

Ein neuer AllSTAR am Doppelsitzerhimmel

Erfahrungen mit dem SZD-54 Perkoz – Prototyp Nr. 2

Ich hatte nun schon mehrfach die Gelegenheit den zweiten Prototypen des neuen Doppelsitzers SZD-54 Perkoz vom polnischen Hersteller Allstar zu fliegen.



Kenner wissen, dass der Hersteller schon seit einiger Zeit mit den polnischen Behörden wegen der Zulassung zu kämpfen hat. Denn ausgestellt und vorgeflogen wurde er schon seit einiger Zeit. Das lag jedoch nicht am Gerät, sondern an der Trägheit des Beamtenapparates. Ich hoffe dass die Zulassung endlich erteilt wurde, sobald dieser Bericht veröffentlicht wird.



Vorab kann ich schon einmal verraten: Die Flüge mit dem Prototypen bereiteten mir jede Menge Spaß bei einem Gefühl in dem Vogel sicher aufgehoben zu sein. Die Ruderabstimmung ist absolut gelungen, ein „Pilot's plane“.



Das Aufbauen ist mit vier Leuten innerhalb einer viertel Stunde erledigt, hierbei kann man keine Fehler machen, es gibt nichts Besonderes oder Kompliziertes, was beachtet werden muss.



Die Ergonomie des Cockpits wird in der Serie noch deutlich verbessert. Bei meiner Körpergröße von 1,86 m fühlte ich mich auf dem vorderen Sitz etwas eingengt und konnte nicht ganz mühelos alle Bedienelemente erreichen. Man will das Cockpit

insgesamt etwas in die Länge ziehen und die Bedienelemente neu anordnen. Dabei entfällt auch das kleine Fenster hinter der Haube. Diese wird dafür weiter nach hinten gezogen, wodurch sich die Sicht für die Person auf dem hinteren Sitz deutlich verbessert.



Die Sicht nach draußen ist hervorragend, man hat eine sehr gute Sicht nach vorne, so braucht man im F-Schlepp bei ruppigem Wetter nicht fürchten, dass die Schleppmaschine hinter dem Instrumentenbrett verschwindet und der Luftraumbeobachtung ist nichts im Weg.

