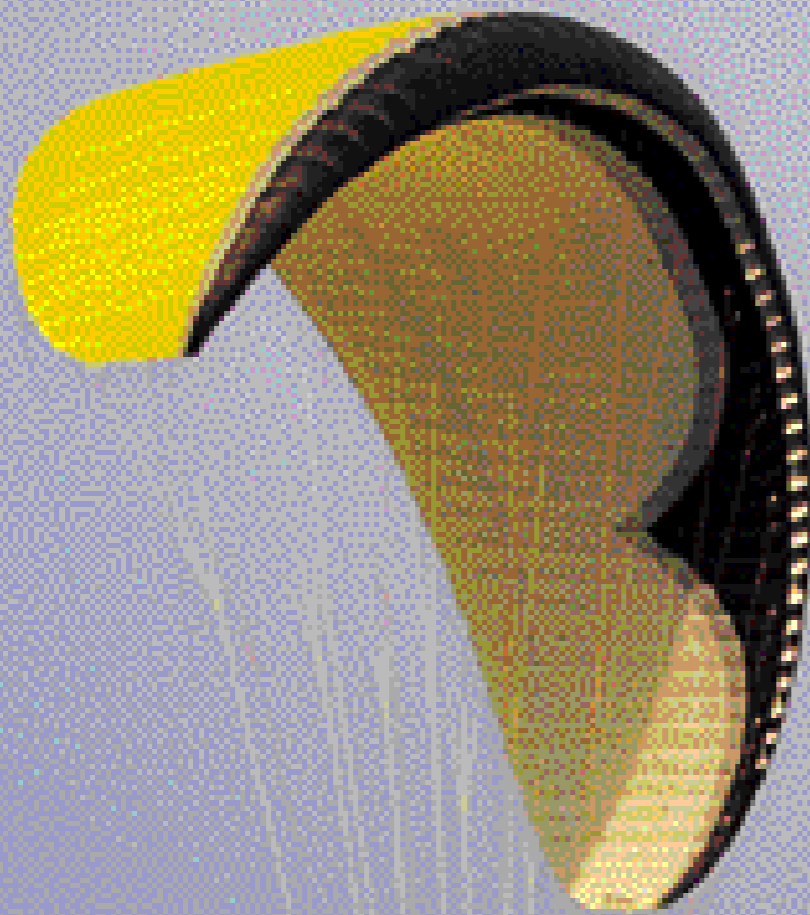


Nova

Artax M

TESTPILOT: NORBERT APRISSNIG



Bei der Arbeit am neuen Hochleister Radon hat Nova-Designer Hannes Papesh eine für NOVA neue Evolutionsstufe beschritten, die in alle neuen 2003er-Modelle eingeflossen ist. Vorwiegend handelt es sich dabei um ein neuentwickeltes Profil, das sowohl in den Hochleistungsflügeln Aeron und Radon als auch im Leistungsintermediate Artax Verwendung findet. Der Artax wurde zu Jahresbeginn als Nachfolger für den Carbon und als NOVA's Antwort in der heißumkämpften 1-2er-Klasse präsentiert.

Bei der Saisonöffnung 2003 im österreichischen Bregenzerwald konnte die Gleitschirmöffentlichkeit erstmals NOVA's neue Flügel Artax und Aeron bewundern. Die optische Unterscheidung in der Luft fiel dabei einigermaßen schwer. Beide Gleitschirme wirken in der Luft sehr gefällig, das neue, sehr gelungene Nova-Design unterstreicht die schöne elliptische Form von Aeron und Artax noch zusätzlich. Schließlich ist es der Unterschied in der Streckung 5,17 (Artax) zu 5,66 (Aeron), der eine Unterscheidung in der Luft möglich macht. Nachdem ich den Aeron bereits im Winter und Frühling 2003 ausführlich testen konnte (GLEITSCHIRM 5/03), war natürlich der Unterschied im Flugverhalten zwischen Aeron und Artax ein interessanter Ansatzpunkt ...

Konstruktion, Verarbeitung
Das Innenleben des 53-Zellers wird wie beim Aeron von einem „Dreierzellenverbund“ dominiert. Dieser „Dreierzellenverbund“ mit je zwei Diagonalrippen wechselt jeweils mit Einfachzellen ab, die mit je zwei kurzen Galerieleinen die Leinenaufhängung an der Kappe bilden. Wie beim Aeron ver-

zichtet Hannes Papesh - abgesehen von den jeweils 6 äußersten Zellen - auf geschlossene Zellen. Mehrere Querbänder im Kappeninneren stabilisieren den Flügel. Sonstige Gimmicks in der Kappe sucht man vergebens, das Geheimnis der sehr sauber stehenden Kappe liegt wohl in der Wahl des Profils, dem Flügelgrundriß und der exakten Berechnung. Eine hohe Leinenreduktion erreicht der NOVA-Konstrukteur durch den Einsatz von nur 3 Leinenebenen, die Gesamtleinenlänge beträgt nur 343 m.

