

Der Aonic ist keinesfalls ein überdämpfter „Panzer“, das Fliegen mit dem High-A macht auch Spaß ...

Foto: Adi Geisegger

NOVA AONIC



Mit dem Aonic bemüht der österreichische Hersteller den Begriff „High-A“. Wir haben den leistungsstarken Gleitschirm mit Einsteigertauglichkeit ausführlich unter die Lupe genommen ...

Testpilot: Norbert Aprissnig

Fotos: Adi Geisegger, Norbert Aprissnig

Manch einer mag die Diskussion um die Zusatzbezeichnung „High“ oder „Highend“ in Zusammenhang mit Gleitschirmen nicht mehr hören. Was als Adjektiv ursprünglich aus der hochwertigen Musikreproduktion kam, hat längst vor allem im Intermediatesegment Einzug gehalten. Die Highend-B-Klasse gilt längst als Synonym für relativ einfach fliegbare Hochleistung, die vor allem bei den Streckenfliegern beliebt ist. Nun also auch bei den Einsteigerschirmen? So neu ist der Trend der Zweiteilung der Einsteigerklasse aber nicht. Längst haben viele Hersteller erkannt, dass man zwei Klassen von EN-A-Schirmen gut vermarkten und verkaufen kann. Meist geht es aber dabei um eine Ausrichtung nach „unten“: Neben dem „normalen“ Einsteigergerät muss ein einfaches und preiswertes Fluggerät her, um bei den Flugschulen punkten zu können.

Doch auch Highend-A-Schirme sind längst keine neue Erfindung. Sie reichen meist mit einer Streckung über 5 in den Basisintermediate-Bereich hinein. Zuletzt hat vor allem der frühere Nova-Konstrukteur und -Mitinhaber Hannes Papesh mit seiner neuen Marke Phi und dem „Phi-Erstling“ mit Namen Symphonia (EN A) diesen Begriff strapaziert.

Mit dem Aonic legen nun just die Tiroler und Neo-Designer Philipp Medicus nach! Wir sind gespannt!

KONSTRUKTION, MATERIALEN, DESIGN

Von der Optik her unterscheidet sich der Aonic – abgesehen vom neuen Design – nur

wenig von früheren Nova Basisintermediates. So erinnern Flügelform und Krümmung und vor allem der charakteristisch nach unten gezogene Stabilo an die Ion-Baureihe (Ion 3, Ion 4, Ion 5). Im Gespräch mit Konstrukteur Philipp Medicus bestätigt dieser, dass die aufgezählten Ions und der neue Aonic derselben „Plattform“ entstammen, um einen Begriff aus dem Automobilbau zu strapazieren. Der neue Ion 6 sei laut Medicus allerdings eine ganz eigenständige Konstruktion, was letztlich schon der Blick auf Flügelform und Krümmung zeigt.

Betrachtet man die angesprochene Ion-Baureihe, so sieht man hier trotz Evolution auch eine stetige Veränderung: Ion 3 und 4 hatten 49 Zellen, Ion 5 und der aktuelle 6er dann zwei Zellen mehr (51). Die Streckung stieg kontinuierlich von 5,09 über 5,14 auf 5,16 um schließlich beim aktuellen Modell 5,19 aufzuweisen. Der Aonic hat nun ebenfalls die 49 Zellen von Ion 3 und Ion 4 übernommen, mit einer Streckung von 5,17.

Während die meisten Hersteller von reinen Dreileinern auf Hybrid-Dreileiner zurückgestiegen sind, ist der Aonic wie seine Ion-Verwandten ein klarer Dreileiner: drei Leinenebenen bei den Tragegurten, drei an der Kappe! Ebenso klar ist auch das generelle Leinenkonzept: Stammleinen führen zu langen Topleinen, auf eine Zwischengalerie kann – mit Ausnahme von zwei kurzen Gabelungen am Stabilo – verzichtet werden.

