

NOVA AONIC

Wide Audience!

The concept of "sporty", or at least "high-potential", EN A wings is relatively new, and not well known to many of us. It is already seen in other wing categories, where we have performance and pleasure, with passive safety. When, at our flying sites, the arms race and the pursuit of "always more" calms down a little (and perhaps some frights in flight will help for some), we will undoubtedly better understand the interest in this approach! In any case, the Nova Aonic is here...

Quand Sylvain FROUHE, le représentant Nova en France me confie cette Aonic et me la présente comme une « EN A+ ou EN A sport », il est sûr que ça attise ma curiosité... Elle se place entre la Prion 4 (EN A) et la nouvelle Ion 6 (EN B, typée access). Prion et Ion sont des ailes bien identifiées au catalogue, elles font partie des références de leurs catégories en évoluant tous les 2 à 3 ans. L'Aonic est un type d'aile qui n'existait pas avant chez Nova et qui vient se placer dans un espace étroit de la gamme. Mais cela veut aussi dire qu'elle est destinée au public de 2 catégories !

Notons au passage l'arrivée récente d'autres modèles dont Nova n'avait pas abordé le créneau jusqu'ici, comme la Doubleskin (ultra-légère montage) et la mini-voile Bantam. Signes d'un vrai dynamisme bien perceptible et vent de fraîcheur, tout ceci est accompagné d'un changement de logo, d'un nouveau look des ailes vraiment travaillé - et réussi -, avec du peps et plus de couleurs.



The successful new look from NOVA is now used on every new wing model. It was developed to optically increase the wing's aspect ratio. Above, the Aonic for evening wingovers. A comfortable to fly, very manageable, high performance EN A wing. What more could you want?

L'Aonic, comme la Ion 6, est proposée en 5 tailles (XXS à L), de PTV allant de 55 à 130 kg, donc pour tout le monde.

Pour comprendre le placement de cette Aonic, un petit coup d'œil sur les données techniques donne quelques informations. Elle présente plus d'allongement que la Prion 4 (5,17 contre 4,63), elle sera donc plus performante et certainement un peu plus exigeante, bien qu'aussi homologuée EN A. Il y a moins de différence avec la Ion 6 qui a quasiment le même allongement de 5,19. Homologuée EN B, celle-ci visera à amener un autre gain en performances par rapport à l'Aonic, avec davantage de cellules et des surfaces plus petites. Pour une aide dans son choix, on voit que ne te-

nir compte que du facteur homologation n'est pas suffisant... Le pilote devra définir ce qu'il souhaite faire en fonction de son expérience (apprendre, progresser, loisirs, cross...) et aussi du nombre de vols ou d'heures dans l'année.

Matériaux et détails techniques

La voilure est en tissu Dominico (bord d'attaque en 41 g/m² et le reste en 33 g/m²), avec du Porcher Skytex 40 Hard Finish rigide pour les cloisons internes et le renfort dans l'envergure. Le bord d'attaque est en shark-nose (nommé ici Air Scoop), les cellules sont de largeurs légèrement différentes suivant les efforts, c'est la technologie Nova, appelée « Smart Cells ».

Conditions d'essai : Nova Aonic taille S (PTV 80-100 kg), 27 m² à plat, chargée pour le test à 92 kg. Vario-GPS Syride Sys' Evo, sellette cocon Advance Lightness 2, plutôt instable. Environ 6 h de vol sur 2 sites en mai, couche de vol entre 200 et 2000 m en thermiques et cross, aérologies fréquentées variées. De modérées à très fortes, vols balistiques d'évaluation comportements et d'incidents de vol provoqués.

Coastal soaring in Aglou on the Moroccan coast. Note the long outer wing probably to increase the tension of the canopy. Not visible on the photo: the individual cells have a different width depending on the structural load. Nova calls this design feature "Smart Cells".

