



# NOVA PRION 3

Fluggenuss durch Innovation – das verspricht der Tiroler Traditionshersteller Nova im Rahmen der Neuauflage des Einsteigerschirms Prion, der in seine dritte Runde geht.

*Text & Fotos: Norbert Aprissnig*

**D**er österreichische Hersteller Nova gilt seit Jahren vor allem als Spezialist für leistungsstarke Intermediate-Schirme, zur Zeit vertreten durch die Ion- und Mentor-Baureihen. Auf das Einsteigersegment hingegen scheinen die Tiroler in den letzten Jahren weniger Augenmerk gelegt zu haben. Oder liegt es nur daran, dass die Erfolge in der B-Klasse so groß sind, dass die A-Klasse etwas untergeht? Außerdem darf man nicht vergessen, dass der wahrscheinlich erfolgreichste und interessanteste Einsteigerschirm aller Zeiten, der Philou, aus dem Hause Nova stammt. Die Sicherheit dieses Gleitschirms war derart prägnant, dass der DHV-Sicherheitsbeauftragte Karl Slezak lange Zeit den Philou als das Nonplusultra für einen großen Pilotenkreis ansah. Das war 1994! Anschließend tat sich Nova – aus oben genannten Gründen – etwas schwer mit der Positionierung seines Einsteigermodells. 2010 startete mit der Prion-Baureihe beim österreichischen Hersteller dann eine neue Zeitrechnung im Bereich Einsteigerschirme. Im Abstand von etwa zwei Jahren wurde die Prion-Baureihe weitergeführt. 2015 hat mit der dritten Auflage nun ein neuer Prion die Bühne betreten. Unter anderem auch interessant, weil erstmals bei einem A-Schirm der neue Designer Philipp Medicus Hand angelegt bzw. die alleinige Verantwortung für dieses Projekt übernommen hat.

Der Prion 3 ist in vier Größen mit EN A/LTF A homologiert und deckt einen gesamten Startgewichtsbereich von 55-130 kg ab. Unser Testgerät war die Größe S, die wir an er oberen Grenze belastet haben.

### Konstruktion, Materialien

Mit Konstruktionskniffen in der A-Klasse ist es so eine Sache. Einerseits will man als Hersteller einen Schirm bauen, der up-to-date ist, andererseits muss er hinsichtlich seines Einsatzes in der Schulung nicht nur robust und einfach, sondern auch günstig sein. Insofern ist das doppelte 3D-Shaping an der Eintrittskante zwar kein Novum, für einen A-Klasse-Schirm jedoch beachtlich. Jene konvex zusammengenähten Bahnen sorgen für die Faltenreduktion an der Profilnase und verbessern damit die Leistung. Vorhersehbar war hingegen, dass auch der Prion 3 Smart Cells besitzen würde – verschieden breite Zellen. Sie sollen der unterschiedlichen Kraftverteilung im Schirm entgegenwirken, die sich durch die seitlich unterschiedlichen Zugwinkel der Leinen-aufhängungen ergeben. Auf die Frage nach dem Aufwand, der für diese Features entstanden sei, winkt der Designer Philipp

Medicus ab. Bei der Entwicklung dieser Technologien habe man klar ein bisschen herumprobiert, aber nun seien die zu erwartenden Eigenschaften gut kalkulierbar.

Eine ganz neue Idee hat sich hingegen mit den nach unten geknickten Außenflügeln durchgesetzt. Die Safety Wing Tips sind eine konstruktive Maßnahme, die vor allem die stabile Spirale verhindern soll. Der Knick und damit der seitlich gerichtete Auftrieb ergebe ein stärkeres Aufrichtemoment als bei herkömmlicher Bauweise.

