

Tipps zum SZD-59-1 ACRO

Die Montage des ACRO ist nicht schwieriger als bei vergleichbaren Einsitzern, aber sie ist anders!

Wer mit dem Flugzeug nicht vertraut ist, muss sowieso vorher das Flughandbuch studieren. Was dort nicht ausdrücklich drin steht: Beim Einschieben der Flächen unbedingt darauf achten, dass die Querruderanschlüsse ohne Verkanten durch die rumpfseitigen Löcher eingeführt werden. Anderenfalls können die Abdeckscheiben des Kugellagers verschoben werden und dann lässt sich das QR nicht anschliessen.

Der Hauptbolzen lässt sich am besten einstecken, wenn man vorher die Holme mit dem Montagehebel nochmals kräftig zusammenzieht. Beim Einstecken des Hauptbolzens sollte Keiner an den Flügelenden anfassen!

Anschliessen der QR ist zugegeben eine Fummelei. Im Anhänger ist ein Anschlussbeschlag, mit dem man "trocken" üben kann. Wichtig: Die QR-Anschlüsse müssen vor Schliessen des Deckels von einer zweiten Person geprüft werden!!

Einsteigen: Das Jantar-Cockpit ist ausgesprochen niedrig und die Sitzposition halb-liegend. Alle Bedienelemente sind problemlos erreichbar, vorausgesetzt man hat die richtige Einstellung von Rückenlehne und Pedalen gefunden. Strammes Anschnallen ist für den Kunstflug selbstverständlich. Wegen der flachen Sitzposition müssen im Gegensatz zum Fox aber auch die Schultergurte festgezurt werden, will man nicht nachher in Rückenlage ziemlich dumm im Cockpit herumschweben.

Am Boden ist die Sicht nach vorn eingeschränkt, bis beim Startlauf der Schwanz angehoben wird. Bereits beim Start zeigt sich der ACRO als ausgesprochen "lebhaftes" Flugzeug. Die Ruderwirkung ist noch direkter als beim Fox und man muss sich bewusst zwingen nicht zu übersteuern, besonders im Querruder. Ab Schleppgeschwindigkeit 120 km/h ist die Sicht nach vorn gut.

Nach Klinken und Fahrwerk einfahren, empfiehlt es sich, wie beim Fox auf etwa 150 km/h auszutrimmen. Langsamflug, Überziehen, Vrille Einleiten und Ausleiten; keine Besonderheiten.

Rollen mit 200 km/h sind die reine Freude! Die Rollrate mit den neuen Querrudern ist subjektiv schneller als beim Fox, eher im Bereich des Swift. Die Steuerdrücke sind gering und Abstützen mit dem Seitenruder ist absolut überflüssig. Auch in Zeitenrollen bleibt das Seitenruder in Neutral! Im Gegenteil, Abstützen ergibt einen hässlichen Schiebeflug.

Renversements erfordern nur wenig Vorspannen und das Flugzeug dreht "auf dem Teller", wenn man lange genug mit dem Seitensteuer wartet. Beim Stoppen nach der Fächerung ist auch wieder gefühlvoller Seitensteuer-Einsatz gefragt, sonst gibt es einen unschönen "Schwänzler".

Alle Loop-Rolle-Kombinationen sind problemlos zu fliegen; Geschwindigkeiten wie beim Fox.

Im Rückenflug ist die Mindestfahrt höher als bei Fox oder Swift. Rückenflug geradeaus nicht langsamer als etwa 140 km/h; Rückenkurven mit 60° Querlage mindestens 170 km/h.

Bei Männchen fliegt der ACRO endlos lang nach oben und je länger, desto grösser die Chance zu verziehen. Deshalb immer mit beiden Händen am Knüppel und ständig den Fäden kontrollieren. Blick zur Seite nur kurz um den richtigen Winkel zu checken. Der ACRO rutscht gern lang rückwärts und dabei müssen die Pedale bombenfest blockiert werden. Das Seitensteuer entwickelt einen enormen Druck!

Für Rollenkurven nur wenig Querruder nehmen, sonst kommt man mit der Drehung nicht nach.

Bei der aerodynamischen Güte des ACRO, ist der Höhenverlust in den Figuren deutlich geringer als beim Fox. Mit 1000 m sind meistens drei Figuren mehr drin.

Anflug mit 100 km/h; die Wirkung der neuen Bremsklappen ist sehr gut, auch steile Anflüge sind kein Problem. Auch mit voll ausgefahrenen Bremsen ist beim Abfangen keine Neigung zum Durchsacken erkennbar.

Inzwischen habe ich auch einige Flüge mit 15 m und Winglets gemacht. Gegenüber dem kurzen Flügel ist die Stabilität beim Kurbeln erheblich besser. Kreisen mit 85 km/h ist auch in relativ ruppiger Thermik ohne Abkipptendenz möglich.

Bei der Landung mit "langem" Flügel dran denken, dass die Bodenfreiheit eher gering ist.

September 2018

Manfred Echter