

Z-526AFS Akrobat

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

WEEKEND
edition



item # 84182

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 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.

Konstrukční prací se ujal tým vedený ředitelem tehdejší Zlínské letecké společnosti Ing. Karlem Tomášem, někdejší spoluzakladatelem továrny Letov a později, v polovině třicátých let, šéfkonstruktérem leteckého oddělení Tatra. 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 přistávací 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 vlekání 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 prepážky

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, 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-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 vyrobené 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 dvojíta diferencovaná křídélka, 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 nejvyšší 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.



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



SYMBLES



記号の説明



OPTIONAL
VOLBA



BEND
OHNOUT



SAND
BROUSIT



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR



SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ



REMOVE
ODŘÍZNOUT



REVERSE SIDE
OTOČIT



APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



PIÈCES

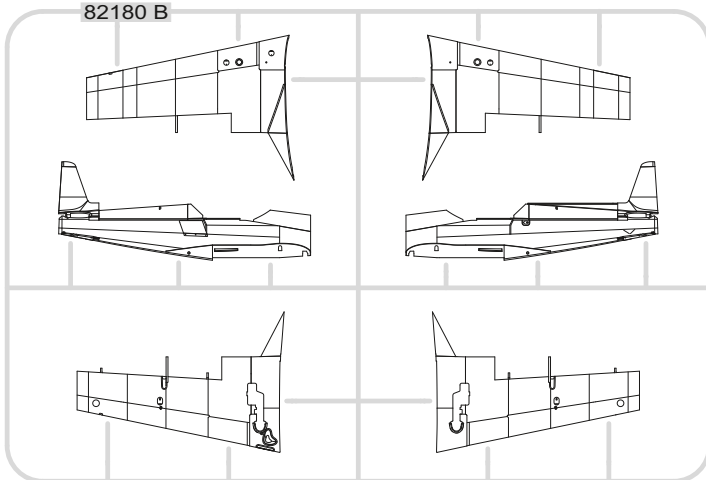


部品

PLASTIC PARTS

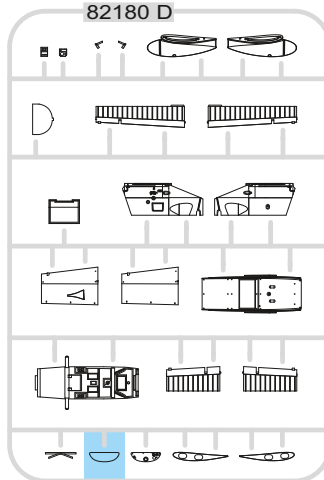
B>

82180 B



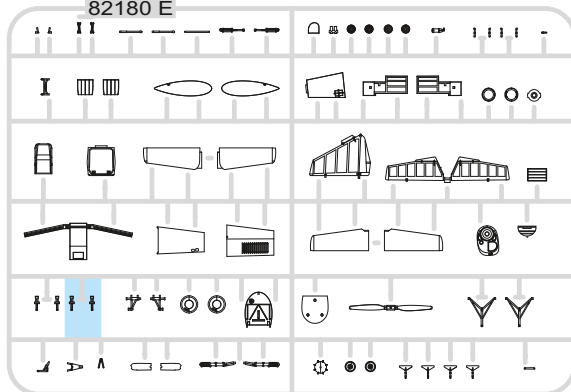
D>

82180 D



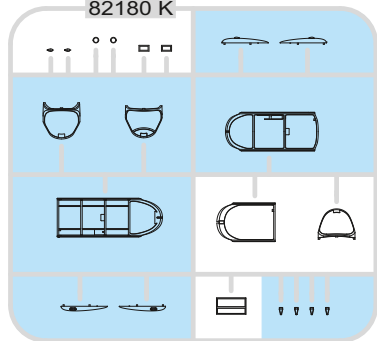
E>

82180 E



K>

82180 K



-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



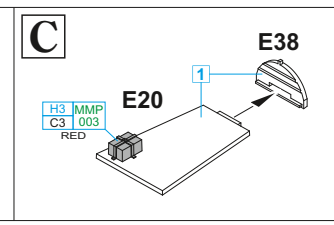
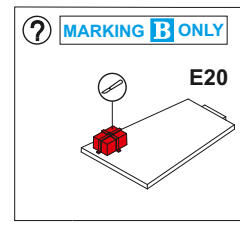
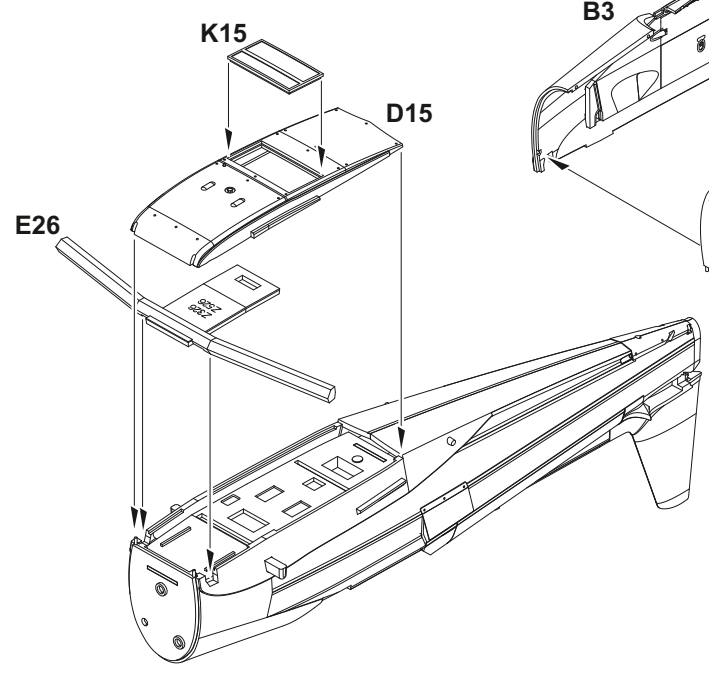
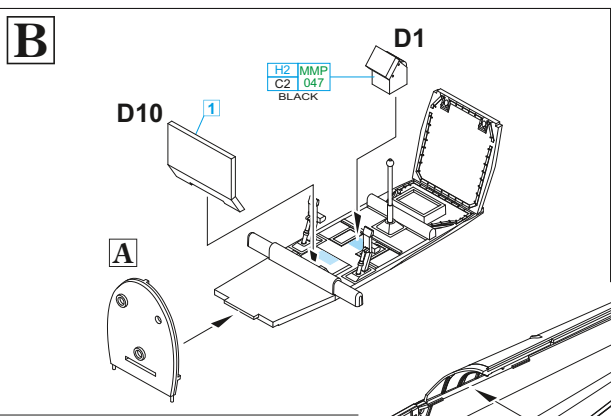
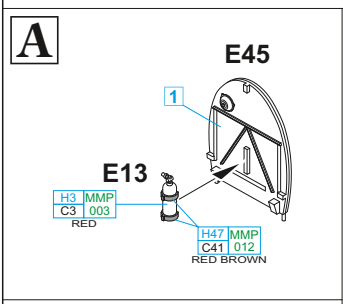
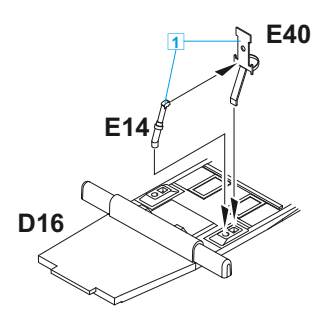
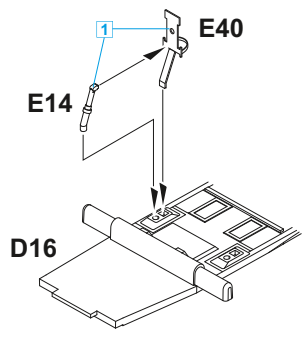
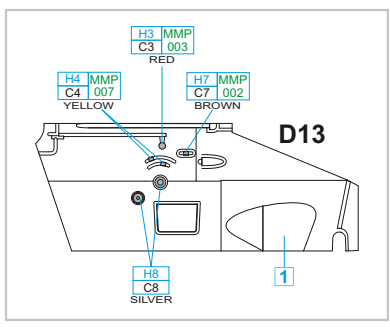
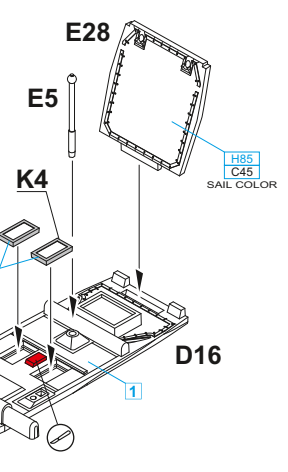
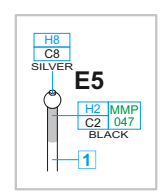
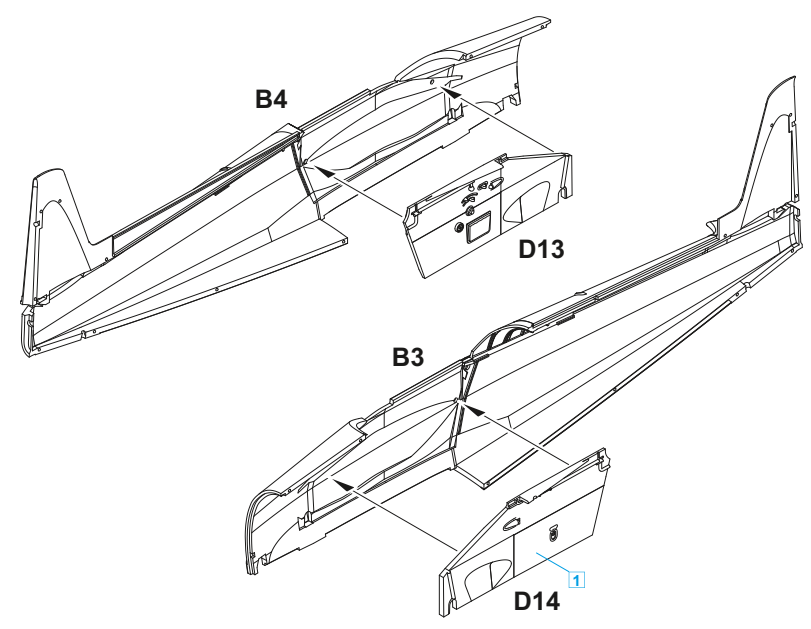
色

