

SZD 54-2 „Perkoz“ Ein Stern am Vereins-Himmel

VON UDO MARKERT

*Die 20-m-Version
im F-Schlepp hinter dem UL*



Es ist wie in vielen Vereinen: Wir, der LSV Hayingen, wollten uns einen neuen Vereinsdoppelsitzer anschaffen. Die Wunschliste ging von der Schulung über Streckenflug bis hin zum Kunstflug. Welches Flugzeug soll man kaufen? Alle drei Attribute unter ein Dach zu bekommen, ist nicht einfach, und so blieben letztendlich nur eine halbe Handvoll Flugzeuge zur Auswahl. Nach vielen Testflügen und etlichen Diskussionen bestellten wir dann im Herbst 2014 eine SZD 54-2 „Perkoz“.

SZD54-2 Perkoz 20m, LSV Hayingen, D-6401





Die Entscheidung fiel nicht leicht, da bis dato noch kein Perkoz in Deutschland verkauft war. Allerdings konnten wir viele Flüge mit dem Vorführer aus Polen durchführen, da dieser im Sommer 2014 längere Zeit bei uns auf dem Flugplatz zur Verfügung stand und uns der Vorserienflieger aus Polen im Gesamtpaket eigentlich überzeugte. Die Abwägung aller positiven sowie vermeintlich negativen Punkte ergab bei uns dann die Entscheidung, dieses Flugzeug zu kaufen.

Zur Info: Die SZD54-2 „Perkoz“ ist ein doppelsitziges Segelflugzeug, das nach längerer Entwicklungszeit 2014 die EASA-Zulassung entsprechend der neuen Bau-

vorschrift CS-22 bekam, ausgelegt für drei unterschiedliche Varianten. Standardmäßig als 18-m-Flieger, dann 18 m mit Winglets und letztendlich 20 m mit Winglets. In der 18-m-Standardversion ist sie für uneingeschränkten Kunstflug zugelassen. Produziert wird die SZD-54-2 „Perkoz“ im polnischen Bielsko-Biala bei Allstar PZL Glider SP. zo.o.

Ein Jahr Vereinsflugbetrieb

Im April 2015 wurde unsere „Perkoz“ pünktlich wie vereinbart bei uns in Hayingen angeliefert. Der erste Eindruck war super. Alles passte ohne Wenn und Aber zusammen, die Verarbeitungsqualität und das Finish waren in der Oberklasse angesiedelt. Die

deutsche Zulassung war ohne größere Probleme innerhalb von 14 Tagen erledigt und so konnten wir am 09. Mai zu unserem Vereins-Erstflug starten.

Wir hatten unsere SZD 54 in allen drei verfügbaren Versionen geordert, und so kam als erstes die 20-m-Version zum Einsatz. Der Aufbau erinnert eher an einen Einsitzer als an einen Doppelsitzer. Alle Ruderanschlüsse sind automatisch, die Flügel lassen sich zu dritt schnell und ohne Kraftaufwand montieren. Ein Zentralbolzen sichert das Ganze. Das Höhenleitwerk ist etwas gewöhnungsbedürftig und benötigt mit drei Personen etwas Sorgfalt. Wenn man sich aber mal eingearbeitet hat, läuft auch diese Montage problemlos. Alles in allem steht der Flieger in zehn Minuten flugfertig am Startplatz.

Der Wechsel der Ansteckflügel lässt sich in gut ein bis zwei Minuten ohne besonderen Aufwand bewerkstelligen.

So, aber jetzt erst mal einsetzen. Was sofort auffällt: Im Gegensatz zum Vorführer wurde die vordere Sitzschale geändert. Jetzt können sich auch größere Piloten ohne Störkanten wohlfühlen. Die Klinkvorrichtung bekam ebenfalls einen anderen Platz. Alle Bedienelemente sind jetzt ergonomisch gut bedienbar und erreichbar. Eine Sitzverstellung bzw. zusätzliche Sitzschale gibt es nicht. Die Anpassung der Körpergröße erfolgt über die Pedalverstellung. In den meisten Fällen passt dies auch bestens, lediglich bei sehr kleinen Piloten wäre eine zweite einsetzbare Rückenlehne hilfreich. Wir haben uns hierzu eine Hartschaum-Rückenlehne gebaut, die eingeklettet wird. Der hintere Sitzplatz lässt kei-

Winglet 18-m-Version



Winglet 20-m-Version (Ansteckflügel)





Vorderer Sitz



Hinterer Sitz mit Instrumentenpilz

Cockpit D-6401: Gute Sicht für beide Insassen

ne Wünsche offen, alles passt. Für längere Flüge empfiehlt es sich, 20-mm-Foamschaumpolster als Sitzkissen in beide Sitzplätze einzubringen, da die original Polsterung zwar bestens verarbeitet, jedoch sehr dünn und hart ist.

Die große einteilige Haube lässt sich zur Seite öffnen, und bietet genug Freiheit, um gut in und aus dem Flieger zu kommen. Das wird auch noch durch die sehr niedere Bordwand unterstützt.