Die Streckung (4,66), die Zellenanzahl (39) und auch die Grundform erinnern stark an den Prion 2, ebenso wie das Leinensetup, das allerdings mit einer kleinen Veränderung überrascht: einer dritten A-Stammleine. Sie soll das Anlegen der Ohren zu einem beherrschbareren und vor allem weniger beängstigenden Manöver machen – eine Änderung, die dem Kundenfeedback entspringt. Die weiteren Adaptionen am Leinensetup sind kaum sichtbar – ein etwas anders aufgebauter Außenflügel sowie geringfügige Änderungen bei der Materialwahl. Das Leinensetup ist mit 240 Gesamleinemetern und einem Hybrid-3-Leinensystem sehr aufgeräumt, der Prion 3 besitzt aber dennoch nicht ganz wenige Anlenkpunkte, vor allem in der Schirmmitte. So sind etwa die mittleren Zellen alle bis zur C-Ebene aufgehängt, nach außen hin „lichtet sich der Wald“. Damit, und mit den durchwegs ummantelten Leinen, gewährleistet Nova hohe Robustheit bei einem gleichzeitig möglichst überschaubaren (Stamm-)Leinensetup, das kaum zu verwirren vermag. Die Bremse ist, wie von Nova bekannt, mit acht Anlenkpunkten und nur zwei Mittelgalerien ausgestattet. Erwähnenswert ist außerdem, dass sich Nova an die Empfehlung der PMA gehalten hat, was die farbliche Gliederung der Leinen betrifft. Rot für die A-Leinen, Gelb für die B, Blau für die C, Grün für den Stabilo und Orange für die Bremse.

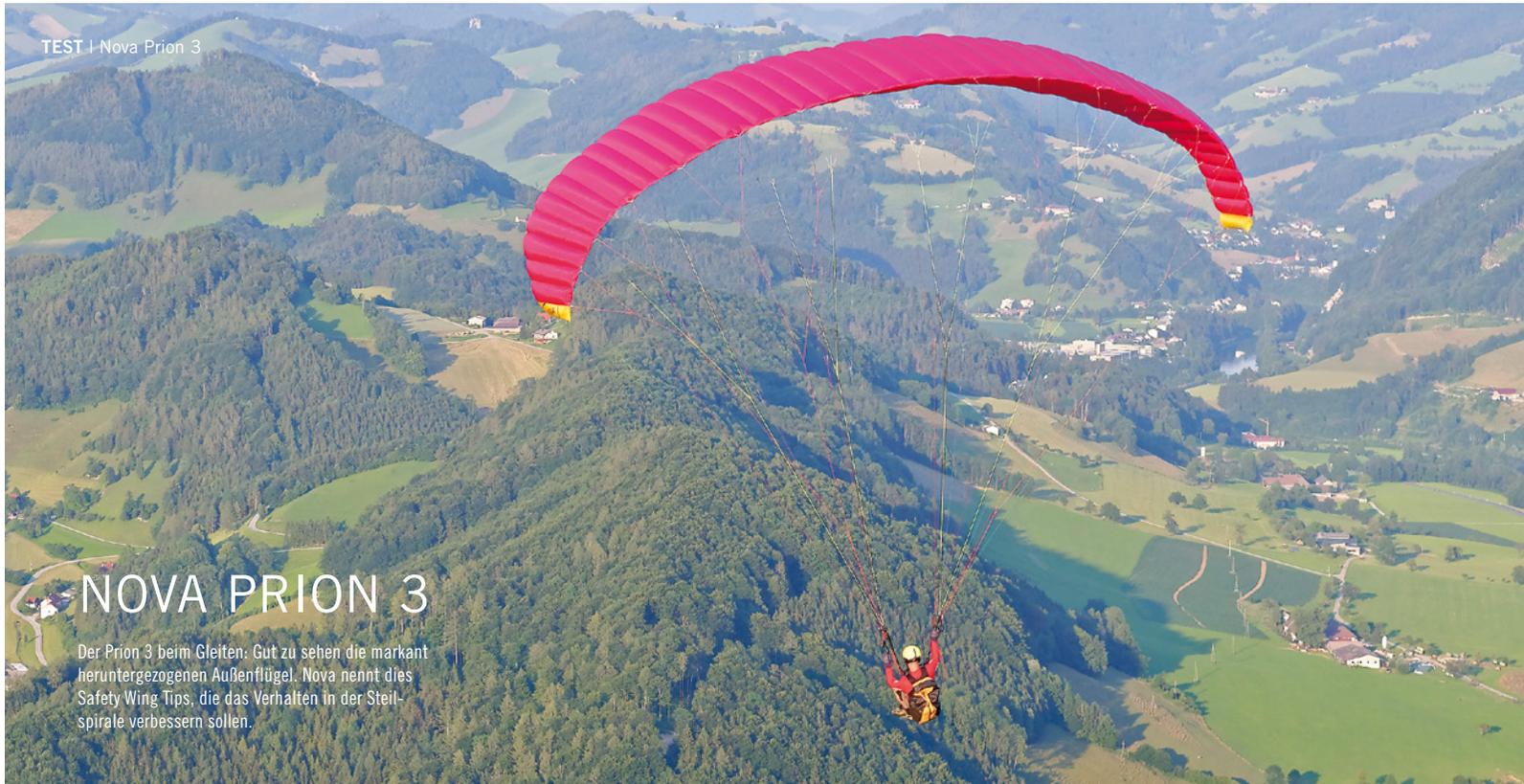
Der Ruf nach Leichtigkeit ist auch bei A-Schirmen nicht unbegründet – immerhin sollen sie ihrer Bestimmung entsprechend den Übungshang hinaufgeschleppt werden und auch bei widrigen Startbedingungen und zögerlichen Startläufen ohne irgendwelche Allüren hochkommen. Insofern ist die Gewichtsreduktion um immerhin 500 Gramm in der Größe S auf 5 Kilogramm beachtlich. Vor allem, wenn man die Materialien in Betracht zieht – Oberwie auch Untersegel bestehen komplett aus Dokdo 30 DMF – einem robusten, aber mit 40 g/m<sup>2</sup> vergleichsweise schweren Tuch. Die Gewichtsreduktion resultiere aus dem Aufräumen der Innereien – unter anderem