An der Kappe überspannen zwei Galerieleinen jeweils drei Zellen, wobei die beiden äußeren Zellen Diagonalrippen beinhalten. Klar auch das Stammleinenkonzept: drei A-, drei B-, drei

C-Stammleinen und eine Stabiloleine, fertig! Die drei A-Stammleinen hängen auf zwei A-Tragegurten, was Vorteile beim Starten und beim Ohrenanlegen mit sich bringt. Mit 220 bis 266 Gesamtleinenmetern ist auch in diesem Bereich „aufgeräumt“: ein guter Kompromiss zwischen Leinenersparnis (= weniger Widerstand = höhere Leistung) und Sicherheit!

Wer jetzt aus den wenigen Leinenaufhängungspunkten darauf schließen sollte, dass eine ordentliche Spannung der Kappe nur mit unzähligen Spannbändern realisiert werden kann, wird eines Besseren belehrt: Lediglich ein durchgängiges Querband zwischen B- und C-Ebene zielt den Aonic.

Wenden wir uns der Profilnase zu: Die kurzen Kunststoffstäbchen im Nasenbereich sind zweiteilig ausgeführt, was eine dezente Shark Nose ergibt, die weniger an der Form der Nase zu erkennen ist, sondern mehr als „Lufthutze“. Das heißt, das Untersegel ist gegenüber dem Ende des Obersegels leicht „erhöht“ ausgeformt, was Nova ganz richtig als „Air Scoop“ (englisch für Lufthutze) bezeichnet. Nova setzt traditionell auf weiche, biegsame Stäbchen, sodass auch nicht korrektes Zellen-auf-Zellen-Zusammenlegen wohl ohne Schäden bleiben kann.

Zusätzlich ist auf den Rippen in der Eintrittsöffnung ein kleiner Mylarstreifen vernäht, der bei den Zellwänden mit Leinenaufhängungen bis zu den deutlich nach hinten versetzten A-Aufhängungen zieht und diese integriert. Auffällig ist auch noch das umgeschlagene Untersegel, das von der Eintrittsöffnung bis

| TECHNISCHE DATEN (HERSTELLERANGABEN) | | | | | |
|--------------------------------------|--|---------|---------|---------|---------|
| Hersteller/Vertrieb | NOVA, Auweg 14, AT-6123 Terfens, Tel: +43.5224.66026, info@nova.eu, www.nova.eu | | | | |
| Produktion | Nova-eigene Produktion in Ungarn und OEM in Vietnam | | | | |
| Konstrukteur | Philipp Medicus | | | | |
| Testpiloten | Fabian Gasteiger, Ferdinand Vogel | | | | |
| Größen | XXS | XS | S | M | L |
| Zellenanzahl | 49 | 49 | 49 | 49 | 49 |
| Startgewicht (kg) | 55–80 | 70–90 | 80–100 | 90–110 | 100–130 |
| Fläche ausgelegt (m²) | 22,32 | 24,64 | 26,92 | 29,35 | 31,95 |
| Fläche projiziert (m²) | 18,87 | 20,84 | 22,76 | 24,82 | 27,02 |
| Spannweite ausgelegt (m) | 10,75 | 11,92 | 11,8 | 12,32 | 12,86 |
| Spannweite projiziert (m) | 8,09 | 8,5 | 8,89 | 9,28 | 9,68 |
| Streckung ausgelegt | 5,17 | 5,17 | 5,17 | 5,17 | 5,17 |
| Streckung projiziert | 3,47 | 3,47 | 3,47 | 3,47 | 3,47 |
| Kappengewicht (kg) | 4,05 | 4,4 | 4,75 | 5,05 | 5,4 |
| Gesamtleinenlänge (m) | 220 | 232 | 243 | 252 | 266 |
| Preis inkl. MwSt. (€) | 3.600,- | 3.600,- | 3.600,- | 3.600,- | 3.600,- |
| Gütesiegel LTF/EN | A | A | A | A | A |
| Lieferumfang | Rucksack, spezieller Innenpacksack, Windsack, Reperatur-Set, Beschleuniger, Handbuch | | | | |



Ein sauber stehendes Obersegel wirkt als Leistungsboost ... auch in der High-A-Klasse.

