

Kompakte und pralle Kappe ...
das ist eine der Mischungen für
einen tollen Basisintermediate



NIVIU HOOK 6

Die Niviuk Hook-Baureihe stellt in der Gruppe der Basisintermediates einen Meilenstein dar. Allerdings war der Hook nicht von Anfang an ein Basisintermediate, sondern er hatte eine recht wechselhafte Vergangenheit innerhalb der Niviuk-Palette. Umso größer war die Spannung auf die sechste Auflage des Erfolgsmodells ...



Text & Fotos: Norbert Aprissnig



Die angesprochene wechselhafte Vergangenheit bezieht sich vor allem auf zwei markante Einschnitte, die alle mit dem Lancieren des Hook 4 erfolgten. Einerseits rückte damals der Hook als vormals einziger Intermediate in der Niviuk-Schirmpalette in das Basisintermediate-Segment und musste somit der neuen High-Level-Intermediate-Baureihe „Ikuma“ Platz machen. Ab diesem Zeitpunkt liegt der Hook als Basisintermediate quasi zwischen dem Einsteiger- und dem Leistungsintermediate-Segment was dem Hook sichtlich gut getan hat. Eine Hackordnung allerdings, die seit kurzem wieder etwas zu adaptieren ist, weil der Hersteller aus Spanien mit dem neuen Hiko noch einen Flügel in der B-Klasse bringt, der vom Anspruch zwischen Hook und Ikuma liegt.

Als weiterer Meilenstein in der Hook-Geschichte wurde ebenfalls ab dem Hook 4 parallel auch eine Leichtversion mit der Bezeichnung „P“ ins Rennen geschickt. Eine Doppelgleisigkeit, die bei Niviuk mittlerweile bei den meisten Modellen Stand der Technik ist.

Meine persönlichen Erfahrungen beziehen sich neben den ersten Hooks vor allem auf den Hook 4, den wir im Jahre 2016 im Rahmen eines Festivals fliegen durften. 2020 folgte dann ein Einzeltest des leichten Hook 5 P. Schon damals war auffällig, dass das Leichtmodell im Gegensatz zum normalen Hook 5 zumindest im normalen Gewichtsbereich mit EN A homologiert wurde (im erweiterten Gewichtsbereich blieb es durch die erhöhte Zuladung beim „B“).

Beim neuen Hook 6 P sparte man sich den erweiterten Gewichtsbereich, mit Ausnahme der „kleinen“ 20er Größe blieb es allerdings bei der A-Einstufung. Der normalgewichtige Hook 6 bleibt hingegen wie der Vorgänger ein reiner „B-Schirm“.

Ein Blick zu meinen persönlichen Erfahrungen mit dem Hook 5 P erscheint mir lohnend, weil dieser Flügel mit außergewöhnlichen Eigenschaften in meiner Erinnerung bleibt. So ein leichtgängiges Kurvenhandling und sensibles Flugverhalten, noch dazu mit EN-A-Einstufung ist einzigartig. Was für manchen feinfühligen Piloten ein Traum ist, könnte eventuell die Zielgruppe auch teilweise überfordern. Diese Frage habe ich mir jedenfalls gestellt und auch insofern in den Test einfließen lassen, dass ich die der Zulassung (EN A) entsprechende THERMIK-Einstufung „E1“ nicht vergab, sondern beim Basisintermediate „i1“ blieb, was ja auch der Kommunikation des Herstellers entsprach. Aus diesem Aspekt war ich auf den Hook 6 äußerst gespannt ...

Der Hook 6 ist in vier verschiedenen Farbkombinationen erhältlich, sechs verschiedene Größen lassen wohl kaum Piloten – den Gewichtsbereich entsprechend – im Regen stehen. Wir wählten für unseren Test die Größe 26, die wir mit 97 kg Startgewicht im oberen Drittel belasteten.

KONSTRUKTION, MATERIALIEN & DESIGN

Rein von den technischen Daten sind zwischen Hook 5 und Hook 6 keine größeren Unter-

schiede zu erkennen: 47 Zellen und Streckung 5,3 entsprechen einem klassischen Basisintermediate mit einem Tick in Richtung „Mid-B“. Auch das Leinenkonzept scheint sich im Bereich klassischer Basisintermediates zu bewegen: Ein Hybriddreileiner mit zusätzlichen kurzen D-Gabeln bei den inneren beiden Leinenkaskaden. Sieht man sich den Leinenplan des Hook 6 etwas genauer an, dann findet man aber doch auch in diesem Bereich Außergewöhnliches: Während die A-Ebene vermeintlich ganz klassisch auf drei Stammleinen zusammen geführt wird, findet man auf B- und C-Ebene nur jeweils zwei Stammleinen. Vor allem im Außenflügelbereich (B- und C-Ebene) hängen gewaltige 12 Zellen auf quasi nur einer Stammleine, während im wichtigeren Mittelteil gerade mal drei Zellen von einer Stammleine überspannt werden! Auch bei den Galerieebenen findet man über den gesamten Flügel recht Unterschiedliches – von keiner, über eine oder gar zwei Zwischengalerie-Ebenen ist alles im Hook 6 verbaut. Dass dieser Mix dann noch zu einem äußerst faltenfreiem Flügel führt, stellt Designer Olivier Nef und seinem Team ein sehr gutes Zeugnis aus. Lediglich 205 bis 258 Gesamtleinenmeter (Testgröße 26 = 235 m) sind schon recht wenig und damit Widerstandsminimierung und gute Leistung.

Die Klasse entsprechenden großen Eintrittsöffnungen werden von überkreuzten Stäbchen geformt, als leichte Haifischnase natürlich. Ebenso selbstverständlich ist der Einsatz des formstabilen Nitinol, das nahezu alle

TECHNISCHE DATEN (HERSTELLERANGABEN)

Hersteller	Niviuk, La Cellera de Ter, Spanien, www.niviuk.com					
Vertrieb	D/A: Christin Kirst, D-83346 Bergen, Tel. +49 (0)176 21510799, hallo@niviuk.com CH: NIVIUK Distribution Switzerland, Patrick Roser, +41 (0)79 564 5936, info@niviuk.ch , www.niviuk.ch					
Produktion	Niviuk-eigene Produktion in Vietnam					
Konstrukteur(e)	Olivier Nef, Adrià Grau, Joel Cumelles, Eneko Bergaretxe					
Testpilot(en)	Olivier Nef, Tim Rochas, Tanguy Renaud-Goud, Simon Issenhuth					
Größen	20	22	24	26	28	31
Zellenanzahl	47	47	47	47	47	47
Startgewicht (kg)	55–70	60–80	70–92	80–105	95–120	110–135
Fläche ausgelegt (m ²)	20	22	24	26	28	31
Fläche projiziert (m ²)	17,15	18,87	20,59	22,30	24,02	26,59
Spannweite ausgelegt (m)	10,3	10,8	11,28	11,74	12,18	12,82
Streckung ausgelegt	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3
Streckung projiziert	4	4	4	4	4	4
Kappengewicht (kg)	3,97	4,2	4,5	4,8	5,1	5,5
Gesamtleinenlänge (m)	205	215	226	235	244	258
Preis inkl. MwSt. (€)	3.950,–	3.990,–	4.030,–	4.070,–	4.110,–	4.170,–
Gütesiegel LTF/EN	B	B	B	B	B	B
Lieferumfang	Kargo 130 Rucksack, Innensack, Tragegurttasche, Reparaturset, Kompressionsband					





Die innen vernähten Miniribs reduzieren das Ballooning in der Abströmkante

Gleitschirme von Niviuk ziert: Teuer, aber die bessere Wahl im Hinblick auf Verformungen und Gewicht. Das ermöglicht dem Niviuk-R&D-Team auch die Reduktion von Stoff auf den Rippen in Form von verschiedenen Crossports, ein weiterer Punkt zu sinnvoller Gewichtseinsparung.

Erwähnenswert auch der sehr schön innen vernähte Einsatz von Miniribs im Achterleibbereich. Im Gegenlicht erkennt man einige Verstärkungsänder im Segelinneren, die neben anderen Maßnahmen dem Flügel zu seiner außergewöhnlich hohen Stabilität verhelfen. Vom Tuchmaterial her ist der Hook 6 (ebenso wie sein Vorgänger) in Materialien des koreanischen Herstellers Dominico gekleidet. Das leichtere N20 DMF (36 g/m^2) kommt sowohl im Ober- als auch im Unterschlüssel zum Einsatz, noch haltbareres 30 DMF (39 g/m^2) in der Profilnase des Obersegels. In diesem Bereich unterscheidet sich der Hook 6 von seinem Vorgänger, letzterer hatte durchgängig das leichtere Tuch verbaut. Was bedeutet das? Es konnte an anderen Stellen offensichtlich zusätzliches Gewicht eingespart werden (ich vermute im Innenleben), das den Einsatz des haltbareren 39-g-Tuchs erlaubte, ohne den Hook 6 schwerer zu machen. Genau genommen konnte gegenüber dem Hook 5 sogar ein wenig Gewicht eingespart werden.

Der Leinenmix unterscheidet sich zwischen Hook 5 und 6 nur geringfügig, wie z. B. der Umstieg auf das neue Kevlarmaterial von Edelrid bei den Topleinen (8.001U-Serie statt 8.000U). Grundsätzlich ist der Hook 6 bis auf die Topleinen mit ummanteltem Leinenmaterial ausgestattet, was einen guten Kompromiss für die Zielgruppe darstellt.



Der tolle Überflieger beim Gleiten ...

Auch der Tragegurt wirkt simpel und überschaubar, was der Basisintermediate-Klienten sehr entgegenkommt. Ein Tragegurt mit B-/C-Steering ist optional nicht erhältlich, was leider üblich in dieser Klasse ist.

Alle im Hook 6 verbauten Materialien sind überaus qualitativ, die Verarbeitung von Leinen, Tüchern und dem Tragegurt in der eigenen Produktion äußerst hochwertig!

START

Durch das leinensparsame Setup und die eingesetzten Materialien neigt der Hook 6 nicht

dazu, durch Leinenverhaker den Piloten bei den Startvorbereitungen zu nerven. Auch die Auslegung der kompakten Kappe erfordert keine besonderen Tricks, leichte Mittenbetonung ist wie immer von Vorteil.

Mit mittelmäßigen Zugkräften steigt der Hook 6 zuverlässig über den Piloten und ist dabei überaus ausgewogen und neutral. Er neigt weder (bei wenig Aufwind) zum Hängenbleiben, noch bei stärkerem Wind oder zu forschem Hineinpreschen zum Überschleifen. Für einen Basisintermediate ist dieses Verhalten schlachtwertig, exakt wie es sich

KONSTRUKTION/MATERIALIEN

Kappe: Obersegel vorne: Dominico 30 DMF, 39 g/m²
Obersegel hinten: Dominico N20 DMF, 36 g/m²
Untersegel: Dominico N20 DMF, 36 g/m²
Profile und Diagonalrippen: Dominico 30 DMF, 39 g/m²

Leinen: Stammleinen: Teijin TNL 80/280

Zwischengalerien: Teijin TNL 80/140/220

beide Aramid/Kevlar ummantelt

Zwischengalerien: Ederlid A-8001/U 50

Topleinen: Edelrid A-8001/U 50/70/130

beide Aramid/Kevlar unummantelt

Tragegurt: 12-mm-Gurtband, hochwertige Metall-/Kunststoffrollen /Beschleuniger), Metallrolle (Bremsumlenkung), Kunststoffclips gegen Leinenverschiebung in den Metallschäkeln, Bremswirbel gegen Bremseineverdrehung, Magnethalterung für Bremsgriffanbindung am Tragegurt

EIGNUNG

Einstieger	••	XC	••••
Genusspilot	•••••	Wettkampf	
Erfahrener Pilot	•••	Hike & Fly	••

• (wenig geeignet) bis ••••• (hohe Eignung)

die Zielgruppe oder der Fluglehrer für seine Piloten wünscht. Im weiteren Verlauf des Startvorganges, der Beschleunigungsphase, strebt der Hook 6 zielstrebig und spurtreit zum Abheben, die benötigte Laufstrecke ist relativ kurz. Dieses ausgewogene Verhalten zeigt sich genauso beim Starkwindstart. Die Kappe steigt zügig und stoppt im Zenit – ohne schnelles Eingreifen zu erfordern – ab. Unangenehmes Gieren oder seitliches Ausbrechen konnte ich ebensowenig beobachten wie Aushebeln oder Überschieben des Piloten.

Das Startverhalten ist bei allen Situationen und Startplätzen überschaubar und kommt damit der Pilotengruppe sehr entgegen!

FLUGVERHALTEN

Das kompakte, ausgewogene Verhalten beim Starten spürt man auch in der Luft sofort. Die Kappe gleitet gefühlsmäßig flott und mit guter Richtungsstabilität durch die Luft. Schon beim ersten Kreis fällt auf, dass das Kappenfeedback über die Bremse nach einem Leerweg von etwa 10–12 cm (Werkeinstellung) recht knackig und zackig ausfällt. Dies hat sich in dieser Klasse mittlerweile durchgesetzt, weil es dem Basisintermediatepiloten das gute Gefühl gibt, dass er den Flügel straff in der Hand hält und sich über die Bremsen – wenn es turbulent wird – quasi „festhalten“ kann. Dies führt anfänglich, wenn man den Schirm in der Thermik kennlerner möchte, zu flachen Kreisen. Ist der Hook 6 also ein klassischer Flachdreher? Ja und nein! Der erste Eindruck und die ersten Kreise werden wohl so ausfallen, aber man merkt schnell, dass der Hook 6 mehr kann. Werden die Aufwinde enger, lässt sich der Flügel auch, indem man die

PILOTENANSPRUCH (ANFORDERUNG AN DEN PILOTEN)

E1	E2	i1	i2	S1	S2	H1	H2	CC
----	----	----	----	----	----	----	----	----

i1: Basisintermediates: Hohe Sicherheit und ausreichend Leistung für Thermik und erste Streckenflüge. Keine versteckten Macken, gute und ehrliche Sicherheitsreserven. Ein Gleitschirm fürs Leben! Erforderliche Skills/Erfahrung: Gelegenheitspiloten, Genusspiloten und Wenigflieger; mit Einschränkungen Erstschirm nach der Schulung; Grundverständnis für die Materie, sicheres Starten, Thermikfliegen, Soaren und Landen ohne sich selbst und andere zu gefährden. Erforderliche Airtime: Ab min. 30 Std./Jahr

PILOTENKOMMENTAR

Ich konnte den Hook 6 während vieler Flüge und ca. zehn Flugstunden im Sommer und Herbst 2024 zu schätzen lernen ...

Was uns gefiel: Allrounder! Ausgewogener Basisintermediate für viele Einsatzzwecke

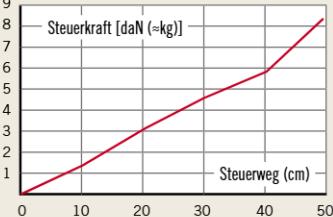
Was anders ist: knackige und exakte Kappenanbindung

Was uns fehlt: Optionaler B-/C-Steering-Tragegurt

TESTPROTOKOLL

Startgewicht Testpilot (kg)	97
Flächenbelastung (kg/m ²)	4,35
Gurtzeug(e)	Woody Valley GTO Light 2
Messinstrument(e)	Skytraxx 4
Beschleunigungsweg (cm)	37
Gewicht Schirm (kg)	4,5
Vtrimm (km/h)	38/39
Vmax (km/h)	49

STEUERKRAFTDIAGRAMM



Kommentar: Gleichmäßig ausgewogene Steuerkräfte mit einem knackigen Steuerkraftanstieg im ersten Drittel des Steuerwegs.

ansteigenden Steuerkräfte überwindet, wunderbar schräg stellen und man zirkelt bei Bedarf eng und steil der Wolkenbasis entgegen. Wobei sich schnell herausstellt, dass der Hook 6 ganz außergewöhnlich gut auf Gewichtsverlagerung reagiert. Will heißen, Gewicht markant auf die Innenseite legen, Innenbremse über den Steuerkraftanstieg drücken und schon dreht man im Kern der Thermik nach oben. Die Außenbremse braucht der Hook 6 im Bart eigentlich nur zum leichten Korrigieren bzw. in giftigen Aufwinden, wenn es so richtig bockig wird. Und da auch dosiert bitte! Der Intermediate verhält sich dabei willig und sperrt nicht oder hebelt den Piloten gar aus der Thermik. Wobei der Flügel in harzigen Bedingungen durchaus mal leicht pitchen oder heben kann. Dies könnte man als „leicht nervös“ interpretieren, aber schnell merkt man, dass diese „Turbulenzausgleichsbewegungen“ immer klein bleiben und selbst in wilder Luft nicht überschließend werden. Positiv gesehen zeigt Der Hook 6 zeigt die Thermik und die Flugbedingungen über das Sitzbett und die Tragegurte gut an, die Bremse bleibt dabei eher stumm. Dabei dämpft die Kappe – abgesehen von den angesprochenen kleinen „Aufmerksamkeitsbewegungen“ – dämpft sehr effektiv.

Beim Einflug in die Thermik bleibt der Hook 6 oft neutral, kann aber auch kurz etwas zurückkippen. Ohne dass er allerdings lang verharrt oder verzögert setzt er das Wieder-nach-vorne-Nicken prompt in Steigen um, keine „Leistungsminderung“ also, sondern im Gegenteil. Trotz Beladung im oberen Drittel scheint das Steigverhalten ausgezeichnet. Ich flog mehrere Tage im „Aquarium“ des Salzburger Bischlings

herum, umgeben von unzähligen Piloten mit unterschiedlichsten Schirmkategorien, und da schlug sich der Hook 6 immer ganz hervorragend im Bezug auf das „Mitschwimmen“, das „Aufschwimmen“ und generell das Steigverhalten.

Die Rolldämpfung würde ich als mittel bezeichne, die Nickdämpfung als hoch ... generell ist die Kappe auch in starken Turbulenzen sehr stabil und flößt dadurch dem Piloten viel Vertrauen und Zuversicht ein.

Beschleuniger Flug

Im TrimmSpeed gleitet der Hook 6 mit flotten 38–39 km/h durch die Luft. Beschleunigt lassen sich knapp über 10 km/h Geschwindigkeitszuwachs generieren. Die Kräfte des Fußbeschleunigers liegen im mittleren Bereich. Achten sollte man beim Einstellen des Gurtzeugs auf die richtige Einstellung des Beschleunigers, denn mit 37 cm Beschleunigerweg ist dieser relativ lang. Ich konnte die beiden Rollen des Beschleunigers übereinander bringen und musste daher kein bisschen Beschleunigungsweg verschenken. Die Laufruhe und die Richtungsstabilität nehmen beim Treten des Beschleunigungssystems noch zu. Positiv ist auch, dass der Flügel Rolle auf Rolle völlig unbeeindruckt und stabil, ohne irgendwelche Bewegungen in der Kappe, auffällige Falten, etc. durch die Luft pflegt.

Einen Tragegurt mit B-/C-Steering gibt es beim Hook 6 nicht, mittels der C-Tragegurte kann man den beschleunigten Intermediate aber gut kontrollieren. Richtungsänderungen sind mit den C-Tragegurten möglich, aber nur sehr begrenzt. Der typische Basisintermediate-Pilot kontrolliert den Flügel aber wohl vorwiegend über die Bremsen.



1



2



3



4

NIVIUK HOOK 6

1. Gut überschaubar und perfekt verarbeitet – das ist der Tragegurt des Hook 6.
2. Gebrandete Kunststoffclips in den Schäkeln verhindern ein Verrutschen der ummantelten Stammleinen.
3. Das lange Beschleunigungssystem läuft leichtgängig um große und qualitativ hochwertige Umlenkrollen ...
4. Große Eintrittsöffnungen, die durch Nitinolstäbchen optimal gespannt werden.
5. Selbst in der Profilnase wird durch Crossports Material gespart, das formstabile Nitinol macht's möglich



5

Extremflugverhalten

Seiner Einstufung entsprechend ist der Hook 6 äußerst stabil und klappresistent. Während all meiner Testflüge bei durchaus sommerlich-starken Turbulenzen konnte ich, abgesehen von einem kurzen, größeren Entlaster („Fast-Frontklapper“) keinerlei Störungen beobachten. Gegen simulierte Einklapper währt sich der Hook 6 vehement und bleibt dementsprechend harmlos mit geringem Wegdrehen und schneller Öffnung.

Spaßfaktor (Dynamik & Wendigkeit)

Die flachdrehende Grundcharakteristik des Intermediates kann mit entsprechendem Einsatz von Gewichtsverlagerung und Überwindung des Steueraufwands schnell durchbrochen werden. Dann zeigt der Hook 6 seine dynamische Seite, die durchaus beachtlich ist, sodass schöne Wingover bei gutem Timing problemlos gelingen. Schnelle Turns und Hakenschlägen in der Thermik erhöhen den Einsatzzweck des Flügels in schwierigen Bedingungen, wodurch der Basisintermediate für erste (und weitere) Streckenflüge gut geeignet ist.

LANDUNG

Der Hook 6 setzt leichtes Abbremsen aus dem Geradeausflug nach kurzem Bremsimpuls gut in Höhe um. Beste Voraussetzung für ein elegantes und sicheres Ausflaren bei der Landung. Auch dieses Manöver sollte der unerfahrene Pilot unbedingt im Rahmen eines Trainings mit Fluglehrer erlernen. Die Kompaktheit des Flügels in Kombination mit seinen Flach- und Steildrehigenschaften ermöglichen auch Manöver auf kleinstem Raum oder Toplandungen problemlos.

ABSTIEGSHILFEN

Steilspirale

Zuerst dreht der Flügel langsam weg, um dann schnell zu beschleunigen und die Sinkwerte werden dementsprechend schnell höher. Davon sollte sich vor allem der wenig erfahrene Pilot nicht überraschen lassen: Die ersten Steilspiralen am besten im Rahmen eines Performance- oder Sicherheitstrainings absolvieren. Ist das einmal geschehen, ist die Abstieghilfe „Steilspirale“ gut durchzuführen und zu dosieren. Trotz diesem

schnellen Umschalten zu höherem Sinken neigt der Hook 6 nicht zum Nachdrehen oder gar einer stabilen Steilspirale.

B-Stall

Der B-Stall erfordert zur Einleitung die Überwindung der recht hohen Zugkräfte. Anschließend kippt der Flügel markant zurück und geht in den eigentlichen Stallzustand über. Darin ist die Kappe ohne große Verwindungen gut zu halten, wodurch sich der B-Stall für längere vertikale Abstiege eignet. Die Ausleitung wird durch symmetrisches Freigeben der B-Tragegurte eingeleitet. Mit einem deutlichen Vorschieben geht der Intermediate in den Normalflug über ... keine Sackfluggefahr.

Ohren anlegen

Das Anlegen der Ohren erfordert anfänglich die Überwindung recht hoher Zugkräfte über den Baby-A-Gurt. Durch entsprechenden Nachziehen kann eine mittlere bis hohe Effizienz erreicht werden, wobei sich die Außenflügel weder vollständig entleeren noch sich am Untersegel anlegen. Der Einsatz des Beschleunigers



Foto oben:
Krautfundiges Einleiten
des B-Stalls ... die Kappe
kippt deutlich zurück.

Foto unten:
Das Ohrenanlegen ist
effektiv – die Außenflügel
legen sich nicht am Unter-
segel an, flattern dafür aber
auch gar nicht ...

erhöht wie bei allen Gleitschirmen die Möglichkeiten dieser Abstieghilfe und macht sie zudem sicherer. Mittels Gewichtsverlagerung kann man den Hook 6 in diesem Flugzustand zu kleinen Richtungskorrekturen überzeugen, engere Kurven sind nur schwer möglich. Dadurch läuft der Pilot aber auch nicht Gefahr, von einer Steilspiralen mit angelegten Ohren, die sich in der Regel durch erhöhte Sinkwerte auszeichnen, überrascht zu werden.

FAZIT

Obwohl mir der direkte Vergleich mit dem Vorgänger Hook 5 nicht möglich war, lässt der Vergleich mit dem von mir getesteten Hook 5 P einige Rückschlüsse zu. Der Hook 6 erscheint da in Bezug auf spielerische Leichtigkeit etwas zurückgenommen, aber zugleich auch „erwachsener“. Durch die knackig-direkte Verbindung zur Kappe über die Steuerleinen findet der Basisintermediatepilot schnell den richtigen Zugang zur Kappe und damit Vertrauen in das neue Fluggerät. Der Hook 6 bietet eine optimale Kombination aus guter Dämpfung, flachem Drehen und bei Bedarf ausreichender Dynamik sowie schönem Handling.

Der Basisintermediate von Niviuk ist für Aufsteiger ebenso geeignet wie für erfahrene Piloten, die einen Basisintermediate mit hoher Sicherheit und guter Leistung für Flüge am Hausberg suchen. Für begabte Beginner könnte der Hook 6 durchaus auch als Einsteigergerät zum Einsatz kommen. Für unbeschwerter Thermikflüge ist der Hook 6 ebenso geeignet wie für sicherheitsbetonte Streckenflüge. ■

KURZBEWERTUNG

STARTEIGENSCHAFTEN	Vorwärtsstart ★★★★★	Völlig ausgewogen, perfekt für die Zielgruppe
	Rückwärtsstart ★★★★★	Ähnlich wie beim Vorwärtsstart, einfach und überschaubar
	Starkwindhandling ★★★★★	Auch hier, geringe Anforderungen, keine Tendenz zum Aushebeln des Piloten
FLUGVERHALTEN	Agilität/Wendigkeit ★★★★	Nach Überwinden des Steuerkraftanstiegs gute Agilität und Wendigkeit
	Steuerverhalten ★★★★★	Flachdrehen, der bei Bedarf steil und eng gedreht werden kann und sogar Haken schlägt
	Klapptverhalten ★★★★★	Hohe Einklapptabilität, simulierte Störungen fallen unspektakulär aus
	Beschleuniger Flug ★★★★★	Langer Beschleunigungsweg, für die Klasse guter Geschwindigkeitszuwachs
	Dämpfung ★★★★★	Gute Dämpfung, kann in Turbulenzen kleine Hebelbewegungen und Bewegungen um die Querachse machen
	Stabilität ★★★★★	Kappe überaus stabil, auch Fullspeed
ABSTIEGSHILFEN	Landung ★★★★★	Kompakt und übersichtlich auch auf schwierigen Landeplätzen, Flügel gut flarebar
	Kappenfeedback	Direkte, knackige Anbindung über die Bremsen; Feedback aber vor allem über Tragegurte und Sitzbrett
	Ohrenanlegen ★★★★★	Mittlere bis hohe Effizienz, keine Neigung zum Schlagen oder Flattern der eingeklappten Außenflügel
EIGNUNG	Steilspirale ★★★★	Schneller Übergang zu hohen Sinkwerten, aber gut dosierbar und einfache Ausleitung
	Eignung	Für begabte Einsteiger ebenso wie für Gelegenheitspiloten und erfahrene Rücksteiger, XC-tauglich
WERTUNG	Wertung	★ mangelhaft, ★★ zufriedenstellend, ★★★ gut, ★★★★ sehr gut, ★★★★★ ausgezeichnet