Die verschiedenen, durchgehenden und kurzen Querzugsbänder sind im Gegenlicht gut zu sehen.

### TECHNISCHE DATEN (Herstellerangaben)

<b>HERSTELLER/Vertrieb</b>	Hersteller/Vertrieb A: NOVA Vertriebs GmbH, Tel: +43 5224 66026, info@nova-wings.com, www.nova-wings.com Vertrieb D: Charly Produkte, Tel: +49 8364 1286, www.charly-produkte.de Vertrieb CH: High Adventure, Tel: +41 628 0130, www.high-adventure.ch			
<b>Produktion</b>	eigene Produktion (Ungarn) und Vietnam (Advance)			
<b>R&amp;D-Team</b>	Philipp Medicus, Nikolaus Kurcz, Mario Eder, Pascal Purin, Marcell Schrittwieser			
<b>Größen</b>	XS	S	M	L
<b>Zellenanzahl</b>	39	39	39	39
<b>Startgewicht (kg)</b>	55-85	75-100	90-110	100-130
<b>Fläche ausgelegt (m<sup>2</sup>)</b>	22,54	25,54	28,55	31,61
<b>Fläche projiziert (m<sup>2</sup>)</b>	19,24	21,81	24,38	27,98
<b>Spannweite ausgelegt (m)</b>	10,25	10,91	11,54	12,14
<b>Spannweite projiziert (m)</b>	19,24	21,81	24,38	27,98
<b>Streckung ausgelegt</b>	4,66	4,66	4,66	4,66
<b>Streckung projiziert</b>	3,3	3,3	3,3	3,3
<b>Kappengewicht (kg)</b>	4,7	5,0	5,4	5,7
<b>Gesamtleinenlänge (m)</b>	213	226	240	252
<b>V-minimum (km/h)</b>	–	–	–	–
<b>V-trimm (km/h)</b>	–	–	–	–
<b>V-max (km/h)</b>	–	–	–	–
<b>Preis inkl. Mwst. (€)</b>	2.490,-	2.490,-	2.490,-	2.490,-
<b>Gütesiegel LTF/EN</b>	A	A	A	A
<b>Lieferumfang</b>	Rucksack, Stuff Sack, Reparatur-Set, Handbuch, Windfahne, Beschleuniger			



