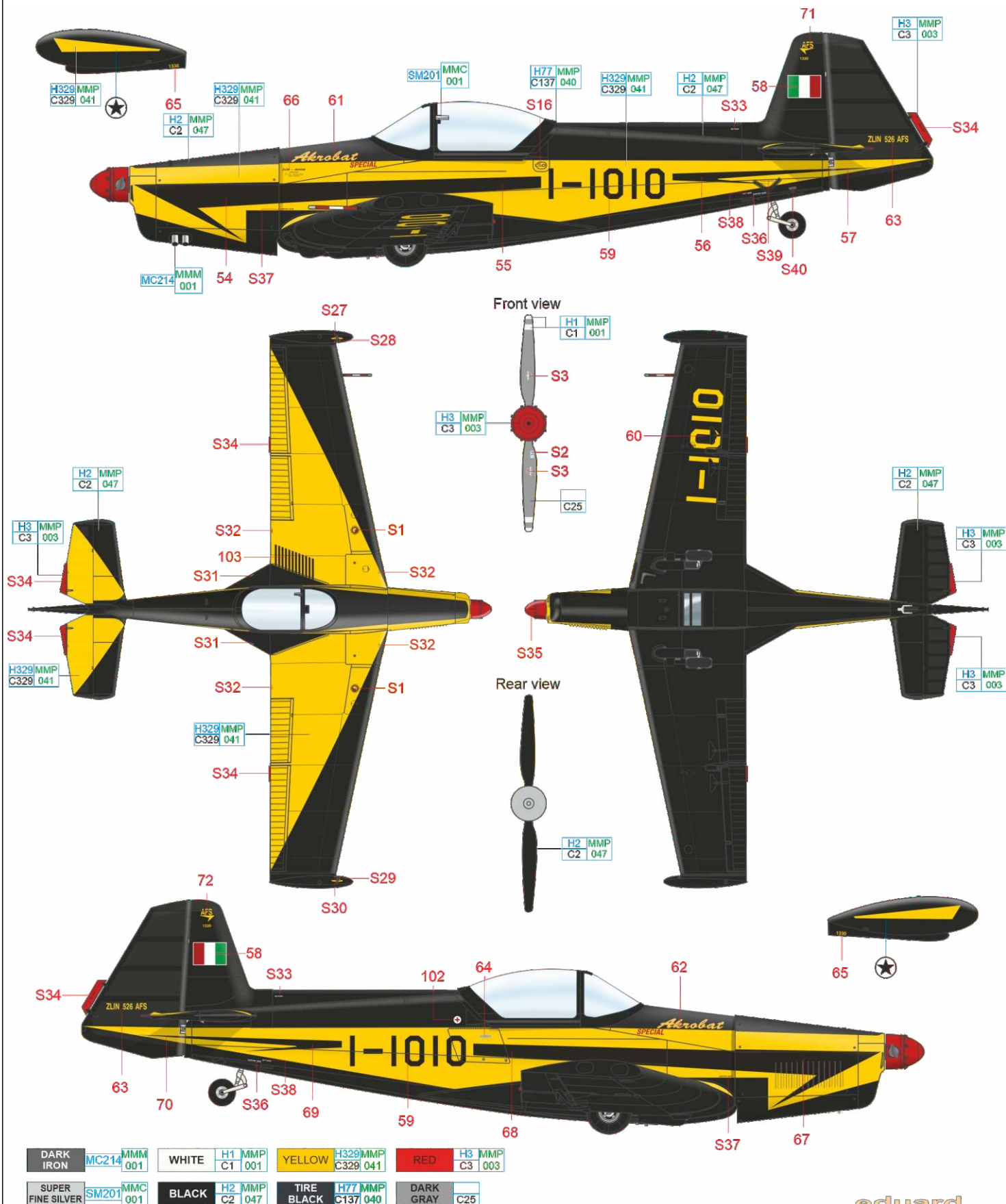


Červeno-bílé zbarvení bylo standardem verze Z-526AFS, „Kratasy“ vyrobené v roce 1972 ovšem dostaly modifikované provedení. Na spodní straně křídla již nebyla pole bílé a červené rozložena obráceně oproti vrchní straně, ale symetricky. Letoun byl dlouhá léta provozován v jičínském aeroklubu, kde s ním létal „sir“ Jiří Kobrle, úspěšný akrobatický a zkušební pilot, mezinárodní rozhodčí, publicista a náš dlouholetý zástupce v mezinárodní letecké federaci (FAI). V roce 1969 se stal mistrem republiky, na mezinárodní scéně úspěš například coby člen vítězného družstva na ME v dánském Esbjergu v roce 1975. OK-CXA dostal na trup kresbu Rumcajse a v této podobě se účastnil například mistrovství republiky v roce 1975. V roce 1977 byla v Trenčíně provedena první generální oprava, při druhé, dokončené v květnu 1984 již byl OK-CXA převeden do kategorie Normal a upraven na verzi AFS-V. Při ní také dostal nové modro-bílé zbarvení a byl přesunut k Jihočeskému krajskému aeroklubu. Převážně létal na letišti Hosín a v roce 1993 přešel do majetku AK České Budějovice. Po výměně plátěného potahu v březnu 1997 dostal nový nástrík bílé barvy, kterou doplnily pětibarevné „duhové“ pruhy. Dne 8. 5. 2012 letoun během manévru na přistání po vypnutí kluzáku narazil do stromů a následně se zřítíl do rybníku u obce Hosín. Pilot s těžkými zraněními přežil, letoun byl zcela zničen.