Foto: Norbert Aprissnig



Typisch für die vom Ion 3/4/5 abstammende Konstruktion ist der markant nach unten gezogene Außenflügel.

Foto: Norbert Aprissnig

zurück zum 3D-Shaping reicht und vor allem ein Flattern im Schnellflug verhindern soll.

Miniribs findet man im Achterliek nicht, alle Bremsanlenkungen sind als kurze Gabeln ausgeführt, was das Segel beim Bremsensatz in dem Bereich rafft (= Handorgelprinzip). Die Hinterkante hat kein Nahtschutzband vernäht, was eine saubere, geschmeidige Bremsanlenkung in der Luft verspricht, allerdings ein bisschen mehr Achtsamkeit beim Groundhandling auf steinigem Boden erfordert. Philipp Medicus beruhigt im Gespräch, ein fehlendes Nahtschutzband würde sich nicht negativ auf den Verschleiß in diesem Bereich auswirken. Nova habe schon mehrmals diese Art der Verarbeitung gewählt, ohne dass dies nachteilhaft war. Der geringeren Längenstabilität der Hinterkante als Nachteil steht ein saubere Abströmkannte im Flug entgegen, beim Aonic würde diese nähtechnische Ausführung hervorragend funktionieren.

Der Tragegurt ist aus schmalen, aerodynamischen Bändern gebaut, übersichtlich und funktionell und sauber verarbeitet.

Die gesamte Verarbeitung gibt keinen Grund zu Tadel und zeigt keinen Hinweis auf Einsatz von Rotstift, wie im Einsteigersegment oft üblich.

Ein Wort noch zu den Materialien: Nova setzt beim Aonic auf Tücher von Dominico (Mix aus 33 und 41 g/m²), nur bei den Rippen wird französisches Porcher-Tuch verarbeitet.

Die Topleinen sind unummantelt (Edelrid 8000U) ausgeführt, die Stammlinien sind mit Mantel von Liros (PPSL 191/TSL 140). Generell musste Nova für die High-A-Klasse auch vom Materialeinsatz den Spagat zwischen

Anfängertauglichkeit und Leistungsanspruch schaffen, wodurch manches eher an einen Basisintermediate erinnert, aber trotzdem einen begabten Einsteiger nicht irritieren sollte.

Der Aonic ist in vier Farbkombinationen und fünf Größen erhältlich, was alle ästhetischen Wünsche wie auch Notwendigkeiten vom Startgewicht her abdecken sollte.

Unser Testgerät war die bei Nova traditionelle S-Größe mit einem Startgewichtsbereich von 80–100 kg, die wohl auch am meisten nachgefragt wird.

START

Grundsätzlich benötigt der Aonic keine besonderen Tricks bei der Auslegung. Die Kappe einfach mit leichter Mittenbetonung ausgelegt, fertig! Etwas Sorgfalt beim Leinensortieren ist den langen unummantelten Topleinen geschuldet.

Der Aonic steigt anschließend sicher und gut und kommt mit großer Spurtreue über den Piloten. Je nach Aufwind und Startplatzneigung reicht zumeist ein kleiner, dosierter Bremsimpuls beim Übergang zum eigentlichen Startlauf. Schnell ist man in der Luft ...

Übrigens habe ich beste Erfahrungen beim Steigverhalten der Kappe gemacht, indem ich nur den inneren A-Tragegurt in der Hand hatte und der „Baby-A-Gurt“ nur lose über der Armbeuge lag.

