

1/48 Scale Plastic Model Kit

**ProfiPACK**  
edition

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.

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 ovládnuty 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



item No. 82184

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 přídavnou 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. Všech 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 Trenéru. 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.

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 započítím 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. SYMBOLS \* 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

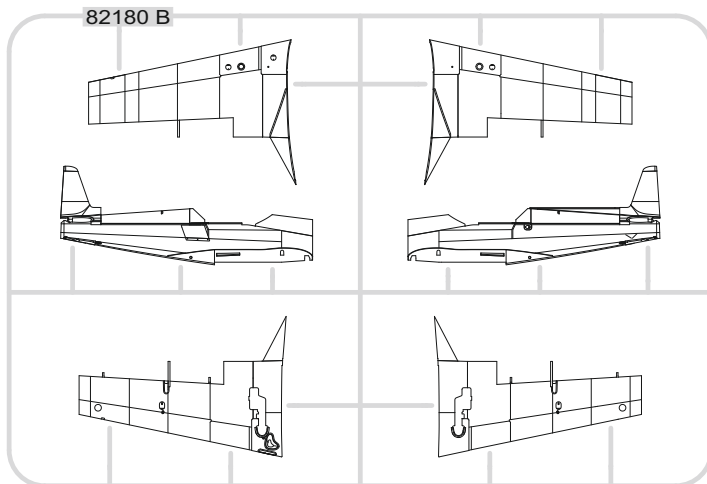


部品

## PLASTIC PARTS

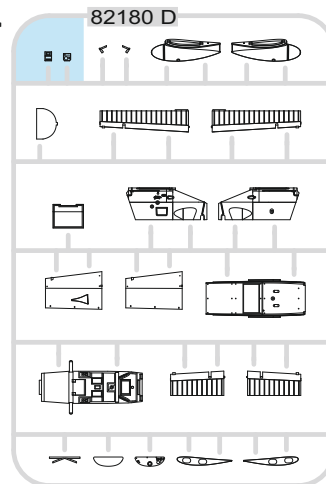
B&gt;

82180 B



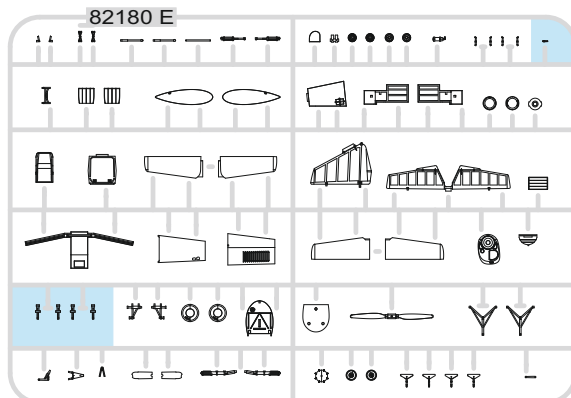
D&gt;

82180 D



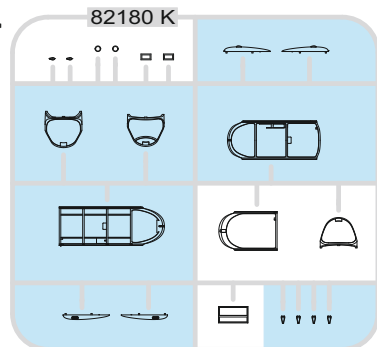
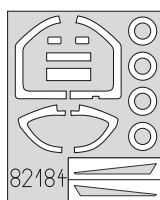
E&gt;

82180 E



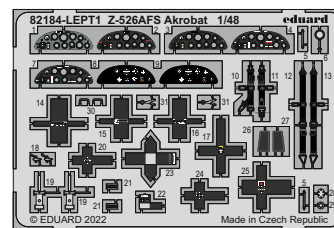
K&gt;

82180 K

eduard  
MASK

82184

## 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

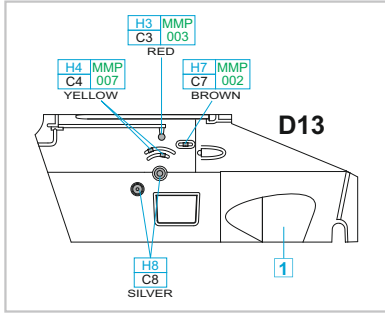
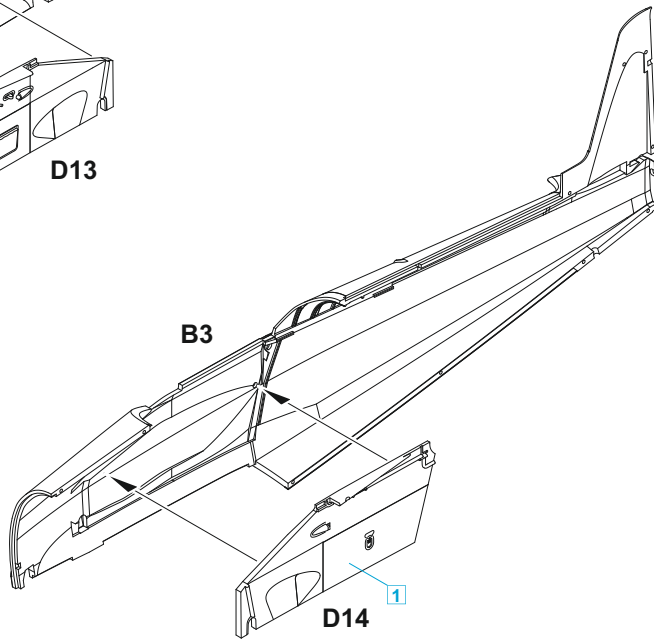
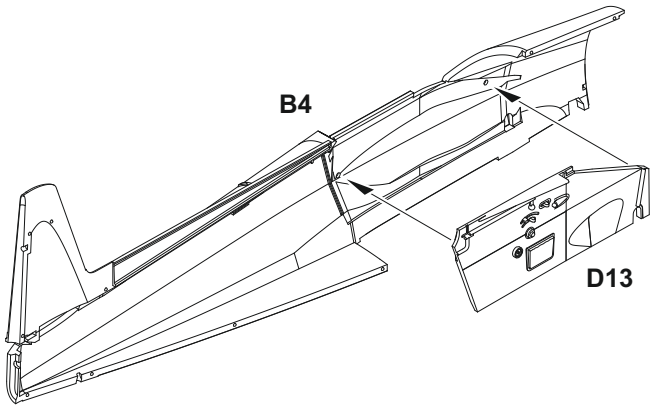


色

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**



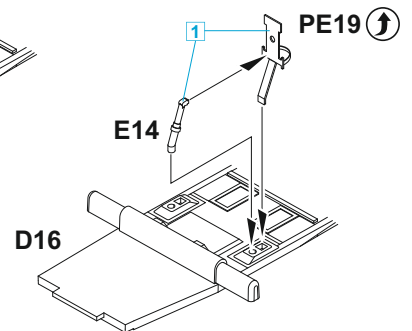
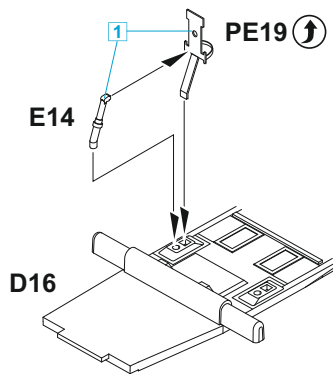
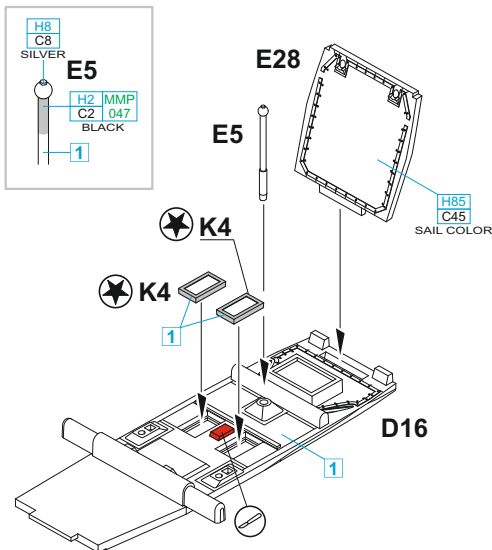
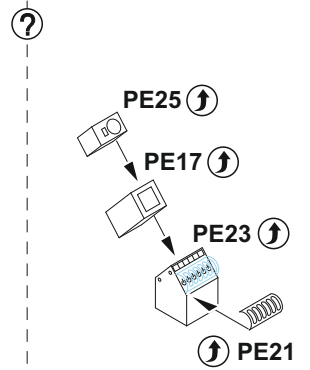
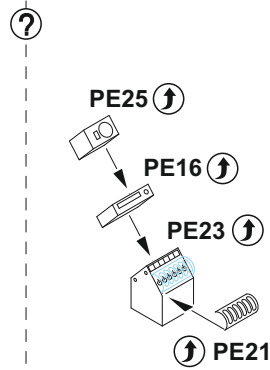
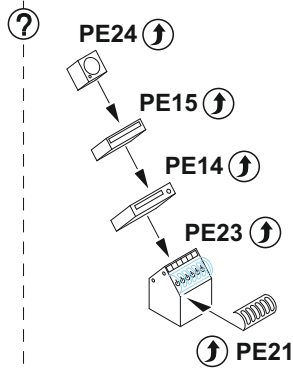
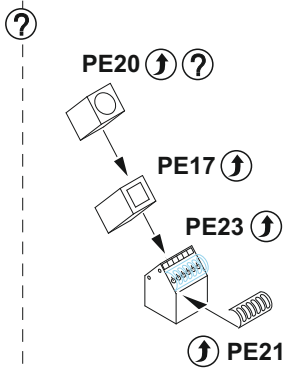
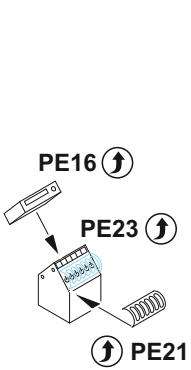
**A** MARKING **A**