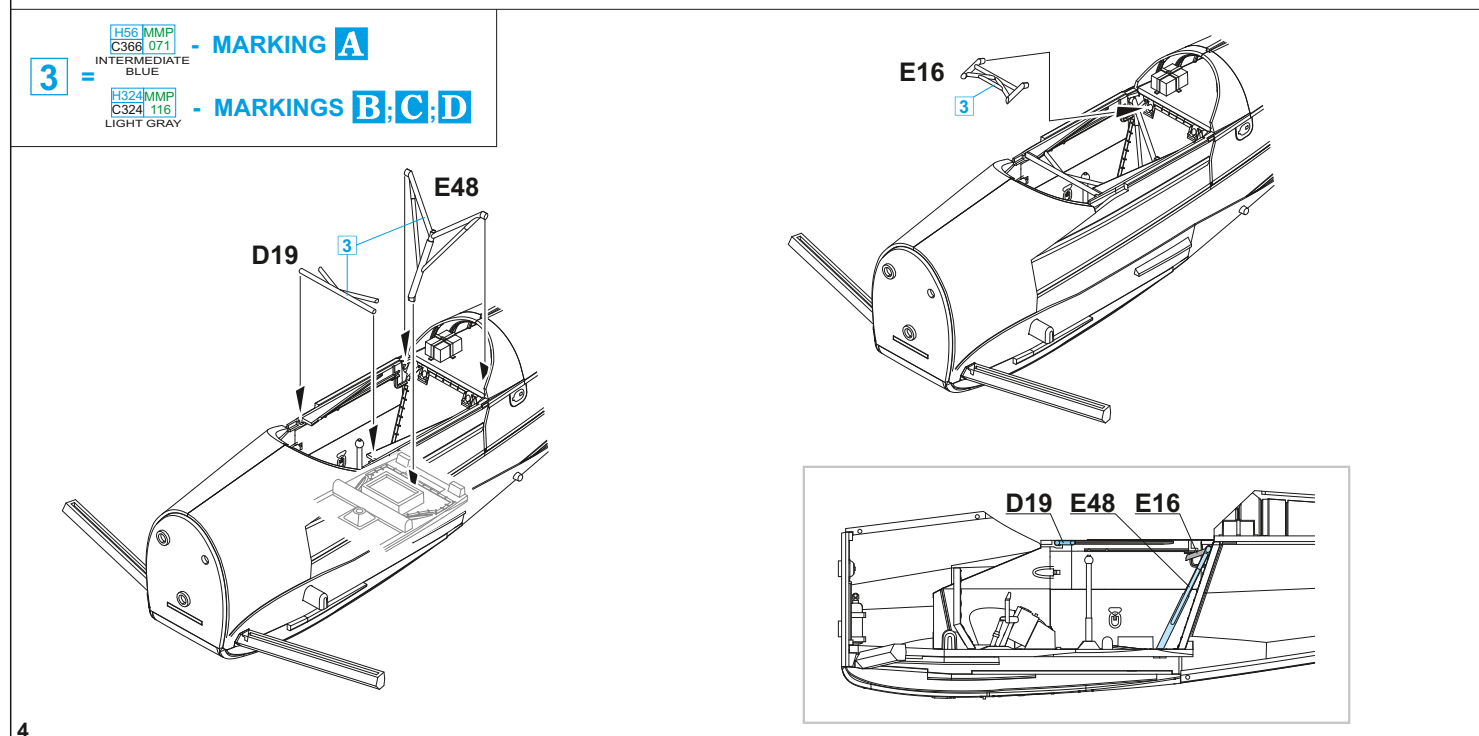
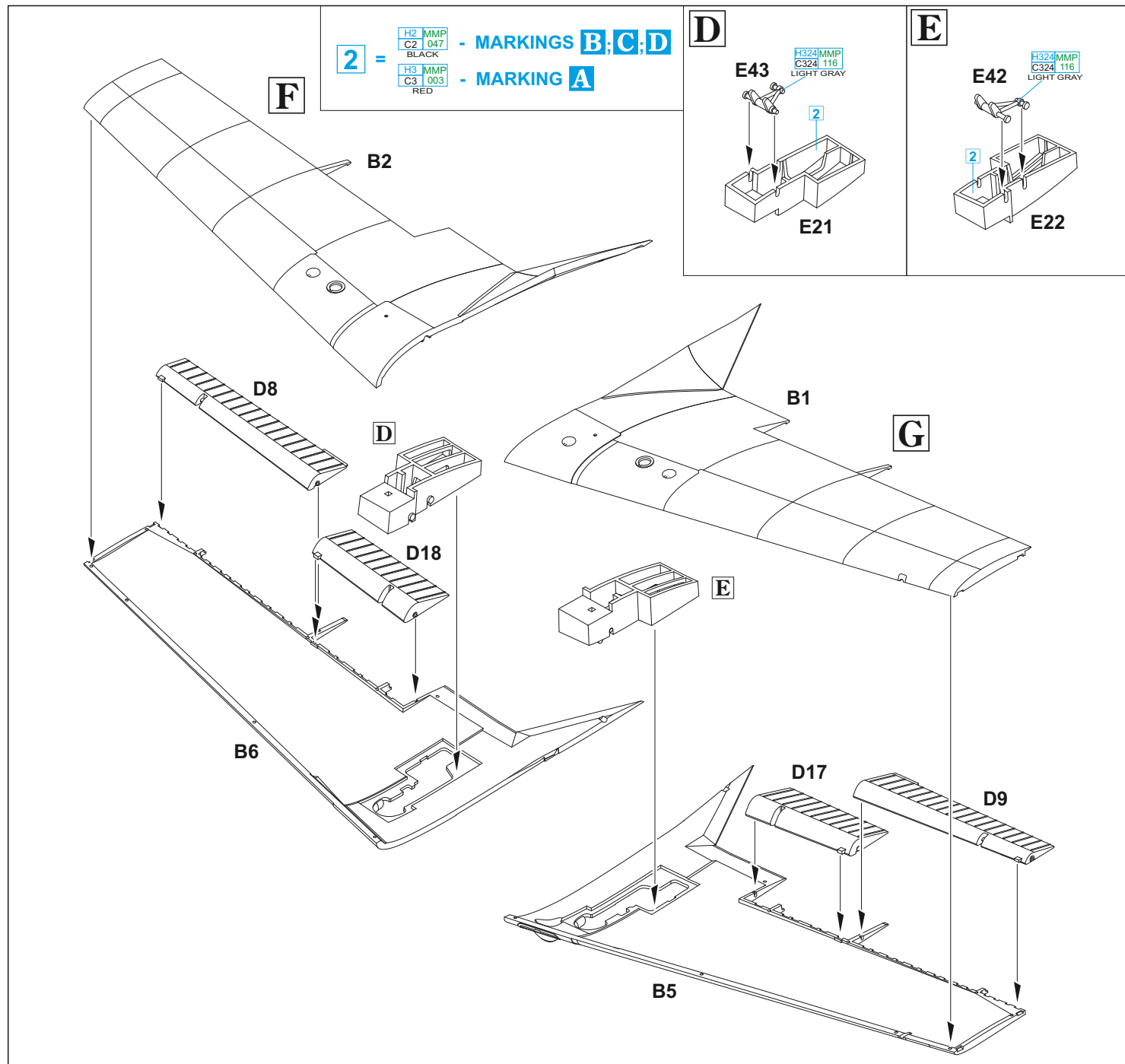
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H2	C2	MMP-047	BLACK
H3	C3	MMP-003	RED
H4	C4	MMP-007	YELLOW
H7	C7	MMP-002	BROWN
H8	C8		SILVER
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H14	C59	MMP-005	ORANGE
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H56	C366	MMP-071	INTERMEDIATE BLUE
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H85	C45		SAIL COLOR
H90	C47		CLEAR RED