Auch beim Starkwindstart macht sich die hohe Spurtreue positiv bemerkbar. Eine Tendenz zum seitlichen Ausbrechen konnte ich nicht beobachten, der Start funktioniert intuitiv und ohne negative Überraschungen.

FLUGVERHALTEN

Die Verwandtschaft des Aonic zur Ion-Plattform wird schon beim ersten Hochblicken zur Kappe in Kombination mit einem Brems- bzw. Steuerimpuls zur Gewissheit. Das im Konstruktionsenteil erwähnte durchgehende Spannband bildet im Außenflügel eine markante Verformung des Untersegels ... das taten auch die Ions schon.

Verblüffend harmonisch zeigt sich das Verhalten des Aonic bei verschiedensten Aufwindarten. Dies fällt schon beim Einflug in den Thermikern positiv auf. Ein Zurückkippen der Kappe oder gar ein kurzes Verharren konnte ich während fast 10 Stunden Thermikflug nicht feststellen. Die Kappe bleibt meist stoisch neutral über dem Piloten oder quitiert den Einflug in meist stärkere Blasen sogar durch aktives Nachvorneziehen. Ein Verhalten, das man üblicherweise bei einsteigertauglichen Schirmen nicht findet. Der Aonic hängt ohne viel Vorlauf recht knackig an der Bremse und bewegt sich überaus harmonisch im eigentlichen Aufwind. Man spürt zwar den stark ansteigenden Steuerdruck, doch dieser „beginnt“ meist erst außerhalb des für den Thermikflug notwendigen Arbeitsbereichs. Dies hängt natürlich einerseits mit dem verwendeten Gurtzeug zusammen, andererseits mit dem Können des Piloten, die Gewichtsverlagerung gut einzusetzen.

Durch mehr Steuerweg kann der Aonic auch enger gedreht werden, wobei er auch dann meist flach bleibt, ein bisschen „Hinzumischen“ von Außenbremse ist ratsam. Alternativ kann auch – mit mehr Steuerdruck – der Aonic mit mehr Schräglage in enge Bärte „gestellt“

KONSTRUKTION/MATERIALIEN

Kappe: 49 Zellen, kurze Nylonstäbchen in der Profilnase, 3D-Shaping, ein Querzugsband, Bremsraffsystem
 Obersegel: Dominico 30D (41 g/m²)/20D (33 g/m²)
 Untersegel: Dominico 20D (33 g/m²)
 Rippen: Porcher Skytex 40 Hard (40 g/m²)

Leinen: Stammleinen: ummantelte Liros PPSL/TSL 140
 Galerie: Edelrid U-8000 unummantelt
 Bremsleinen: Cousin 85/Liros PPSLS65 ummantelt

Tragegurt: 3 Ebenen, geteilter A-Gurt, Kunststoff-Beschleunigerrollen, Maillons mit Gummiring zur Leinenfixierung, Wirbel, Metall-Bremsrolle, Druckknopf, weicher Komfort-Bremsgriff

EIGNUNG

| | | | |
|-------------------|-------|------------|-----|
| Einsteiger | ●●●● | XC | ●●● |
| Gelegenheitspilot | ●●●●● | Acro | |
| Wettkampf | | Hike & Fly | ● |

● (wenig geeignet) bis ●●●●● (hohe Eignung)

PILOTENANSPRUCH (ANFORDERUNG AN DEN PILOTEN)

E1 E2 i1 i2 S1 S2 H1 H2 CC

E2: Einsteigergeräte, die neben maximalen Sicherheitsreserven auch noch genügend Handling und Steigfreude für den Gebrauch in Thermik und Aufwindbändern besitzen. Als erster Schirm für Einsteiger empfehlenswert.
 Erforderliche Skills/Erfahrung: keine, aber etwas Talent und Verständnis für die Materie

PILOTENKOMMENTAR

High-A auf bewährter Basis (Ion 3/4/5). Angenehm in der Thermik, sicher und leistungsstark ... einsteigertauglich!