Der A-Tragegurt ist geteilt ausgeführt. Was die Verarbeitung und die Materialauswahl betrifft gelten die Aussagen des Aeron-Testberichts. Mit der neuen Produktlinie hat sich NOVA sehr viel Gedanken zur Verbesserung in diesem Bereich gemacht. Wie beim Aeron kommt das langlebige silikonbeschichtete Gelvenor-Tuch zum Einsatz.

Bei der Verarbeitung gibt es nichts auszusetzen. Hervorheben möchte ich neben der sehr guten Vernähung von Kappe und Tragegurt vor allem wieder die Leinenvernähung: Die vernähten Übergänge am Leinenende sind geschmeidig, Verhaker sind so weitgehend ausgeschlossen. Alle Nähte am Ober- und Untersegel sowie bei den De-

signübergängen sind innenliegend verarbeitet.

Einen Rest an Skepsis bringe ich immer noch den Vollkunststoffrollen von Ronstan entgegen. Andererseits hatte Peter Mack, Leiter der ungarischen NOVA-Produktionsstätte, einiges an Überzeugungsarbeit geleistet. Und schließlich hatten wir mit Aeron und Artax einschließlich der Festivals insgesamt an die hundert Flügel absolviert und kein Problem mit den Kunststoffrollen feststellen können ...

Starteigenschaften

Seit Jahren sind es meist die Gleitschirme von NOVA, die dank ihrer 3-Leinenebenen und des verwendeten Leinenmaterials beste Leinensortierbarkeit garantieren. Der Artax macht da keine Ausnahme. Keine Tricks sind auch beim Auslegen der Kappe notwendig, eine leichte Mittenbetonung ist wie immer sinnvoll. Die Artax-Kappe steigt langsam, aber zuverlässig über den Piloten. Weder eine Tendenz zum Hängenbleiben, noch zum Vorschießen, konnte ich feststellen.

Auch bei Starkwind und Rückwärtsstart läßt sich der Artax gut kontrollieren und bringt den Piloten sicher in die Luft.



Foto: Norbert Aprissnig



Saubere Hinterkante und Bremsleinenanlenkung

Flugverhalten

Wie auf Schienen zieht die Kappe nach dem Start dem ersten Aufwind zu. Hohe Rolldämpfung und gute Spurtreue sind die ersten Eindrücke, die man im Geradeflug vom neuen NOVA-Intermediate hat. Feinfühlig werden kleinste Informationen von der Kappe auf den Piloten übertragen. Die Kappe ist stabil und hart, doch weit gedämpfter als zum Beispiel die Rückmeldung vom Aeron. Trotzdem läßt der Artax seinen Piloten niemals im Unklaren über die ihn umgebenden Luftströmungen, das Aufspüren kleinster

Aufwinde ist somit problemlos möglich. Sehr angenehm ist auch das Verhalten des Artax im Kurvenflug. Wie auf Schienen legt sich der NOVA-Intermediate in die ihm angedachte Schräglage. Die Steuerkräfte liegen im angenehmen, ermüdungsfreien Bereich und lassen somit auch längere Thermik- und Streckenflüge nicht zur Qual werden. Der Artax verfügt über ein sehr gutes Kurvenhandling, das in dieser Klasse mit zum Besten gehört. Nachdem zuletzt in diversen Internetforen intensiv über das Handling von 1-2er-Geräten diskutiert wurde, möchte ich diese Aussagen nochmals unterstreichen: Der Artax verfügt über ein hervorragendes Kurvenhandling! In Verbindung mit der sehr guten Rolldämpfung hat das NOVA-Team beim Artax sehr gute Arbeit geleistet.

In der Thermik zirkelt der Artax willig und zuverlässig nach oben. Er zeigt dabei keine Tendenz zu unangenehmen, in Folge kräfteraubendem Flachstellen. Lediglich wenn der Innenflügel in zerrissenen Bedingungen von Turbulenzen oder Aufwinden aus der ursprünglichen Drehrichtung gehoben wird, war ein markantes Ansteigen der Steuerkräfte manchmal feststellbar.

Zu jeder Zeit ist das Feedback in der Thermik hervorragend und direkt, ein Verhalten, das für einen angenehmen Thermikflug wichtig ist.