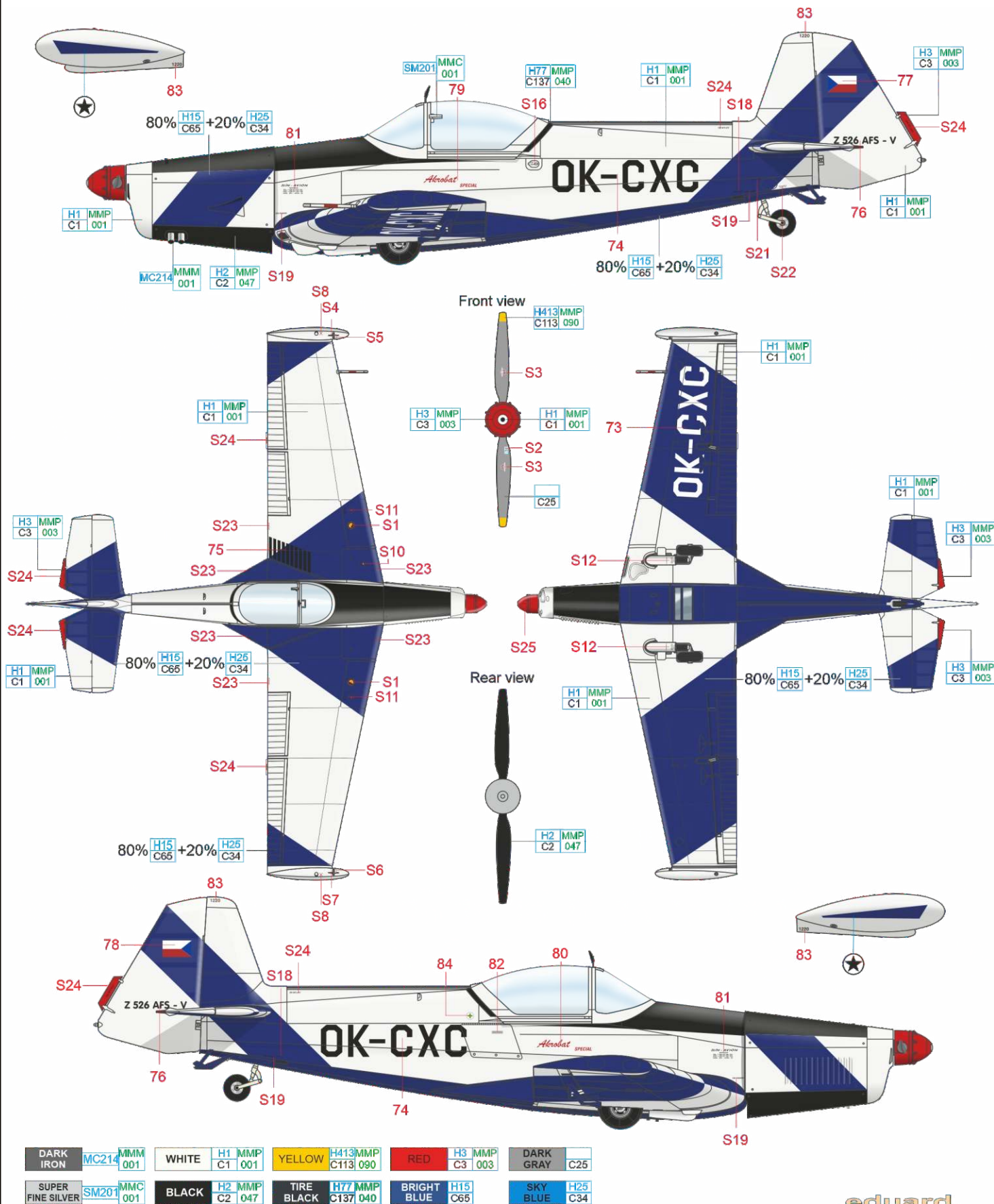


DARK IRON	MC214	MMM001	WHITE	H1 C1	MMP001	YELLOW	H413 C113	MMP090	RED	H3 C3	MMP003
SUPER FINE SILVER	SM201	MMC001	BLACK	H2 C2	MMP047	TIRE BLACK	H77 C137	MMP040	DARK GRAY		C25

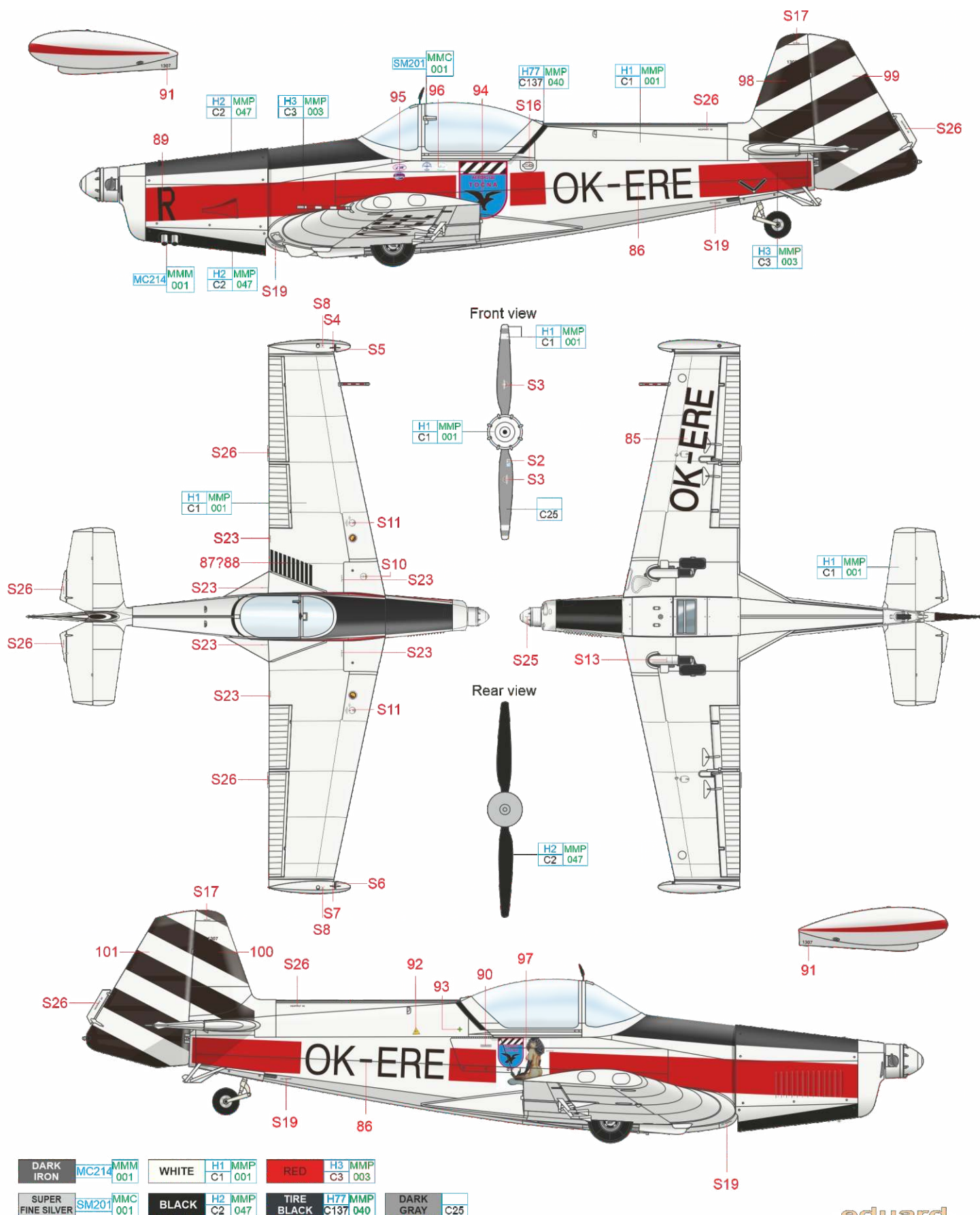
Tento „Kraťas“ byl vyroben v roce 1974 a jedná se o poslední vyrobený Z-526AFS vůbec. Po záletu byl 30. dubna 1974 předán „na sklad“ a svého zákazníka našel až o dva roky později. Dne 26. května 1977 si jej „odvezl“ známý italský akrobat „Pino“ Valenti z Parmy. Již o dva roky později však „jojo“ změnil majitele. Odkoupil jej Dr. Silvio Bellei, zakladatel výrobce keramiky NovaBell, dlouholetý prezident aeroklubu v Sassuolo a respektovaná a uznávaná podnikatelská i letecká osobnost. Pro všechny to byl Signor Bellei. Byl mu také mezinárodní leteckou federací udělen diplom Paula Tissandiera za přínos sportovnímu letectví. Letoun bázoval až do úmrtí Dr. Belleie (zemřel 22. 5. 2021 ve věku 84 let) na letišti Sassuolo u Modeny a prodělal tam i jednu nehodu se šťastným koncem, když se jeho pilot rozhodl po akrobacii nad letištěm provést zkrácené přistání bez standardního okruhu. Bohužel přistál doslova na zádech Partenavie Oscar, která byla právě na finále. Nikomu se naštěstí nic nestalo, I-IOIO byl následně jeřábem z hřbetu nešťastného Oscara „sesazen“ a po opravě létal dál... Poslední generální opravu absolvoval I-IOIO u firmy ZLÍN-AVION service v roce 1993. Zálet po opravě tehdy provedl známý pilot Vladimír Peroutka. Od té doby sloužil ke spokojenosti majitele a dodnes je stále plně akrobaticky.