Was uns gefiel: Thermikflugverhalten, Sicherheit und Leistung ... ein gelungenes Gesamtpaket

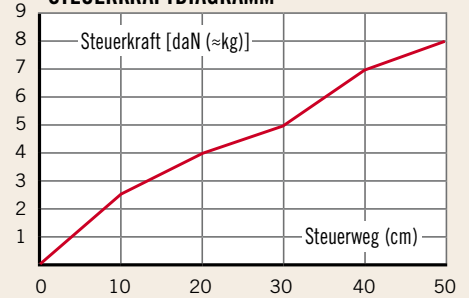
Was anders ist: Kappenkrümmung mit stark nach unten gezogenen Ohren

Was uns fehlt: –

TESTPROTOKOLL

| | |
|---------------------------------------|---|
| Startgewicht Testpilot (kg) | 95 |
| Flächenbelastung (kg/m ²) | 4,17 |
| Gurtzeug | Woody Valley GTO light, Advance Impress 4 |
| Messinstrumente | Flymaster Live SD, Skytraxx 2.1 |
| Beschleunigungsweg (cm) | 39 |
| Gewicht Schirm (kg) | 4,75 |
| Vtrimm (km/h) | 37 |
| Vmax (km/h) | 47 |

STEUERKRAFTDIAGRAMM



Kommentar: Stark ansteigender, aber homogener Steuerkraftverlauf, im Arbeitsbereich gut drehbar mit wenig Kräfteinsatz

NOVA AONIC

werden, die Außenbremse sollte dann allerdings ganz freigegeben und nur mehr bei kleinen Korrekturen eingegriffen werden.

Bereits hier fallen ganz leichte Bewegungen der Kappe auf, die einer besonderen Erklärung erfordern. Üblicherweise bin ich kein Freund von Hebelbewegungen, im Fall vom Aonic ist die Kombination von leichtem Hebeln, Gieren und Rollen in Aufwinden überaus harmonisch und hat nur positive Folgen. Hat man sich einmal an den Nova-High-A gewöhnt, dann spürt und fühlt man die Luftmassen gleichsam, ja es scheint sich sogar ein visueller Eindruck der durchmischten Luft zu ergeben. In Folge baut sich sofort viel Vertrauen zum Fluggerät auf, man muss nicht mehr ständig zur Kappe hochblicken, ja man fühlt die Luft!

So ist der Aonic kein „grober Panzer“, sondern für die Klasse recht geschmeidig, obwohl er in sich kaum arbeitet.

Dieses nicht totgedämpfte Verhalten wollte ich mir natürlich genauer anschauen: Versucht man den Aonic zum Pitchen zu bewegen, so ist dies kaum oder nur durch massive, oszillierende Bremsensätze möglich. Kaum beendet man diese, beruhigt sich der Aonic augenblicklich.

Beim Rollen ist dies anders. Der Aonic ist recht schnell zum Links-Rechts-Schwingen zu bewegen, bremst sich aber auch da schnell ein, wenn man die Bremsen freigibt.

Erstaunlicherweise ist der Aonic allerdings im Geradeausflug trotz seiner leichten Rollfreudigkeit überaus stabil und fräst nahezu unbeeindruckt durch Turbulenzen von Wolke zu Wolke.

Beschleunigter Flug

Mit mittlerem Kraftaufwand ist der Aonic mittels Fußbeschleunigungssystem kontinuierlich bis auf Maximalgeschwindigkeit zu beschleunigen. Die Stabilität der Kappe bleibt selbst bis Vollgas (Rolle auf Rolle) erhalten, ohne ein Eindellen der Profilnase, flattern des Segels im Bereich der Eintrittskante etc.

