

Tipps zum SZD-59-1 ACRO

Montage

Die Montage des ACRO ist nicht schwierig, aber sie ist anders!

Im Flughandbuch ist alles recht ausführlich beschrieben. Trotzdem hier noch einige Punkte, die man unbedingt beachten sollte:

- Vor der Flügelmontage checken, dass die Bremsklappen wirklich verriegelt sind. Anders als beim Fox sollen die Bremsen immer verriegelt bleiben. Wenn nötig kann man den Kupplungskopf an der Wurzelrippe mit einer Wasserpumpenzange vorsichtig drehen. Bremsenhebel und Wasserablass im Cockpit müssen ganz vorne stehen.
- Das Einschieben der Flächen sollte mit Gefühl und nicht mit Anlauf erfolgen. Gewaltanwendung ist immer verkehrt!
- Vor dem Einschieben der Flächen schauen, dass die Buchsen für die Bolzen nicht verkantet sind. Den Helfer am Flügelende so einweisen, dass die Bolzen genau auf die Buchsen zeigen.
- 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.
- Bevor der linke Flügel eingesteckt wird, das Antriebsrohr der Bremsklappen ganz auf den Kupplungskopf am rechten Flügel aufschieben.
- Der Hauptbolzen lässt sich am besten einstecken, wenn man vorher die Holme mit dem Montagehebel nochmals kräftig zusammenzieht. Checken, dass die Bolzenlöcher in beiden Holmen exakt fluchten. Beim Einstecken des Hauptbolzens sollte keiner an den Flügelen anfasen!
- Anschliessen der QR ist zugegeben eine Fummelei. Im Anhänger ist ein Anschlussbeschlag, mit dem man "trocken" üben kann. Die QR-Anschlüsse müssen vor Schliessen des Deckels unbedingt von einer zweiten Person geprüft werden!!

Flugbetrieb

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 festgezurrut 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", vorausgesetzt man wartet lange genug mit dem Seitensteuer. Beim Stoppen nach der Fächerung ist auch wieder gefühlvoller Seitensteuer-Einsatz gefragt, sonst gibt es einen un schönen "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 150 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. Für Männchen muss die Längsachse mindestens 5° nach vorn geneigt sein wegen des positiven Einstellwinkels der Flächen. Für "Weibchen" kann man einfach senkrecht stehen lassen. Der ACRO rutscht gern lang rückwärts und dabei müssen die Pedale bombenfest blockiert werden. Das grosse Seitenruder entwickelt einen enormen Druck!

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.

Beim Ausrollen, wie beim Startlauf, den Schwanz etwas angehoben lassen. Die Sicht nach vorn ist dann besser.

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

Die Wirkung der polnischen Radbremse ist bekanntlich schwach, aber mehr geht auch nicht, weil der ACRO sonst auf die Schnauze kippt. Einfach nicht zu schnell anfliegen und beim Ausrollen die Bremsklappen voll draussen lassen.