## NOVA PRION 3

Der Prion 3 beim Gleiten: Gut zu sehen die markant heruntergezogenen Außenflügel. Nova nennt dies Safety Wing Tips, die das Verhalten in der Steilschleife verbessern sollen.

durch den Einsatz von Dokdo 20 bei nicht aufgehängten Rippen, die aufgehängten Rippen sind aus Skytex 40 hardfinish gefertigt.

Der Tragegurt ist schlicht, die Hauptschlaufen sind optisch zum Einsteigergurtzeug Altus passend rot und grün eingefärbt. Auch die Bremsgriffe sind neu: Es handelt sich bei den „Adjustable handles“ um verstellbare Bremsgriffe, die schmal und senkrecht gestellt das „geschlaufte Fluggefühl“ ohne Einschlaufen simulieren. Zudem soll diese Griffhaltung exakteres Pilotieren ermöglichen.

Die Reduktion von fünf auf vier Schirmgrößen im Vergleich zum Vorgänger sei angesichts des Gewichtsspektrums von 55 bis 130 Kilogramm vertretbar, meint Designer Philipp Medicus. Zudem verträge die neue Generation der A-Schirme unterschiedliche Flächenbelastungen besser.

### Start

Der Start ist bei einem A-Schirm logischerweise eines der allerwichtigsten Kriterien. Ein guter Starter bringt am Übungshang deutlich bessere Ergebnisse. Hierauf lag beim Prion 3 ganz eindeutig ein zentraler Entwicklungsfokus. „Der kommt ja hoch wie ein Single-Skin“, war der Kommentar eines THERMIK-Testkollegen. Nun, ganz so ist es natürlich auch wieder nicht – die Physik kann man nicht überlisten – natürlich muss sich der Prion 3 erst füllen, um dann schnell über den Piloten zu steigen. Dabei

ist es aber kaum von großer Bedeutung, ob der Pilot die A-Leinen sehr stark, mittel oder gar nicht hochführt – der Prion 3 will eigentlich immer nur eines: Hochkommen. Was ebenfalls auffällig ist, ist das Ausrichten in Richtung der Laufrichtung. Zudem ist noch erwähnenswert, dass der Prion 3 trotz seiner leichtgängigen Steigqualitäten in der Aufziehphase nicht zum Vorschießen neigt.

### Flug

Natürlich hat man mir den Prion 3 in der Farbe Pink geordert, damit man am Startplatz etwas zu lachen hat. Ich habe die Farbwahl mit Humor genommen – immerhin, einen pinken Schirm, das sieht man nicht alle Tage. Gleichmaßen hat mich der Ehrgeiz gepackt: Es wäre doch gelacht, wenn dieser bunte Farblecks nicht die ein oder andere Überraschung zu bieten hätte. Als Gleitschirmpilot der ersten Stunde ist mir die Retrofarbwahl mit den gelben Ohren sehr vertraut!

Als ich mich das erste Mal in die dritte Dimension gebebe, hat mich meine Skepsis eingeholt. Das Aufwindband ist sichtlich schwach, die wenigen, die sich halten können, deutlich höher „motorisiert“. Aber, siehe da: Die erste Überraschung lässt in der Tat nicht lange auf sich warten: Anstatt klassentypisch im Schneckentempo im anvisierten Aufwindband zu schaukeln, zieht der Prion gut an der Flanke entlang und das trotz Gegenwind. Die Aufwindfetzen, die wir

gemeinsam durchpflügen, nimmt der „Pinky“ (ja, so heißt die Farbkombination tatsächlich) ziemlich neutral ohne zurückzucken an. Diese Neutralität in der Aufwindannahme wird – je nach Aufwindart – manchmal durch ganz leichtes Zurückknicken und manchmal sogar durch leichtes „Reinbeißen“ nach vorne variiert. Das ist für einen Einsteigerschirm schon mal außergewöhnlich.