Le suspentage se fait sur 2 étages, donc simplifiant énormément le démêlage. On trouve du Dyneema permettant de faibles diamètres en parties basses des rangées A et B, du Technora sur les C basses et de l'Aramide-Kevlar en haut. Élévateurs de 12 mm donc plutôt fins, ils restent agréablement rigides.

À noter que Nova laisse aussi le choix d'équiper l'Aonic avec le même type d'élévateurs que ceux de la Prion 4, plus larges en 20 mm, afin de faciliter les manipulations au sol pour les débutants. Ils disposent de poignées réglables, disponibles séparément ou avec les élévateurs standard.

Un code couleurs élévateurs et suspentes, proposé par la PMA (Paragliding Manufacturers Association) est appliqué avec A rouges, B jaunes, C bleus, suspente de stabilo verte et freins en orange.

Les embases d'élévateurs sont de couleurs différenciées « gauche-droite » (et L-R), les repérages « B-stall » pour la descente « aux B », « Ears » sur les A' oreilles, des poignées de freins confortables complètent et facilitent la prise en main.

Une note de plus sur le sac interne, vraiment innovant. Nova le propose en forme de cône avec une large ouverture rectangulaire permettant un remplissage facile, et fermeture en fonction du volume souhaité. Je rappelle que Nova a toujours permis dans sa conception un pliage caisson par caisson non obligatoire, le pilote le fait donc comme ça lui chante !... Attention dans ce cas si la voile doit être stockée longtemps sans utilisation (pas de forte compression, ni de plis trop marqués).

La finition est très bonne, que ce soit sur tous les points techniques de la voilure ainsi qu'au sujet des détails apportés

Premiers sentiments

Je vais découvrir cette aile sans a priori, dans des aérologies variées, de calme à très fort, du vol balistique au cross. Mon objectif est de me mettre à la place d'un pilote en phase de progression, voire d'apprentissage, et aussi d'appréhender bien sûr cette Aonic en vols de performance.

The Aonic is available in a unique, varied, harmonious and successful selection of colours. The production quality is at an excellent level.



Au gonflage, la voile a un certain volume à déplacer, mais l'élévation est homogène et régulière.

L'Aonic doit être sollicitée sur le début de la montée, il faut « être là ». Un départ trop mou, sans intention, ne convient pas pour un gonflage dans l'axe, avec de bonnes sensations.

Une première impression visuelle quand la voile est au-dessus, ce sont les extrémités qui semblent « tirées » vers le bas. Les bouts d'aile sont très sollicités et pendant la course d'envol, je me suis même demandé si les suspentes de stabilo n'étaient pas trop courtes !

Dès les premières minutes de vol, je souhaite vérifier l'amortissement en roulis (sans transferts de poids). C'est étonnamment stable, même avec cette tension dans les bouts d'aile. Je l'oublierai d'ailleurs complètement lors des quelques heures de vol qui vont suivre.

Volons

Les premières impressions, qui se confirmeront par la suite, sont une bonne vitesse bras hauts, de la précision dans les commandes avec peu de débatement, une voile plutôt mordante qui reste agréable et efficace. L'Aonic est maniable, on la place où on veut en virage, et quand on veut.

La commande est donc ferme et précise, je n'ai pas ressenti de remises à plat marquées. Ce sont plutôt les grandes amplitudes en wings et en tangage qui sont amorties. La voile est compacte, se comprend très vite, le pilotage est simple et intuitif.