Tento letoun byl vyroben na počátku roku 1972 a již 7. března jej spolu s letouny OK-CXA, CXB a CXD převzal Svazarm. Letoun byl v dobách své největší slávy opatřen speciálním nátěrem, který snad měl být zlatou metalízou, nicméně vzhledem k použitému odstínu se letounu přezdívalo „Hnědka“, případně „Pták hnědák“. Stroj se pojí hlavně se jménem akrobata Václava Šmída, který letoun zachránil, když s ním provedl úspěšné nouzové přistání po vysazení motoru během mistrovství světa v Salon de Provence, a to z velmi „neperspektivní“ polohy. Po vyčerpání akrobatického resursu byl přestavěn v Aerotechniku Kunovice na vlečnou verzi a dostal pro ni typické modro-bílé zbarvení. Nějakou dobu sloužil jako vlečná v Slezském aeroklubu Zábřeh, kolem roku 1994 jej získal Hanácký aeroklub Olomouc, který jej provozuje dodnes. V roce 2012 přistál OK-CXC v Bohuňovicích kvůli pilotově opomenutí (nevysunutý podvozek) na „břícho“ a následně se podrobil generální opravě v Otrokovcích u firmy ZLÍN-AVION service. Od té doby také nese nové modifikované zbarvení, které bylo naposledy upraveno na jaře 2021. Svislé ocasní plochy jsou dnes nově ozdobeny podpisy významných olomouckých akrobatů. Modrobílý elegán v nové podobě získal na Sletu československých letadel v září 2021 ve Vyškově cenu za nejhezčí aeroklubové letadlo.