Im Aufwindband angekommen geht es sogleich in merkbaren Steigen nach oben.

Das angenehme Thermikverhalten dürfte auch mit der Nickdämpfung zusammenhängen, die im Klassenvergleich etwas geringer ausfällt. So „funktioniert“ der Schirm in Aufwinden deutlich besser als manch anderes überdämpftes „Luftschiff“ mit EN A/LTF A.

Stichwort Aufwind: Im Steigkern angekommen kann der Prion 3 dies durch leichte Bewegungen anzeigen, ehe es hochgeht. Der Flügel ist durch seine geringe Streckung äußerst kompakt und, wie es sich für einen A-Schirm gehört, bombenstabil. Tatsächlich ist er aber auch recht verspielt und nicht unsensibel – dies kann er auch durchaus mal an den Piloten weitergeben. Über lange, weiche Steuerwege ist der Prion 3 recht exakt zu steuern. Das hat zur Folge, dass ich gleich einmal einen richtigen Haken schlage, da ich das Ansprechen auf Gewichtsverlagerung und Bremse vollkommen unterschätzt hatte. Das kennt man in der A-Klasse nur von sehr wenigen Geräten!

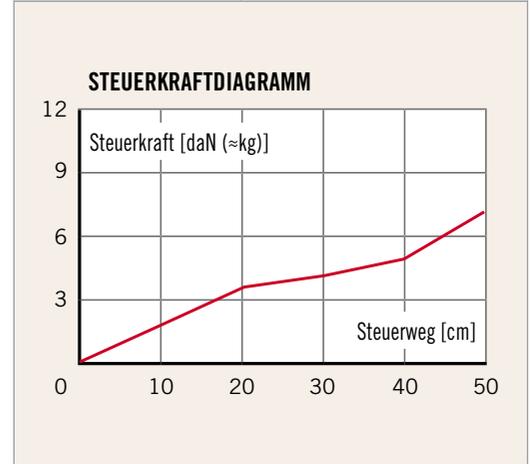
EIGNUNG					
Schulung	Einsteiger	Genusspilot	Erfahrener Pilot	Streckenflieger	Wettkampfpilot

PILOTENANSPRUCH (Anforderung an den Piloten)								
E1	E2	i1	i2	S1	S2	H1	H2	CC
<p><b>E2:</b> 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.</p>								

PILOTENKOMMENTAR
<p>Ich konnte den Prion 3 während einiger Flüge im Sommer 2015 bei unterschiedlich starken, thermischen Bedingungen fliegen. Auch Flüge bei stärkerem Wind waren dabei, wobei die flotte Geschwindigkeit des Prion 3 positiv auffiel.</p>

KONSTRUKTION / MATERIALIEN	
<b>Kappe</b>	<p>Robustes Tuch, aufwendige Details wie das doppelte 3D-Shaping, optimierte Zellbreiten (Smart Cells) und Safety Wing Tips. Im Interieur Gewicht bei nicht aufgehängten Rippen eingespart.</p> <p>Ober- und Untersegel aus Dokdo 30 DMF (40 g/m<sup>2</sup>)            Rippen (aufgehängt): Skytex 40 hardfinish            Rippen (Nicht aufgehängt): Dokodo 20 DMF</p>
<b>Leinen</b>	<p>Hybrid-3-Ebenen-System mit vielen Aufhängepunkten an der Kappe, aber wenigen Stammeinen. Im Unterschied zum Vorgänger eine zusätzliche A-Stammeine zum Entschärfen des Ohrenanlegens.</p> <p>Stammeinen: PPSL 275, TSL 280, PPSL 160            Gallerieleinen: Cousin 85 / DSL 70            Bremsleinen: Cousin 85</p>
<b>Tragegurt</b>	<p>Schlichter, beschrifteter Gurt von 2 cm Breite. Die Hauptschlaufen sind rot und grün eingefärbt, farblich passend zu den Aufhängungen des Einsteigergurtes Altus. Die Bremsgriffe sind größenverstellbar.</p>