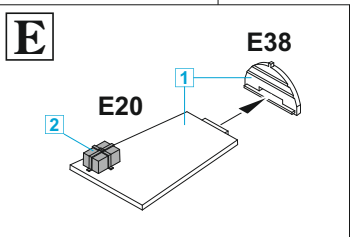
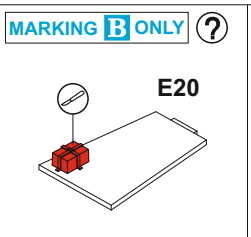
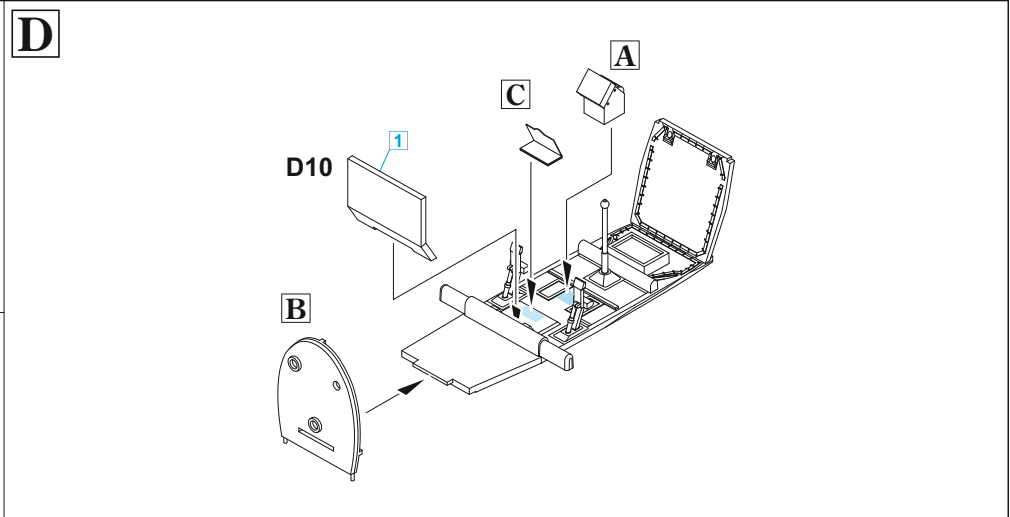
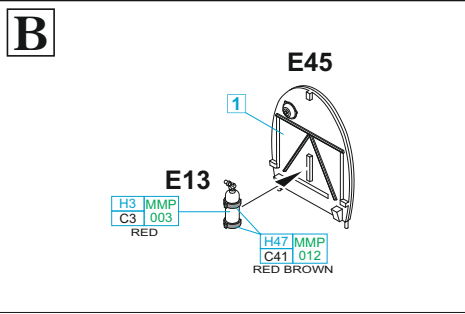
MARKING **B**

MARKING **C**

MARKING **D**

MARKING **E**

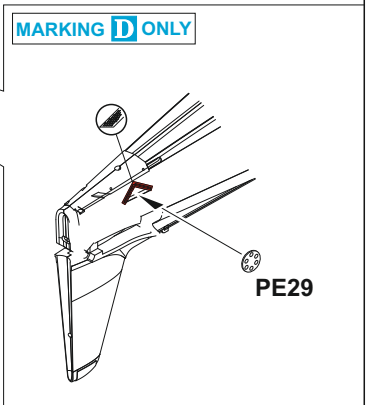
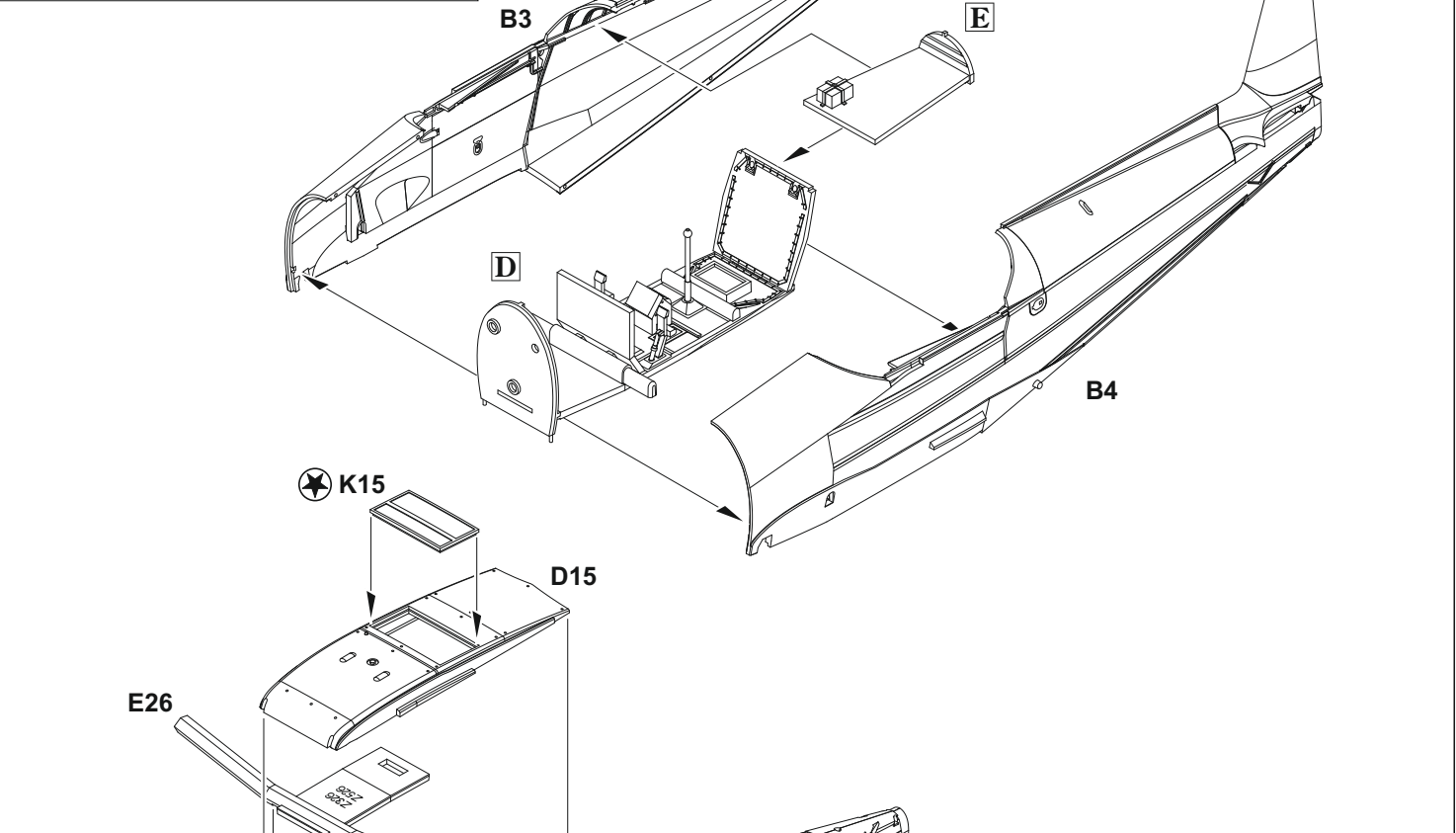