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H94	C138		CLEAR GREEN
H308	C308	MMP-073	GRAY
H324	C324	MMP-116	LIGHT GRAY
H328	C328		BLUE
H329	C329	MMP-041	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
SM202			SUPER GOLD

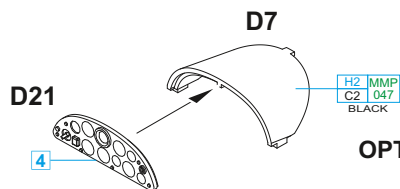
1 = H3 MMP
C3 003
RED - MARKING **A**

H324 MMP
C324 116
LIGHT GRAY - MARKINGS **B;C;D**





H



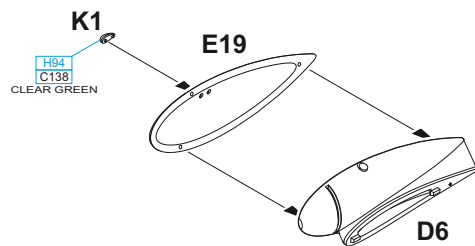
OPTIONAL:

- decal K1 - MARKING **A**
- decal K2 - MARKING **B**
- decal K3 - MARKING **C**
- decal K4 - MARKING **D**

- 4** =
- H2 MMP C2 047 BLACK** - MARKINGS **B;D**
 - H324 MMP C324 116 LIGHT GRAY** - MARKING **C**
 - H56 MMP C366 071 INTERMEDIATE BLUE** - MARKING **A**

