



Zlin 326 Trener Master”



“La Zlinsk. Leteck. Akcirov. Spolecnost checoslovaca (con toda lógica conocida en el mundo entero sólo por Zlin) fue fundada en 1935, y ya en la anteguerra produjo en buen número sus modelos Zlin 12 y 212. Terminada la contienda fabrica el Z-22 “Junak” de turismo, con asientos lado a lado y, desde 1947, el que habría de ser cabeza de una larga serie de aviones de escuela y acrobacia

diseñados por Karel Tomas: el Zlin 26 “Trener”.

Con estructura de madera y motor Walter “Minor” de 105 HP, en 1953 este Trener es sustituido por el “126” metálico, y dos años más tarde por el “226” de mayor potencia. En 1957, vuela el Z-326 “Trener Master” que ahora nos ocupa. Es de estructura toda metálica, con forro también de metal, salvo parte del fuselaje y las superficies de mando, que van enteladas. Los flaps se accionan mecánicamente y el tren, que lleva amortiguadores hidráulicos y frenos mecánicos de disco, es ya replegable mediante un motor eléctrico.

Seguido en las cadenas de producción, en los años 66 y 68 respectivamente, por el muy similar Z-526 y el 526F con motor Avia de 180 HP, en marzo de 1973 vuela el último de la familia; el Z-726, con motor Avia M.137AZ de 210 HP.

Aunque son difíciles de volar, extra.as en algunas actitudes y exigen al piloto una gran coordinación, las Trener de uno y otro tipo son las últimas y grandes representantes del vuelo artístico, y es tal su .éxito, que aparte de ser fabricadas en más de 1.600 ejemplares (421 de ellos tipo Z-326) y prestar servicio en treinta y cuatro países, ganan los dos primeros campeonatos mundiales de acrobacia aérea, celebrados sucesivamente en Bratislava y Budapest, volando en ambas pruebas más de la mitad de los participantes con diversos tipos de Trener.



Encargada España de organizar los terceros campeonatos en 1964, rápidamente se improvisa un equipo, que, bajo la dirección de José Luis Aresti y con las relativamente nuevas Trener Master, habrá de tener un éxito fulgurante.

La “Trener Master” EC-AXA, decana de todas las que hace cuarenta años comenzaron a venir a España, vuela sobre tierras catalanas con Pepe Rubira y el autor a bordo, tras la espléndida restauración a la que fue sometida, previa su incorporación al “Parc Aeronautic de Catalunya”.



Llegan las cuatro Z-326 entre abril y junio de ese año, sometándose el equipo español a un durísimo entrenamiento en la base de Los Llanos (Albacete). No es vano el esfuerzo, pues cuando en un caluroso mes de septiembre se celebra en Bilbao el torneo, el Capitán Tomás Castaño de Meneses se proclama vencedor absoluto, y el equipo hispano, que junto a él forman Ángel Negrón, Ignacio Quintana y Manuel Ugarte, se clasifica en segundo lugar, empatado a puntos con el de Checoslovaquia y sólo superado por los rusos.

Marcha el conjunto español a Moscú. Dos años más tarde, y aunque no puede repetir su sobresaliente clasificación de Bilbao, queda en un excelente cuarto puesto, primero entre los países occidentales. En los años sucesivos van difuminándose los éxitos de nuestros pilotos, que, aunque ya cuentan con las nuevas Z-526^a “Acrobat” monoplazas, poco tienen que hacer frente a los formidables Yak soviéticos.

En total han volado en España cuatro Z-326, cuatro Z-526A, cuatro Z-526F y tres Z-726. Después de prestar servicio en los equipos nacionales de acrobacia, los aero clubs de Baleares y Canarias, la escuela de pilotos acrobáticos del Club Jos. Luis Aresti y la Academia General del Aire, aún permanecen dadas de alta dos de las primeras, dos de las segundas y tres 526F,



aunque de ese total sólo se encuentran en vuelo la más antigua de todas, Z-326 EC-AXA, y la monoplaça Z-526A EC-BDS, ambas recientemente restauradas en su República de Chequia natal y traídas desde allí en vuelo hasta Sabadell (hablamos del año 2003) por los destacados miembros del aeroclub catalán Pepe Rubira y Carles Martí respectivamente, para el “Parc Aeronautic de Catalunya”, donde hacen las delicias de los muchos aficionados que lo sustentan... y provocan la sana envidia de los que en la madrileña Fundación Infante de Orleans esperamos la ocasión de poner en el aire, tan pronto como sea posible, la Z-526F EC-BVJ, que cual purasangre en los minutos previos a la carrera, aguarda impaciente desde el interior del almacén de la FIO en Cuatro Vientos.”

Zlin 326 Trener Master



Motor: Walter Minor 6-III

de 160 HP

Envergadura: 10,60 m

Longitud: 7,80 m

Velocidad máxima: 245 Km/h

Velocidad de crucero: 214 Km/h

Velocidad mínima: 71 Km/h

Techo operativo: 4.800 m

Autonomía: 650-1.030 Km

Tripulación: Biplaza

Peso vacío: 635 Kg

Peso total: 900 Kg

Primer vuelo: Otoño de 1957

Texto sacado del libro
Aviones Españoles del siglo XX

Autor:

Jaime Velarde Silió

Edición:

Fundación Infante de Orleans