Beim F-Schlepp-Start hat man die SZD-54 sofort in den Rudern, die Startstrecke ist überraschend kurz und die Steigwerte hinter unserem Schlepp-UL sind deutlich besser als mit vergleichbaren Doppelsitzern. Liegt wohl an der großen Flügelfläche und dem geringen Gewicht. Der Windenstart ist ebenfalls völlig problemlos. Einzig die auf der rechten Seite angebrachte Schwerpunktakupplung erfordert beim Bodenpersonal umdenken. Beim Anschleppen im Windenstart ist durch das zentral angebrachte Hauptrad und der außermittigen Schleppkupplung eine Tendenz zum Links-Herausdrehen gegeben. Dies lässt sich aber durch rechten Seitenrudereinsatz sofort korrigieren.

Die Ruderabstimmung ist in der 20-m-Version total perfekt. Die Ruderkräfte sind mittelmäßig stark; wenn man dies allerdings in Anbetracht des Einsatzbereichs in der Schulung sieht, absolut perfekt. Die Rollrate ist für ein 20-m-Flugzeug überraschend hoch. Den Einflug in die Thermik zeigt der Flieger sehr deutlich. Zentrieren und Kreisen in der Thermik ist in der 20-m- bzw. in

der 18-m-Version mit Winglets sehr stabil. Es muss nur wenig gestützt werden.

Die Steigleistung ist durch das geringe Gewicht und die große Flügelfläche extrem gut und vergleichbar mit einem leichten Clubklasseflieger. Im Vorflug merkt man sofort die Gene des Jantars, von dem die „Perkoz“ das Flügelprofil geerbt hat. Sie beschleunigt sehr gut, die Gleitleistung scheint subjektiv betrachtet sehr hoch und dürfte den Werksangaben mit 40 bis 42 entsprechen. Nach etlichen Streckenflügen kann man sagen, dass man mit Leistungsdoppelsitzern anderer Fabrikate hervorrangend mitfliegen kann.

Die Polare fällt über 150-160 km/h im Vergleich ab, man muss allerdings schon sehen, dass man mit einem Vereinsflieger mit Festfahrwerk ohne Wasser unterwegs ist. Im unteren Geschwindigkeitsbereich bis 150 km/h ist man subjektiv gleichwertig unterwegs.

Die Landeeinteilung ist dank der großen und wirklich gut wirkenden Doppelstock-Bremsklappen problemlos und so sind auch kleine Landeplätze gut anzufliegen. Die Ausschwebestrecke ist relativ kurz, das Abfangen unproblematisch.

Schulbetrieb

Die 18-m-Version mit Winglets setzen wir hauptsächlich zum Schulen ein. In dieser Konfiguration lässt sich ein Vergleich zur altbewährten ASK 21 ziehen. Im direkten Vergleich braucht sich keiner vor dem anderen zu verstecken. Abstimmung und Handling sind sehr ähnlich. Durch die

Winglets wird eine sehr hohe Spurtreue erreicht. Die Gleitleistung ist im Vergleich bei der „Perkoz“ besser. Das vollgefederte Fahrwerk verträgt auch härtere Schulungslandungen ohne Blessuren für Pilot und Flieger.

Kunstflug

Die 18-m-Version mit Randbögen wird bei uns ausschließlich zum Kunstflug oder zur Trudeleinweisung mit Schülern genutzt. Die Rollrate wird ohne Winglets etwas höher, allerdings möchte der Flieger beim Thermikreisen deutlich gestützt werden. Im Kunstflug bietet die „Perkoz“ ein deutlich größeres Spektrum an Möglichkeiten als seine direkte Konkurrenz. Alle Figuren sind erlaubt und ein Lastvielfaches von +7 und -5 g bei gleichbleibendem V_{NE} -Diagramm bis hin zur V_{NE} ermöglicht nahezu unbegrenzten Segelkunstflug mit ausreichenden Sicherheitsreserven.

Die Rollrate ist natürlich nicht mit einem Einsitzer oder Fox zu vergleichen. Aber es darf gerissen, gestoßen, Männchen, Weibchen und negativ geflogen werden. Wir betreiben bei uns im Verein regelmäßig Kunstflug und setzen die „Perkoz“ auch zur Kunstflugschulung ein.

Resümee

Nach über 100 Stunden Vereins-Flugbetrieb in der Schulung, im Streckenflug und im Kunstflug unser Resümee: Die SZD 54-2 „Perkoz“ ist für die breite Masse das ideale Vereinsflugzeug. Es kann geschult werden, und zwar ordentlich, wie es sich für eine

Ausbildung gehört, mit Gefahrenweisung und Trudeln. Es kann Strecke geflogen werden, so das dank des guten Handlings und der Einfachheit 99 % der Piloten viel, viel Spaß haben. Und es kann Segelkunstflug in fast uneingeschränktem Maß durchgeführt werden.

Die Verarbeitungsqualität braucht sich auch nach 100 Stunden absolut nicht vor der deutschen Konkurrenz zu verstecken. Und wenn man dann noch den Sicherheitsfaktor des nach CS-22 zertifizierten Sicherheitscockpits sowie das unschlagbare Preis-Leistungsverhältnisses sieht, gibt's eigentlich für Vereine nicht viel zu überlegen. ♦

Die 20-m-Version im Flug



Von März bis Oktober: Hang, Thermik & Welle

Santa Cilia, Spanien: Auf der sonnigen Seite der Pyrenäen

Luftraum ohne Grenzen,
Unterkünfte in Flugplatznähe,
Freizeitaktivitäten für die ganze
Familie und schönes
Ambiente im beliebten
Jaca

FLY-PYR
[LECI] SANTA CILIA

Flugplatz · Santa Cilia-Los Pirineos +34 974 377 610 • Info@fly-pyr.de • www.fly-pyr.de