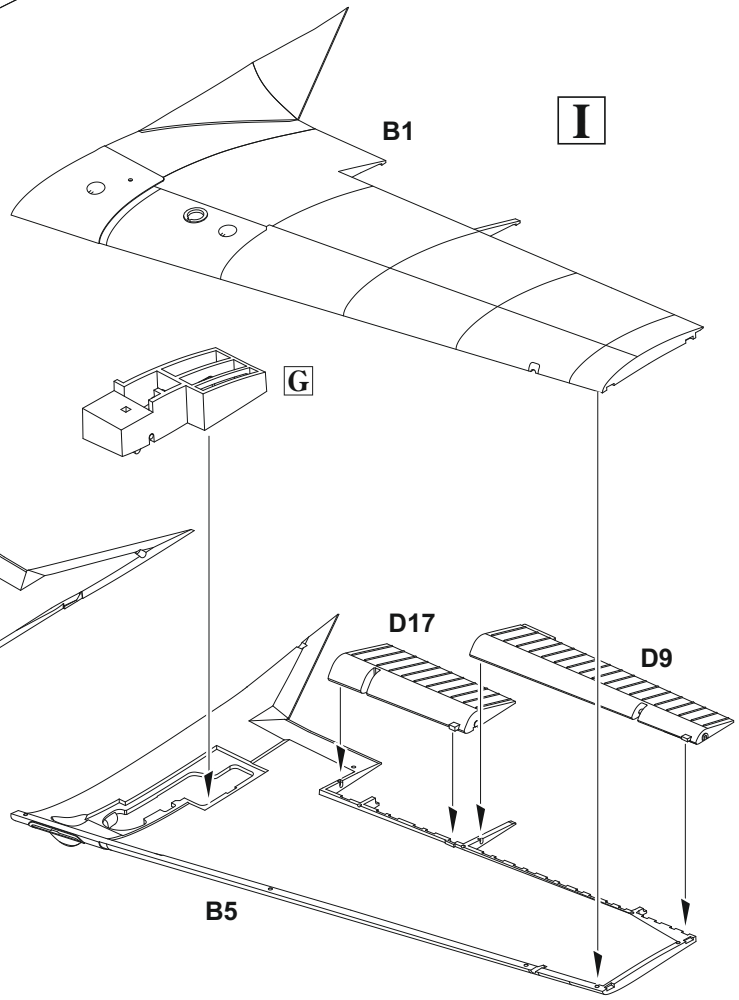
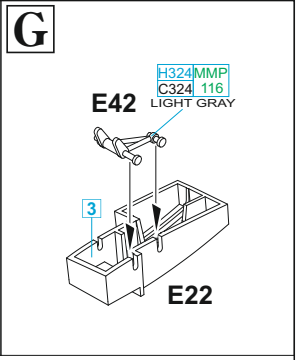
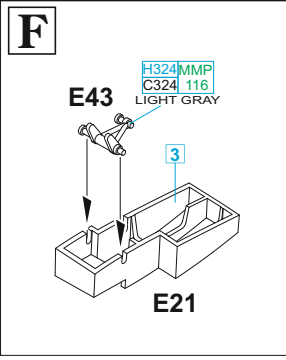
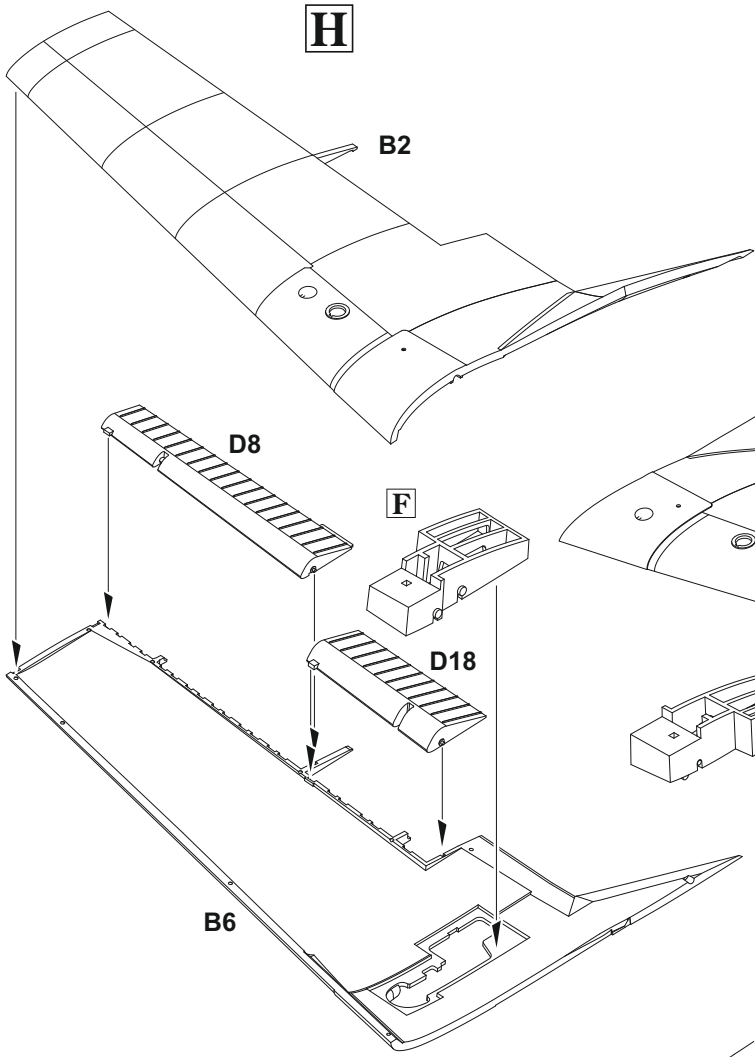


**2** =

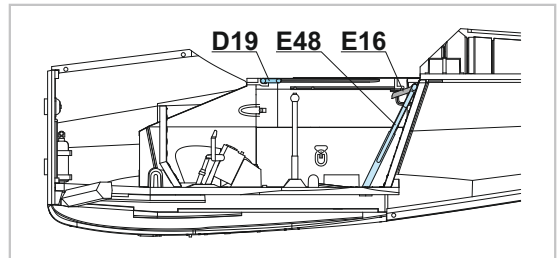
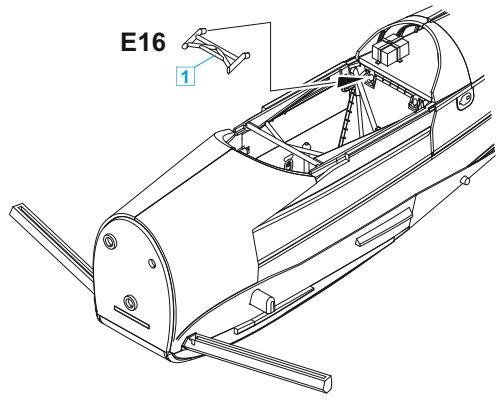
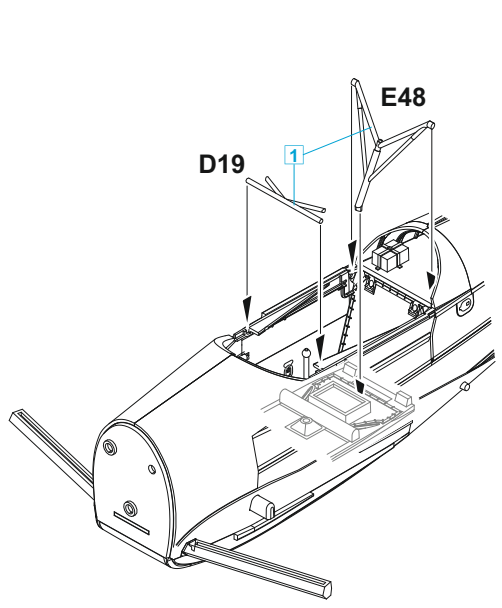
H1 MMP C1 001 WHITE - MARKINGS **A;D**

H3 MMP C3 003 RED - MARKINGS **B;C;E**



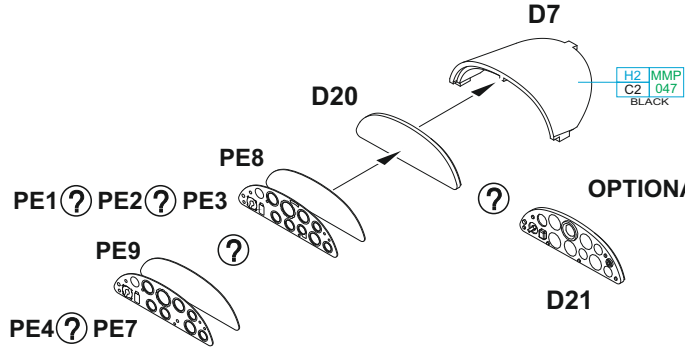


- 3** =
- H1 MMP - MARKINGS **D;E**  
C1 001  
WHITE
  - H2 MMP - MARKING **C**  
C2 047  
BLACK
  - H3 MMP - MARKING **A**  
C3 003  
RED
  - 50% H327MMP C327 101 RED + 50% H414MMP C114 003 RED - MARKING **B**



**J**

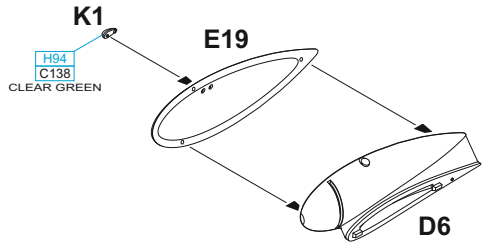
PE1, PE8 - MARKING **A**  
 PE2, PE8 - MARKING **B**  
 PE3, PE8 - MARKING **C**  
 PE4, PE9 - MARKING **D**  
 PE7, PE9 - MARKING **E**



