



ZUM GENIEESSEN



Das Video zum Artikel
finden Sie unter:



www.fmt-rc.de

Zlin Z-526 AFS von Grafik.cz

Beim Elektro-Meeting in Aspach fiel mir vor einigen Jahren die Zlin 526 auf. Bereits damals war ich von der Größe des Modells und der schönen Optik des Vorbildes angetan. Ich hatte aber beruflich noch zu viel um die Ohren und dachte mir, dieses Modell wäre was, wenn ich in Rente bin und mehr Zeit habe. Nachdem es nun soweit ist und ich mein letztes Modell-Projekt, die Fournier von aero-naut, im vergangenen Sommer abgeschlossen hatte, erinnerte ich mich Mitte September wieder an die Zlin. Der Anbieter war schnell gefunden und das neue Winter-Projekt konnte beginnen.

Phlipp Gardemin, der zu dieser Zeit das E-Meeting mit organisierte, konnte mir bei der Suche nach dem Anbieter der Zlin helfen. Schnell war der Kontakt zu Petr Doubrava von Grafik.cz hergestellt. Bereits seine Homepage lieferte sehr ausführliche Informationen über seinen Zlin-Trainer wie auch über die Zlin 526. Nachdem mir Petr Doubrava noch einige Fragen ausführlich beantwortet hatte, bestellte ich einen Bausatz der Zlin 526.

Was mir wichtig war

Die 526 ist mit 2,60 m Spannweite nicht ganz so groß wie der Zlin-Trainer – ich kann für den E-Antrieb meine vorhandenen 6s-LiPos mit 5.000 mAh paarweise als 12s-Packs verwenden. Petr Doubrava fliegt in seiner Zlin den Scorpion SII-5535-160kV, der Antrieb hat mich in den Flug-Videos überzeugt und ich habe selbst auch schon gute Erfahrungen mit Scorpion-BL-Motoren in meiner Me 35 von Pichler gemacht. Das Zweibein-Fahrwerk wird bei der Zlin 526 elektrisch wie beim Original nach hinten eingefahren, was ein schönes Flugbild ergibt.

Pünktlich zu Weihnachten

Mitte Dezember hatte der tschechische Hersteller in München zu tun und lieferte mir auf seiner Weiterfahrt das Modell persönlich an. Das war klasse, denn dadurch konnte ich mit ihm einige Fragen zum Bau direkt vor Ort besprechen. Der Bausatz ist sehr umfangreich – bei der Ausbreitung der Bauteile war mein gesamter großer Bastel-Tisch belegt.

Wie befürchtet, stellte sich schnell heraus, dass meine bisherige Bauhelling für die Flächentiefe von 60 cm an der Wurzel viel zu schmal ist – ein neues Baubrett aus einer 12 mm starken Pappelsperholzplatte aus dem Baumarkt war schnell gerichtet. Die zum Bausatz mitgelieferte CD enthielt mehrere 100 Baustufen-Fotos, die ich mir ausdrückte.

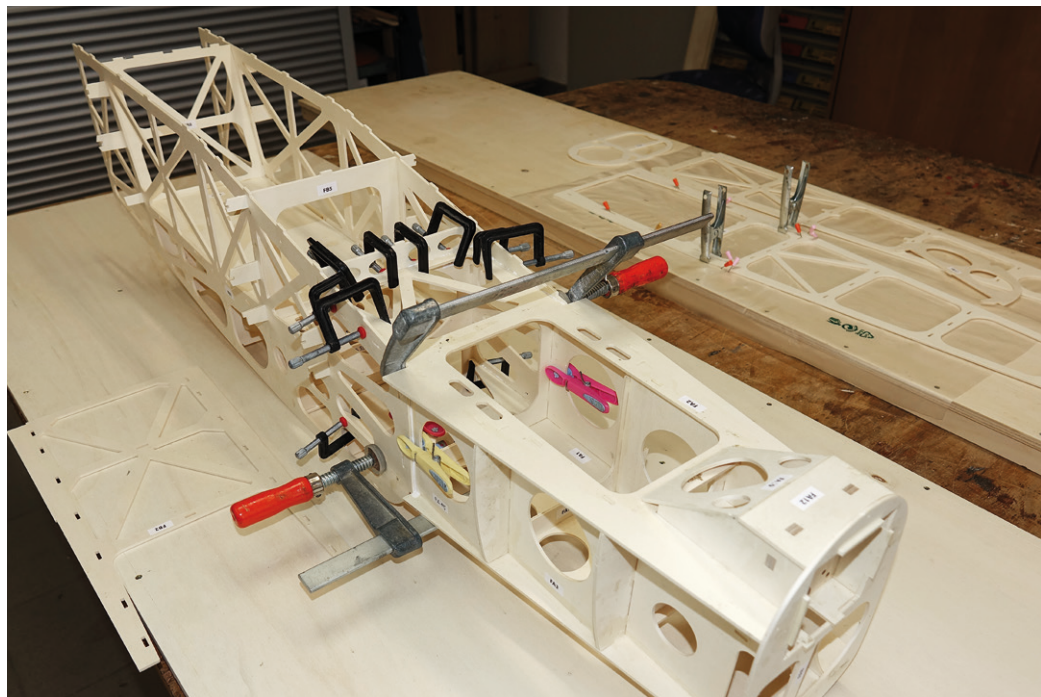
Baubeginn

Alle Einzelteile sind nummeriert und nach Baugruppen sortiert in Beuteln verpackt. Hervorzuheben sind die exakt verarbeiteten Holzfrästeile aus stabilem und leichtem Birken-sperholz, die sich passgenau ineinander fügen lassen. Die Teile sind mit Nuten und Zapfen so konstruiert, dass sie nicht falsch positioniert werden können. Es war keine Nacharbeit notwendig, da alle Teile ohne Fräsansätze (Stege) gefräst sind.

Begonnen habe ich mit dem Aufbau des Rumpfes, der in vier Baugruppen erstellt wird, die dann zusammengefügt werden. Das Rumpfvorderteil, bestehend aus dem Motor-



Der Bausatz der Zlin 526 – kein Zweifel, hier entsteht ein Großmodell.