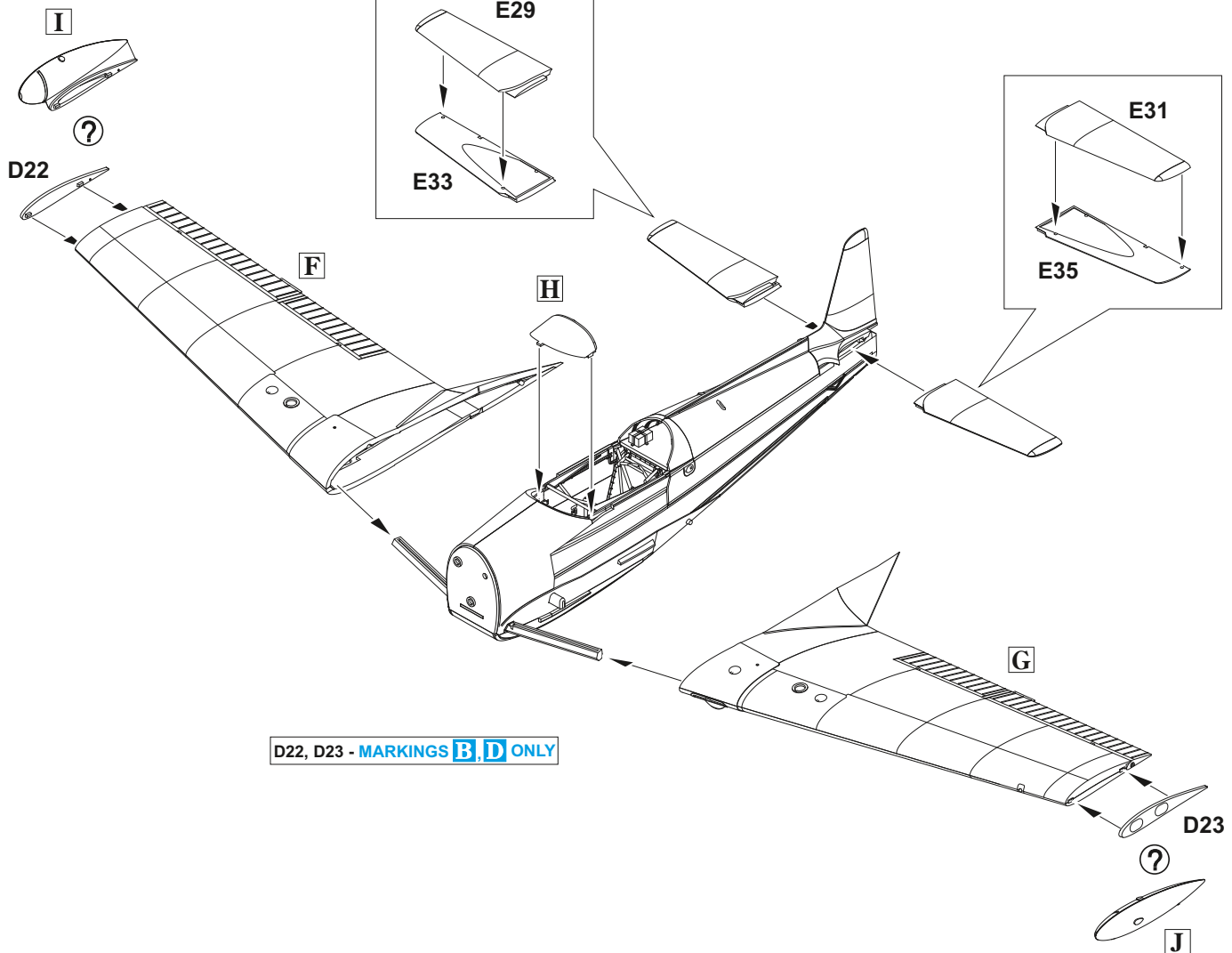
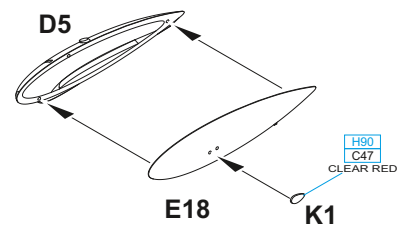
I

