

Nova Bantam: Kleiner Flügel für das große Abenteuer

NOVA BANTAM

With the Bantam, Nova has launched another smaller and more extreme offshoot of the "Doubleskin" mountain wing...

Testpilot: Melanie Weber und Adi Geisegger
Fotos: Adi Geisegger

FDie Traditionsmarke Nova hat sich über die Jahre vor allem mit Modellen in der High-B-Klasse einen Namen gemacht. Besonders der Nova Mentor in seinen verschiedensten Auflagen wurde nahezu das Synonym für eine ganze Schirmklasse. Dementsprechend hat man sich seit dem Ausstieg aus dem Wettbewerbsfliegen mit der XC-Szene identifiziert. Im Windschatten dieser Entwicklung wurde vor allem auch die Ion-Klasse (Basisintermediate) zum Megaseiler.

Wie auch schon andere Hersteller folgt auch Nova dem Hike-&-Fly-Trend und hat von vielen Schirmen eine Leichtversion anzubieten. Doch schon lange beschäftigen sich die Tiroler auch mit Miniwings und dem Hike-&-Fly-Einsatzzweck. Hier ist vor allem der Ibx ein Begriff. 2018/2019 hat das Team um Designer „Pipo“ Philipp Medicus eigentlich Grundlagenforschung in Sachen Singleskin betrieben, herausgekommen ist ein ultraleichter „normaler“ Bergschirm, der Doubleskin.

Mit dem Bantam ist man hier noch etwas radikaler zu kleineren Flächen gegangen und hat quasi einen Hike-&-Fly-tauglichen Miniwing für extreme Abenteuer entwickelt. Dieser Flügel hat sich schnell in der ganz speziellen Szene für solche Produkte einen hervorragenden Namen gemacht.

Im Vordergrund steht dabei minimales Gewicht gepaart mit maximaler Geschwindigkeit und dynamischem Handling.

KONSTRUKTION, MATERIALIEN & DESIGN

Beim Nova Bantam drückt der Mix des Leichtmaterials das Gewicht in der Größe 12 auf sagenhafte 1,62 kg. Somit ist der Flügel wohl der leichteste Schirm mit Ober- und Untersegel mit Zulassung am Markt. Dass man sich dabei schon in einem elitären Kreis – was das Flugkönnen betrifft – bewegt, beweist die Zulassung: EN D (= Hochleisterzulassung) für den 12er und 14er, der nur 10 m² kleine Bantam 10 bleibt ohne Zulassung.

Das extrem geringe Gewicht wurde – wie schon erwähnt – durch Verwendung leichtester Materialien erzielt. So wird für das gesamte Segel das bewährte Dominicco 10 D mit 26 Gramm pro Quadratmeter verwendet. Lediglich die Rippen sind aus dem Skytex 27 Hard mit 27 Gramm pro Quadratmeter hergestellt. Mit dünnen Stäbchen wird die Eintrittskante dabei in Form gebracht, schön dabei zu sehen, dass selbst an „Starthilfe-Ösen“ gedacht wurde, um im Winter das Rutschen der Kappe auf steilen Startplätzen zu verhindern!

Bei den Stammeinen verwendet Nova die bewährten PPSL und TSL von Liros, an der Galerie kommen unummantelte Edelried 8000 U zum Einsatz. Die Leinen finden ihr Ende am 12 mm breiten Kevlar-Tragegurt mit Softlinks, auffällig dabei, auch beim Tragegurt wurde jedes Detail durchdacht, und gewichtsreduziert konstruiert. Mit superleichten Miniösen werden so die Bremsleine wie auch der Beschleuniger geführt, wobei man am oberen Teil des Beschleunigers auf die Leichtgängigkeit einer normalen leichten Kunststoffrolle von

Ronstan vertraut. So wirkt die Konstruktion auf den ersten Blick sehr durchdacht und aufgeräumt. Mit seinen 33 Zellen, Streckung 4,4 und einem dicken Profil ist der Bantam schon von Weitem am Himmel auszumachen. Seine geringe Streckung und die extrem kurzen Leinen unterscheiden seine Silhouette maßgeblich von anderen Schirmen. Je nach Größe und Zuladung ist er ein Schirm mit Miniwing-Charakter oder ein superleichter Hike-&-Fly-Partner mit dynamischem Handling.

START

Wer kennt sie nicht – die lässigen Wurfstarts von Théo de Blic mit seinem Bantam. Beim ersten Testflug bei starkem und böigem Ostwind hätte ich meinen „normalen“ Schirm nicht mehr ausgepackt. Doch genau hier zeigt der Miniwing seine Stärken. Beim Start vom Boden weg, wie auch beim Füllen der Kappe, bleibt der quirlige Bantam durch sein direktes Handling und seine extrem kurzen Leinen gut steuerbar. Die kleine Größe verhindert auch bei starkem Wind Hebelendenzen und das erfliegbare Windfenster erweitert sich so erheblich.