Nuten und Zapfen richten die Rumpfbauteile beim Verleimen automatisch aus – hier werden Front- und Mittelteil miteinander verklebt.

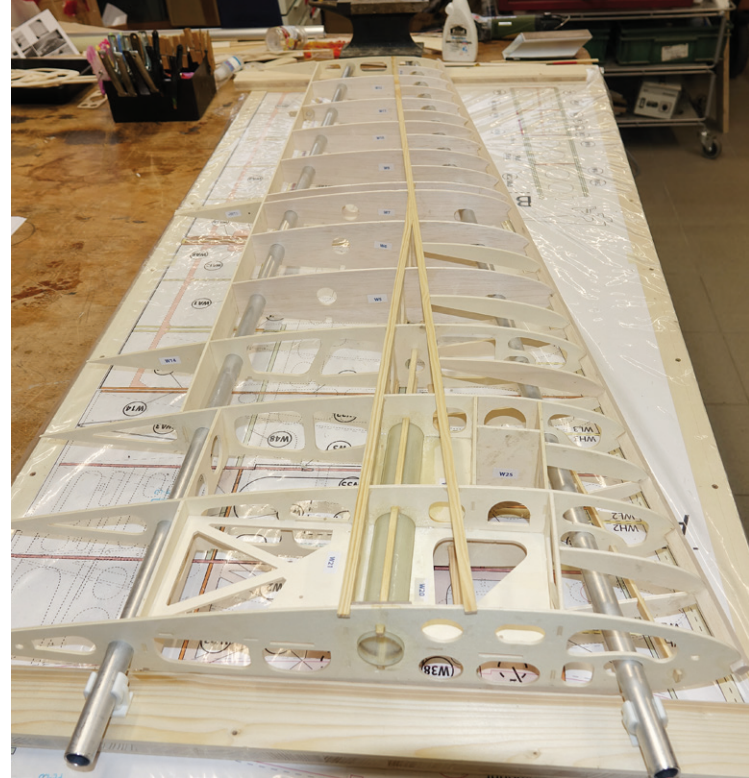
dom und zwei abgestuften Bausegmenten der Rumpfkonstruktion, reicht bis zur Nasenleiste der Tragfläche. Das fertige Vorderteil hat eine beeindruckende Stabilität bei gleichzeitig geringem Gewicht. Für die Verklebung aller Holzteile verwende ich wasserfesten Holzleim. Mit Gewichten, Schraubzwingen und Klammern werden die Teile zusammengepresst, bis der Leim trocken ist.

Das folgende Rumpfmittelteil ist im Wesentlichen rechteckig und kann gut mit Schraubzwingen und Klammern verpresst werden. Während die Verklebung trocknet, verleime ich auf der zweiten Bauhelling die

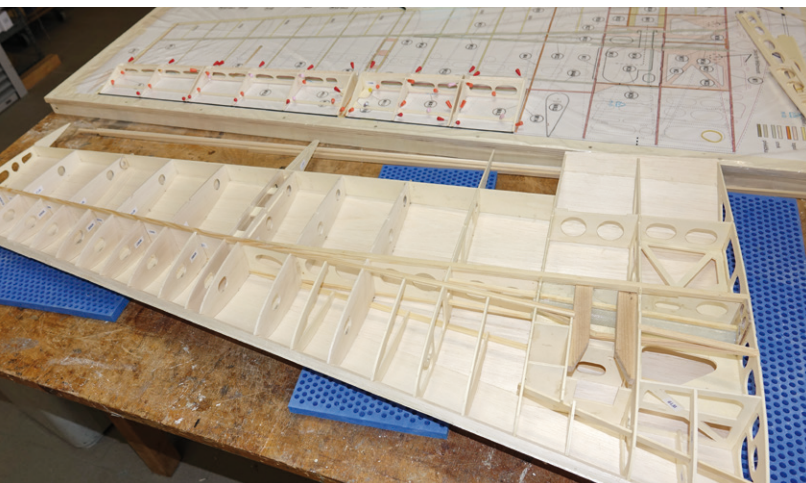
Holzteile des dritten Rumpfsegments, welches später für das Heck benötigt wird. Anschließend wird das Mittelteil mit dem Rumpfvorderteil durch Einrasten der Zapfen in die Ausfräsungen zusammengefügt und verleimt – einfach genial, alles passt auf Anhieb. Das lange Unterteil des Hecks wird danach mit dem Rumpfmittelteil verleimt. Jetzt werden die Spanten aufgesteckt und verleimt. Den Abschluss bildet das Aufstecken und Verleimen des Heck-Oberteils. Das alles läuft recht flott und bereits nach wenigen Baustunden habe ich das Rumpfgerüst als Basis fertig aufgebaut. Das vierte Segment ist der Leitwerksträger –



Die Rohr-Helling: Die Rippen der Tragfläche werden auf zwei Alu-Rohre geschoben...



...die dann an Wurzel- und Endrippe auf Hölzern gelagert werden, so dass die Fläche über dem Plan hängt. Auch hier erfolgt der Aufbau der Tragfläche selbstausrichtend.



auch hier erfolgt das Zusammenfügen mit dem Rumpf über perfekt passende Zapfen und Nuten und man erhält ein bolzgerades Seitenleitwerksgerippe, bei dem gleich die Aufnahmebohrungen für die CFK-Rohre des Höhenleitwerks eingearbeitet sind. Es folgt nun die Verklebung der Längsverstrebungen und danach der Diagonal-Verstrebungen im Heck. Das Ergebnis ist ein verwindungssteifer Rumpf mit 180 cm Länge, der mit 1.200 g Rohbaugewicht erfreulich leicht ist.

Das Höhenleitwerk

Interessant ist die einfache, aber stabile Leitwerks-Steckung. Hier werden zwei dickwandige CFK-Rohre als Verbinder in Steckungen geführt, die aus je zwei Kiefer-Holzleisten gebildet werden. Zwei Rippen aus Sperrholz stellen die Krafteinleitung und den sicheren Verbund her. Einfach und funktions sicher.