TESTPROTOKOLL	
Startgewicht Testpilot (kg)	98
Flächenbelastung (kg/m <sup>2</sup> )	3,8
Gurtzeug	Sup'Air Skypper
Messinstrumente	Flymaster Live, Skytraxx 2.0
Beschleunigungsweg (cm)	40
Gewicht Schirm (kg)	5,0
V-trimm (km/h)	38
V-max. (km/h)	49



Startversuch im flachen Gelände ohne Aufwind und ohne A-Leinen in der Hand.

Bereits nach einem Kreis wird klar, dass das Aufdrehen mit dem Prion 3 kein Problem sein wird. Der Flügel bleibt dabei vorwiegend flach – der Pinky ist ganz offensichtlich ein Flachdreher. Als ich über dem Grat ankommen und in den engen Bart einsteige, der ins Lee führt, muss ich ihn dann doch zu mehr Schräglage zwingen, was der Pinky zwar erfüllt, wobei er aber doch immer wieder etwas in die Kurveninnenseite abtaucht. Interessant ist auch, dass der Prion 3 fast ein bisschen dynamisch wird, wenn er aufgestellt wird. Letztlich ist ein bisschen Feingefühl erforderlich, um effizient zu steigen. Ganz deutlich fühle ich, dass der Prion 3 viel lieber in etwas flacheren Kreisen der Basis entgegensteigen würde. Als es offenbar nicht mehr höher geht, geht es für mich zum Unterhaltungsprogramm. In ausladenden Kurven setze ich zu Wingovern an. Die vergleichsweise hohe Agilität führt dazu, dass ich rasch schöne Pendler zusammenbringe, aber nicht mehr.

Die Klapper zeigen das Bild, das man bei einem A-Schirm sehen will: Die deformierte Seite will sich augenblicklich wieder öffnen, das seitliche Abkippen ist selbst beschleunigt kaum mal mehr als 45° Grad, das Vorschießen hält sich ebenfalls im Rahmen. Wegdrehen kann der Prion 3 eigentlich nur, wenn der Pilot die heruntergezogenen A-Leinen eisern in der Hand behält und dem starken Zug entgegenwirkt, den der Schirm auf sie ausübt, um sich wieder zu öffnen. Aber auch in diesem Fall bleibt alle Zeit der Welt, da der Flügel



1



2

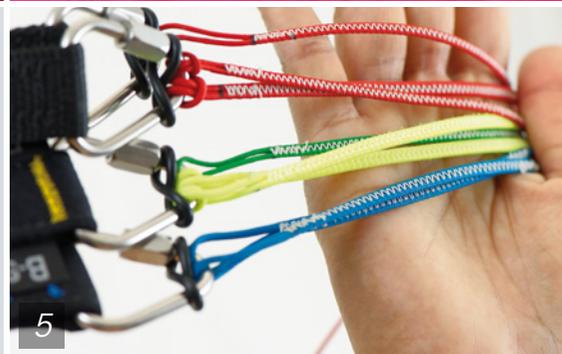


3



4

1. Die Tragegurte sind nicht nur mit „L“ und „R“ beschriftet, sondern auch farblich unterschiedlich markiert (grün und rot).
2. Große Zellöffnungen und die von Nova gewohnten knickunempfindlichen Kunststoffstäbchen.
3. Vernähung der Hinterkante mit Raffsystem.
4. Der Tragegurt ist vorbildlich „beschriftet“ und farblich aufgeteilt.
5. Leinenreduktion auch in der A-Klasse: Das Leinensetup ist sehr überschaubar.



5

## NOVA PRION 3

nur sehr gemächlich abzdrehen beginnt. Es deutet alles darauf hin, dass der Prion zwar ein spaßiges Handling besitzt, das jedoch über so etwas wie eine „Kindersperre“ verfügt: Die „Erwachsenen-Manöver“ sind nicht freigeschaltet. Das macht natürlich im Hinblick auf die Zielgruppe absolut Sinn.

Bei weiteren Flügen komme ich dem Prion 3 dann immer näher. Der generell eher weiche Schirm ist zwar in der Tat komplett stabil und sicher, besitzt aber tatsächlich einen willigen, relativ exakten und fast schon quirligen Grundcharakter. Er zeigt Aufwinde gut an, anstatt wie ein Schiff durchzugondeln und führt den Einsteiger damit zu einem Verständnis darüber, wie diese unsere dritte Dimension funktioniert. Damit hebt sich der Prion 3 auch ganz deutlich von der Susi aus gleichem Haus ab, die markant gedämpfter und noch einfacher ist. Dieses direktere Handling sei auch der Hauptunterschied zum Vorgänger, wie Konstrukteur Medicus beteuert. Dass sich die Leistung des Einsteigers etwas verbessert habe, falle natürlich am Übungshang kaum auf und habe auch eher untergeordnete Relevanz – so der Designer. Ich sehe das anders, der Prion 3 ist mit Sicherheit ein interessanter Schirm nicht nur für den Schulbetrieb, sondern auch als Erstschild nach der Schulung, für Wenig- oder Genussflieger. Insofern schadet es nicht, wenn man ein paar mehr PS unter der Haube hat, wenn es mal gilt, noch über eine Waldkante den Landeplatz zu erreichen oder über einem Grat das Luv.

Der Beschleuniger ist, wie schon die Steuerdrücke, eher leichtgängig. Bei Vollgas beginnt die Kappe dann ein wenig zu arbeiten, manche

Zelle mag an der Eintrittskarte eindellen. Die erreichte Endgeschwindigkeit ist jedoch beachtlich: Satte 49 km/h konnten wir messen – womit der Pinky im Bereich der B-Klasse liegt. Klar, die Relevanz ist für einen Einsteiger natürlich mäßig, gleichwohl sollte es als großes Sicherheitsplus (z.B. bei auffrischendem Wind/starkem Talwind, ...) betrachtet werden.

### Abstiegshilfen

**Ohren anlegen:** Wie bereits erwähnt war es das Ohrenanlegen, das mit dem Vorgänger aufgrund des spärlichen Leinensetups Probleme bereitet hatte. Der Prion 3 verfügt daher über drei A-Stammleinen pro Seite. Das reduziert zwar einerseits die Effizienz, die nunmehr nur noch als mäßig bezeichnet werden darf. Auf der anderen Seite ist es für den ungeübten Flieger ein Manöver, das er ohne Schrecken einfach durchführen kann. Die Ohren legen sich unspektakulär an, bleiben bei konstantem Zug ohne Flattern angelegt, das Sinken legt in etwa einen Meter zu und sie öffnen sich bei Lösen der Leinen rasch und problemlos wieder. Wer mehr Sinken generieren möchte, kann sich schrittweise an den kombinierten Einsatz mit dem Beschleuniger herantasten – so wird das Manöver effizient und gut fliegbar, auch in prekären Situationen. Toll!

**B-Stall:** Der Einleitewiderstand ist mäßig bis hoch, der Pinkie schiebt sich gut zusammen und verharrt in einem stabilen B-Stall, der allerdings nur mäßige Sinkwerte um die 5 m/s produziert. Bei Ausleitung schießt der Prion 3 sehr rasch vor, fängt sich aber abrupt wieder und fliegt weiter.

