

NOVA MENTOR 5

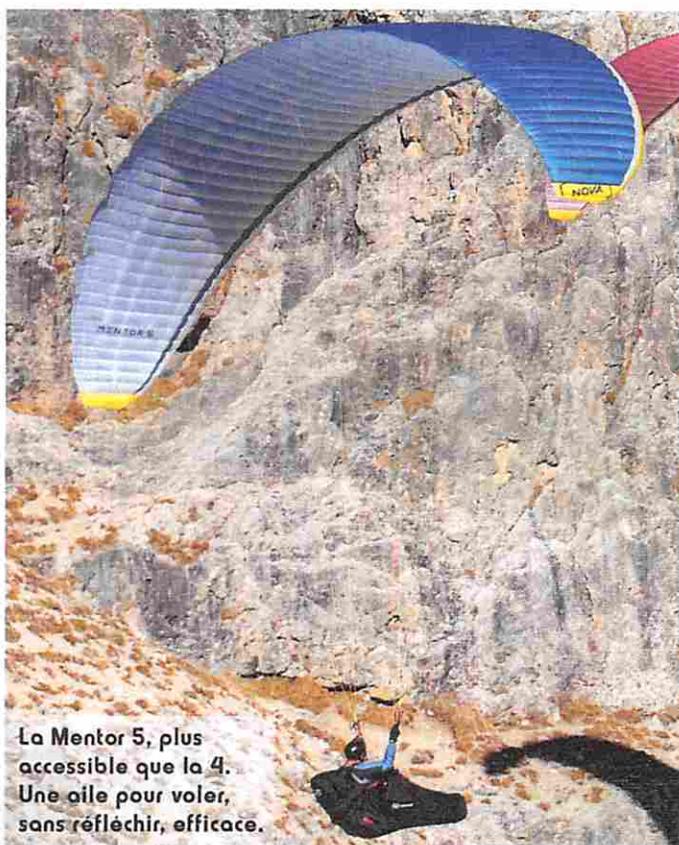
LA SAGA MENTOR CONTINUE ! DESTINÉE NON PAS AU PILOTE DÉBUTANT MAIS AU PILOTE DE LOISIR QUI CHERCHE L'AILE PASSE PARTOUT, À LA FOIS FACILE ET PERFORMANTE, LA SÉRIE MENTOR A MARQUÉ UN TOURNANT AVEC LA VERSION 2, RÉSOLUMENT "HI-TECH" EN APPLIQUANT DES RECETTES D'AILES DE COMPÉTITION... INAUGURANT LA CLASSE B + !

J'ai l'impression que l'excellente version 4 est sortie hier, ou presque. La fréquence de renouvellement de cette aile best seller de Nova est de l'ordre de 2 ans. Alors cette **Mentor 5**, simple mise à jour de la 4 ou réel changement ?

Comparons. La Mentor 4 avait un allongement de 5,43 à plat, 3,93 projeté, 55 cellules, 4 lignes. La 5 réduit légèrement l'allongement (5,4 à plat, 3,84 projeté... voûte plus marquée donc), 59 cellules dans les 5 tailles (une Xxs apparaît). La hauteur du cône de suspentage est plus importante, augmentant la longueur totale du suspentage (20m de plus en taille S). L'aile maigrit de 300 grammes en taille S et le suspentage se répartit sur 3 élévateurs (+ kit oreilles) et 4 rangées de suspentes en partie haute. Exit les anneaux low friction en céramique, qui à l'usage érodaient prématurément la suspente de frein, réapparition de poulies. Bref, pas de bien grands changements.

D'ailleurs, étalée au sol, la **Mentor 5** ne me surprend guère : mêmes tissus que la 4, même genre de suspentage... A ce sujet, attention à la partie basse, dégainée : neuve elle a tendance à s'emmêler et faire des clés. Les 4 élévateurs sont fluides. La poignée à pression classique accueille un émerillon puis la drisse, gainée sur le débattement du freinage.

Au gonflage, toutes conditions, la **Mentor 5** est vraiment simple. Son faible allongement associé à sa légèreté et à un profil amorti font le travail. Pas besoin d'une grosse temporisation pour équilibrer la voile au



La Mentor 5, plus accessible que la 4. Une aile pour voler, sans réfléchir, efficace.

grosses fermetures provoquées à l'élévateur confirment ce tempérament plutôt gentil, avec peu de déviation, peu d'inclinaison et une propension marquée à la réouverture spontanée. Facile de centrer un thermique, sereinement, l'aile ne rechigne jamais à rentrer dans la pompe, avec un bon mordant et le plaisir est au rendez-vous, avec simplicité, sans contorsions dans la sellette.