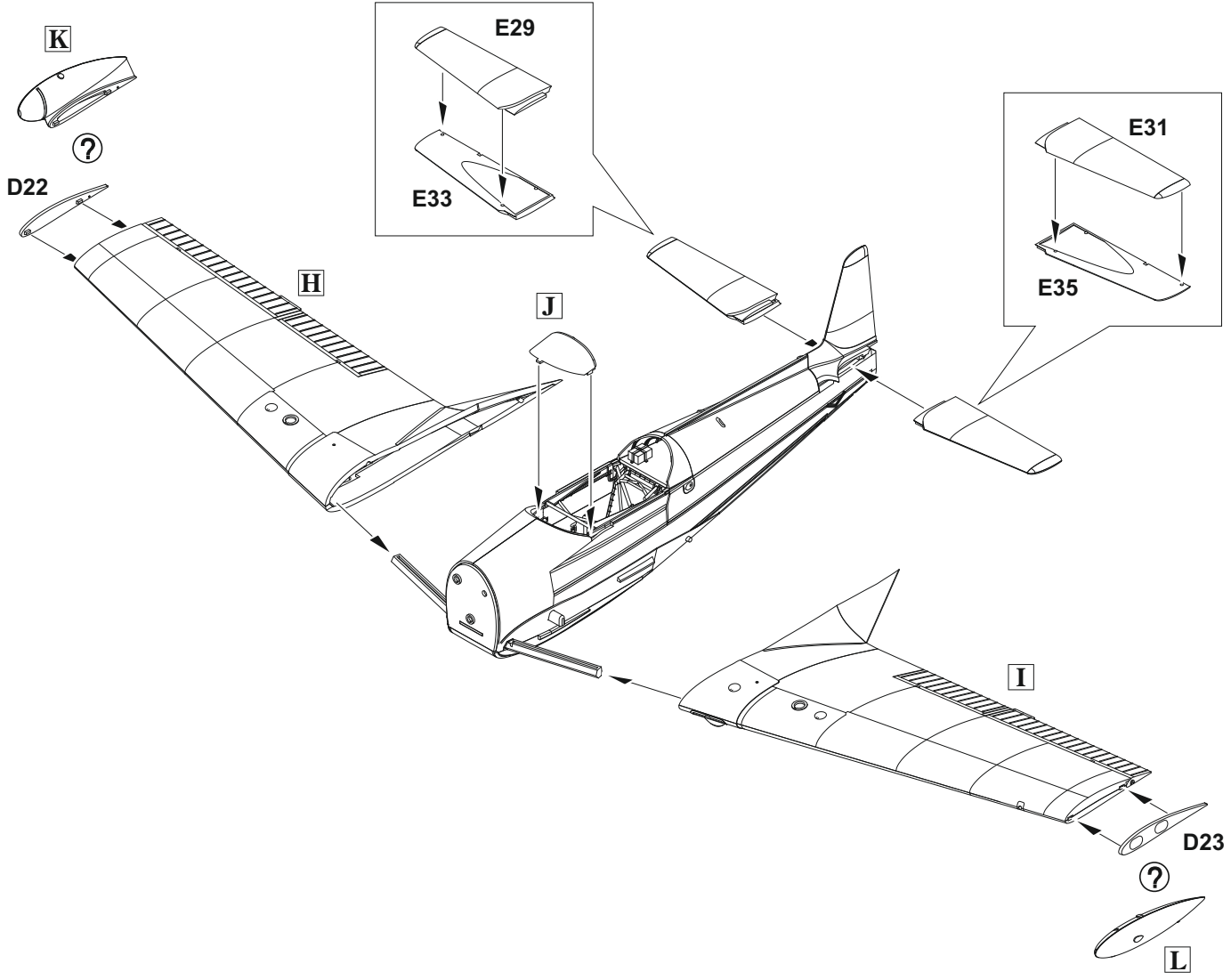
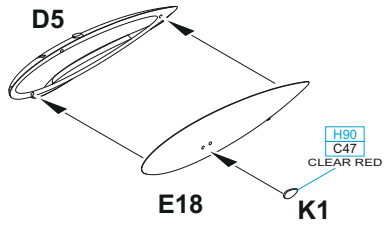
OPTIONAL: decal K1 - MARKING **A**  
 decal K2 - MARKING **B**  
 decal K3 - MARKING **C**  
 decal K4 - MARKING **D**  
 decal K5 - MARKING **E**

**K**

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

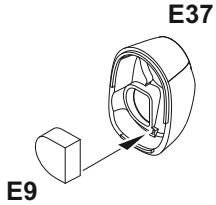
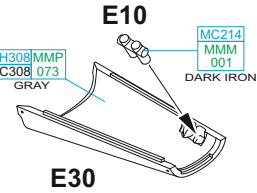
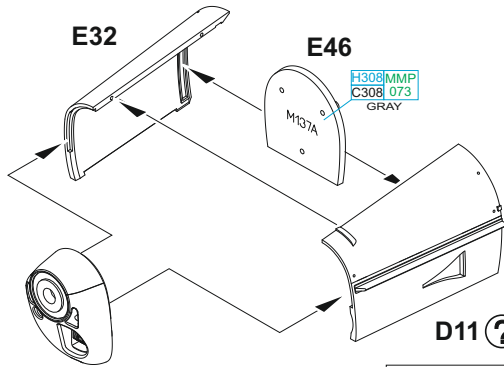
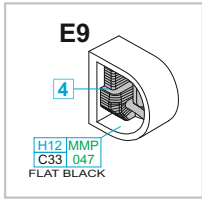
**L**

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

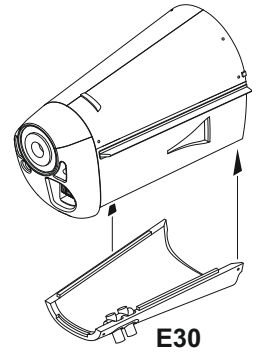


**4** = 90% MC218  
MMM  
003 ALUMINIUM + 10% MC217  
GOLD

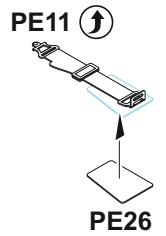
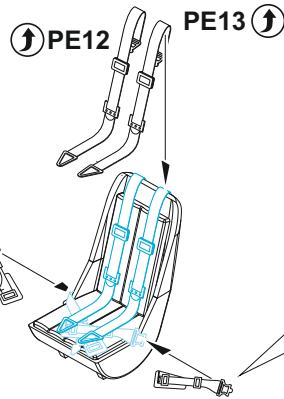
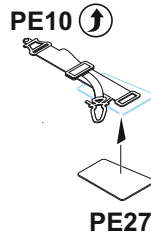
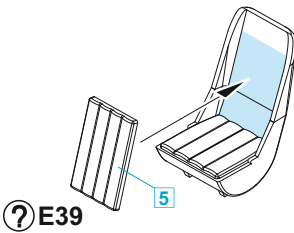
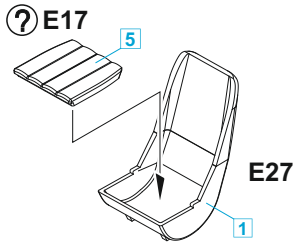
**M**



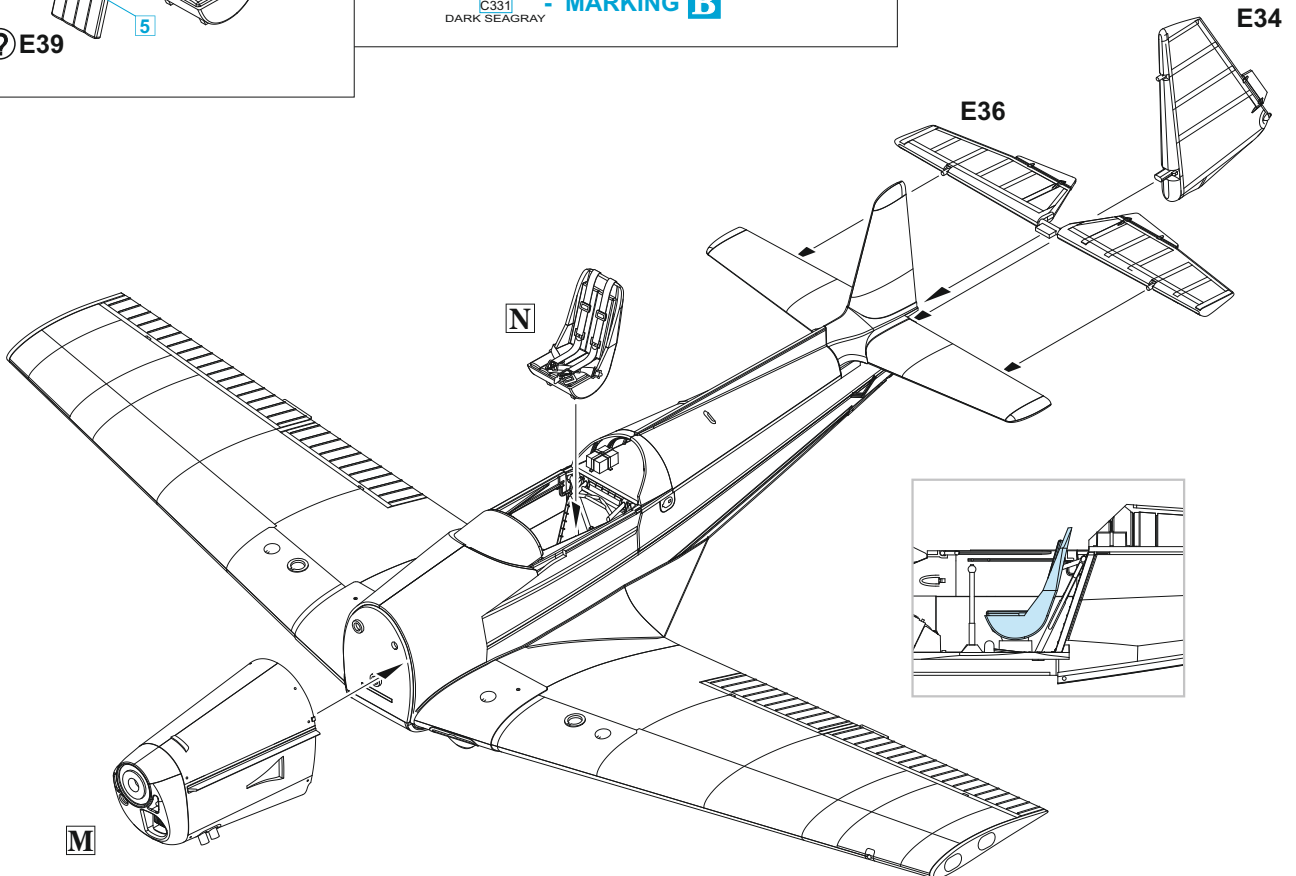
D11 ? D12  
**D11 - MARKINGS D, E**  
**D12 - MARKINGS A, B, C**

