

(Super Kasper Akrobat, Kasper Akrobat, Beskid-1, Krosno 66, Beskid-2)

Akrobatický výcvik a výcvik letadel. Československo.



Zlin Z-26 „Tréninkové“ cvičné a výcvikové letadlo ve sbírce Polského muzea letectví v Krakově. (Zdroj: Copyright Tomek Spólnicki- „Military Travel“).

Letoun **Zlín Z-26 "Trainer"** byl určen pro výcvik a výcvik pilotů. Byl navržen na **československých leteckých závodech Moravan-Otrokovic** (dříve **Zlín**) v Otrokovicích v roce 1946 v rámci vyhlášené soutěže na výstavbu výcvikových a výcvikových letadel. Vyvinutý týmem designérů pod vedením **Karel Tomas**. Tento letoun úspěšně dokončil letové zkoušky a zkoušky a v roce 1947 získal první místo v soutěži.

Byl zaměřen na hromadnou výrobu. V letech 1949-1951 bylo postaveno 113 (podle [4] - 163) sériové Z-26, vybavené křídly dřevěné konstrukce. Všechny následné verze letadel ve Zlíně jsou již vybaveny kovovými křídly.

Byly použity v Československu, Polsku a Rumunsku.

Letoun **Zlín Z-26** patří k slavné zlínské rodině a dožil se mnoha let vývoje prakticky na hranici možností použitého systému a struktury. Jednalo se o následující letadla: **Zlín Z-126 "Trenér 2" (C-105)**, **Zlín Z-226**, **Zlín Z-326**, **Zlín Z-526** a **Zlín Z-726**.

V Polsku.

Na podzim roku 1951 (podle jiných zdrojů - začátkem roku 1952), v rámci doplňování a modernizace létajícího vybavení, Aero Club Polské lidové republiky se značnou pomocí tehdejší Ligy letectva, Velitelství letectva a Ministerstva komunikace nakoupil 38 (podle [4] - 36) letadel **Zlín Z-26**. První z nich byl zaregistrován v Inspektorátu civilních letadel (IKCSP) dne 6. února 1952 pod ochrannou známkou SP-ARE.

Letadla byla použita v Aero Clubu pro výcvik a výcvik pilotů a byla použita jako sportovní letadla účastníci se akcí a leteckých show. Po mnoho let se na letadle **Z-26** hrálo polské mistrovství v akrobacii. Když byly jejich křídla nadměrně nošena po 6 letech používání, v letech 1958-1959 pro ně **Lotnicze Zakłady Techniczne APRL** v **Krosnu** vyrobila 30 sad nových křidel, současně provedla generální opravu letadla. Byly používány až do roku 1969 a posledních 7 letadel bylo na jaře 1974 vymazáno.

Krakovské muzeum letectví má jediný přeživající **zlínský Z-26 „Trenér“** předaný v červenci 1974 ke sbírce posledního uživatele - Krakovského aeroklubu.

Stanisław Kasperek, několikanásobný polský šampion v akrobacii, přišel s konceptem **přeměny Zlín Z-26** na akrobatickou verzi s jedním sedadlem s názvem **Kasper Akrobat**. V roce 1963 inženýři: **J. Supryn**, **Stanisław Bienia** a **W. Jaworska** ze Świdnicki Aero Clubu (zaměstnanci **Prototype Design Office Office WSK-Świdnik**) vyvinuli technický návrh tohoto letadla pod názvem **Super Kasper Akrobat**. Přední kabina byla odstraněna, což vyžadovalo přepracování krytu kabiny a rozšíření horního krytu trupu až do druhé kabiny. Palivový systém byl přestavěn, pohonný mechanismus kufru, motoru a klapky byly odstraněny, které, když byly uzamčeny v uzavřené poloze, byly utěsněny plátnem. Aby se snížil aerodynamický odpor, kola byla pokryta kapotáží. Všechny tyto změny výrazně zlepšily výkon letadla. Převod byl proveden na letounu SP-ASG v Aeroklubu ve Świdniku pomocí závodu WSK-Świdnik. Na tomto letadle se v červenci 1963 S. Kasperek zúčastnil mistrovství světa v akrobacii v Moskvě, kde obsadil 3. místo.

Na podzim roku 1963 **byla konstrukční kancelář Aero Clubu Polské lidové republiky** v Krakově pod dohledem M. Sc. **Jan Czerwiński** vyvinul pracovní dílnu pro převod letadel Z-26 na **Super Kasper Akrobat**. Podle této dokumentace provedla společnost APRL Aviation Repair Works v Krosnu v

první polovině roku 1964 tři letadla. První Super Kasper Akrobat vyrobený v Krosno SP-ART byl letecky převezen 6. května 1964. Další dva jsou SP-ASM a SP-ASG, ve kterých byly provedeny dodatečné změny podle Krakovské dokumentace. Protože letadlo získalo dobrou pověst v aeroklubech a zvýšil se zájem o akrobacii, APRL nařídil přeměnu dalších 13 **Z-26** v **LZN-Krosno**. V letech 1964-1965 byly přeměněny na Super Kasper Akrobaty. Celkem bylo zpracováno 16 letadel. V září 1965 se Stanisław Kasperek na Super Kasper Akrobat umístil na 3. místě v Mezinárodní akrobatické soutěži socialistických států. Letadla byla používána v aeroklubech až do poloviny roku 1969, později se nepoužívaly a byly zrušeny v letech 1972-1974.