Schnell habe ich mich auf Grund der überaus vertrauenserweckenden Stabilität daran gewöhnt, auch in turbulenten Bedingungen im Gas zu bleiben. Wer den Aonic für XC-Einsätze nützt, sollte sich daher die erste und zweite „Beschleunigungsleiter“ so einrichten, dass der noch leistungsstarke Teil der Polare dort zum Liegen kommt. Ähnlich wie bei Ion 3/4/5 bleibt die Gleitleistung bis etwa zur Hälfte des Beschleunigers sehr gut um dann doch markant einzubrechen. Kann bei einem einsteigertauglichen Gleitschirm ja auch nicht anders sein!

Etwa 10 km/h liegen zwischen Trimmgeschwindigkeit (37 km/h) und Maximalgeschwindigkeit (47 km/h). In der Praxis kann man auf Strecke also mit knapp über 40 km/h im Beschleuniger herumbrettern und eine noch überaus akzeptable Gleitleistung generieren, ohne sich vor Turbulenzen und etwaigen Einklappen fürchten zu müssen.

Erstaunlich gut ist auch die Richtungsstabilität im beschleunigten Flugzustand, so machen Talquerungen Spaß! Die Kontrolle über C-Steering funktioniert hervorragend, so sind auch leichte Richtungskorrekturen (beschleunigt) gut möglich und auch Turbulenzen können so gut „ausgebügelt“ werden.

Für erfolgreiches Streckenfliegen mit maximaler Sicherheit steht mit dem Aonic jedenfalls nichts im Weg.

Extremflugverhalten

Obwohl ich einige Stunden in recht stark thermischen, hochalpinen und turbulenten Bedingungen unterwegs war, war ich weit davon entfernt, dass echte Kappenstörungen in der Praxis passiert wären. Bei simulierten Einklappen über den Tragegurt war ich dann aber doch erstaunt, dass der Aonic für einen Gleitschirm mit EN A doch erstmals recht zügig wegdreht. Allerdings bremst er sich dann sofort eigenständig ab und öffnet nach einem Drehwinkel zwischen 90–180°. Greift man aktiv ein, kann der Aonic natürlich aufgrund der großen Steuerkraftreserven durch dosiertes Anbremsen auf der „gesunden“ Seite auf Kurs gehalten werden.

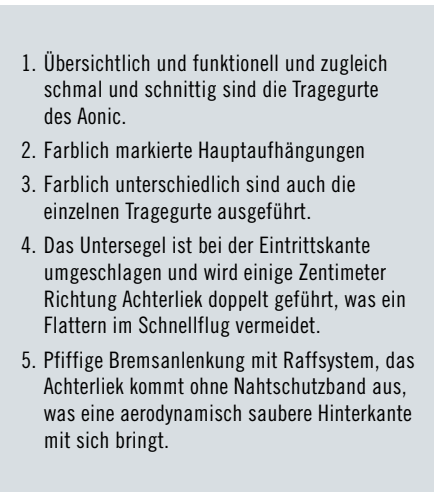
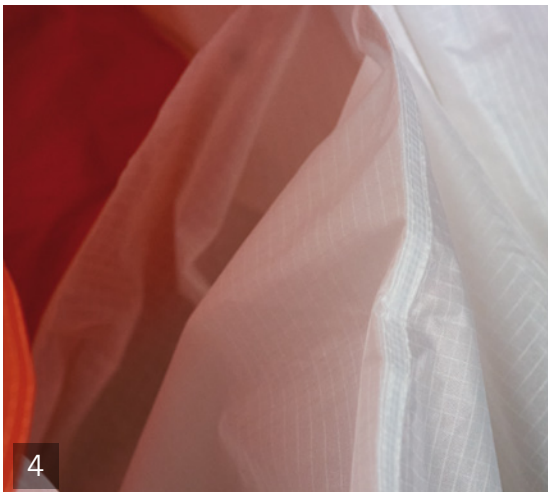
Spaßfaktor (Dynamik & Wendigkeit)

Der Aonic ist klassentypisch weder zum Hakenschlagen noch zum Freestylen geeignet. Trotzdem lassen sich zum Beispiel Wingover gut erlernen, weil der Einsteigerflügel schön rhythmisch zu schwingen beginnt und durchaus beachtliche Höhen erreicht. Interessant ist auch, dass die relativ hohen Steuerkräfte im Normalflug im unteren Bereich des Steuerwegs bei diesem Manöver deutlich zurückgehen.