| DONNÉES TECHNIQUES CONSTRUCTEUR | | | | | |
|---|----------|-------|--------|--------|---------|
| Tailles disponibles | XXS | XS | S | M | L |
| Surface à plat (m²) | 22,3 | 24,6 | 26,9 | 29,3 | 31,9 |
| Envergure à plat (m) | 10,75 | 11,29 | 11,8 | 12,32 | 12,86 |
| PTV homologation | 55-80 | 70-90 | 80-100 | 90-110 | 100-130 |
| Allongement à plat | 5,17 | | | | |
| Nombre de cellules | 49 | | | | |
| Long. totale suspentage (m) | 220 | 232 | 243 | 252 | 266 |
| Poids de l'aile (kg) | 4,05 | 4,4 | 4,75 | 5,05 | 5,4 |
| Homologation | EN/LTF A | | | | |
| Prix public (euros TTC) | 3 600 | | | | |
| Quatre combinaisons de couleurs sont proposées en standard (en principal, blanc plus pourpre, vert, doré, bleu-gris). Palette de personnalisation sur le site de la marque. | | | | | |
| L'Aonic est également adaptée paramoteur et disponible avec élévateurs spéciaux, elle est enregistrée DGAC en toutes tailles. | | | | | |

Représentation Nova en France :
Nova France (Sylvain Piroche)
Saint-Michel
38660 Saint-Bernard-du-Touvet.
+33 (0)6 25 37 16 31
sylvain@nova.eu, www.nova.eu



Courseur accessibilité

Conception : Philipp Medicus et team de développement Nova.

Fabrication : ateliers Nova (Hongrie).

Matériaux Nova Aonic : tissu du bord d'attaque en Dominico 30 D (41 g/m²), extrados et intrados en Dominico 20 DPS (33 g/m²), structure interne en Porcher Skytex 40 Hard.

Suspentage en 2 étages seulement : basses en Liros PPSL 191 (Dyneema) et TSL 140 (Technora), hautes en Aramide, provenance Edelrid séries 8000-U. Élévateurs Kevlar 12 mm, ou 20 mm en option.

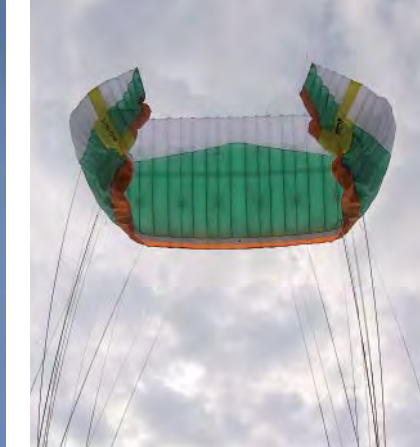
Livré avec sac de portage Nova (belle qualité) ou modèle Cito (style « pouf », fast-packing), sac interne innovant (voir photos page suivante), sangle de compression, kit de réparation, manche à air.

THE PROS

Versatility, manoeuvrability, performance, compactness, great potential for progression... Good balance of qualities that are intuitive and incisive, efficient. One could add a nice look, choice of colours.

THE CONS

No real minuses, the wing is very successful... The small question would rather come from how to utilise it during training. The feedback from use in the field by schools is necessary. A small issue, the wing needs a little input during inflation (to be seen in school use, and according to the sizes use).



Above: internal structure and tension band. It's amazing how such an apparently simple wing can deliver so much efficiency. No doubt, paragliding is evolving! On the right: if you pull the A-lines deeper down, you get very big ears... very useful when you really need it!

L'homologation EN A, qui pourrait amener un a priori sur le comportement de la voile, disparaît très vite ! L'Aonic se révèle tout simplement efficace, performante, plaisante à piloter.

C'est donc parti pour quelques cross dans le bocal... Là encore, j'ai été très agréablement surpris par les performances et les rendements bras hauts, ça avance, la glisse et la finesse sont assez étonnantes, avec le sentiment d'une aile qui offre une bonne pénétration dans la masse d'air.

À l'usage, bien que l'Aonic soit maniable et rapide, elle n'est pas du tout fatigante à gérer, sans mouvements de grandes amplitudes dans les aérologies fortes. Elle reste toujours confortable, saine, compacte à piloter, sans surprises.

J'ai utilisé généreusement l'accélérateur, l'aile est stable et très solide. Le gain de vitesse est d'environ 10 km/h, normal pour ce type de voile. La plage de vitesse aux freins (sans accélérer) est de 12 km/h, ce qui est également classique.

