

NOVA MENTOR 7 LIGHT - LEICHTER 2,5-LEINER (EN/LFT B)

Je schneller, desto lieber

Der lang erwartete MENTOR 7 Light zeichnet sich als Hybrid 2,5-Leiner aus und trägt Gene des XENON in sich. Diese neue Bauweise ermöglicht eine effektive Pitch-Kontrolle wie bei 2-Leinern und sorgt für eine herausragende XC-Performance. Erhöht wurde die Zahl der Zellen auf jetzt 66 und er kommt mit einem neuen Tragegurt, dem SpeedBrake-Riser 2.0. Praktisch nicht erhöht wurde gegenüber dem Vorgänger die Streckung 5,5 (ausgelegt), identisch blieb der Anspruch an den Piloten. Mit dem intelligenten Leichtbau folgt der MENTOR 7 Light dem Trend zu leichten und zugleich langlebigen XC-Flügeln.

Die MENTOR-Baureihe kann man fast schon als legendär bezeichnen. Sie begründete gar eine eigene Schirm-Klasse: jene der EN/LTF B-Schirme, mit denen ein guter Pilot 250 km-Dreiecke fliegen kann – bei vergleichsweise hohem Komfort und überschaubarem Extremflugverhalten. Gerade bei den Mentoren war der Name Programm und ganze Generationen von XC-Piloten konnten mit diesen Schirmen ihre ersten richtig weiten Strecken fliegen. Daher war bei der Entwicklung des MENTOR 7 (Light) von Beginn an klar: Die Positionierung des Schirms als XC-Maschine und der Anspruch an den Piloten darf sich auf keinen Fall ändern – egal was konstruktiv geändert wird.

Geändert wurde ansonsten praktisch alles: Der MENTOR 7 Light ist von **Grund auf eine Neuentwicklung** als hochmoderner Hybrid 2,5-Leiner. R&D-Leiter Philipp Medicus verrät: „Der konstruktive Unterschied zwischen dem MENTOR 6 und MENTOR 7 ist größer als jener zwischen MENTOR 2 und 6. Beim Siebener flossen auch viele Erkenntnisse aus der Entwicklung unseres Ultraleicht-Zweileiners XENON ein.“

Am auffälligsten ist das Konzept des **Hybrid-2,5-Leiners**. In der Praxis bedeutet dies: Der MENTOR 7 (Light) ist im Außenflügel ein Zweileiner. Auf der C-Ebene gibt es keine äußere Stammleine. Das bringt einerseits einen kleinen aerodynamischen Vorteil (weniger Luftwiderstand), vor allem aber ermöglicht diese Konstruktion **herausragend gute**



Schnellflugeigenschaften und eine **Kontrolle von Nickbewegungen**, wie man sie bislang nur bei 2-Leinern kennt. Der MENTOR 7 (Light) fühlt sich eher wie ein höherklassiger Schirm an. Er liegt satt in der Luft – je schneller er fliegt, desto satter liegt er.

Natürlich mussten die Aufhängepunkte für die neue Konstruktion optimiert werden und NOVA setzt jetzt erstmals bei einem B-Schirm auch im hinteren Bereich des Flügels Stäbchen ein. Philipp Medicus erklärt: „Erst dank der Stäbchen entfaltet der MENTOR 7 (Light) sein volles XC-Potenzial. Wir müssen uns daher von unserem Konzept des Easy Packing verabschieden, denn den MENTOR 7 (Light) sollte man mit Packrolle in einen Zellenpacksack packen. Diesen kleinen Nachteil nehmen wir aber zugunsten der erheblichen Vorteile in der Luft gerne in Kauf.“

Die **Zellenzahl** steigt gegenüber dem Vorgänger von 59 auf jetzt 66. Die **Streckung ausgelegt** nimmt von 5,43 minimal auf 5,5 zu. Das entspricht ca. 7 cm mehr Spannweite – ist also vernachlässigbar. Wichtig aber: Auch der MENTOR 7 Light bleibt dem NOVA-Motto „wenig Streckung – viel Leistung“ treu und ist im Reigen der High-B-Schirme weiterhin jener mit der niedrigsten Streckung. Die **projizierte Streckung** nahm zu von 3,9 auf 4,18. Der MENTOR 7 Light hat also eine etwas geringere Kappenkrümmung, was weiterhin zu einer geringen Fläche führt. In Größe S (80 bis 105 kg) hat er nur mehr 21,77 m², beim Vorgänger waren es noch 22,2 m².