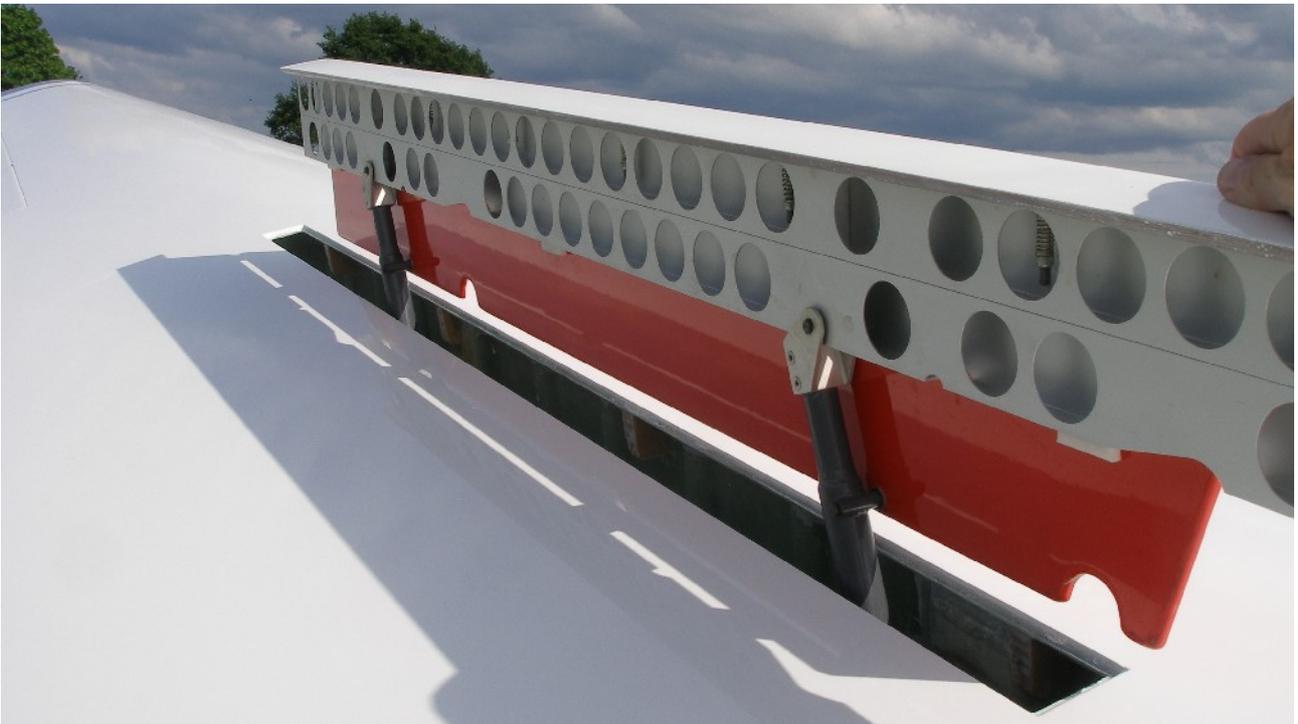


Trotz der sehr weichen Flügel des Prototypen lässt sich das Flugzeug präzise steuern. Hier wird in der Serie noch nachgearbeitet, die Tragflächen sollen steifer werden. Ein Strömungsabriss kündigt sich gut durch den nachlassenden Steuerdruck an. Schon nach kurzer Zeit kann man die Geschwindigkeit hervorragend über das Fahrtgeräusch einschätzen.



Besonders für Ausbildungszwecke ist es wichtig, dass der Perkoz ein sehr gutmütiges Abrissverhalten hat und prima damit getrudelt werden kann. Das bewusste Einleiten funktioniert gut und das Ausleiten punktgenau. Er dreht nur äußerst wenig nach. Tendenzen zum Aufbäumen und Flachtrudeln konnte ich nicht erkennen. Durch die kunstflugtaugliche Auslegung ist das Flugzeug auch sehr robust, was natürlich auch dem harten Alltag im Schulungsbetrieb zu Gute kommt.

Die Bremsklappen sind sehr wirkungsvoll, zusätzlich kann noch recht effektiv und vom Handling her unproblematisch „geslippt“ werden, was einen großen Spielraum bei der Gestaltung des Landeanflugs zulässt.



Ich hatte auch die Möglichkeit den Perkoz mit den Ansteckohren zu fliegen, also mit 20 m

Spannweite. Leider war die Luft an dem Tag ziemlich tot und mir stand nur eine Winde zur Verfügung. So beschränkt sich meine Erfahrung auf ein paar wenige Platzrunden. Vom Steuerverhalten her ändert sich nichts, die ausgeglichene Ruderabstimmung bleibt bestehen. In dieser Konfiguration kommen Streckenflieger sicher voll auf ihre Kosten, denn die angegebenen Flugleistungen können sich sehen lassen, vor allem wenn man bedenkt, dass es sich um einen „Allrounder“ handelt.



Mein Hauptinteresse an dem Flugzeug galt der Kunstflugtauglichkeit. Natürlich darf man keinen Fox erwarten. Auch wenn gerissene und gestoßene Rollen funktionieren, ist der Perkoz wettbewerbsmäßig maximal in der Klasse „Advanced“ anzusiedeln, da der Höhen- und Platzverbrauch für die Fliegerei in der Klasse „Unlimited“ schlichtweg zu groß ist. Ca. 9 Sekunden braucht man für eine gesteuerte Rolle, die Ruderkräfte sind bei den Manövergeschwindigkeiten schon etwas höher, gerade bei gerissenen und gestoßenen Rollen muss man auch etwas kräftiger „reinlangen“; aber es ist nicht so, dass einem nach

dem Flug der Arm abfällt. Durch die etwas höheren Steuerdrücke kriegt man auch etwas mehr Ruhe in die Figuren.



Ein großer Vorteil für die Kunstflugausbildung ist, dass der Perkoz uneingeschränkt zugelassen ist. Männchen, Weibchen und negative Figuren können trainiert werden. Viertelrollen abwärts und aufwärts sind machbar, erfordern natürlich durch die relativ geringe Rollrate ein gutes Fahrtmanagement.

Ich sehe in dem Perkoz ein absolut vereinstaugliches Flugzeug, das das komplette Spektrum des Segelflugs abdeckt, dabei hervorragende Leistungen aufzeigt, einfach toll aussieht und das bei einem fliegerisch absolut makellosem Handling.

Weitere Infos und Daten findet man auf der Seite des Herstellers: <http://szd.com.pl/de>

Mein Kurzfilm zeigt was der Perkoz im Kunstflug für eine Figur macht und ist hier zu finden:

<http://www.youtube.com/watch?v=Wv2Biz-gaCY>



Tommy Brückelt