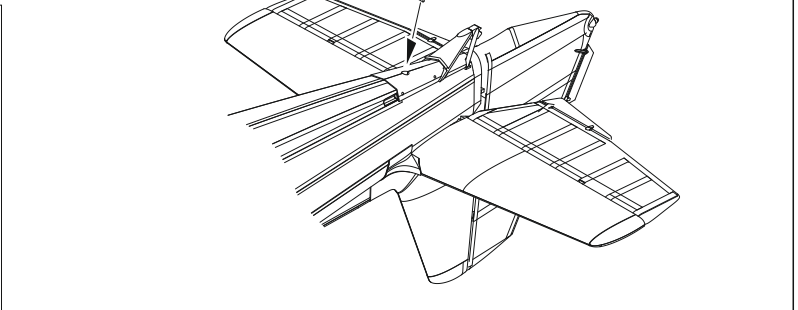
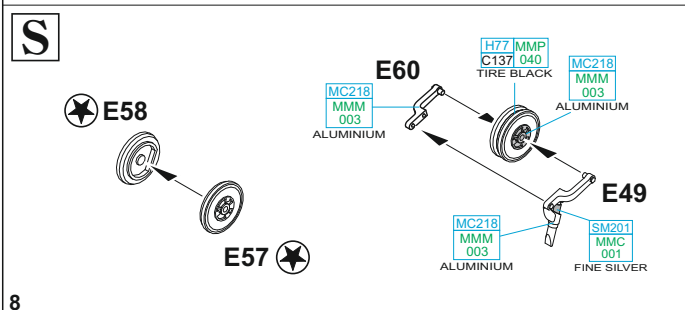
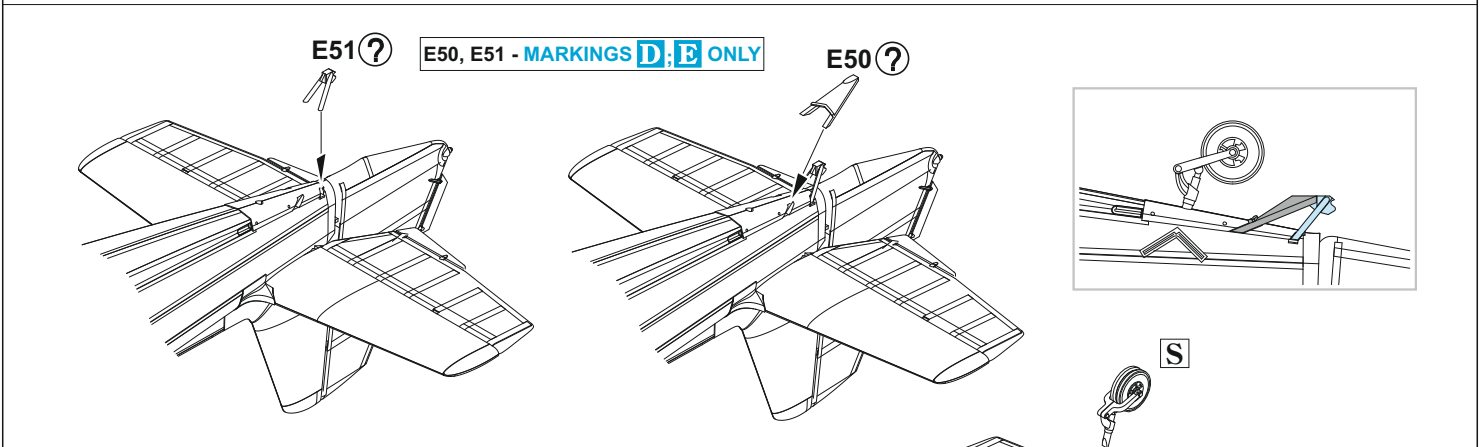
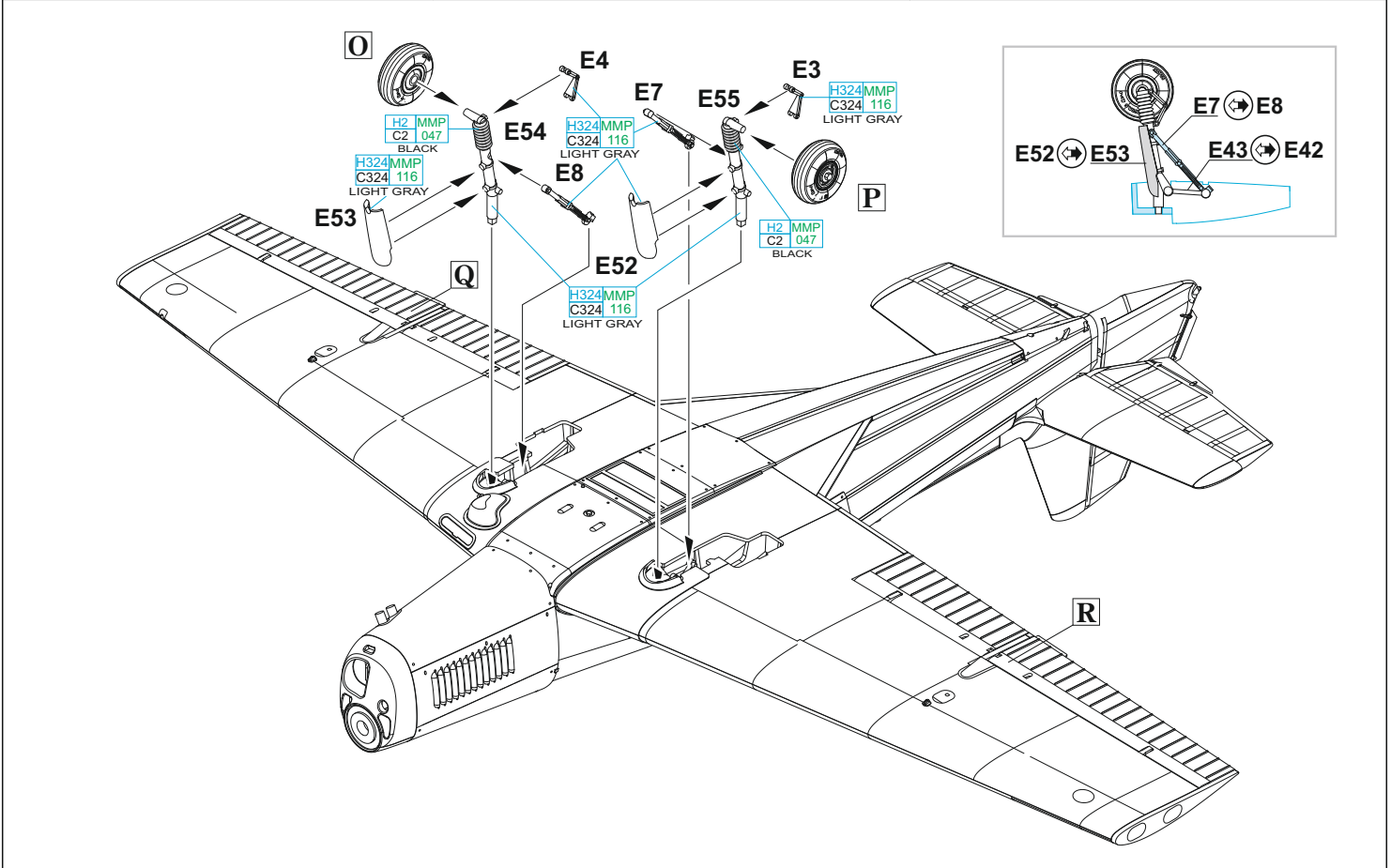
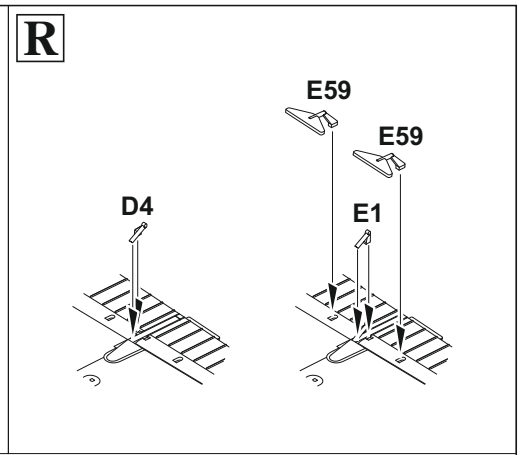
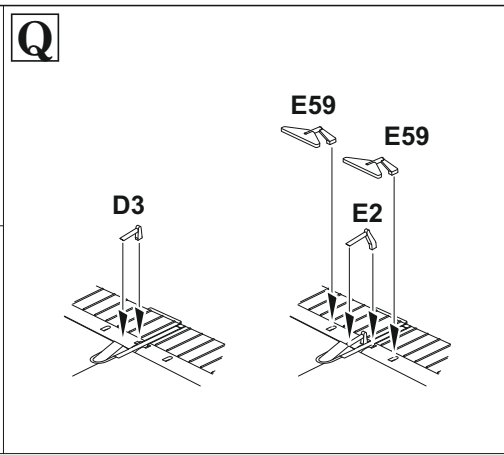
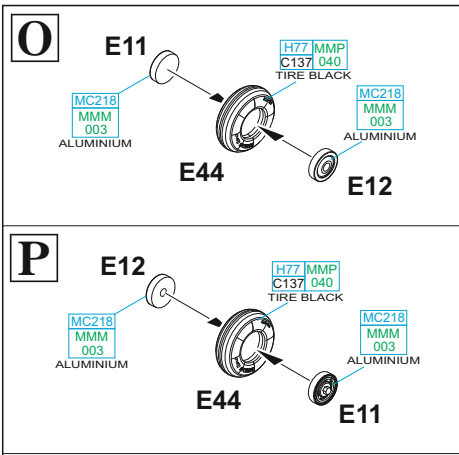