Als herausragendste Qualität des Artax empfinde ich aber die tollen Dämpfungseigenschaften des Artax. Der Flügel zieht auch in unruhigen Bedingungen ruhig und sicher seine Bahnen. Eine Ruhe, die sich auch sehr angenehm auf den Piloten überträgt. Die hohe Rolldämpfung ermöglicht ein streßfreies (Strecken-)Fliegen auch in harten Bedingungen, die hohe Stabilität um die Querachse führt dazu, daß der Artax auch beim Einfliegen in die Thermik sehr neutral bleibt. Ähnliches gilt natürlich auch beim Verlassen der Thermik, extremes Vorschießen ist selten. Diese hervorragenden Dämpfungseigenschaften sind kein Widerspruch zum sensiblen Anzeigen auch kleinster Luftströmungen und Aufwinde. Auch in sich arbeitet die Artax-

Technische Daten

Hersteller, Vertrieb:	Nova International, A-6020 Innsbruck Tel. +43 (0)512/361340 www.nova-wings.com			
Vertrieb Deutschland:	Charly Produkte, D-87637 Seeg Tel. +49 (0)8364/1286 charly-produkte@t-online.de			
Vertrieb Deutschland:	High Adventure, CH-6064 Kerns Tel. +41 (0)41 66 20 175 info@skyburns.ch , www.skyburns.ch			
Größe:	XS	S	M	L
Zellen:	53	53	53	53
Startgewicht (kg):	60-85	75-95	85-105	100-130
Spannw. ausgel. (m):	11,16	11,67	12,19	12,72
Spannw. proj. (m):	9,12	9,53	9,96	10,38
Fläche ausgel. (m²):	24,08	26,36	28,76	31,26
Fläche proj. (m²):	21,07	23,08	25,18	27,36
Streckung ausgel.:	5,17	5,17	5,17	5,17
Gewicht (kg):	6,0	6,5	7,0	7,5
Leinenlänge (m):	6,66	6,98	7,29	7,6
Gütesiegel: DHV	i.B.	1-2 GH	1-2 GH	1-2 GH
Preis: €	3.000,-	3.000,-	3.000,-	3.000,-
sFr	-	-	-	-
Vmin:	- (keine Angabe)			
Vtrim:	-			
Vmax:	-			
Kappe:	Gelvenor, Porcher Marine Skytex			
Leinen:	Liros Dyneema			
Zubehör:	Packsack, Innenpacksack			

Kappe in Turbulenzen kaum, Einklapper sind bei entsprechend aktivem Flugstil eine Seltenheit.

Provozierte Einklapper beantwortet der Artax recht unspektakulär durch langsames Wegdrehen und gemächliches Öffnen. Erst bei größeren Einklappern schießt der Artax leicht nach vorne, die Drehgeschwindigkeit bleibt aber auch

Testbedingungen

Der Artax war im Frühjahr 2003 mein Testkandidat. Jahreszeitlich bedingt waren auch starke, thermische Bedingungen vorherrschend. Insgesamt konnte ich 18 Flüge mit einer Gesamtflugzeit von etwa 20 Stunden absolvieren.

Auch einige Streckenflüge, darunter ein für den Online Contest gewerteter 85 km-Flug konnten mit dem Artax realisiert werden.

Als Gurtzeug kam ein Pilots Right Stuff von Aerosport zum Einsatz.



Leistungspotential machen den Artax vor allem für den Streckenpiloten zu einer sehr guten Wahl. Die zweite Zielgruppe sind Thermikflieger ohne Streckenambitionen, die das hervorragende Thermikflugverhalten schätzen werden. Für Rücksteiger aus höheren Klassen bietet das Leistungspotential des Artax in Verbindung mit den hervorragenden Dämpfungseigenschaften und dem überschaubaren Einklappverhalten einen interessanten Ansatzpunkt.

dann überschaubar gering. Die Selbstöffnung erfolgt zwischen 90° und 180°.

Abstiegshilfen

Ohren anlegen:

Mit dem geteilten Tragegurt gestaltet sich das Anlegen der Ohren einfach. Allerdings ist es schwierig - selbst durch Nachziehen - eine größere Flächentiefe zu erreichen, das Manöver ist daher recht wenig effizient. Die Öffnung erfolgt sofort und selbständig.

B-Stall:

Die Einleitung erfolgt kräfteschonend, der Artax geht unverzüglich in die Stallphase über. Sinkwerte von 6,5 bis 7

m/s sind zu erzielen. Die Öffnung erfolgt zuverlässig durch leichtes Vorschießen, keine Sackflugtendenz.

Steilspirale:

Der Artax geht willig, verzögerungsfrei, aber nicht abrupt in die Steilspirale. Höhere Sinkwerte sind problemlos zu erzielen, eine Tendenz zur selbständigen Beendigung des Manövers ist deutlich spürbar. Aktive Ausleitung ist - wie immer - vorzuziehen.

Eignung

Der Artax hat sich nahtlos an der Spitze der aktuellen 1-2er Geräte eingereiht. Die hervorragenden Dämpfungseigenschaften in Verbindung mit seinem

Testprotokoll

Meßinstrument:	Bräuniger IQ Basis II, GPS
Meßhöhe (m MSL):	700
Vmin (km/h):	22
Vtrim (km/h):	37
Vmax (km/h):	50
Startgewicht Testpilot (kg):	97
Flächenbelastung (kg/m²):	3,37 kg/m²

Startgewichtsbereich/Startgewicht Testpilot



Eignung