Na jaře roku 1965 byl na opravárenském závodě Super Kasper Akrobat v Krosnu nainstalován motor Super Kasper Akrobat SP-APW Walter „Minor WM-6-III“ s výkonem 118 kW (160 HP). Letadlo bylo letěno 6. června 1965. 3,9 m / s (Super Kasper Akrobata) na 5,7 m / s. Aby se však letadlu umožnilo provádět akrobacii, bylo nutné posílit jeho strukturu kvůli zvýšení výkonu motoru a celkové hmotnosti. Později byl letoun považován za prototyp letadla **Beskid**. Letadlo obdrželo původní motor a opět se stalo Super Kasper Akrobat.

Na jaře 1966, MSc. **Jerzy Lamparski** a mgr inž. **Jerzy Borzyszkowski** připravil konstrukční návrh motoru Walter „Minor WM-6-III“. Letoun byl rekonstruován **Lotnicze Zakłady Pomocze** v Krosně v první polovině roku 1966. Letadlo bylo **letěno** v prvních dnech června 1966. Letadlo (SP-AST) původně dostalo jméno **Krosno 66**, změněné na **Beskid-1**. Poté LZN-Krosno převedl dva další Z-26 na letadla Beskid-1. V mezinárodní letecké akrobatické soutěži v Magdeburgu v srpnu 1967 obsadili S. Kasperek, F. Kawała a E. Mikołajczyk letadlo Beskid-6 a 8. místo a získali druhé místo v týmu. Provoz letadla Beskid-1 ukázal, že existují možnosti dalšího zlepšení letadla.

Na konci roku 1967, MSc. **J. Lamparski** a mgr inž. **J. Borzyszkowski** začal pracovat na projektu vylepšeného letadla **Beskid-2**. Začátkem roku 1968 byla dokumentace připravena. LZN v Krosnu měly zahájit rekonstrukci Z-26 na Beskid-2. Bohužel, 17. ledna 1968, na letadle Beskid-1 (SP-AST), křídlo havarovalo a pilot zemřel. Antoni Kozłowski. V roce 1969 bylo křídlo na Super Kasper Akrobat zlomeno, tentokrát pilot zachránil. Testy ukázaly únavové praskání trupové části nosníku křídla. Poté byla na objednávku APRL navržena dokumentace nového vyztuženého příhradového nosníku v roce 1969 týmem zaměstnanců **Fakulty energetiky a letectví VUT ve Varšavě** pod vedením prof. Eng. **Leszek Duleba** a MSc. **Edward Margański**. Oprava letadel v Krosnu měla začít stavět nové trupy v roce 1970. V roce 1971 však společnost APRL získala příležitost ke koupi nového „**trenérského**“ letounu **Zlin Z-526F**, který byl považován za lepší řešení než rekonstrukce starého Zlína-26. V květnu 1972 byly další dva Beskydy-1 vymazány.

Konstrukce :

Dvousedadlové samonosné nízkoplošné letadlo smíšené konstrukce Ve verzi **Super Kasper Akrobat a Beskid-1** - jednomístné. Samonosný bipartit. Dřevěná křídla s jedním nosníkem s pomocným nosníkem (podle [5] - dvojitý nosník), překrytá překližkou vedle nosníku. Vybavena křídélky a klapkami. Trup krovu, svařovaný z ocelových trubek, pokrytý plátnem na kovových a dřevěných lamelách. Přední a horní část trupu potažená duralovým plechem. Krytá kabina. Dřevěná konstrukce, vertikální stabilizátor potažený překližkou, potažený plátnem. Klasický masivní podvozek.

Vybavení - pilot-navigace double, včetně sady základních palubních přístrojů v první a druhé kabině. Elektrické instalace.

Motor :

- **Zlín Z-26**, **Super Kasper Akrobat** - in-line Walter "Minor 4-III" s výkonem 78 kW (105 HP),
- **Beskid-1**, **Beskid-2** - Walter "Minor WM-6-III" s 118 kW (160 HP).

Technické údaje Zlín Z-26 (podle [1]):

Rozpětí - 10,26 m, délka - 7,49 m, výška - 2,08 m, nosná plocha - 14,6 (podle [4] - 14,8) m².
Pohotovostní hmotnost - 505 kg, užitečné zatížení - 245 kg, celková hmotnost - 750 kg.
Maximální rychlost - 205 km / h, minimální rychlost - (podle [4] - 74) km / h, stoupání - 3,3 m / s, nadmořská výška - 4800 m, dosah - 600 km.

Technické údaje Super Kasper Akrobat (podle [4]):

Rozpětí - 10,26 m, délka - 7,49 m, výška - 2,08 m, nosná plocha - 14,8 m².
Pohotovostní hmotnost - 471 kg, užitečné zatížení - 151 kg, celková hmotnost - 622 kg.
Povolená rychlost potápění - 300 km / h, minimální rychlost - 66 km / h, stoupání - 3,9-4,2 m / s.

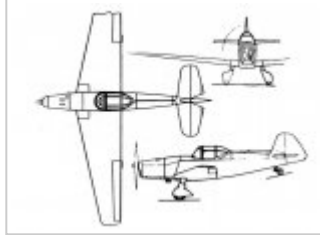
Technické údaje Beskid-1 (podle [4]):

Rozpětí - 10,26 m, délka - 7,49 m, výška - 2,08 m, nosná plocha - 14,8 m².
Pohotovostní hmotnost - 540 kg, užitečné zatížení - 148 kg, celková hmotnost - 685 kg.
Přípustná rychlost potápění - 300 km / h, minimální rychlost - 60 km / h, stoupání - 5,7-6 m / s.

Technické specifikace Beskid-2 (podle [4]):

Rozpětí - 10,26 m, délka - 7,49 m, výška - 2,08 m, nosná plocha - 14,8 m².
Pohotovostní hmotnost - 550 kg, užitečné zatížení - 115 kg, celková hmotnost - 665 kg.
Povolená rychlost potápění - 300 km / h, minimální rychlost - 60 km / h, stoupání - 6 m / s.

galerie



zdroj: