



Eine von sechs möglichen Farbkombinationen: Der „Vista“ mit schwarz-gelber Wespen-Optik.

Apco „Vista“

# BLICKFANG

Der „Vista“ besticht nicht nur durch sein neues Design. Apcos neuer 1-2er ist ein äußerst zuverlässiger Starter, der mit Leistung, Speed und einfachem Handling überzeugt.



Fürs Ohrenlegen: geteilte A-

Zwölf Monate Entwicklungsarbeit steckten Adam Wechsler und sein Team in den „Vista“. Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Der „Vista“ ist ein ausgewogener 1-2er, der seinem älteren Bruder „Salsa“ bald den Rang ablaufen wird. Gefertigt wird der neuste Apco-Schirm wie seine Vorgänger in Israel. Und das zu europäischen Bedingungen, wie Apco-Generalimporteur Stefan Stautner betont. Ein Segelraffsystem an der Hinterkante rafft das Tuch beim Einsatz der Bremsen an den äußeren drei Anlenkpunkten und sorgt für eine saubere Abströmung. Die Fixierung aller Leinen im Segel erfolgt über direkt in die Kappe eingeführte Loops, die den Luftwiderstand verringern und zugleich als Sollbruchstellen dienen sollen.

Bereits am Start gewinnt man sofort großes Vertrauen in diesen Flügel. Die Kappe ist zu jeder Zeit gut kontrollierbar und zeigt keine Tendenzen zum Überschießen. Egal, ob der Pilot vorwärts oder rückwärts startet, der „Vista“ hebt auch weniger geübte Starter sicher in die Luft. Ausgewogen ist der Schirm auch in Puncto Flugverhalten. Steuerwege, die im letzten Drittel deutlich an Druck zunehmen, warnen zuverlässig vor einem ungewollten Überziehen der Kappe. Im „Arbeitsbereich“ sind die Steuerkräfte mittelhoch und

ermöglichen ein ermüdungsfreies Flugvergnügen. Für ganz enges Kurbeln ist allerdings ein tiefer Bremszug in Verbindung mit einer Gewichtsverlängerung nötig. Ebenso empfehle ich, knackige Wing-over mit deutlichem Gewichts- und Bremsesinsatz zu fliegen. Um gewonnene Höhe zu „vernichten“, gibt es die üblichen Methoden. Magen- und Nervenschonend gestaltet sich das Abgleiten mit angelegten Ohren. Durch den geteilten A-Tragegurt stellt das keinerlei Probleme dar. Der Gurt ist leicht einzuholen und auch über einen längeren Zeitraum problemlos zu halten. Nach der Freigabe erfolgt das Ausklappen der Flügelenden selbständig und ohne Verzögerung.

## Harmloser Frontklapper

Mehr Kraft muss beim B-Stall aufgewendet werden. Nach einem deutlichen Einleitewiderstand lässt der Zug etwas nach. Im Stall sinkt der „Vista“ ruhig und ohne sich zu verwinden. Nach zügiger Freigabe nimmt der Schirm auch selbständig wieder Fahrt auf. Rasanter zu Tal geht es in der Spirale. Diese ist mit zusätzlicher Gewichtsverlagerung einfach einzuleiten und zu jeder Zeit gut dosier- und überschaubar. Die Ausleitung sollte langsam und über mehrere Umdrehungen erfolgen. Der von Piloten meist mit Schrecken erlebte Frontklapper ist beim „Vista“ absolut harmlos. Nach einem beherzten Zug an beiden A-Gurten „rollt“ sich die Kappe ein und öffnet dann selbständig und weich ausgehend von der Mitte. Ein leichtes nach vorne Nicken signalisiert das Anfahren des Flügels.

Mit dem „Vista“ hat Apco eine große Pilotengruppe im Blick. Sowohl ambitionierte Piloten nach der Schulung als auch sicherheitsbewusste Wenigflieger werden am „Vista“ großen Gefallen finden.

Christian Besendorfer  
SkyArt-/FLY AND GLIDE-Testteam

## SICHERHEIT OHNE SPASSVERLUST

**FAZIT:** Der „Vista“ ist ein sehr ausgewogener Flügel, der den Vergleich mit anderen Schirmen dieser Kategorie nicht scheuen muss. Ein hohes Maß an passiver Sicherheit, einfaches Handling und ausreichend Leistung werden sicherlich zahlreiche Piloten überzeugen.