Z 526 AFS v. č. 1307 byl vyroben v roce 1974 a dne 29. 12. téhož roku jej převzal Svazarm, jako svůj poslední AFS. Letoun sloužil především na letišti Točná a tamní aeroklub jej také získal v rámci delimitace. Později byl klub nucen přesunout se na letiště ve Slaném (po odkoupení letiště Točná soukromým majitelem), kam putoval také OK-ERE. To již po přestavbě na vlečnou verzi AFS-V po vyčerpání akrobatického resursu (přestavba provedena v kunovickém Aerotechniku). V roce 2013 byl poškozen při nezdařeném přistání, které skončilo až v příkopě za koncem dráhy. Další nehodu prodělal při návratu z leteckého dne v Polsku, kdy pilot zachytil směrovkou o dráty a utrlh SOP. Po opravě tak zmizely ze směrového kormidla černé pruhy. V červnu 2019 aeroklub OK-ERE odprodal. Nový majitel jej odkoupil kvůli motoru, který využil pro jiný letoun a drak OK-ERE putoval k dalšímu majiteli, který plánuje jeho generální opravu. Za zmínku jistě stojí, že v dobách své akrobatické kariéry sloužil OK-ERE mimo jiné také pozdějšímu dvojnásobnému mistru Evropy Petru Jirmusovi. Kresba dámy na pravoboku pochází od airbrush malířky Olivie de Derardinis.



Eduard goodies for

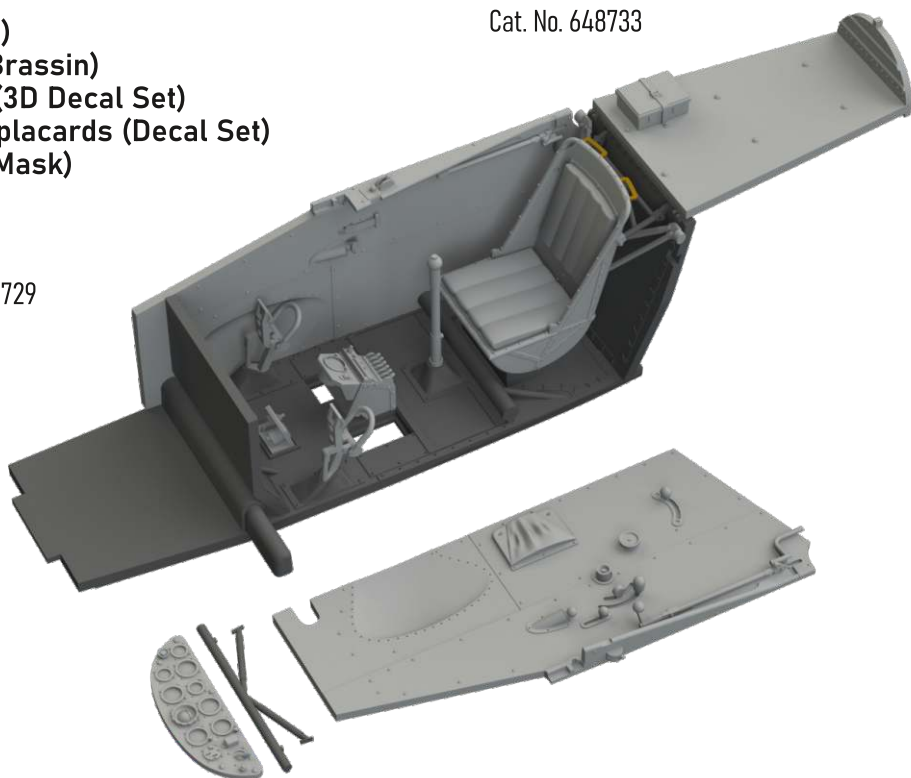
Z-526AFS Akrobat 1/48

- 644143 Z-526AFS LööK (Brassin)
- 648729 Z-326/526 wheels (Brassin)
- 648733 Z-526AFS cockpit PRINT (Brassin)
- 3DL48060 Z-526AFS Akrobat SPACE (3D Decal Set)
- D48097 Z-126/226/326/526 cockpit placards (Decal Set)
- EX833 Z-526AFS Akrobat TFace (Mask)

Cat. No. 648733



Cat. No. 648729



1/48
Z-226MS Trenér
Cat. No. 82182