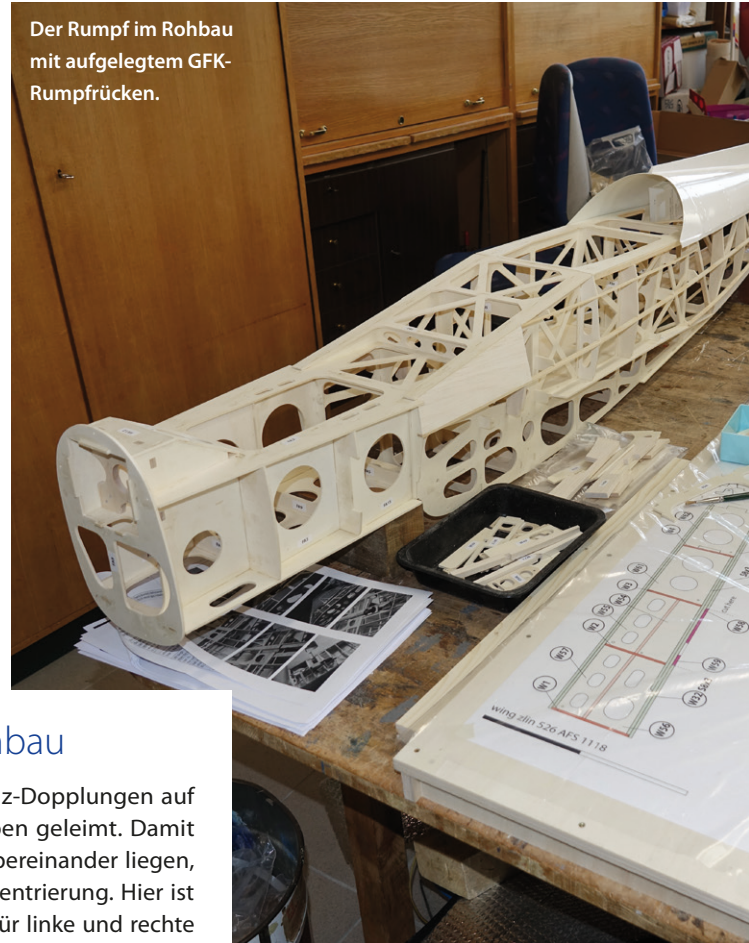
Das Seitenruder wird in leichter Rippenbauweise erstellt und ist teilweise beplankt.

▲ Die Tragflächen-Unterseite nach dem Beplancken der Oberseite mit 2-mm-Balsa.

Der Tragflächenbau

Zuerst habe ich die Holz-Dopplungen auf die vorgesehenen Rippen geleimt. Damit die Bohrungen exakt übereinander liegen, nehme ich Bohrer zur Zentrierung. Hier ist darauf zu achten, dass für linke und rechte Flächenhälfte die Doppelungen jeweils auf der richtigen Seite der Rippen verleimt werden. Jetzt werden, beginnend mit der Wurzelrippe, die ersten vier Rippen mit den Abstandshölzern positioniert und verklebt. Die folgenden Bauschritte sind für mich neu: Alle Rippen sind mit zwei großen ovalen Aussparungen versehen, in die zwei lange und sehr stabile Alu-Rohre eingeschoben werden. Zuerst in das verleimte Vierer-Rippensegment mit der

Der Rumpf im Rohbau mit aufgelegtem GFK-Rumpfrücken.

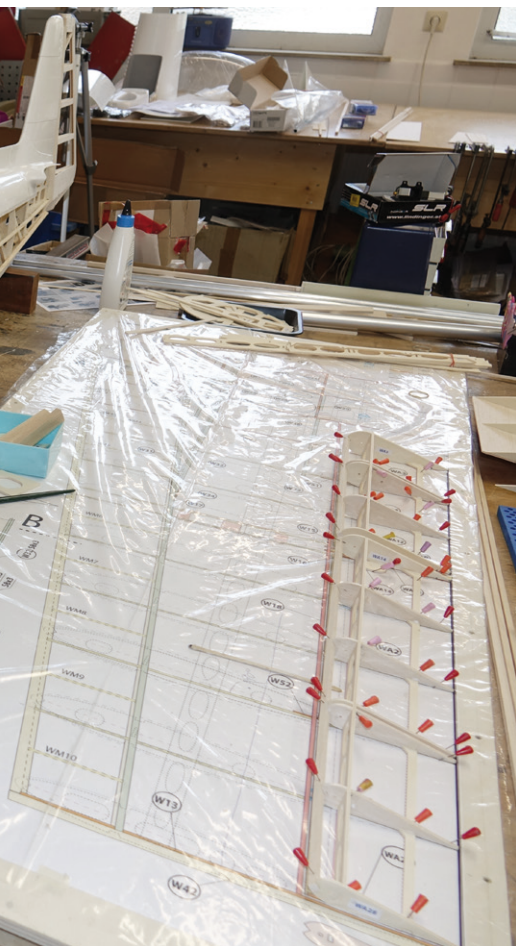


Wurzelrippe, danach folgen die restlichen Rippen. Die Rohre werden an der Wurzel- und Endrippe mit Holz Brettern so unterlegt, dass alle Rippen über dem Bauplan „schweben“. Damit die Konstruktion auf dem Baubrett nicht verrutscht, habe ich die Alu-Rohre jeweils an den Enden mit Gewichten beschwert. Die Rippen werden nun – frei schwebend – über

dem Bauplan ausgerichtet und von Rippe zu Rippe mit den Holm-Verbindern verleimt. Da alle Holzteile gefräst sind und sich exakt ineinander fügen lassen, entsteht nach nur zwei Stunden Bauzeit eine Flächenhälfte.

Das GFK-Hüllrohr der Flächensteckung habe ich nach dem Prüfen der Passung mit Epoxidharz verklebt. Die Holmleisten bestehen aus Kiefernholz und müssen geschäftet werden, um die volle Länge zu erreichen. In gleicher Weise habe ich die Vierkant-Balsaleisten verlängert, die als Nasenleiste verleimt werden.

Während der Trockenzeit der Flächenhälfte habe ich parallel mit dem Aufbau der zweiteiligen Querruder begonnen. Das Gerippe ist schnell erstellt. Die Beplankung wird aus zwei GFK-Fertigteilen für Ober- und Unterseite erstellt. Die Außenseiten der GFK-Teile weisen eine tolle Wellblech-Struktur auf, die dem Modell eine originalgetreue Optik geben.