## APCO VISTA

<b>HERSTELLER/VERTRIEB</b>	APCO/Vertrieb: Stefan Stautner, Prälatt-Wellenhofer-Str. 31, 81377 München, www.fly-apco.de			
<b>MODELL</b>	Vista			
<b>GRÖßEN*</b>	xs	s**	m	L
<b>FLÄCHE AUSGELEGT (M<sup>2</sup>)*</b>	25,6	26,5	28,3	30,1
<b>SPANNWEITE AUSGELEGT (M)*</b>	11,42	11,75	12,40	13,05
<b>STRECKUNG*</b>	5,1	5,2	5,4	5,6
<b>KAPPENGEWICHT (KG)*</b>	5,9	6,2	6,4	6,5
<b>ZELLENANZAHL*</b>	45	46	48	50
<b>STARTGEWICHT (KG)*</b>	50 - 75	70 - 95	84 - 110	100 - 125
<b>PREISE INKL. MWST. (€)*</b>	2.199	2.199	2.199	2.199
<b>ZULASSUNG DHV*</b>	1-2	1-2	1-2	1-2
<b>OBERSEGEL/UNTERSSEGEL*</b>	„zero Porosity“ Ripstop Nylon			
<b>FANGLINENMATERIAL*</b>	Superaramide – Toplinien Dyneema			
<b>TRAGEGURTAUFTEILUNG*</b>	A 2+1, B3+Stabi, C 3, D 3			
<b>LIEFERUMFANG*</b>	Innenpacksack, CD, Rucksack, Speedsystem, 1 Jahres-Abonnement FLY AND GLIDE			

## TESTPROTOKOLL

START-EIGENSCHAFTEN	<b>VORWÄRTSSTART</b>	Steigt nach dem Anfangsimpuls sauber, zuverlässig und gleichmäßig über den Piloten, kein Überschießen.
	<b>RÜCKWÄRTSSTART</b>	Kurzer Anfangsimpuls und in der Folge leichter konstanter Zug. So steigt die Kappe sauber und lässt sich zu jeder Zeit korrigieren und über dem Piloten halten.
FLUGVERHALTEN	<b>AGILITÄT</b>	Klassentypisch, „härterer Richtungswechsel“ bedarf deutlicher und beherrzter Steueraussschläge und einer Gewichtsverlagerung.
	<b>STEUERVERHALTEN</b>	Im Arbeitsbereich mittlerer Steuerdruck. Zur Stallgrenze nimmt der Druck deutlich zu und warnt zuverlässig vor einem ungewollten Überziehen.
	<b>EXTREMFLUGVERHALTEN</b>	Seitenklapper: unbeschleunigt und beschleunigt absolut überschaubar! Selbstständige Öffnung nach max. 90 Grad. Frontklapper: Öffnet selbstständig und „weich“ von Segelmitte ausgehend. Ein leichtes Nicken signalisiert das Anfahren.
ABSTIEGSHILFEN	<b>BESCHLEUNIGER</b>	Leichtgängig und leicht zu halten. Kappe bleibt auch voll beschleunigt stabil und delit kaum ein.
	<b>OHRENANLEGEN</b>	Durch den geteilten A-Tragegurt absolut easy! Die Öffnung erfolgt selbstständig ohne Bremsleineneinsatz.
	<b>B-STALL</b>	Hoher Kraftaufwand bei der Einleitung – das Halten ist deutlich einfacher. Kappe sinkt ruhig und ohne abzdrehen oder sich zu verwinden. Nach Freigabe leichtes Nicken und selbstständiges Anfahren.
TECHNISCHE BESONDERHEITEN	<b>STIELSPIRALE</b>	Durch beherzten Steuerleineneinsatz und zusätzlicher, deutlicher Gewichtsverlagerung leicht einzuleiten. Die Ausleitung erfolgt selbstständig.
	<b>TECHNISCHE BESONDERHEITEN</b>	Schmutzauslassöffnungen, „Loops“ zur Leinenaufhängung am Untersiegel, Segelraffsystem an der Bremsspinne, Swivels verhindert das „Einringeln“ der Bremsleinen.
<b>EIGNUNG</b>	Genussflieger, sicherheitsbewusste Piloten	

## MESSDATEN (GEMESSEN MIT BRÄUNIGER IQ COMPEO)

<b>V-MIN./V-TRIMM</b>	22 km/h / 37 km/h
<b>V-MAX. MIT SPEEDSYSTEM</b>	49 km/h
<b>MINIMALES SINKEN (CIRCA)</b>	-1,1 m/s
<b>OHRENANLEGEN</b>	-2,7 m/s (-3,4 m/s beschleunigt)
<b>B-STALL; STEILSPIRALE</b>	-5,8; ->15 m/s
<b>STARTGEWICHT TESTPILOT</b>	88 kg
<b>FLÄCHENBELASTUNG</b>	3,32 kg/m <sup>2</sup>

