

Vorgehensweise Musterprüfung NOVA Bantam 10 und 12:

Aktueller Sachstand:

- Abgeschlossene DHV Testflüge max. TOW Harry Buntz 85 kg (Bantam 10) und 90 kg (Bantam 12), positiv Klassifizierung D
- Abgeschlossene DHV Testflüge min. TOW Beni Stocker 65 kg (Bantam 10),negativ, missglückte Manöverdurchführung (Fullstall)
- „offener“ DHV Testflug min. TOW Beni Stocker 65 kg (Bantam 12), bis auf Manöver 13. Ausleitung eines gehaltenen Fullstalls und 18. Ausleitung einer voll entwickelten Trudelbewegung erledigt, Klassifizierung D. Aufgrund einer missglückten Manöverdurchführung (Fullstall) und der sehr anspruchsvollen Manöverdurchführung, wurde und wird kein weiterer Testflug von Beni Stocker mit den NOVA Bantams durchgeführt
- In Anlehnung an die DIN EN 926-2:2014-05 wird die Musterprüfung durch die Dokumentation eines Herstellertestflugs mit min TOW 60 kg durchgeführt

Auszug aus DIN EN 926-2:2014-05:

5.5.1 Allgemeines

Zwei verschiedene Testpiloten der Prüfstelle führen je ein komplettes Prüfprogramm, wie in 5.5.18 dargelegt, durch; eines mit dem vom Hersteller vorgesehenen minimalen Fluggewicht, das andere mit dem vom Hersteller vorgesehenen maximalen Fluggewicht. Falls das vorgesehene maximale Fluggewicht 170 kg überschreitet, müssen besondere Prüfungen mit einem maximalen Fluggewicht von 170 kg durchgeführt werden. Das vom Hersteller vorgesehene maximale Fluggewicht darf das maximale Fluggewicht, bis zu welchem der Nachweis der Konformität des Gleitschirms mit EN 926-1 erbracht wurde, nicht überschreiten. **In dem Ausnahmefall, dass das vom Hersteller vorgesehene minimale Fluggewicht unter 65 kg liegt, und die Prüfstelle nicht über einen ausreichend leichten Testpiloten verfügt, wird das Prüfprogramm bei minimalem Fluggewicht durch ein Prüfprogramm mit dem geringstmöglichen Fluggewicht ersetzt**, das die Prüfstelle realisieren kann. Der Hersteller muss in diesem Fall zusätzlich ein Prüfprogramm mit dem vorgesehenen minimalen Fluggewicht vorführen. Dieses Nachweisprogramm muss einem Testpiloten der Prüfstelle vorgefliegen und auf Video aufgezeichnet werden.

5.5.18.13

Prüfung der Ausleitung eines gehaltenen Fullstalls Der Gleitschirm ist im Geradeausflug bei Trimmgeschwindigkeit zu stabilisieren. **Die Bremsen sind voll zu betätigen und in dieser Stellung zu halten, bis sich der Gleitschirm in einem gehaltenen Fullstall befindet.** Falls ein Fullstall auf Grund eines sehr langen Steuerweges nicht erzielt werden kann, verkürzt der Pilot die Bremsleinen durch Wickeln. **Die Bremsen sind langsam und symmetrisch so weit freizugeben, dass die Kappe wieder in etwa ihre übliche Spannweite erlangt. Dann sind die Bremsen schnell und symmetrisch über eine Zeitspanne von nicht mehr als 1 s vollständig freizugeben.** (Falls ein einseitiger Klapper auftritt, ist anzunehmen, dass das Freigeben der Bremsen nicht symmetrisch erfolgt ist, und das Manöver sollte wiederholt werden.)

- Aufgrund der Beurteilung der Testflugergebnisse von Harry Buntz (max. TOW) und der Hersteller Vorflugbegutachtung (min. TOW) durch Harry Buntz, Hannes Weininger und Reiner Brunn, wurde die Musterprüfung für die Klassifizierung D mit folgenden Auflagen positiv abgeschlossen
- **ErgFlusi:** Sehr anspruchsvolle Fullstall Manöver Ein- und Ausleitung beachten, siehe Erläuterung in der Betriebsanleitung
- **Zusatz in der Betriebsanleitung des Herstellers NOVA:** Der Strömungsabriss ist speziell mit den kleinen Größen des BANTAM ungleich viel schwerer zu beherrschen, als mit gewöhnlichen Gleitschirmen. Wir raten daher davon ab, Fullstall, Trudeln, oder Sack-flug mit dem Bantam zu fliegen.

Philipp Medicus, verantwortlicher Designer bei NOVA ist mit dieser Vorgehensweise einverstanden.

>>30.07.2019 Nach Besprechung dieses Sachverhalts wurde beschlossen, dass der NOVA Bantam 12 positiv mustergeprüft wird, der Bantam 10 wird nicht positiv mustergeprüft.

Begründung Bantam 12:

Wie oben erläutert, Beni Stocker fehlen zwei Testflugmanöver zum Abschluss des Testflugs mit dem Bantam12, er ist im Moment verletzt und kann den Bantam nicht fliegen. Die Prüfstelle verfügt nicht über eine Testpiloten Alternative in dieser Gewichtsklasse.

>> Nach Ansicht der Hersteller Testpilot Vorflugbegutachtung der beiden fehlenden Manöver und dem Vergleich mit der Manöverdurchführung/ GS Reaktion durch Harry Buntz ergibt sich die Gesamtklassifizierung D.

Begründung Bantam 10:

Abgeschlossene DHV Testflug min. TOW Beni Stocker 65 kg (Bantam 10),negativ, missglückte Manöverdurchführung (Fullstall), bzw. laut Aussage Beni Stocker noch etwas erhöhte Dynamik im Vergleich zu Bantam 12, somit keine positive Musterprüfung