**N**

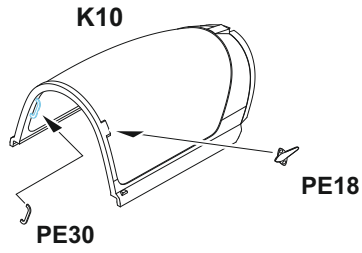
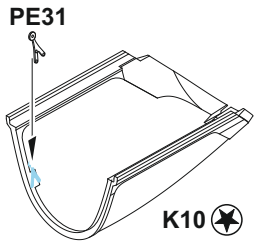
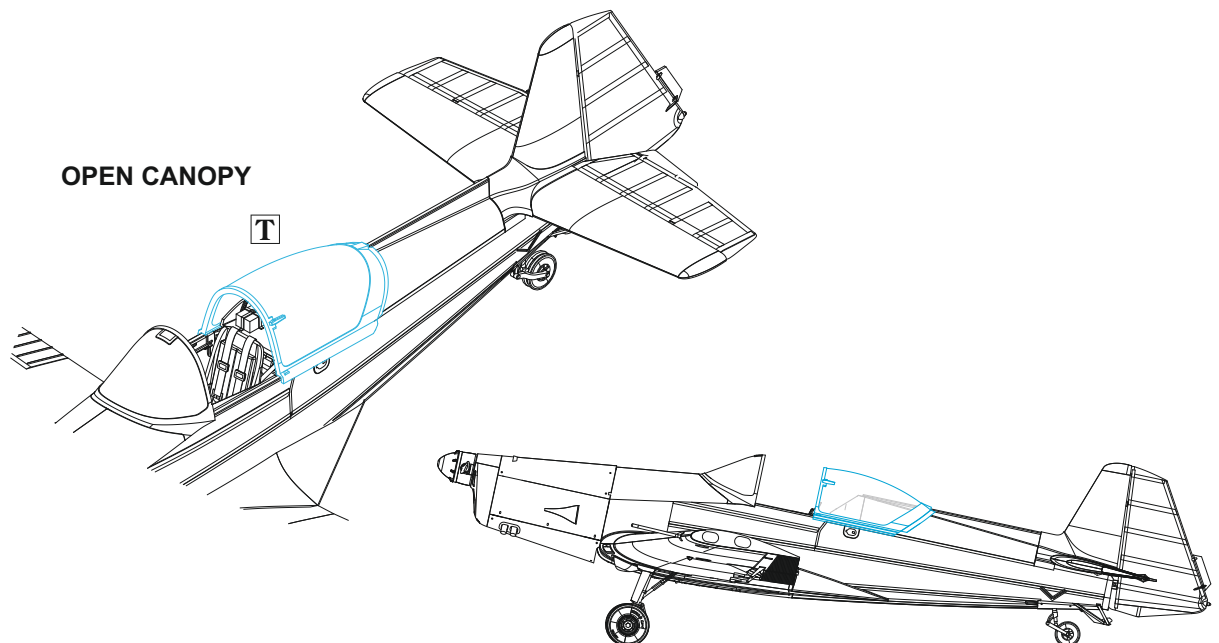
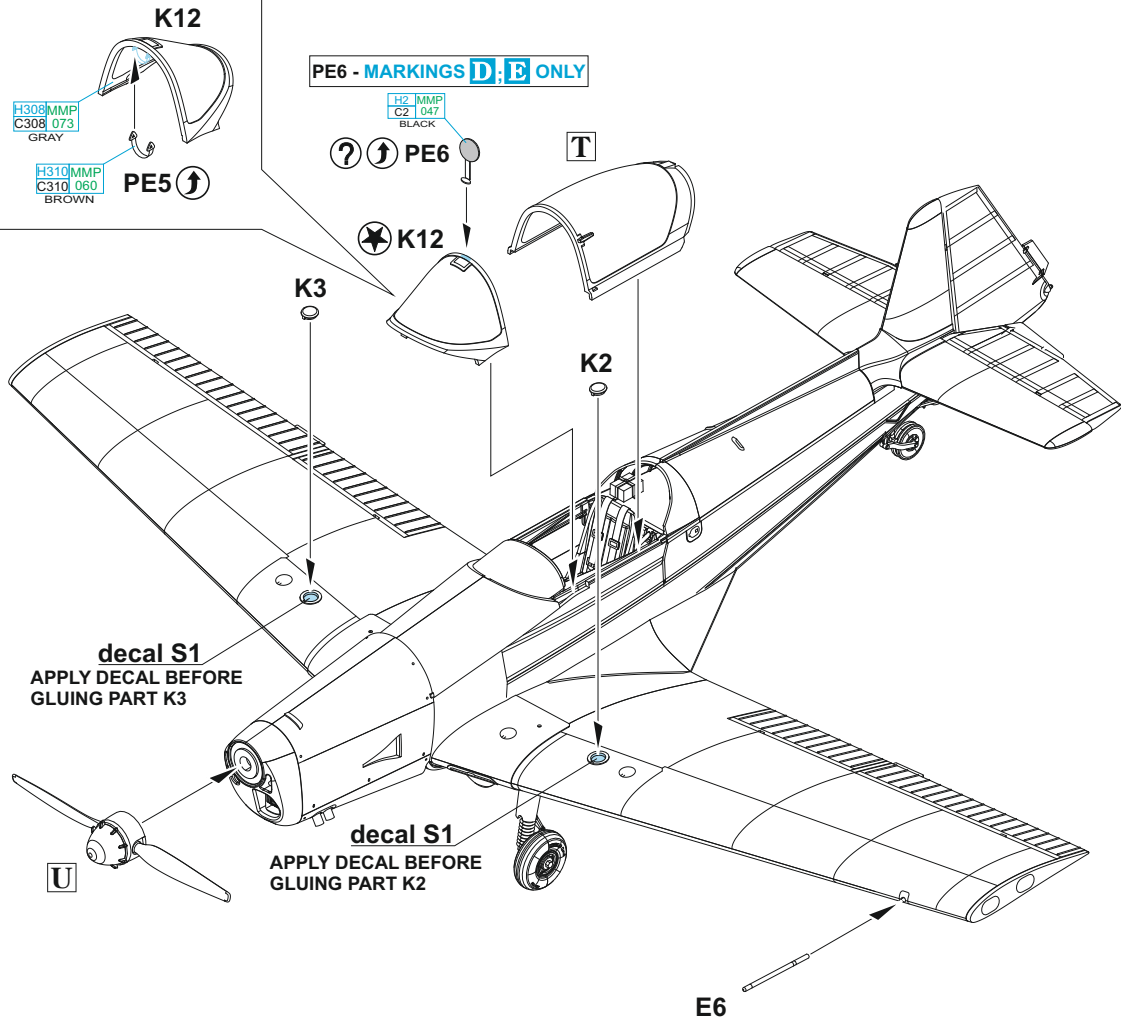
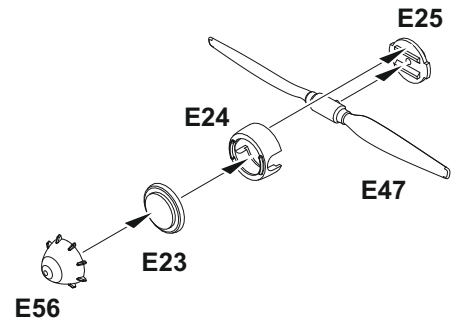