**Spirale:** Durch die vergleichsweise hohe Agilität kommt der Pilot bei beherztem Input recht rasch in eine vernünftige Spirale. Der Prion 3 baut gute Sinkwerte bis über 15 m/s Sekunde auf, besitzt aber immer ein spürbares Aufrichtemoment – ob durch die Safety Wing Tips oder aufgrund einer anderen konstruktiven Maßnahme ist natürlich schwer zu sagen. Fakt ist, dass der Flügel selbstständig ausleitet, das aber nicht unmittelbar. Er nimmt Schritt für Schritt die Geschwindigkeit zurück und holt den Piloten so recht behutsam aus der Spirale, einzig am Schluss kann er ein bisschen rasch ausleiten und sich aufbäumen, was aber ohne Konsequenzen bleibt. Sehr gut!

### Fazit

Der Prion 3 ist ein A-Schild, der nicht nur in seiner Primärfunktion, dem Startverhalten, glänzt. Er gibt dem Schüler/Piloten auch eine gute Idee davon, was fliegen eigentlich bedeutet, ohne zu überfordern. So kann der Prion 3 auch gut für erste Flüge in der Thermik und um den Hausberg verwendet werden, der Pilot wird stets von einem großen Sicherheitspolster begleitet, kann aber doch die Vorzüge eines exakten Handlings und hoher Drehfreude zumindest im Ansatz auskosten. Der Prion 3 ist so einfach wie leichtgängig zu fliegen und wird auch beim Kennenlernen der Abstiegshilfen und bei den ersten deutlichen Turbulenzen keine Faxen machen. Dass er trotz seiner robusten Bauweise auch noch richtig leicht ist, ist eine tolle Sache, ebenso wie die Endgeschwindigkeit, die richtig überzeugt. ■



1. Prion 3: Wendiger als man bei einem Einsteigerflügel vermuten würde.
2. Rot zu rot, grün zu grün, der Prion 3 ist auf die Kombination mit dem Gurtzeug „Altus“ abgestimmt.
3. „Überflieger“: Der Prion 3 kann durchaus auch nach der Schulung ein treuer Begleiter werden ...

1

## KURZBEWERTUNG

MATERIAL UND VERARBEITUNG	<b>Material</b> ★★★★★	Robuster, sinnvoller Mix für ein langes Leben auch am Übungshang.
	<b>Verarbeitung</b> ★★★★	Gut bis sehr gut.
START-EIGENSCHAFTEN	<b>Vorwärtsstart</b> ★★★★★	Perfekt. Der Schirm kommt immer hoch, egal ob viel oder wenig an den A-Leinen gezogen wird und richtet sich vorbildlich in Laufrichtung aus.
	<b>Rückwärtsstart</b> ★★★★★	Ebenfalls sehr einfach und leichtgängig, kein Überschießen.
FLUGVERHALTEN	<b>Agilität</b> ★★★★	Im Klassenvergleich hoch.
	<b>Steuerverhalten</b> ★★★★	Gutes Ansprechen und relativ exakte Umsetzung der Kommandos bei langen, weichen Steuerwegen.
	<b>Klappverhalten</b> ★★★★★	Sehr überschaubar, kaum ein Abdrehen und nur kurzzeitig rasches Vormicken.
	<b>Beschleuniger</b> ★★★★★	Sehr effizient und nicht stark zu treten. Die Nase kann sich bei breiteren Zellen etwas einellen.
ABSTIEGSHILFEN	<b>Ohrenanlegen</b> ★★★★	Gute Durchführbarkeit bei nur mäßiger Effizienz. Auch in Kombination mit dem Beschleuniger sehr einfach.
	<b>B-Stall</b> ★★★★	Gute Durchführbarkeit, mäßige Sinkwerte, starkes Vorschießen nach Exit, bleibt aber ohne Konsequenzen.
	<b>Steilspirale</b> ★★★★★	Sehr gut. Relativ einfache Einleitung, guter Aufbau von Sinkwerten auch über 15 m/s, konstantes Aufrichtemoment, selbstständige Ausleitung fast ohne Aufbäumen.
<b>Eignung</b>	Schulung, Erstschild nach der Schulung, sicherheitsbewusste Genussflieger	
<b>Wertung</b>	★ mangelhaft ★★ durchschnittlich ★★★ gut ★★★★ sehr gut ★★★★★ ausgezeichnet	



2



3