MARKING **A** ONLY ? MARKING **C**

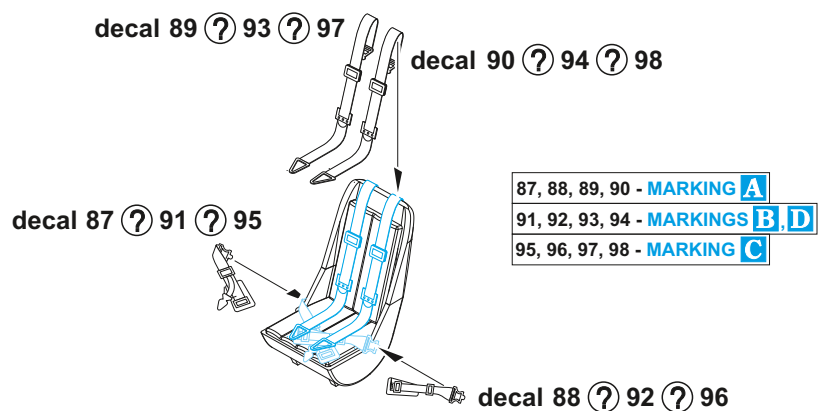


J

MARKING **A** ONLY ? MARKING **C**



K



MARKINGS B: C: D
FLAT BLACK

E39

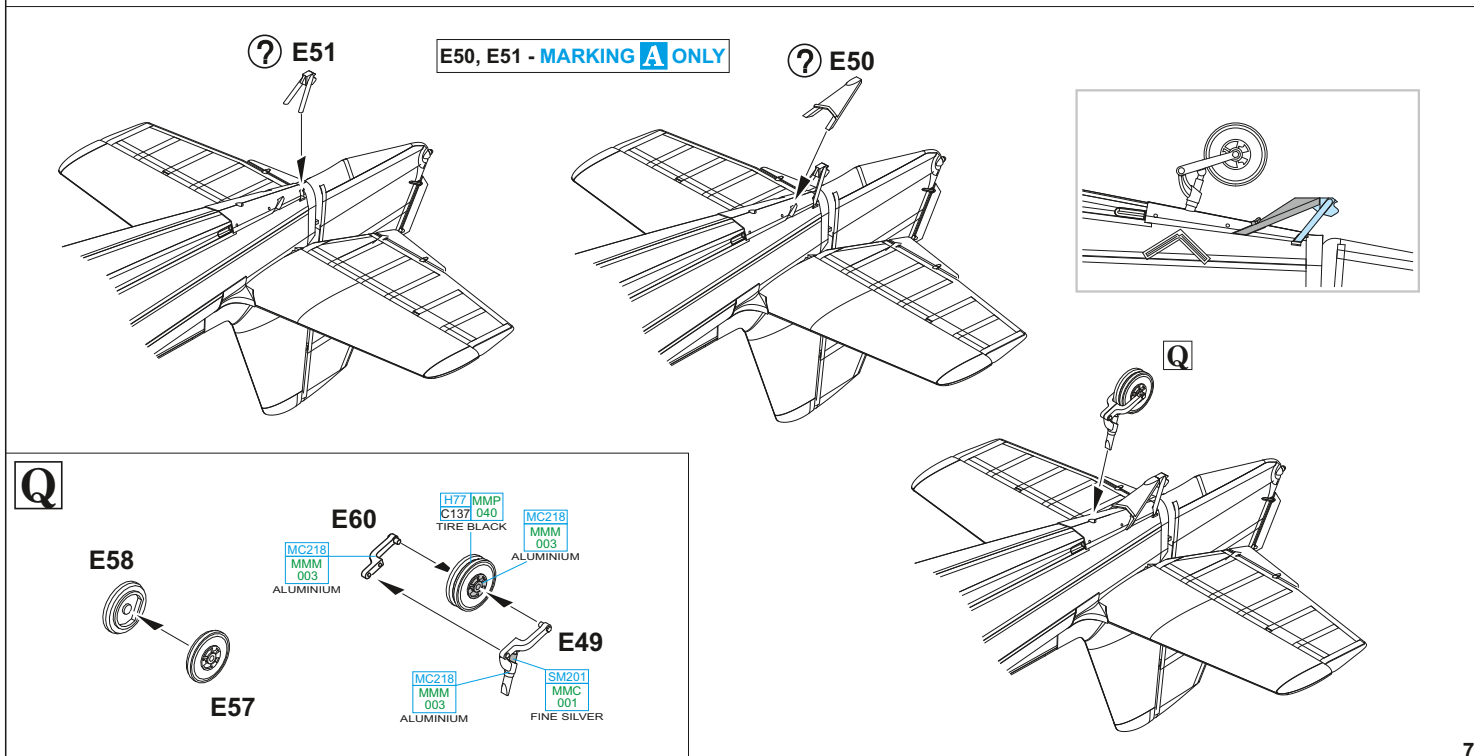
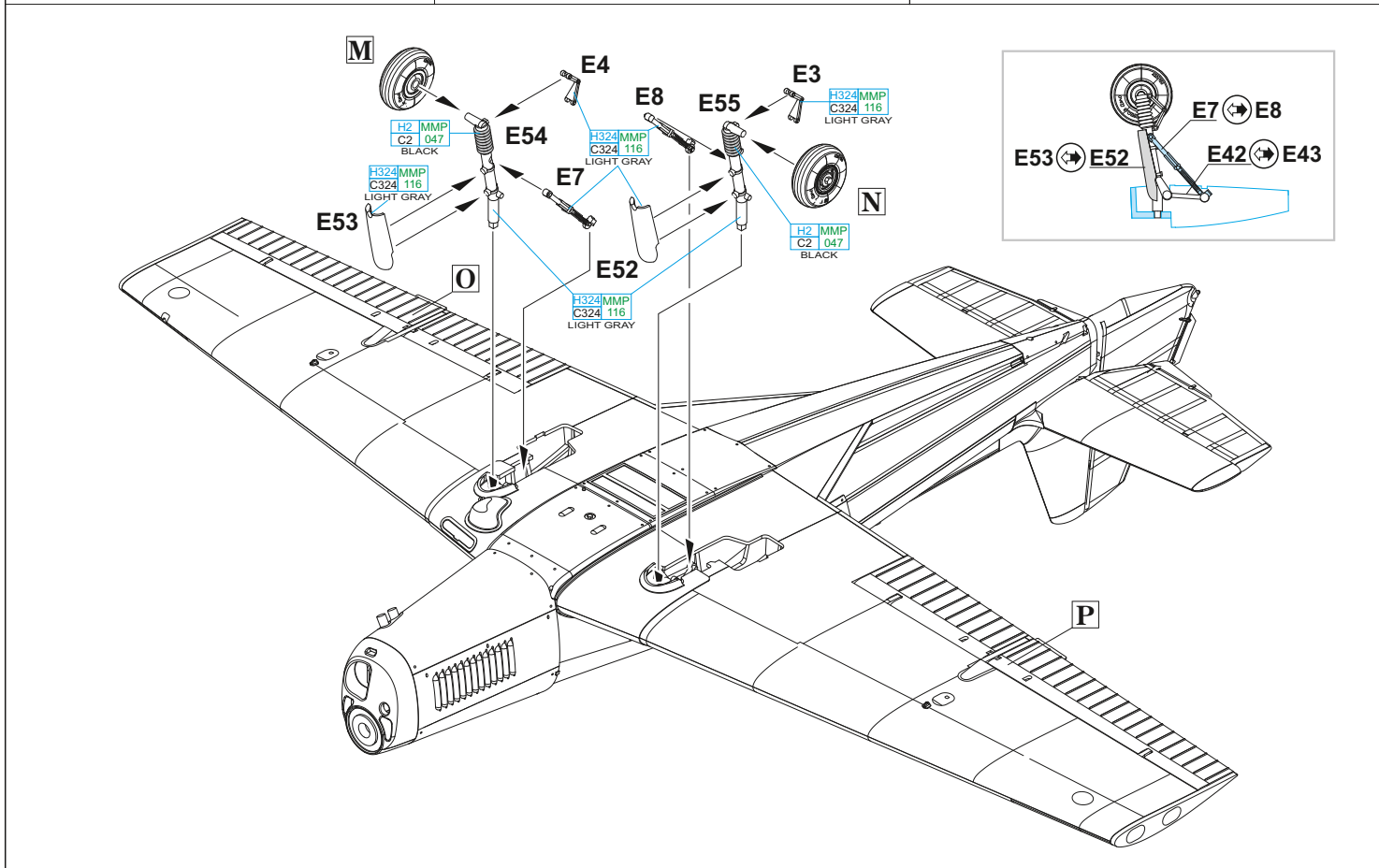
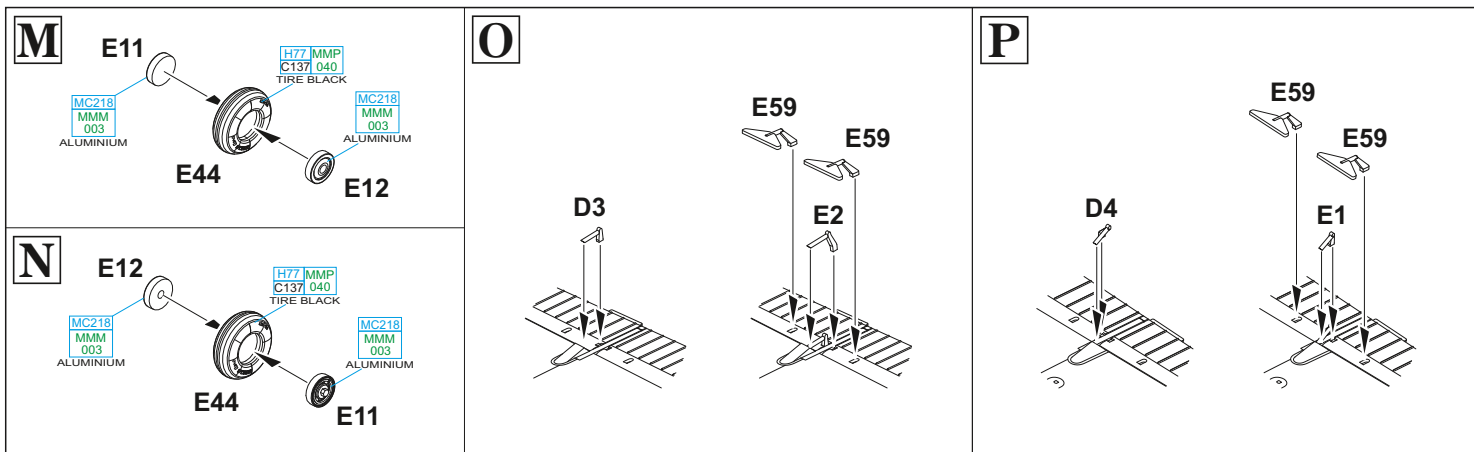
6

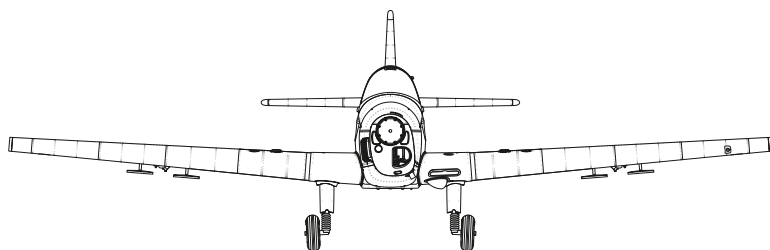
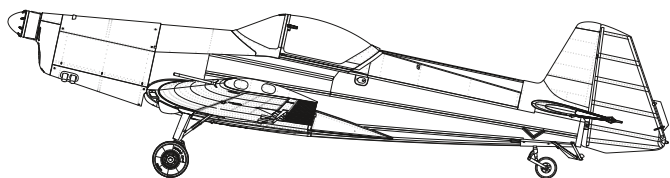
L