Start: Während konstruktiv alles anders ist, bleibt beim Start alles beim Alten. Der MENTOR 7 Light ist ein unauffälliger Starter und erfordert keine speziellen Kniffe am Boden bzw. beim Start. Er steigt etwas gemächlicher als der MENTOR 6 Light und hat eine noch geringere Tendenz zu überschießen. Es gibt kein Ausbrechen seitwärts und kein Gieren. Falls nötig, kann man den Schirm hervorragend über die C-Leinen stoppen. Was durch die fehlende C3-Leine nicht so gut klappt, sind asymmetrische Korrekturen über die C-Gurte. NOVA empfiehlt für seitliche Richtungskorrekturen den Einsatz der Bremse.

Ungewohnt sind bei den Startvorbereitungen zunächst die **HAC-Handles** (Height Adjustable C-Handles). Die in sechs Stufen höhenverstellbaren Carbon-Griffe auf dem C-Gurt erfordern etwas mehr Achtsamkeit. Philipp Medicus: „Alle Piloten, die einen der Protos fliegen konnten, gewöhnten sich schnell daran. Die Vorteile der HAC-Handles im Flug (blitzschnelle Korrektur



des Anstellwinkels ohne Leistungsverlust) überwiegen klar dem kleinen Handlings-Nachteil. Der MENTOR 7 Light ist zum Fliegen gebaut!“

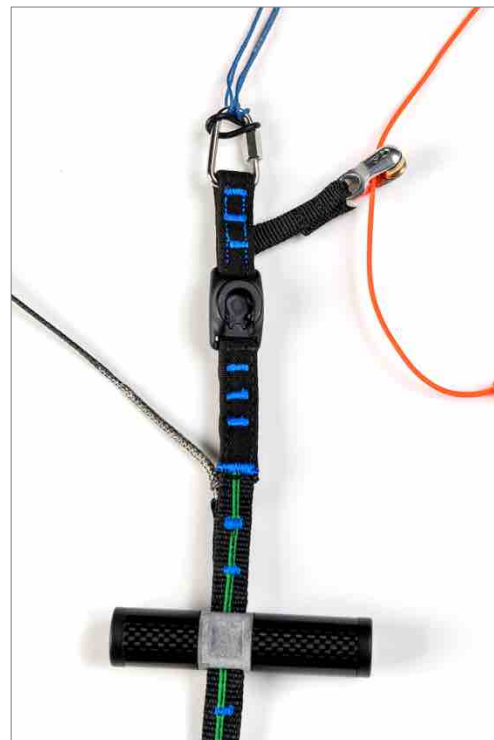
Gleitleistung und Schnellflug: Es gibt Schirme, die bei Laborbedingungen (Windstille morgens um fünf Uhr) hervorragend gleiten. Wenn es aber an einem Hammertag zur Sache geht, verschwindet diese Performance auf wundersame Weise durch Nick- und Rollbewegungen, durch Steuer-Inputs des Piloten, Deformationen der Kappe sowie eventuell auch Höhenverluste durch Klapper. Bei allen Modellen der MENTOR-Serie ist die real erfliegbare Leistung an solchen Rekordtagen seit jeher die ganz große Stärke.

Beim neuen Siebener ist genau dies noch markanter ausgeprägt: Er schneidet durch bewegte Luftmassen wie ein Hochleister. Die Aufhängung als 2,5-Leiner lässt ihn beschleunigt besonders ruhig in der Luft liegen. Und sollten Turbulenzen Piloteneingriffe erfordern, erfolgen diese über die HAC-Handles ohne leistungsmindernde Deformationen an der Kappe. Dabei erfreut der SpeedBrake 2-0-Riser mit angenehm **niedrigen Bedienungskräften**.

Je schneller der Pilot fliegt und je länger der Flug dauert, desto mehr wirken sich diese Vorteile aus. Und wer bisher keine Erfahrung mit C-Steuerung hat, kann sich beim MENTOR 7 Light entspannt mit der neuen Flugtechnik befassen – und dabei einen echten Leistungsvorteil für sich herausholen.

Die Konstruktion des MENTOR 7 Light hat NOVA auf den Schnellflug optimiert: **hohe Topspeed mit sehr flacher Polare**. Das Profil gewährleistet auch bei kleinen Anstellwinkeln ein hohes Maß an Nick-Stabilität. In zahlreichen Simulationen wurde das Ballooning bzw. die Spannungsverteilung verfeinert, um die Deformation des Schirms bei Vollgas zu minimieren. Die Eintrittsöffnungen sind so konstruiert, dass der Innendruck auch im beschleunigten Flug ideal bleibt. Die Folge dieser Maßnahmen ist eine hervorragende Gleitleistung bei außergewöhnlich hoher Stabilität. Je mehr der Pilot ins Gas steigt, desto stabiler fühlt sich der Schirm an. Ein riesiger Unterschied zu allen Vorgängern!

Thermikflug: Während die Topspeed des MENTOR 7 Light klar höher liegt als beim MENTOR 6, ist die Trimm-Geschwindigkeit etwas geringer. Dies, sowie die optimierte Bremsgeometrie machen ihn zu einem echten Klettermaxen. Das Thermikflugverhalten des MENTOR 7 Light besticht durch seine



Neutralität. Beim Kurbeln gibt der Schirm stets definiertes Feedback über die Bremse und kaum jemals entlastet oder entleert er sich.

NOVA gibt daher auch keine speziellen Empfehlungen zu bestimmten Kurbeltechniken. Bremse innen oder außen, markante oder keine Gewichtsverlagerung, enger oder weiter Radius, geringe oder große Schräglage – dem Schirm ist es egal. Er besticht mit großer Ausgewogenheit und erfreut mit einer Tendenz, von sich aus zum besten Steigen zu ziehen.

Schnellabstieg: Klassisches Ohrenanlegen (A3) funktioniert, ist aber wegen des nicht geteilten A-Gurtes weniger komfortabel. Statt angelegten Ohren empfiehlt NOVA die äußeren B-Leinen zu ziehen. Der **B3-Stall** bietet höheres Sinken bei viel Stabilität und ist dank der getrennten Aufhängung der B3-Leinen auf einem Durchläufer („Baby-B“) angenehm zu halten. Der B-Stall verbietet sich aufgrund der Konstruktion als 2,5-Leiner. Das Verhalten in der Steilspirale ist klassentypisch und gut herrschbar.

Passive Sicherheit: Der MENTOR 7 Light punktet mit einem überschaubaren Extremflugverhalten. Beschleunigte Klapper z. B. fallen noch milder aus als bei den Vorgängermodellen. Außergewöhnlich ist vor allem das sehr späte Abreißen des Innenflügels beim Thermikkreisen. Da es – vor allem beim Drehen gegen den Hang – immer wieder zu schweren Unfällen kommt, bedeutet dies einen praxisrelevanten Zugewinn an Sicherheit. Insgesamt gefällt der MENTOR 7 Light mit einer sehr **hohen Klappresistenz**. Auch die niedrigste Streckung (5,5 ausgelegt) in Reigen der High-B-Schirme ist ein echter Pluspunkt in Sachen Sicherheit, weil dies die **Verhängergefahr verringert**. Die Summe dieser Eigenschaften sowie die hohe Flugruhe vermitteln dem Piloten ein Gefühl hohen Vertrauens – eine wichtige Voraussetzung für sehr weite Flüge.

Zur **Landung** gibt es nicht viel zu sagen, außer dass der MENTOR 7 Light sehr schön ausflairt.

Volle Alltagstauglichkeit: Die Light-Modelle von NOVA zeichnen sich seit jeher durch „intelligenten Leichtbau“ aus (gilt nicht für die Ultraleicht-Schirme XENON, BANTAM und DOUBLESKIN). Das heißt, der Pilot muss praktisch keine Nachteile beim Handling oder bei Haltbarkeit in Kauf nehmen. NOVA Light-Schirme haben Tragegurte, die sich nicht so leicht verdrehen. Die Leinen lassen sich leicht sortieren, optisch gut