Zurück zum Flächenaufbau: Nachdem die Klebestellen der Holme und Balsa-Nasenleiste getrocknet sind, habe ich die gesamte Flächenhälfte mit den Alu-Rohren auf dem Baubrett gedreht und die Holme und Verstärkungshölzer auf der Unterseite verklebt. Als stabile Aufnahme des elektrischen Zweibeinwerks werden 15x10-mm-Buchenhölzer eingepasst und verklebt. Auf Empfehlung des Herstellers habe ich das elektrisch betriebene SLR-Einziehfahrwerk von Lindinger gekauft. Die passenden Federbeine musste ich direkt von der Firma Robart aus den USA beziehen.

Nachdem die Klebestellen ausgehärtet waren, drehte ich die Fläche wieder zur Oberseite, um die Oberseite mit 2-mm-Balsa zu beplanken. Das Beplankungsmaterial ist im Lieferumfang des Baukastens nicht enthalten und muss separat gekauft werden. Es werden insgesamt 30 Brettchen benötigt.

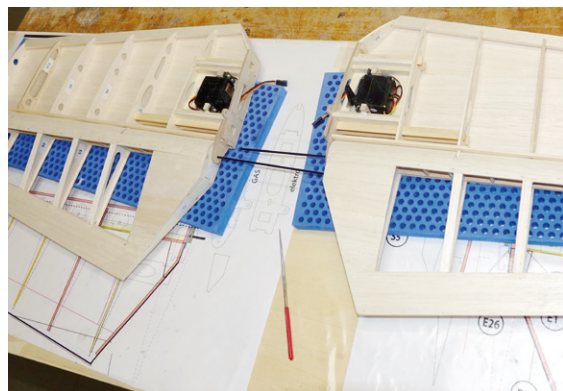
Nochmal gewendet, werden nun das Querruderservo Hitec HS-5645MG und das Einziehfahrwerk eingebaut und die Verlängerungskabel verlegt. Ich verwende dazu die bereits mit einem 6-poligen-Stecker fertig verlöteten Kabelbäume von PowerBox Systems und muss daher nur die Verlotung am Servo und am Einziehfahrwerk vornehmen. Nach der Funktionskontrolle habe ich die Unterseite der Tragfläche beplankt.

Nach dem Verschleifen der Ober- und Unterseite werden jetzt die zwei Alu-Rohre der Bauhelling aus der Flächenhälfte gezogen. Ich war angenehm überrascht, wie stabil und leicht die Flächenhälfte mit 1.200 g geworden ist. Und ich konnte mich doppelt freuen, denn die Wurzelrippe lag auch plan am Rumpf, nach-

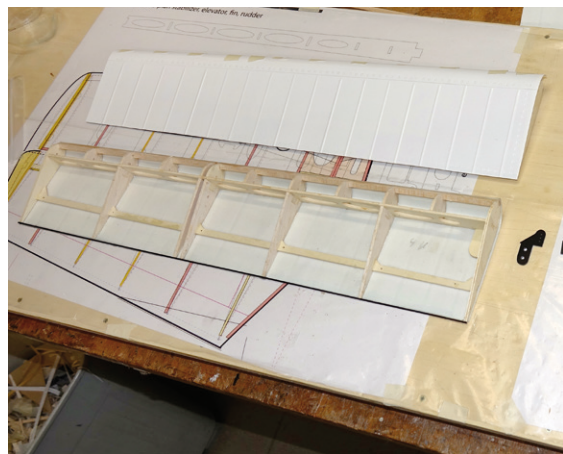
▼ Die Verstärkungsleisten machen den Rumpf sehr verwindungssteif. Die obere Flächenkontur wird am Rumpf durch Holzteile angeformt, die schraubbaren GFK-Teile bilden den hinteren Übergang vom Rumpf zur Tragfläche.



Das Höhenleitwerk entsteht ebenfalls in Ribpenbauweise.

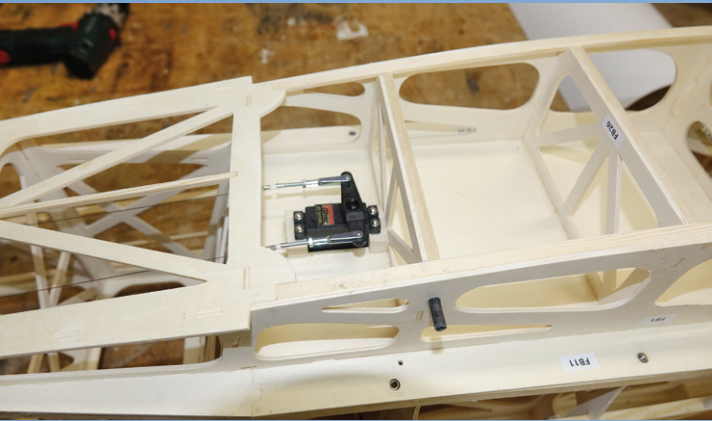


Die Höhenruderservos werden liegend in der Dämpfungsfläche eingebaut.

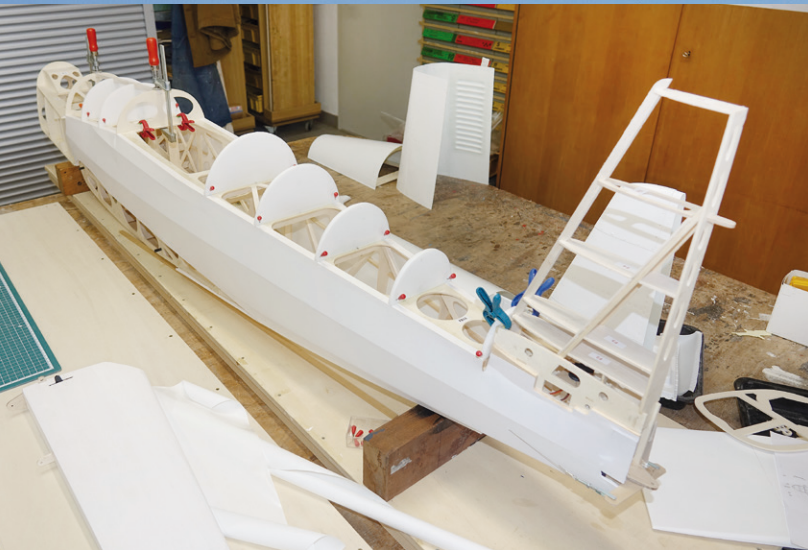


Die zweiteiligen Querruder werden mit optional erhältlichen GFK-Teilen mit Wellblechoptik beplankt.