E36

E34

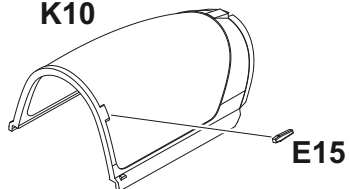
K



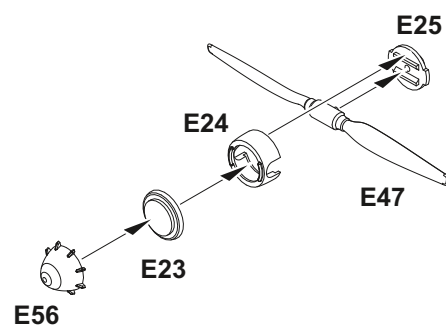


R

K10

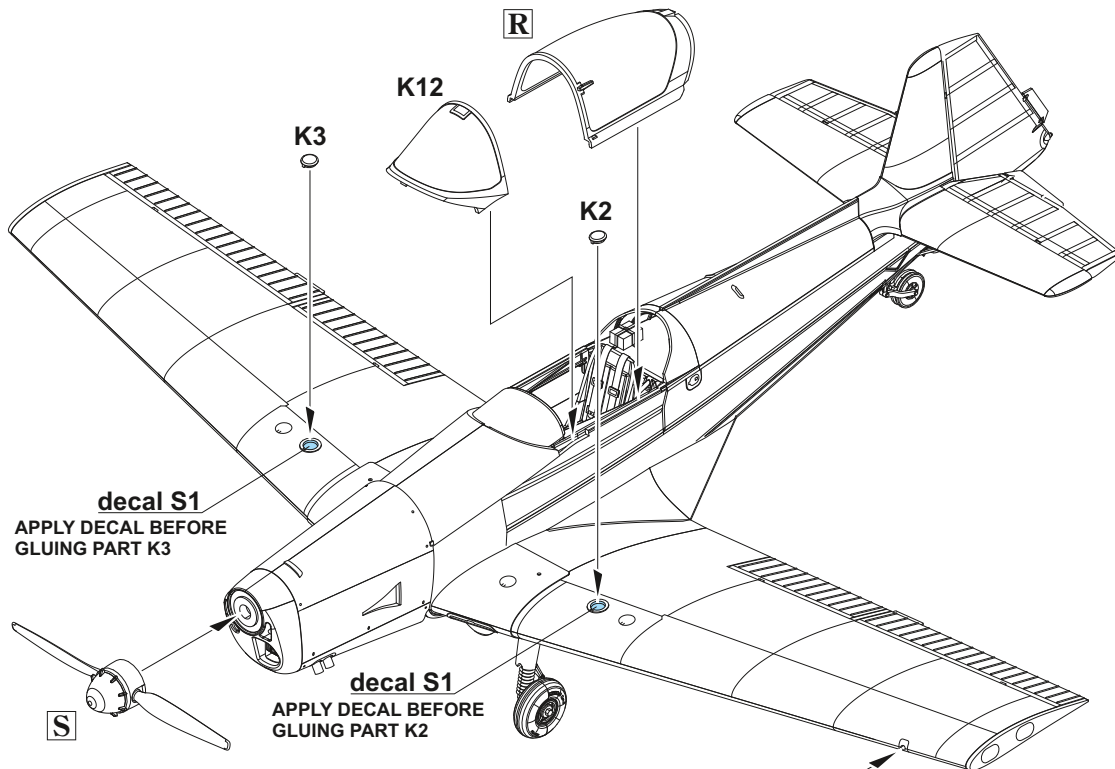


S



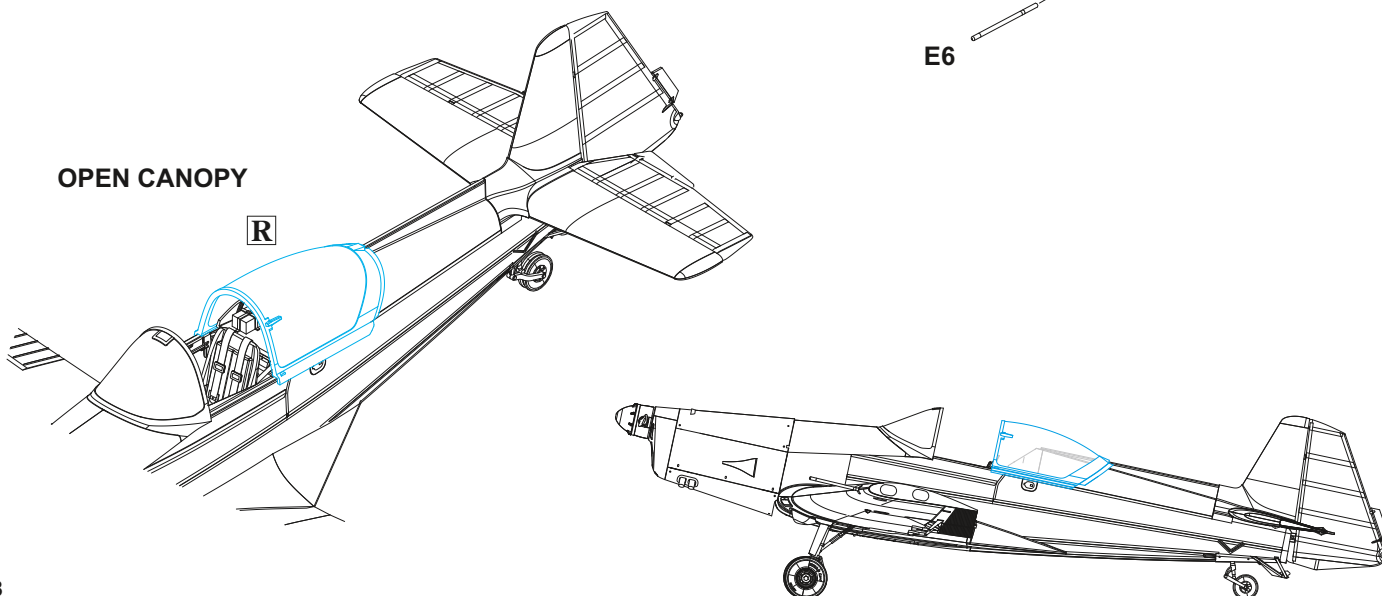
CLOSED CANOPY

R

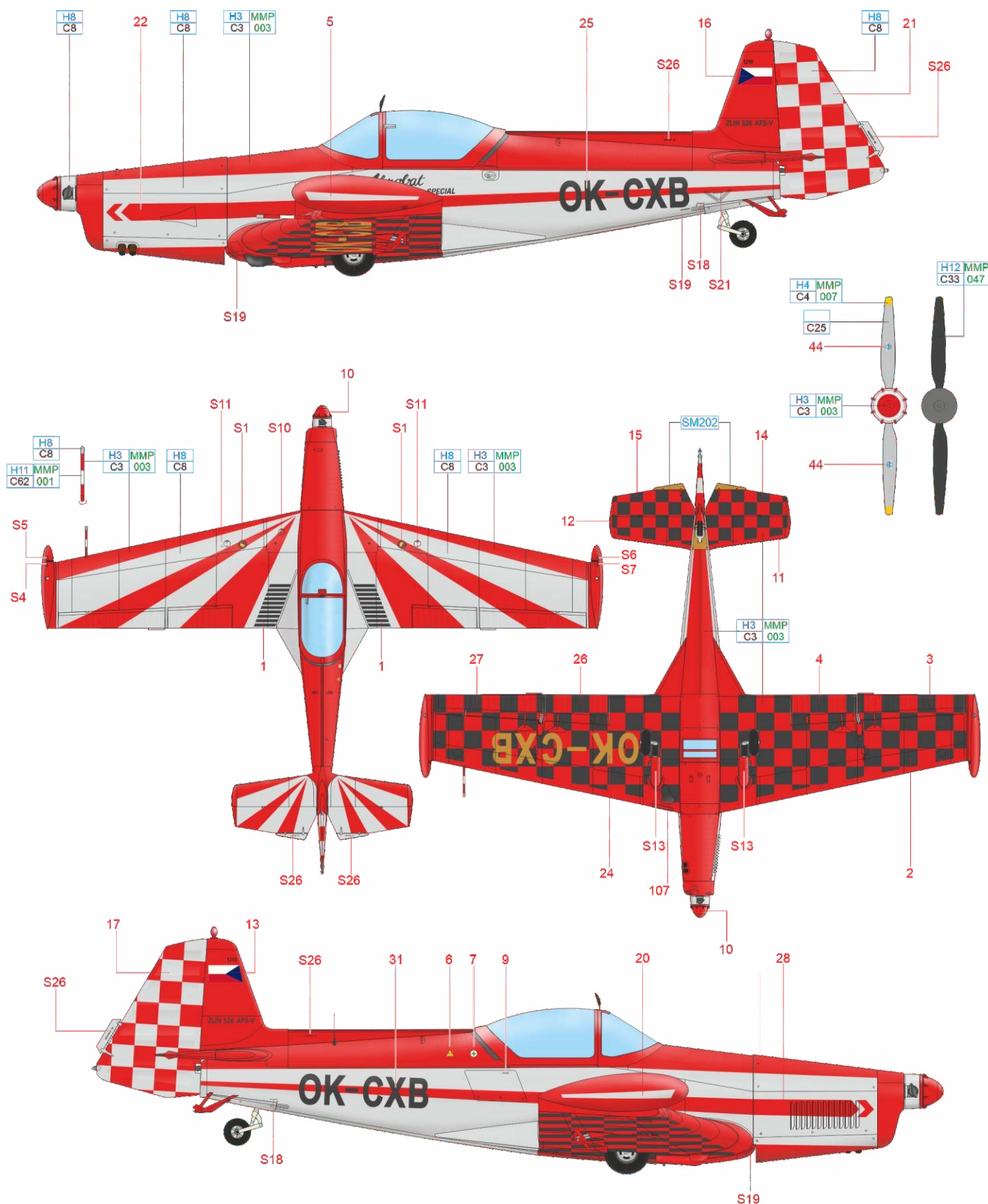


OPEN CANOPY

R

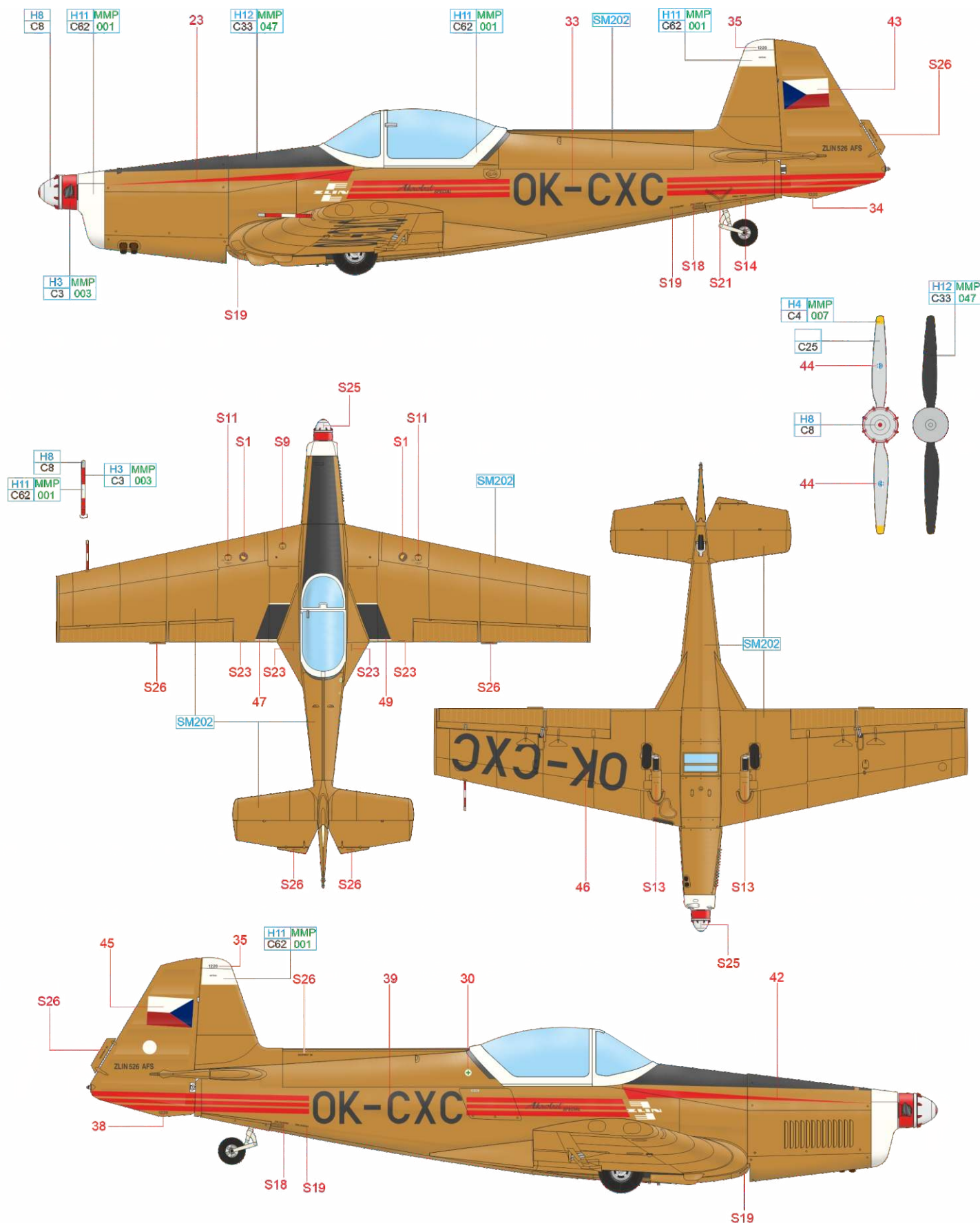


Zlín Z-526AFS OK-CXB s výrobním číslem 1219 byl vyroben v roce 1972 a přidělen akrobatické reprezentaci. Letoun dostal zlatohnědou barvu, stejně jako OK-CXC. Na konci 70. let byl letoun přebarven do typického červeno-bílého schématu. V novém zbarvení sloužil letoun nadále reprezentaci, a to až do druhé poloviny 80. let, kdy byl dolétán akrobatický resurs a došlo k přestavbě na vlečné provedení Z-526AFS-V. Po delimitaci majetku v roce 1993 byl přidělen letoun Aeroklubu Holešov. V roce 2008 byla provedena generální oprava letounu, při níž dostal nové červeno-stříbrné zbarvení, ve kterém létá dodnes. Kolem roku 2009 přešel letoun do soukromých rukou a létal na letišti Frýdlant nad Ostravicí. Několikrát byl zapůjčen Aeroklubu Krnov a často se účastnil plachtařských závodů jako vlečná. V roce 2019 jej odkoupil Tomáš Stanislavovič Jirmus, který jej provozuje na letišti v Táboře.