NOVA MENTOR 7 Light - Fakten

2,5-Leiner, EN/LTF B, mit 66 Zellen und intelligentem Leichtbau

- **Streckung:** 5,5 ausgelegt, 4,18 projiziert
- **Größen:** XXS bis L
- **Flächen** projiziert: 17,90 / 19,80 / 21,77 / 23,72 / 25,70 m²
- **Kappengewichte:** 3,65 / 3,90 / 4,15 / 4,40 / 4,65 kg
- **Zugelassene Gewichtsbereiche:** 55-85 / 70-95 / 80-105 / 90-115 / 100-130 kg
- **Höheres maximales Startgewicht:** Der MENTOR 7 Light hat ein um 5 kg höheres maximales Startgewicht als seine Vorgänger.
- **SpeedBrake-Riser 2.0:** Leichtgängige und sehr effektive Korrekturen wie bei einem 2-Leiner
- **HAC-Handles:** In sechs Positionen höhenverstellbarer Carbon-Griff auf dem C-Tragegurt
- **NOVA Double 3D-Shaping:** weniger Falten im Bereich der Anströmkante
- **NOVA Air Scoop:** optimierter Segelschnitt, der den Flügelinnendruck erhöht
- **Mini Ribs:** aerodynamischere Hinterkante
- **Intelligenter Leichtbau:** Gewichtsoptimiertes Tuch und Konstruktion
- **Beschleunigerrollen:** Ronstan, kugelgelagert
- **Volle NOVA-Garantie**

erkennen und neigen kaum zum Verhängen. Und die Tücher sind so gewählt, dass diese Schirme zu 100 Prozent alltagstauglich sind. Sie kommen daher mit der vollen NOVA-Garantie und der Pilot muss nur minimalste Kompromisse bei der Haltbarkeit eingehen. Das gilt natürlich auch für den MENTOR 7 Light – was ihn für die immer größer werdende Zielgruppe der Hike & Fly-Piloten interessant macht.

Der MENTOR 7 Light spricht alle Streckenflieger/-innen an, die ihr Können innerhalb der B-Klasse und mit einem hochmodernen „Mentor“ an ihrer Seite auf ein neues Level bringen möchten – gepaart mit niedrigem Gewicht und kleinem Packmaß.

Gewichtsbereiche: Wer sich die technischen Daten des neuen MENTOR 7 Light anschaut, wird feststellen, dass das maximale Abfluggewicht 5 kg höher liegt als bei den sonst üblichen Gewichtsbereichen von NOVA (trotz kleinerer projizierter Fläche als beim MENTOR 6). Philipp Medicus erklärt: „Ursprünglich wollten wir die bekannten NOVA-Gewichtsbereiche beibehalten (z. B. Größe S mit 80-100 kg). Bei den Flugtests haben wir aber festgestellt, dass er auch mit 5 kg mehr noch sehr gut steigt. Daher dachten wir, dass einige XC-Piloten gerne die Möglichkeit nutzen werden, mit einer höheren Flächenbelastung zu fliegen, um an Tagen mit guter Thermik eine noch höhere Durchschnittsgeschwindigkeit zu erzielen. Umgekehrt ist es sicher nicht unbedingt nötig, den MENTOR 7 Light am oberen Ende des Gewichtsbereichs zu belasten. Er fliegt auch in der Mitte des Gewichtsbereichs sehr wendig und stabil, während die Höchstgeschwindigkeit überaus ansprechend bleibt!“

Die ersten Größen sind voraussichtlich ab dem späten Frühling 2022 in vier Farben erhältlich. Detaillierte Informationen gibt es dann auf www.nova.eu/mentor-7-light

Auf www.nova.eu/de/dealer/support/gliders/ stehen für die Medien Produkt- und Imagefotos zum Download bereit.

NOVA ist ein innovativer und auf höchste Qualität bedachter Gleitschirmhersteller, bei dem die Sicherheit und der Spaß am Fliegen im Vordergrund stehen. NOVA entwickelt und fertigt Gleitschirme und Zubehör für Einsteiger, fortgeschrittene und ambitionierte Piloten – mit einem klaren Fokus auf dem Streckenfliegen. Das Unternehmen wurde 1989 gegründet, befindet sich im Eigentum von Mitarbeitern und hat eine sehr gesunde Eigenkapitalbasis. Das Headquarter ist in Terfens (Tirol). NOVA verfügt in Ungarn und Vietnam über zwei Produktionsstätten mit höchsten Sozial- und Umweltstandards. Das Unternehmen gehört zu den marktführenden Anbietern und vertreibt weltweit.



RED

GOLD



LIME

BLUE