Das Seiten-Ruder Servo wird hängend im Mittelrumpf eingebaut.



Der mittlere Rumpfbereich wird mit weißer Gewebefolie bespannt. Auf die Halbspanten werden GFK-Teile geklebt.

dem ich die Flächenhälfte angesteckt habe. Hier zeigt sich erneut, dass der Hersteller das Modell gut konstruiert hat und die Teile perfekt passen. Einfach klasse!

Formgebende Teile

Zwei GFK-Fertigteile bilden den hinteren, gewölbten Übergang vom Rumpf zur Tragfläche.

Die Oberfläche ist dem Original entsprechend mit Blechstößen und Nieten versehen. Die Flächenübergänge werden im hinteren Bereich mit Holzungen seitlich in die Rumpfsseitenwand gesteckt und im vorderen Bereich mit zwei M4-Schrauben montiert, damit sie zum Transport abgenommen werden können.

Zum Aufbau der vorderen Flächenanformung mittels dünner Sperrholzteile, stecke ich

beide Flächenhälften auf den rohbaufertigen Rumpf und kann so den Profilverlauf exakt abbilden. Wichtig ist, dass zuvor zwischen Fläche und Rumpf Folie gelegt wird, damit die Anformung nicht an der Fläche festkleben kann.

Komplettierung

Für das Seitenruder kommt auch ein Hitec-Servo vom Typ HS-5645MG zum Einsatz, die Anlenkung erfolgt über zwei Stahllitzen, das ich als Set von Kavan gekauft habe. Das Höhenleitwerk habe ich mit zwei HS-6665MH in den Dämpfungsflächen ausgestattet und mit kurzen Gestängen direkt mit den Ruderhörnern der Höhenruder verbunden.

Schon jetzt werden die Rumpfsseitenwände mit weißer Gewebefolie bespannt. Erst danach kommen die Depron- und Sperrholz-Halbspanten auf die Rumpfoberseite – darauf werden der GFK-Rumpfrücken und das GFK-Mittelteil verklebt. Auch diese Verkleidungen sind sehr schön mit Blechstößen und Nieten detailliert.

Der obere Bereich des Rumpfvorderteils ist abnehmbar und liegt dem Bausatz ebenfalls als GFK-Fertigteil bei. Dieses habe ich mit Halbspanten und einem Rahmen zur Verstärkung verklebt. Die Befestigung der Haube erfolgt mit je vier 10x4-mm-Rundmagneten, die ich in die Rahmen bündig eingeklebt habe. Die Unterseite des Rumpfvorbaus wird ebenfalls mit einem GFK-Teil verkleidet, das auch die typischen Luftaustrittsbleche detailliert darstellt. In der kurzen GFK-Motorhaube habe ich zuerst die Durchbrüche der Motorwelle und die Lufteinlässe ausgefräst und sie anschließend mit der Holz-Rückwandplatte verklebt.

Der Motorträger ist herstellerseitig bereits



Die Verkleidung des kompletten Rumpfrückens erfolgt mittels GFK-Teilen, die eine detaillierte Oberfläche aufweisen.



auf den Scorpion SII-5535-160kV vorbereitet. Die Bohrungen für das Alu-Kreuz der Rückwandbefestigung passen exakt. Allerdings musste ich noch 7-mm-Abstandsbolzen einbauen um die richtige Motorlänge zu erreichen, die Motorwelle sitzt mittig zur Motorhaube. Dem Baukasten liegt eine leichte CFK verstärkte Spinner-Kappe bei, die bereits exakt auf Länge abgeschnitten ist. Der Hersteller hat zwei gefräste Sperrholz-Ringe beigelegt. Leider ist die Bohrung für die Motorwelle 0,7 mm zu groß gefräst, so konnte ich den Spinner nicht exakt zentrieren. Dietmar Werner, bekannt als Hersteller von Einziehfahrwerken, hat mir daraufhin eine Alu-Rückwandplatte gedreht, die über einen Bund auch die Zentrierung der Spinnerkappe herstellt. Der Spinner läuft nun perfekt rund. Dietmar hat mir zudem die gefederten Robart-Fahrwerksbeine, die in Zoll-Maßen gefertigt sind, auf 10 mm abgedreht, damit diese in das SLR-Einziehfahrwerk passen.

Da der Rumpf nun lackierfertig ist, wende ich mich wieder den rohbaufertigen Tragflächenhälften zu. Nachdem ich die Nasenleiste und die Oberfläche verschliffen habe, entferne ich den Schleifstaub mit einer feinen Bürste und anschließend mit Spiritus getränkten



Die Unterseite des Rumpfvorderteils wird auch mit einem GFK-Teil verkleidet.

Anzeige

Hacker
Brushless Motors

www.hacker-motor-shop.com



**Brushless Motors
made in Germany**

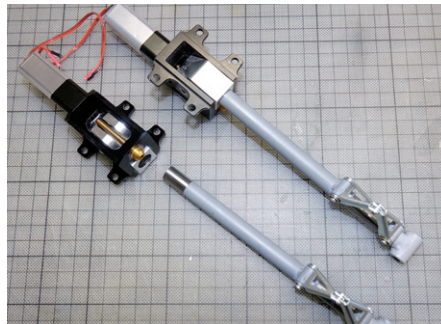
Hacker Motor GmbH
Schinderstraße 32 - 84030 Ergolding
Tel: +49-871-95 36 28 0
info@hacker-motor.com



HACKER
PARA-RC JETI MODEL
EMCOTEC INNOFLYER
DITEX DUPLEX
OPTOTRONIX
IRC-ELECTRONIC
BRUSHLESS MOTORS
TOP FUEL



Die Anlenkung des zweiteiligen Querruders erfolgt einzeln – die unterschiedlichen Ausschläge der beiden Klappen können vernachlässigt werden.