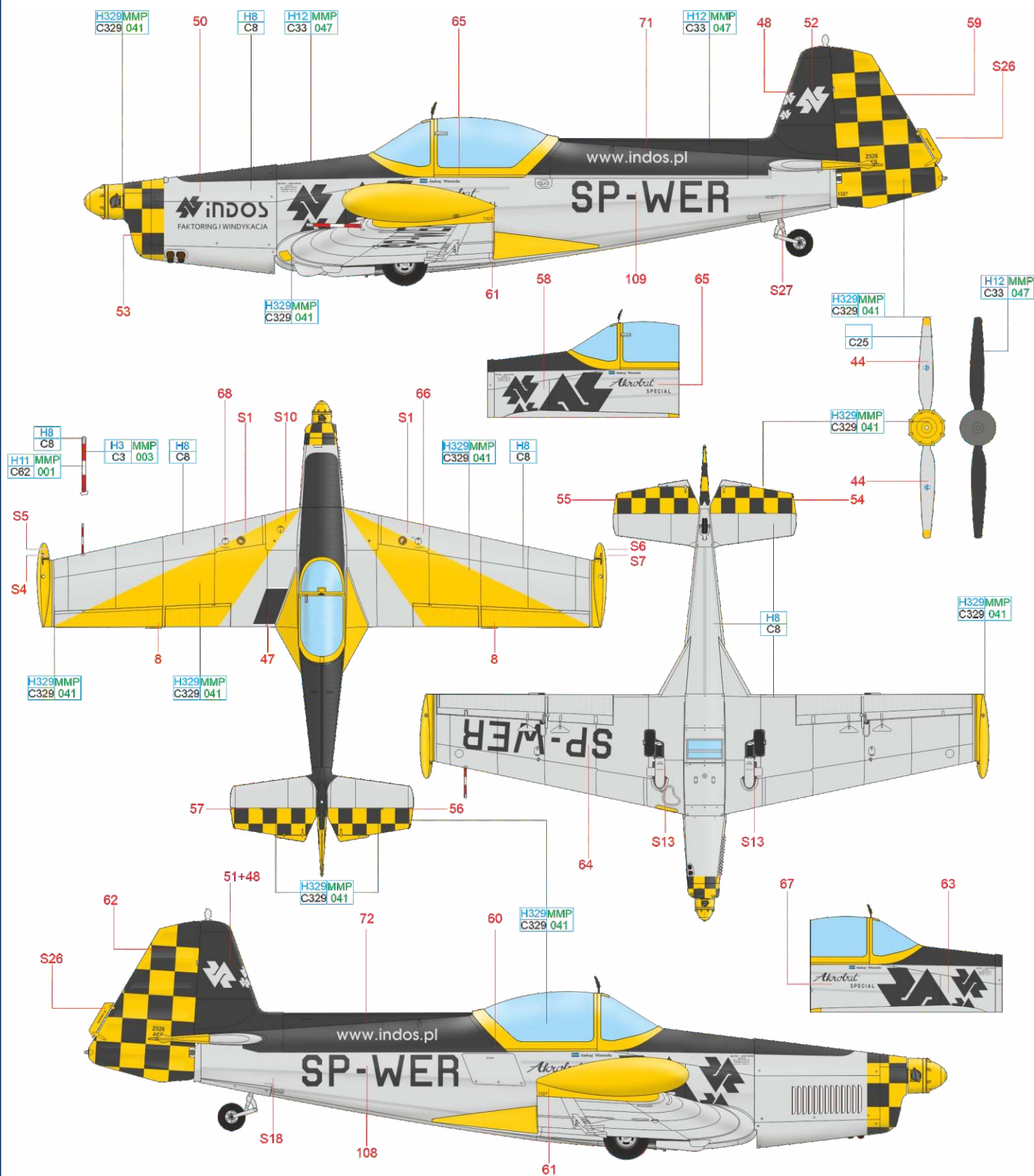
B Z-526AFS, v. č. 1220, OK-CXC, Svazarm, Československo, 1972-1975

Zlin Z-526AFS OK-CXC s výrobním číslem 1220 byl vyroben v roce 1972 a posléze přidělen reprezentantu Václavu Šmídovi do Kladna. Dostal zlatohnědé zbarvení, ačkoli se vzhledem k nepříteliš povedenému odstínu rychle uchytila přezdívka „hnědka“. Takto létal letoun do roku 1975, kdy musel Václav Šmíd skončit s akrobacií. Na konci 70. let obdržel modro-bílé zbarvení, které se stalo pro Kratoš typické. Na konci 80. let byl dolétán akrobatický resurs, proběhla přestavba na verzi AFS-V a dále sloužil pro vlečení kluzáků. Po delimitaci byl přidělen Hanáckému Aeroklubu Olomouc, kde létá dodnes.



SILVER	H8 C8	DARK GRAY	C25	GOLD	SM202	WHITE	H11 MMP C62 001	YELLOW	H4 MMP C4 007	RED	H3 C3	MMP C3 003	BLACK	H12 MMP C33 047
--------	-------	-----------	-----	------	-------	-------	-----------------	--------	---------------	-----	-------	------------	-------	-----------------

Zlin Z-526AFS SP-WER s výrobním číslem 1327 byl vyroben v roce 1974 a exportován do Polska, kde létal jako SP-ELB v reprezentaci. Později jej používal Aeroklub Katowice a kolem roku 2010 proběhla generální oprava a s ní spojená přeregistrace na SP-WER. Letoun dostal nové žluto-černo-stříbrné zbarvení a takto létal dále v Katowicích až do roku 2018, kdy byl odkoupen do soukromého vlastnictví českým majitelem. Proběhla další generální oprava, při níž dostal tento Kratás nové zbarvení, ovšem opět v kombinaci žluté, černé a stříbrné barvy. Tak létá s registrací OK-ERB dodnes a dodnes má také akrobatický resurs. Jeho domovskou základnou je letiště Skuteč.



D Z-526AFS, v. č. 1301, D-EWBA, Rumbach, Německo, 2009–2016

Zlín Z-526AFS s výrobním číslem 1301 byl vyroben jako SP-ENA přímo pro polskou akrobatickou reprezentaci. Prvních deset let létal velmi intenzivně, poté již méně. Později působil v Aeroklubu Nowy Targ, kde létal až do konce 90. let. Kolem roku 2000 obdržel nové zbarvení s reklamou společnosti LOT. V roce 2009 byl prodán soukromému majiteli do Německa a obdržel registraci D-EWBA. Majitel, pan Adacci, na letoun nechal namontovat vyvíječ kouře a létal s ním na leteckých dnech. V roce 2016 jej zakoupil David Sýkora a převezl z letiště Rumbach do Panenského Týnce, kde tento Křatás setrval dalších pět let a v této době také dostal nové zbarvení vínově červenou metalízou. Následně byl opět odprodán do soukromého vlastnictví a nyní létá na letišti v Hodkovicích. Nadále má akrobatický resurs.