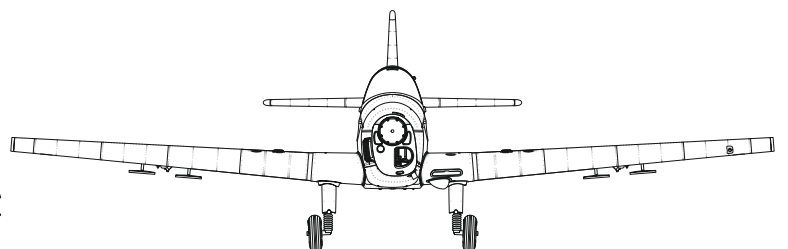
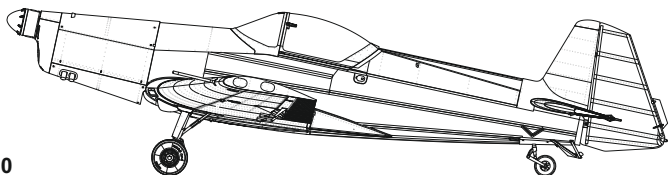
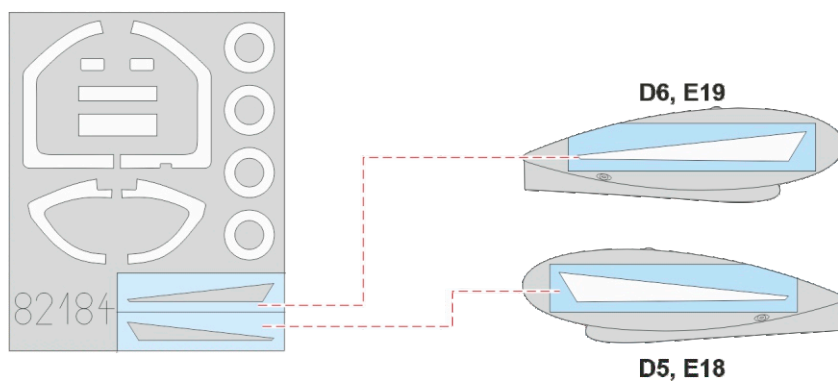
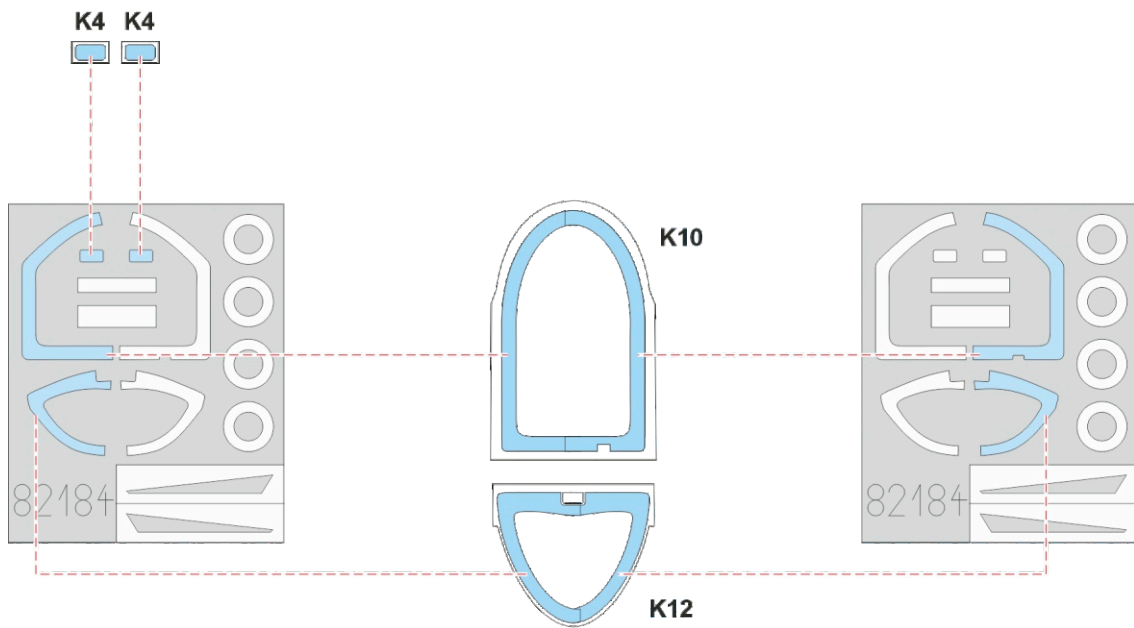
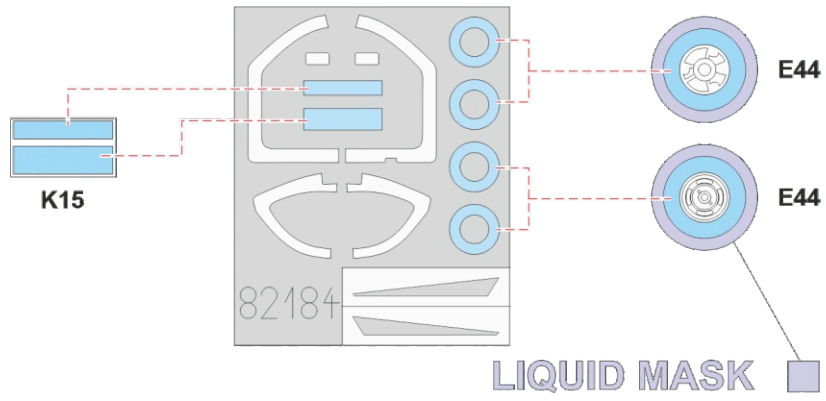
**5** = H12 MMP C33 047 FLAT BLACK - MARKINGS **A; C; D; E**  
H331 C331 DARK SEAGRAY - MARKING **B**



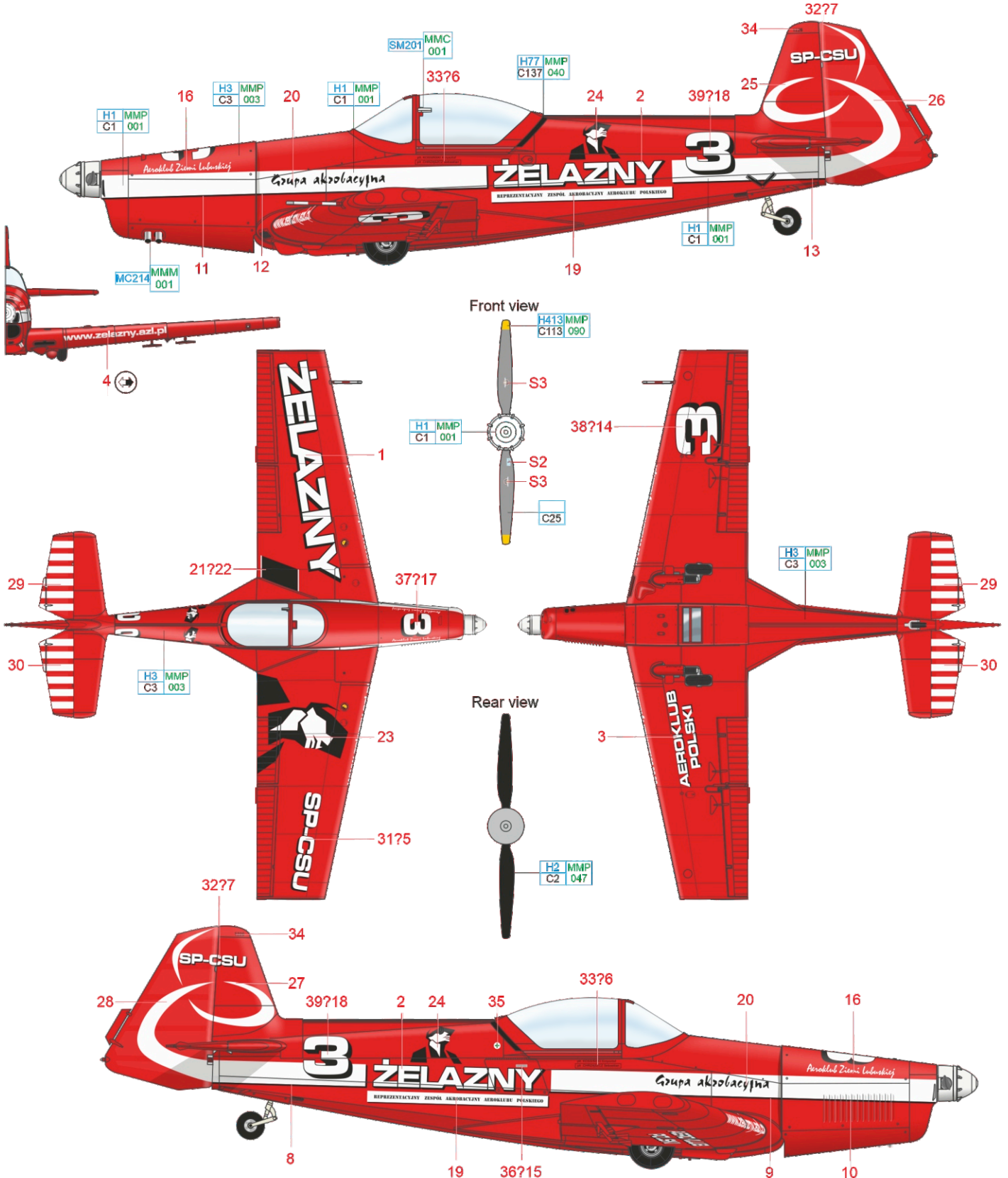




**T****U**



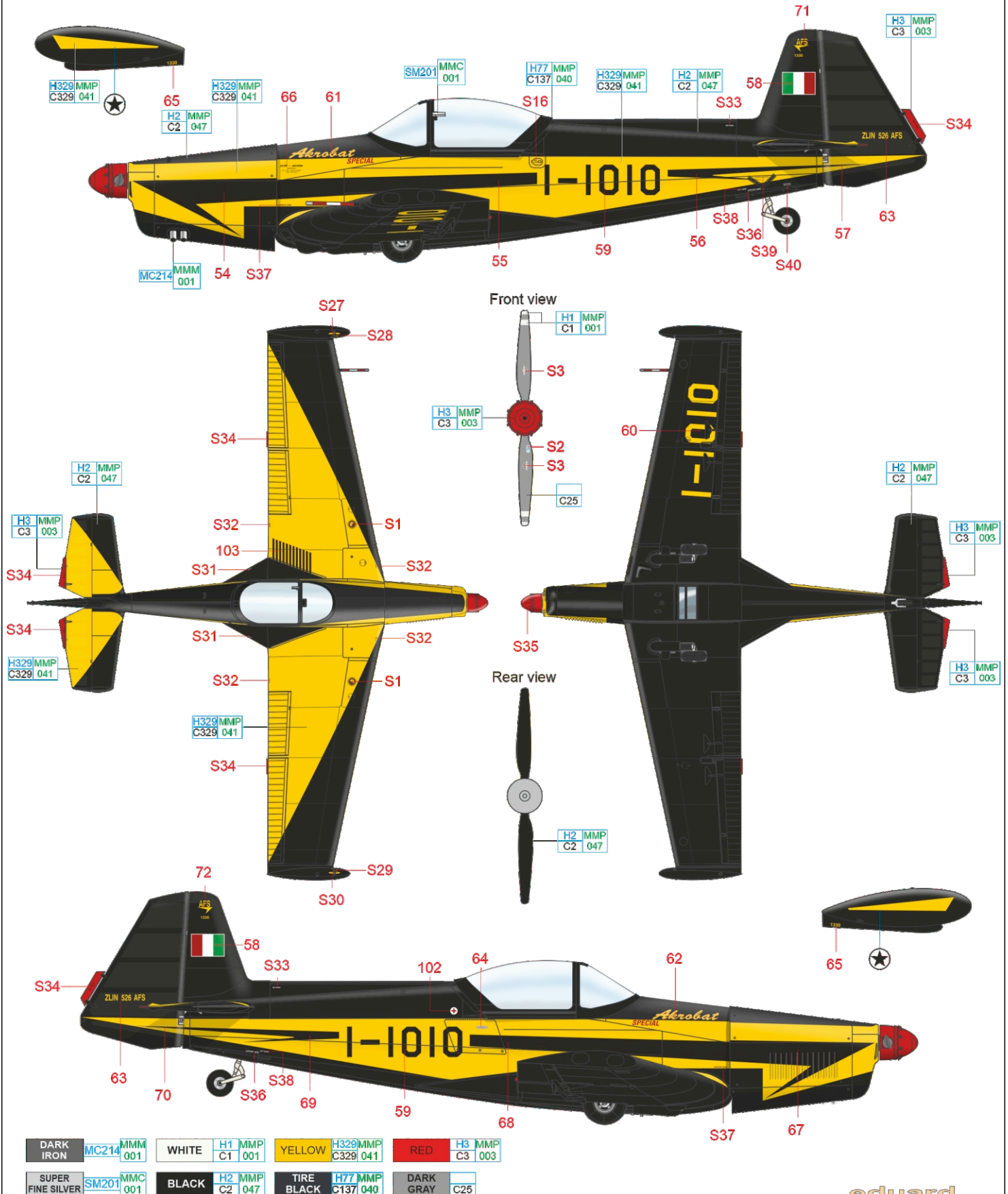
V prosinci 1999 vznikla na letišti Zielona Góra akrobatická skupina, sponzorovaná tehdy vznikající sítí železářských prodejen Żelazny. Při svém vzniku disponovala dvojicí Z-526AFS a jedním Z-50LA, ke kterým přibyl v roce 2001 jeden Z-526F. Piloti skupiny udivovali svým uměním na leteckých dnech nejen 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 Poznań. 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.