Die Robart-Federbeine müssen zur Anpassung auf das SLR-Einziehfahrwerk etwas abgedreht werden.



Das Zweibeinfahrwerk wird vorbildgetreu nach hinten eingefahren. Eine Verkleidung deckt die Montageöffnung für die Mechanik ab.



Der Scorpion SII-5535-160 kV passt ideal für die Zlin, er wiegt 975 g.



Die Kabinenhaube wird unter Verwendung von U-Gummis und Alu-Schienen montiert.

Leintüchern. Auf Empfehlung von Oracover habe ich die Fläche mit Klebelack grundiert. Jetzt bespanne ich die Tragflächen mit weißer Oratex-Gewebefolie. Dabei habe ich Unter- und Oberseite getrennt gebügelt, beginnend mit der Unterseite. Mit dem Folien-Bügeleisen bügele ich das Gewebe an Nasen- und Endleiste an, dann folgen die Wurzel- und Endrippe. Jetzt bügele ich jeweils von den Rändern einen etwa 3 cm breiten Rand fest und gehe anschließend mit dem Folienföhn mit breiter Luftdüse gleichmäßig über die gesamte Fläche – dabei achte ich darauf, dass sich das Gewebe gleichmäßig spannt. Erst jetzt gehe ich mit dem Folienföhn nochmals über die gesamte Fläche und drücke gleichzeitig die Bügelseite mit einem Leinenlappen an den Untergrund. An Nasen- und Endleiste lege ich eine 8-mm-Kieferleiste an und schneide mit einem Balsa-Messer die Bügelseite ab. Den Überstand bügele ich als Umschlag um die Fläche. Mit der Oberseite verfähre ich gleicher Reihenfolge.

Die zweiteiligen Querruder werden mit einem 1,5-mm-Kohlestab gelagert, der durch die Randbögen eingeschoben wird. Eine sichere und spielfreie Lagerung, die zudem bei einer Reparatur leicht gelöst werden kann. Die geteilten Querruder werden mit zwei getrenn-

ten Schubstangen von einem gemeinsamen Servo angelenkt.

Finish

Ich wollte das klassische Rumpfdesign mit einer interessanten Farbkombination kombinieren. Gefunden habe ich dieses an der Original-Zlin mit der Kennung D-EWXA. Über einen Fliegerkameraden bekam ich schöne Fotos, die das Original von allen Seiten detailliert zeigt. Auf Grund guter Erfahrungen aus meinem letzten Bauprojekt, wählte ich wieder die gleiche Vorgehensweise für das Finish. Für die weiße Grundlackierung mit Dublicolor-Autolack habe ich bei zwei Spritzgängen vier Spraydosen benötigt. Peter Kastl von PK-Foliencut fertigte mir auf Grundlage der 3-Seiten-Ansichten des Modells, die ich vom Hersteller erhielt, und den Fotos der Original-Zlin exakt geplottete Folienteile aus Oracal-Selbstklebefolie. Auf der lackierten Oratex-Oberfläche kann diese Selbstklebefolie mittels eines Kunststoffrakels blasenfrei aufgebracht werden. Lediglich bei den großflächigen grauen Dekor-Flächen der Tragfläche wende ich den Dekorateur-Trick an: In einen Blumenspritzer fülle ich lauwarmes Wasser mit einigen Spritzern Geschirrspüler. Beim Abzie-

hen der Schutzfolie benetzte ich die Klebeseite der Folie, damit diese nicht zusammenkleben kann. Die Folienteile lege ich mit tiefend nasser Klebeseite auf die Tragfläche – jetzt kann ich sie immer noch verschieben. Liegt die Folie richtig, nehme ich den Rakerl und streife das Wasser nach außen. Mit dieser Verarbeitungsmethode bekommt jeder auch große Folienteile leicht und blasenfrei aufgeklebt. Ist die Klebefolie über Nacht durchgetrocknet, hat sie die volle Klebekraft und hält einwandfrei. Nach etwa sieben Stunden Klebearbeit habe ich ein wunderschönes und vorbildgetreues Design auf meiner Zlin – genau so, wie ich es mir vorgestellt habe.

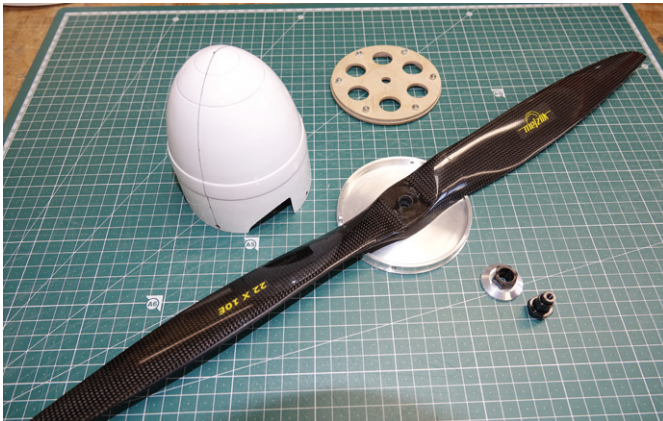
Flugvorbereitung

Die Montage von Einziehfahrwerk und Antrieb und das Einpassen der Kabinenhaube beenden den Aufbau des Modells. Die zwei 6s-5.000-mAh-LiPos passen genau nebeneinander in den Stauraum direkt hinter dem Motorträger, der von oben über die abnehmbare Rumpfabdeckung gut zugänglich ist. Die Sicherung erfolgt über ein stabiles Klettband.

Bei diesem großen Modell entschied ich mich für eine separate Empfänger-Doppel-



Die Zlin 526 ist rohbaufertig – jetzt geht's ans Finish.



Die Spinner-Rückwandplatte wurde aus Alu-gedreht, weil die Holz-teile zu viel Spiel an der Welle hatten.

eingeklappt), der Schwerpunkt exakt eingehalten wird. Es war kein zusätzliches Trimmgewicht erforderlich. Mit 10,8 kg Abfluggewicht habe ich bei diesem großen Modell mit 2,60 m Spannweite und 60 cm Flächentiefe ein recht niedriges Abfluggewicht erreicht, was mich für den Einflug positiv stimmt.