ABSTIEGSHILFEN

Steilspirale

Der Aonic geht für einen Einsteigerschirm relativ zügig in eine Spirale mit hohen



1. Übersichtlich und funktionell und zugleich schmal und schnittig sind die Tragegurte des Aonic.
2. Farblich markierte Hauptaufhängungen
3. Farblich unterschiedlich sind auch die einzelnen Tragegurte ausgeführt.
4. Das Untersegel ist bei der Eintrittskante umgeschlagen und wird einige Zentimeter Richtung Achterliek doppelt geführt, was ein Flattern im Schnellflug vermeidet.
5. Pfiffige Bremsanlenkung mit Raffsystem, das Achterliek kommt ohne Nahtschutzband aus, was eine aerodynamisch saubere Hinterkante mit sich bringt.

NOVA AONIC

Sinkwerten über. Einsteiger sollten sich daher unbedingt langsam und im Rahmen eines Sicherheitstrainings an das Manöver herantasten. Der Aonic bremsst sich aber auch in diesem Manöver schnell ein, dreht nicht selbständig weiter und bleibt in der Steilspirale gut kontrollierbar.

Die Ausleitung ist ebenfalls recht einfach. Zu schnelles Aufstellen sollte durch dosierte Hinzunahme der Außenbremse bei gleichzeitigem Nachlassen der Innenbremse vermieden werden. Ein Nachdrehen oder gar eine stabile Steilspirale konnte nicht beobachtet werden.

B-Stall

Einsteigertaugliche Gleitschirme sind zumeist auf Grund der hohen Einleitkräfte schwer in den B-Stall zu bringen. Mit dem Aonic geht die Einleitung allerdings relativ einfach und ohne Klimmzüge. Beim Übergang in den Stall kippt die Kappe jedoch relativ weit zurück, daher ist das Erlernen dieses Manövers ebenfalls unbedingt im Rahmen eines Sicherheitstrainings zu absolvieren.

Im eigentlichen Stall bleibt der Aonic sehr stabil und neigt nicht zu gefährlichem Verwinden oder gar Ausbilden einer Rosette. Die Öffnung

erfolgt durch relativ weites Vorschießen. Daher ist das Anfahren sicher, keine Sackflugtendenz.

Ohren anlegen

Das Anlegen der Ohren erfolgt mit dem „Baby-A-Gurt“ problemlos. Allerdings erfordert das Manöver relativ hohe Kräfte. Durch Nachziehen sind die Außenflügel von „Small Ears“ zu „Big Ears“ gut abzustufen, wobei mit kräftigem Nachziehen eine hohe Effizienz des Manövers möglich ist. Selbst wenn man wie üblich die Bremsen dabei in der Hand behält, wird die Schirmmitte nicht mitgebremst, wodurch sich die Sackflugtendenz beim Ohrenanlegen verringert. Trotzdem sollte das Manöver immer in Kombination mit Einsatz des Fußbeschleunigungssystem durchgeführt werden. Die Außenflügel neigen nicht zum Schlagen, lediglich bei großen „Big Ears“ ist manchmal ein geringes, unerhebliches Flattern zu bemerken, das – was die Sicherheit betrifft – völlig irrelevant bleibt. Die Steuerbarkeit über Gewichtsverlagerung ist bei angelegten Ohren etwas eingeschränkt, leichte Richtungskorrekturen sind aber möglich. Die Kombination des Ohrenanlegens mit dem Fußbeschleuniger ist bis hin zum Fullspeed unproblematisch möglich.