Die Tragegurte des Dreieiners sind einfach zu sortieren und farblich getrennt, dabei ist die Verarbeitung auf höchstem Niveau. Am besten lässt sich die Kappe nur mit den mittleren A-Tragegurten nach oben führen.

Bei Null- oder leichtem Rückenwind ist es wichtig, den Schirm beim Startlauf sehr schnell abzufangen, um so ein Überschießen schon im Ansatz zu unterbinden und ein Durchtauchen der Kappe zu vermeiden.

TECHNISCHE DATEN (Herstellerangaben)			
Hersteller	Nova, A-6123 Terfens, Tel. +43 (0)5224 66026 info@nova.eu, www.nova.eu		
Produktion	Ungarn		
Konstrukteur	Philipp Medicus		
Testpiloten	Fabian Gasteiger		
Größen	10	12	14
Zellenanzahl	33	33	33
Startgewicht (kg)	–	65–90	55–100
Fläche ausgelegt (m ²)	12	14	16,6
Fläche projiziert (m ²)	10,2	12	14
Spannweite ausgelegt (m)	7,3	7,9	8,5
Spannweite projiziert (m)	5,8	6,3	6,9
Streckung ausgelegt	4,4	4,4	4,4
Streckung projiziert	3,3	3,3	3,3
Kappengewicht (kg)	1,5	1,65	1,8
Preis inkl. MwSt. (€)	2.820,–	2.820,–	2.820,–
Gütesiegel LTF/EN	–	D	D
Lieferumfang	Ultralight Compression Bag, Haltepins, Reparaturset, Handbuch, Simple Flag		



Wie ein Singleskin: Die kleine und leichte Fläche bleibt schon bei wenig Wind über dem Piloten stehen.

Like a single surface wing: the small and light canopy stays above the pilot even with little wind.

KURZTEST | Nova Bantam

Bantam-Piloten müssen mit der extremen Dynamik und Geschwindigkeit des kleinen Flügels zurechtkommen.

Bantam pilots have to cope with the extreme dynamics and speed of the small wing.



Bei entsprechendem Steuereinsatz werden die Sinkwerte schnell hoch

With appropriate brake input, the sink rate quickly becomes high.



Trotz der geringen Größe scheint die Gleitleistung recht gut zu sein ... an Speed mangelt es schon ohne Einsatz des Beschleunigungssystems nicht ...

Despite the small size, the glide performance seems to be quite good... There is no lack of speed, even without the use of the speed system.



Allgemein kann man sagen, dass es bei Null- oder leichtem Rückenwind einen sportlichen Startlauf des Piloten verlangt. Ganz anders verhält sich der Schirm bei etwas Wind, schon ein leichter Zug an den A-Leinen genügt und die Kappe steigt in den Zenit ohne dabei zu überschießen. Jetzt genügt ein normaler Startlauf, um mit der kleinen Fläche abzuheben.

FLUGVERHALTEN FLYING BEHAVIOUR

The mini-wing reacts very directly and dynamically. It converts every brake input without delay. When the brakes are released, it quickly returns to normal flight. Even unaccelerated, the Bantam is very fast - this helps not only in competition ("Dolomitenmann"), but also on "windy" hike & fly take-offs. In addition, it has a long speed bar travel, which – when fully utilised – adds a lot of speed. Despite its small size, it offers a reasonable glide performance.

passable Gleitleistung.

LANDUNG LANDING

Landings are child's play thanks to the extraordinarily good flare behaviour and the long brake travel up to the stall point, making it possible to land even on the smallest surfaces.

ABSTIEGSHILFEN

Ohren anlegen

Die empfohlene Abstiegshilfe beim Bantam ist das Ohrenanlegen oder die Steilspirale. Mit den geteilten A-Tragegurten ist das Anlegen sehr einfach und mit wenig Druck sind mit etwas Nachgreifen selbst große Ohren problemlos zu halten. Jedoch sollte bei größeren Klappertiefen der Beschleuniger betätigt werden, um gefährliche Anstellwinkel zu verhindern.

Steilspirale

Der Schirm erreicht sehr schnell eine hohe Schräglage mit hohen Sinkwerten, indem er so richtig auf die Nase geht. Die Ausleitung setzt ein zartes Händchen voraus, um ein zu schnelles Ausleiten und das damit verbundene Aufstellen zu verhindern.

B-Stall

Der B-Stall wurde nicht getestet.

FAZIT CONCLUSION

With the Nova Bantam, the successful manufacturer has succeeded in combining two glider concepts. It is just as suitable for the podium at the Dolomitenmann as it is for the sporty hike & fly pilot who can master an ultra-light glider with dynamic flight behaviour, but still does not want to do without certification.



- 1. For the Bantam (in contrast to the Doubleskin) there are no light Dyneema riser available. Nevertheless, as much weight as possible was saved on the narrow riser made of standard material.
- 2. Softlinks instead of maillons rapides go without saying.
- 3. The main brake line runs through an extra-light and narrow ceramic ring.
- 4. Important detail: loops for the holding pins that keep the glider on the ground before launching in ice and snow.
- 5. Small wing in a big way: the harmonious canopy of the small 33-cell paraglider.