Raus zum Erstflug

Ende März stellte sich eine stabile Hochdruck-Wetterlage ein und ich verabredete mich mit meinem Fliegerkameraden Volker Keck auf dem Modellflugplatz. Ich hatte zwei geladene LiPo-Packs, bestehend aus je zwei Extron-LiPos 6s 5.000 mAh dabei.

Nach gründlichem Vorflug-Check stellen wir die Zlin auf die Graspiste. Es war an diesem Vormittag nahezu windstill, also ideale Bedingungen für den Erstflug. Der Timer ist auf sieben Minuten eingestellt. Behutsam betätige ich den Gasknüppel, die Zlin nimmt schnell Fahrt auf und schon nach 15 Metern Rollstrecke hebt sie ab. Schnell ist die Zlin auf Sicherheitshöhe und ich regle auf Halbgas zu-

stromversorgung und habe den Plus-Pol der BEC-Versorgung am Kontronik-Regler abgeklemmt. Stattdessen kommen ein PowerBox Sensor-Schalter sowie zwei 2s-Lilon-Akkus mit je 3.000 mAh von Hacker zum Einsatz. Diese Teile habe ich alle im Akku-Stauraum installiert. Nur der Futaba-Empfänger befindet sich „verloren“ unter der Kabinenhaube.

Vor dem Erstflug steht nun das Auswiegen des Modells an, um den Schwerpunkt zu überprüfen. Doch wie wiegt man ein so

großes Modell aus? Die altbewährte Lösung; das Modell auf den Zeigefingern auszubalancieren, funktioniert da nicht mehr. Peter Erang, ein Fliegerkamerad aus dem Schorn-dorfer Verein, konnte mit einer elektronischen Schwerpunktwaage von Digitech aushelfen. Mittels Drucksensoren unter dem Fahrwerk, der Elektronik und einem Tablet war die Zlin schnell ausgewogen. Wir stellten fest, dass bei eingezogenem Fahrwerk (nach hinten

Die exakte Position der geplotteten Dekorteile wird eingemessen und mit Bleistift markiert. Die Folien werden mit einem Raker aufgeklebt, großflächige Dekorteile werden mit Seifenwasser besprüht, damit sie sich besser positionieren lassen.





Der Spinner ist sehr markant für die Zlin und vorbildgetreu nachgebildet.



▲ Das Akkufach für die zwei Extron-6s-5.000-mAh-LiPos ist gut zugänglich. Hier ist auch die Empfängerstromversorgung untergebracht.

▼ Kraftvoller Steigflug beim Erstflug – der Scorpion stellt mehr als genug Kraft für einen vorbildgetreuen Flugstil zur Verfügung.

rück. Volker hat bereits an meinem Sender den Kippschalter für das Einziehfahrwerk betätigt und nach wenigen Sekunden ist das Fahrwerk nach hinten eingefahren. Es zeigte sich bereits beim Start, dass die Zlin völlig unkritisch zu fliegen ist und der lange Rumpf dem Modell eine solide Längsstabilität verleiht. Ich muss nur minimal nachtrimmen und auch die 20% Expo auf dem Querruder waren für meine Steuergewohnheiten genau richtig. Alles fühlte sich gut an. Nach dem Andrücken macht die Zlin einen weichen Abfangbogen, was die Bestätigung für den richtig eingestellten Schwerpunkt ist. Die Rollen kommen exakt, der Looping ist noch leicht versetzt. Ich trimme das Seitenruder noch zwei Rasten nach rechts, jetzt kommen die Loopings exakt.

Auf Sicherheitshöhe nehme ich das Gas zurück und mache die Zlin langsam. Der Strömungsabriss kommt sehr spät und die Zlin





lässt sich sicher ausleiten. Für den Landeanflug brauche ich keine bösen Überraschungen befürchten. Nach vier Minuten fahre ich das Einziehfahrwerk aus und leite meinen ersten Landeanflug ein. Auch hier ist keine große Lastigkeitsveränderung zu erkennen. Nach einer weiteren Platzrunde setzte ich zur Landung an. Die Zlin schwebt schön aus und setzt sich butterweich auf die Graspiste. Ich bin mit dem ersten Flug sehr zufrieden. Die Überprüfung der Akkus ergibt, dass noch 40% Kapazität vorhanden sind – der Flugzeit-Timer ist mit sieben Minuten gut gewählt und kann so beibehalten werden.

Inzwischen fliege ich die Zlin seit mehreren Wochen mit großer Begeisterung und freue mich immer wieder über das schöne, dem Original verblüffend ähnliche Flugbild. Volker hat mir senderseitig im Vollgasbereich noch etwas Tiefe zugemischt, so dass ich im Vollgas-Flug nicht mehr nachdrücken muss. Da der Motorsturz für den vorrangig geflogenen Halbgasbereich sehr gut passt, ist ein Mischer, der erst im letzten Drittel des Gasweges greift, eine gute Kompensation. Jetzt fliegt die Zlin völlig neutral – vorbildgetreuer Kunstflug ist ein Genuss.

Der Pilot im Maßstab 1:3,5 kommt von Andys Pilotenpuppen. Er wiegt 350 g und kostet mit Lederjacke, Headset, Basecap, Brille, Gurt und Schuhen 274,- €. Die Piloten werden überwiegend auf Kundenwunsch erstellt oder nach den Beispiel-Piloten auf der Homepage ausgestattet. Weitere Infos und Bezug: www.andys-pilotenpuppen.de, E-Mail: info@andys-pilotenpuppen.de



Wichtig für die Sicherheit: Sowohl für den Motor-Steller wie auch für das Einziehfahrwerk hat mir Volker die zwei Drehregler am Sender als Sicherheitsschalter programmiert. Der Gasknüppel und auch der Schalter für das

Einziehfahrwerk sind am Boden ohne Funktion, erst zum Start werden beide Funktionen über die Drehregler scharf geschaltet. Das trägt zur Sicherheit bei und hilft, schlimme Unfälle zu verhindern.





Mit dem 5.000er Akkupack sind sieben Minuten Flugzeit möglich.