FAZIT

Mit dem Aonic hat der österreichische Hersteller weder vom Produkt her (gleiche Plattform zu Ion 3/4/5) noch von der Klasse her das Rad neu erfunden. Trotzdem stellt der Aonic aber eine überaus gelungene Evolution aus der einstigen Basisintermediateklasse dar. Und dass der Begriff „High-A“ neu belebt wird, ist nur sinnvoll. Denn Sicherheit, einfaches Flugverhalten und Leistung stehen beim Aonic in einem außerordentlich schlüssigen und sinnvollen Verhältnis.

Um zu wissen, wie weit man mit einem Aonic fliegen kann, muss man nur im XContest-Server die Vergangenheit strapazieren und bei Berni Peßl und Co. nachschlagen. FAI-Dreiecke von über 200 km waren keine Seltenheit!

Dementsprechend „umfangreich“ gestaltet sich auch die Zielgruppe: Vom interessierten Einsteiger über Gelegenheitspiloten bis hin zu erfahrenen Hausbergfliegern und XC-Piloten aller Könnensstufen – stellt der Aonic keine Limitierung dar.

Kompliment nach Terfens in Tirol an Designer Philipp Medicus und sein Entwicklungsteam ... der Aonic eröffnet neue Horizonte im Gleitschirmsport! ■

Talquerung mit dem Aonic: Das gute Gleiten und die hervorragende Richtungsstabilität machen viel Spaß auf Strecke ...

Beide Fotos:
Norbert Aprissnig



KURZBEWERTUNG

| | | |
|--------------------|-------------------------------------|--|
| STARTEIGENSCHAFTEN | Vorwärtsstart ★★★★★ | Spurtreu und untadelig, das Profil generiert schnell Auftrieb |
| | Rückwärtsstart ★★★★★ | Kein seitliches Ausbrechen zu beobachten, gut kontrollierbar |
| | Starkwindhandling ★★★★★ | Bleibt am Boden gut liegen und lässt sich leichtgängig nach oben führen |
| FLUGVERHALTEN | Agilität/Wendigkeit ★★★★ | Ausreichend wendig, wobei das Limit vor allem der stark ansteigende Steuerdruck darstellt |
| | Steuerverhalten ★★★★★ | Für einen EN-A-Schirm feinfühlig und exakt |
| | Klappverhalten ★★★★ | Dreht bei simulierten Einklappen relativ zügig weg, bremsst sich aber eigenständig wieder ein |
| | Beschleunigter Flug ★★★★★ | Angenehmer Pedaldruck, effizient und sehr stabil mit hervorragendem Gleiten bis ca. Halbgas |
| | Dämpfung ★★★★★ | Dämpft klassenspezifisch sehr gut und arbeitet auch in stärkeren Turbulenzen kaum in sich |
| ABSTIEGSHILFEN | Stabilität ★★★★★ | Hohe Stabilität, neigt nicht zu Einklappen oder „weichen Ohren“, beschleunigt auch sehr stabil |
| | Ohrenanlegen ★★★★★ | Hohe Effizienz durch Nachziehen, öffnet sofort bis zu den äußersten Zellen (bei Big Ears) |
| | B-Stall ★★★★ | Leichte Einleitung, starkes Abkippen, stabil im eigentlichen Manöver, sicheres Anfahren |
| | Steilspirale ★★★★ | Geht für einen EN A relativ schnell auf die Nase, neigt aber nicht zum Nachdrehen oder gar zu einer stabilen Spirale |
| Eignung | | Einsteiger, Gelegenheitspiloten, Rücksteiger, XC-Piloten mit hoher Sicherheitsanforderung |
| Wertung | | ★ mangelhaft, ★★ durchschnittlich ★★★ gut, ★★★★ sehr gut, ★★★★★ ausgezeichnet |



Der 49-Zeller bietet einen hervorragenden Kompromiss aus Stabilität und Feinfühligkeit.