Les basses vitesses sont là encore stables, et physiques, il faudra donc vraiment y mettre du sien pour décrocher cette aile, ou ne pas s'apercevoir que l'on vole trop lentement. D'autant que la maniabilité est très bonne, avec peu de commande.

Concernant la phase d'atterrissage, je n'ai rien remarqué de particulier, c'est classique. Ne pas hésiter à utiliser tout le débattement pour un bel arondi en vent faible.

Allons plus loin

Les oreilles avec l'élévateur « A' » dédié sont faciles, paisibles. En allant chercher cette suspente A' extérieure beaucoup plus haut, l'Aonic permet de grandes oreilles toujours très stables, même accéléré. La réouverture est autonome, les bouts d'aile traînent un peu à reprendre forme, on laisse faire, pas de panique.

Innovations on the inner bag are not that easy! Nova has made it – with a wider opening into which the wings fits well, as well as a roll-top closure with lateral aluminium hooks to adjust the volume.



La descente « aux B » est efficace, stable, la sortie se fait en relâchant simplement.

La descente en spirale se comprend bien, l'Aonic s'incline aisément à la commande et on obtient de très bons taux de chute. Je n'ai pas trouvé de neutralité spirale jusqu'à - 12 m/s, la voile sort de la rotation dès la remontée de la main intérieure. Sur les taux de chute importants, il faudra bien sûr piloter la sortie.

Une remarque sur les 360 engagés avec une oreille extérieure maintenue, de gros taux de descente s'atteignent vite et très facilement... Il faudra rester attentif, ça peut surprendre, même avec une EN A. Cette manœuvre est efficace mais je la préconise plutôt pour descendre à des taux de chute modérés, en étant alors moins centrifugé que voile ouverte.

Le débattement complet des commandes est grand, l'effort avant le décrochage vraiment important.

Donc très dissuasif.

Sur les incidents de vol classiques : fermeture frontale, asymétrique à 50 %, l'Aonic reste autonome sur les réouvertures, donc sans action pilote et sans amplitudes sur les mouvements de tangage et de rotation. La voile est compacte.

Conclusions

As the Aonic is presented as a possible school wing, feedback from instructors and their students would be interesting to understand its position in this sector. The fact that the Aonic is EN A certified also allows it to be used in training courses in countries where the use of an EN B is not possible.

Élévateurs, suspentes et code couleurs préconisé par la PMA (l'association des constructeurs).

L'Aonic peut être équipée des élévateurs de la Prion 4, plus larges et comportant des poignées réglables. Celles-ci peuvent être acquises séparément, ou livrées avec les élévateurs fins standard.



For me, in cross-country use, I was very pleasantly surprised by this wing, which delivers a nice mix of compactness, manoeuvrability and comfort. It is simple and safe, yet still snappy and fast, offering great performance.

It will therefore be very well suited as a progression wing (piloting, thermalling, cross country) or as an all-round glider with real potential, a very safe and intuitive behaviour, not boring at all! I haven't felt any frustration under this wing, whether in terms of speed, flying pleasure, performance or handling.

For which target groups

The Aonic will appeal to a wide scope of pilots! Its audience will be particularly broad: pilots in instruction, purchasers of a first glider after training, leisure pilots for local flights and first cross-country adventures. Basically, all those who want to fly without worries and with pleasure (because the Aonic allows it!), including pilots who want to step down from a higher category without losing sensations and pleasure.

The fact that the Aonic is EN A, of course, might deter some who think they can fly "with more", or because they imagine - wrongly - that they will not be valued in the eyes of others. Those thoughts should be left at home – instead spend some time flying under the Aonic... and we'll talk about it again!

The new Nova look is being adopted for each new wing as it appears. It works well to visually lengthen the wingspan. Above, the Aonic doing small evening wingovers. A pleasant, easy to handle, high performance EN A... what else? The Aonic offers a choice of original, varied, harmonious and successful colours. The quality of manufacture is at the level of excellence.