Mein Fazit

Die Zlin 526 ist ein gut konstruiertes Großmodell. Bereits der Bausatz überzeugt durch die sehr gute Passgenauigkeit der Frästeile. Die weiß eingefärbten GFK-Teile sind sehr detailliert, was dem Modell eine vorbildgetreue Optik verleiht. Trotz der Größe und der zahlreichen Einzelteile lässt sich das Modell zügig aufbauen.

Das fertig gebaute Modell ist eine Augenweide und die ausgewogenen Flugeigenschaften lassen keine Wünsche offen. Die Zlin 526 ist ein schöner Kunstflug-Klassiker, der sich wohltuend von den vielen bekannten Kunstflugmustern der Neuzeit abhebt und mit dem sich der klassisch-dynamische Kunstflug genussvoll zelebrieren lässt.

Nachtrag

Nach mehreren Wochen Flugbetrieb begeistert mich die Zlin noch immer bei jedem Flug. Doch etwas fehlt noch, um sie perfekt aussehen zu lassen. Unter der großen Kabinenhaube muss noch ein Pilot sitzen. Ich habe lange gesucht, bis ich im Internet auf Andys Pilotenpuppen gestoßen bin. Ja, seine Puppen haben stolze Preise – aber sie sind mit viel Liebe zum Detail handgefertigt. Urteilen Sie selbst, was so eine tolle Piloten-Puppe für einen Unterschied ausmacht. Klar sind das knapp 350 g Mehrgewicht, das ich mit rund 150 g Trimmgewicht sogar noch ausgleichen muss. Aber die Zlin kann das mit dem großen Flächeninhalt und dem verhältnismäßig günstigen Ausgangsgewicht gut verkraften. Die Flugleistungen wurden dadurch nicht erkennbar schlechter. Mit dieser passgenauen Pilotenpuppe ist die Zlin 526 für mich nun komplett und ein echter Hingucker.



Ein schönes Gefühl, das fertige Modell präsentieren zu können – ein guter Bausatz macht eben doch mehr Freude als ein Fertigmodell.

Zlin 526 AFS

Verwendungszweck:	Scale-Modell / klassischer Kunstflug	Flächentiefe an der Wurzel:	584 mm
Modelltyp:	Holzbausatz mit GFK-Formteilen	Flächentiefe am Randbogen:	329 mm
Hersteller / Vertrieb:	Grafik s.r.o. Petr Doubrava, Prag	Tragflächeninhalt:	ca. 122 dm ²
Bezug und Info:	Direkt bei Petr Doubrava, Internet: www.grafik.cz	Flächenbelastung:	93 g/dm ²
UVP:	690,- €	Tragflächenprofil Wurzel:	NACA 2410
Lieferumfang:	CNC-gefräster Holzbausatz mit GFK-Motorhaube und GFK-Rumpferkleidungen, Kabinenhaube, 1:1-Bauplan, Alu-Helling-Rohre	Tragflächenprofil Rand:	vollsymmetrisch
Optional erhältlich:	GFK-Querruderbeplankung in Wellblechstruktur, Instrumenten-Panel, Trimmruder	Profil des HLW:	vollsymmetrisch
Erforderl. Zubehör:	30 Balsa-Brettchen 2x100x1.000 mm, elektr. Einziehfahrwerk sowie Antriebs- und RC-Komponenten	Gewicht / Herstellerangabe:	ab 9 kg mit 12s 4.200 mAh-LiPo
Bau- u. Betriebsanleitung:	1:1-Bauplan, CD mit zahlreichen Baustufenfotos	Fluggewicht Testmodell o. Flugakku:	9,91 kg
Aufbau		Fluggewicht mit 2xLiPo 6s 5.000 mAh:	11,3 kg
Rumpf:	CNC-gefräste Spanten aus Birken-Sperrholz, teilweise mit Balsa beplankt und bespannt, ergänzt durch mehrteilige, weiß eingefärbte GFK-Beplankung und Depron-Formspanten	Antrieb vom Hersteller empfohlen	
Tragfläche:	zweitellig, Rippenbauweise, vollbeplankt, CNC-gefräste Rippen aus Birken- und Balsaholz, Alu-Steckung mit GFK-Hüllrohr	Motor:	BL, Scorpion SII-5535-160 KV
Leitwerk:	zweitellig, Rippenbauweise, teilbeplankt, CNC-gefräste Rippen aus Birken- und Balsaholz, CFK-Steckung	Regler:	BL-Regler, ICE HV 80 - 120 A
Motorhaube:	GFK, weiß eingefärbt	Propeller:	22x10 Zoll
Kabinenhaube:	transparent, abnehmbar	Akku:	12s LiPo 4.500 – 5.200 mAh
Motoreinbau:	Rückwandmontage, passend für Scorpion SII-5535-160 kV vorbereitet	Antrieb im Testmodell verwendet:	
Einbau Flugakku:	Klettband-Befestigung, Akkufach zugänglich durch abnehmbare Haube	Motor:	Scorpion SII-5535-160kV
Finish:	Oracover Gewebefolie Oratex weiß, Duplicolor Autolack weiß seidenmatt, Oracal-Folie von PK-Foliencut, www.pk-foliencut.de	Regler:	Kontronik JIVE Pro 120+HV
Technische Daten		Propeller:	Mejzlik CFK-Propeller 22x10E
Spannweite:	2.665 mm	Akku:	2x extron 6s 5.000 mAh als 12s
Länge:	2.360 mm	RC-Funktionen und Komponenten:	
Spannweite HLW:	947 mm	Höhe:	2x MPX/Hitec HS-5565 MH
		Querruder:	2x MPX/Hitec HS-5645 MG
		Seitenruder:	MPX/Hitec HS-5645 MG
		Zwei-Bein Einziehfahrwerk:	SLR - elektrisches Einziehfahrwerk 95° von Lindinger, Fahrwerksbeine gefedert 7/16" von Robert USA, Kavan-Leichträder Ø 125 mm, Spornrad Ø 58 mm
		Verwendete Mischer:	Motor zu Höhenruder
		Sender:	Futaba FX-32
		Empfänger:	Futaba R 20085B
		Empf.-Akku:	2x Lilon 2s 3.000 mAh Hacker über PowerBox Sensor
		Stromversorgung für Einziehfahrwerk:	Extron LiPo 2s 2.200 mAh