DARK IRON	MC214	MMM 001	WHITE	H1 MMP C1 001	YELLOW	H413 MMP C113 090	RED	H3 MMP C3 003
SUPER FINE SILVER	SM201	MMC 001	BLACK	H2 MMP C2 047	TIRE BLACK	H77 MMP C137 040	DARK GRAY	C25

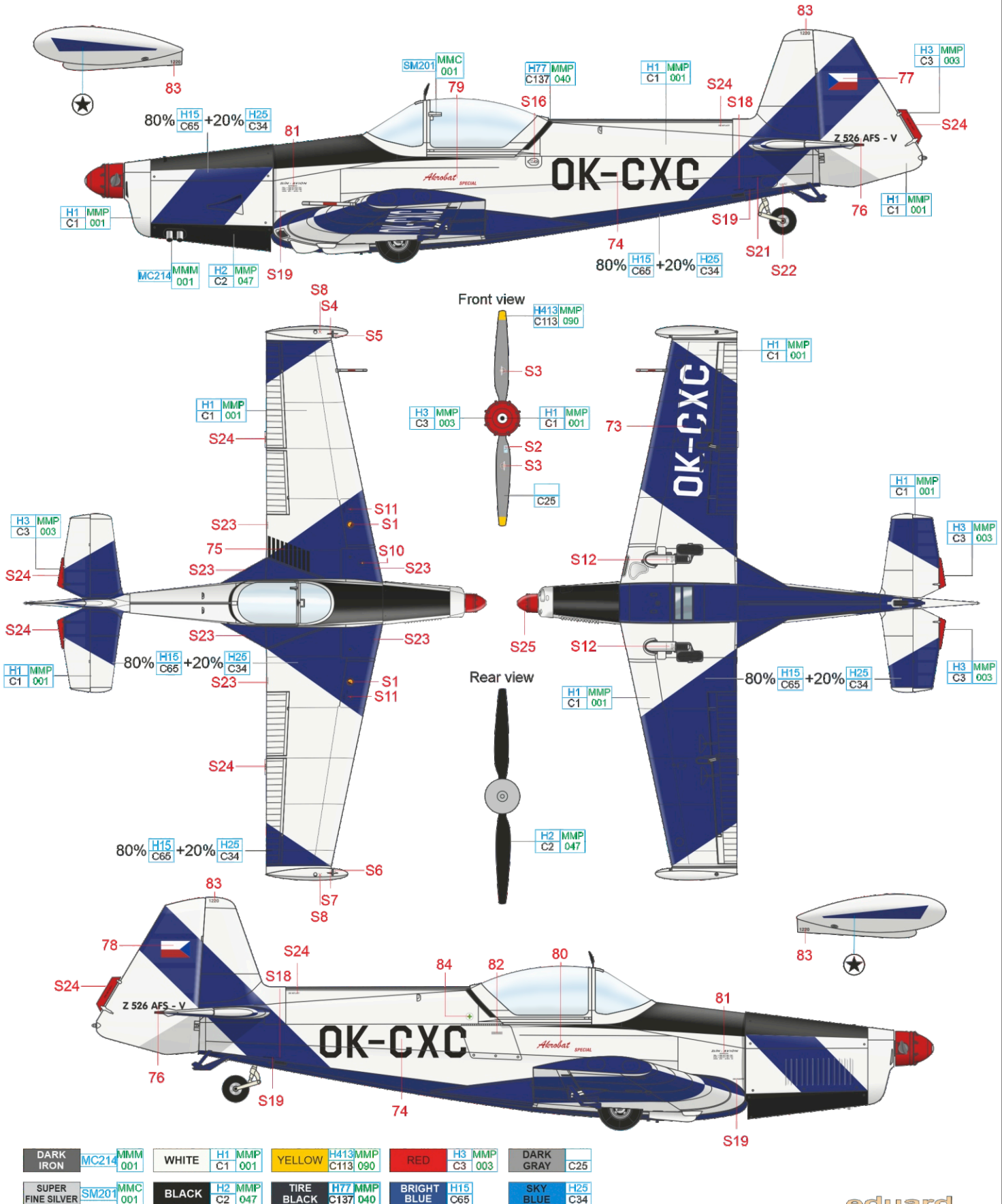


Tento „Kraťas“ byl vyroben v roce 1974 a jedná se o poslední vyrobený Z-526AFS vůbec. Po záletu byl 30. dubna 1974 předán „na sklad“ a svého zákazníka našel až o dva roky později. Dne 26. května 1977 si jej „odvezl“ známý italský akrobat „Pino“ Valenti z Parmy. Již o dva roky později však „jojo“ změnil majitele. Odkoupil jej Dr. Silvio Bellei, zakladatel výroby 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 Tissadiera 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-1010 byl následně jeřábem z hřbetu nešťastného Oscara „sesazen“ a po opravě létal dál... Poslední generální opravu absolvoval I-1010 u firmy ZLIN-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 akrobatický.



# D Z-526AFS-V, OK-CXC, v. č. 1220, Hanácký aeroklub Olomouc, Česká republika, 2011

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 hnědáček“. 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 ve Slezském aeroklubu Zábřeh, kolem roku 1994 jej získal Hanácký aeroklub Olomouc, který jej provozuje dodnes. V roce 2012 přistál OK-CXC v Bohuňovicích kvůli pilotové opomenutí (nevysunutý podvozek) na „břícho“ a následně se podrobil generální opravě v Otrokovicích 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 elegant v nové podobě získal na Sletu československých letadel v září 2021 ve Vyškově cenu za nejhezčí aeroklubové letadlo.



DARK IRON	MC214	MMM 001	WHITE	H1 MMP C1 001	YELLOW	H413 MMP C113 090	RED	H3 MMP C3 003	DARK GRAY	C25
SUPER FINE SILVER	SM201	MMC 001	BLACK	H2 MMP C2 047	TIRE BLACK	H77 MMP C137 040	BRIGHT BLUE	H15 C65	SKY BLUE	H25 C34



Eduard goodies for

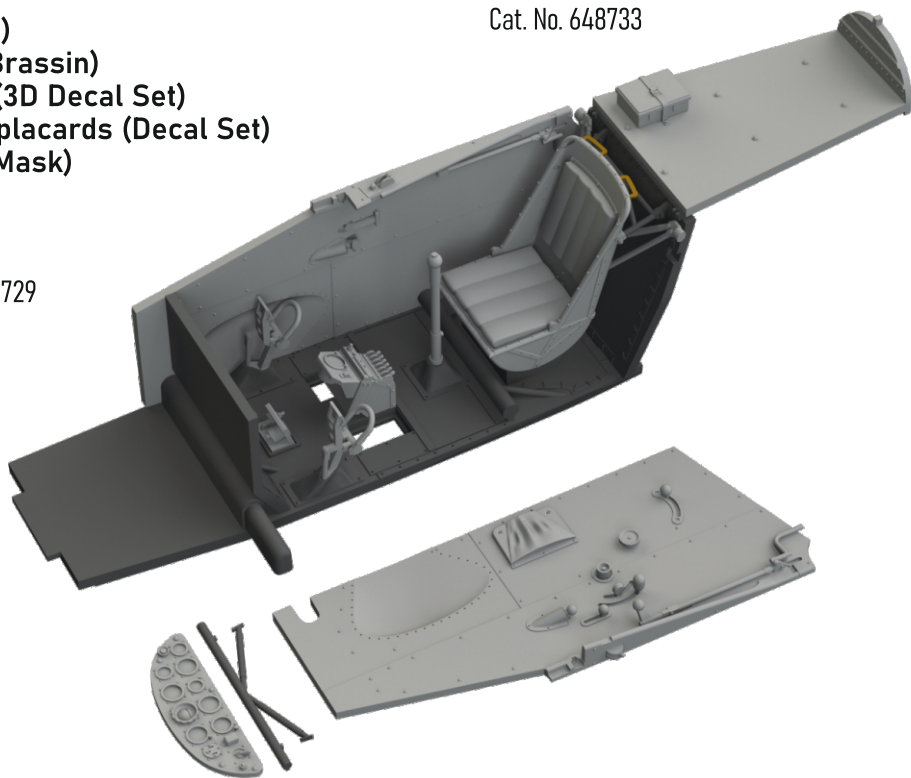
# Z-526AFS Akrobat 1/48

- 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