L'heure est à l'accélération ! La version essayée ne disposait pas du Speed-system, dispositif qui permet un pilotage aux C, sur l'incidence. Difficile donc de parler de cette option qui se veut améliorer la glisse générale en turbulence, sur le même principe que le pilotage aux arrières sur les 2 lignes. Mais nous sommes ici en 3 lignes et demi (pour ne pas dire 4 lignes). Efficacité donc à démontrer, avis aux possesseurs du système : qu'en pensez-vous ? Une chose est sûre : l'accélérateur est efficace (mais avec un gros débattement) et même à fond, l'aile reste très solide. Je me suis surpris à enrouler avec 50 % d'accélérateur... l'ayant totalement oublié. Et ça marche franchement bien !

En conditions turbulentes, la **Mentor 5** est confortable, amortie sur le tangage sans perte d'énergie importante lors des mouvements pendulaires. Elle absorbe remarquablement bien les turbulences, filtrant la masse d'air. Le confort et le virage me paraissent plus évidents que sur la 4. Un harnais cocon, sous ce genre d'aile est un "plus" indéniable pour améliorer la chasse à la traînée générale.

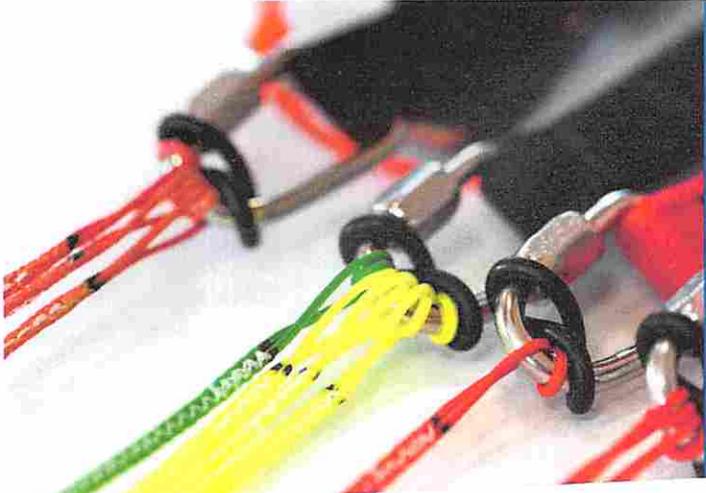
dessus de la tête. Même dans la brise forte, toutes les solutions marchent bien : gonflage boule, asymétrique, c'est sans surprise.

Un coup d'œil vers l'intrados pour constater un état de surface impeccable et un volet de freinage très régulier, mais en forme de vagues, sur le bord de fuite. La prise en charge est franche et rapide. L'aile file à 37 km/h ce qui me surprend un peu : je vole sous la S (80/100 kg) chargé à 93 kg. Etonnant, mais efficace. L'accélérateur est ici tout sauf un accessoire. La **Mentor 5** obtient sa meilleure finesse à 40 km/h, donc un peu accélérée, avec un effort au pied modéré. Poulies sur poulies, elle affiche un 53 km/h très honorable, d'autant que pleinement efficace. L'effort au frein, à taux de chute mini est

modéré. La réponse à la commande est plus franche, plus précise, plus incisive que sur la Mentor 4. L'équilibre de l'aile est du style monobloc, avec un bout d'aile qui ferme très rarement.

En conditions faibles (petits thermiques sous forme de bulles un peu molles) la **Mentor 5** montre une bonne faculté à ralentir et virer même à basse vitesse : elle accepte même la brusquerie, sans engager une vrille à plat. Le débattement aux commandes est important, environ 70 cm, mais l'aile se pilote usuellement dans la partie haute. La lecture du PV d'homologation LTF est édifiante : la **Mentor 5** n'est plus une EN B border line, mais une vraie B (B en fermeture frontale, asymétrique et oreilles). Quelques

Photos Nova



Retour au sol rapide ? Les oreilles sont faciles à fermer, mais restent sous l'aile, sans flapper. Une action franche à la commande suffit à les rouvrir. Je préfère depuis toujours une bonne descente sur la tranche, en 360° serrés : la **Mentor 5** s'y prête bien, passant rapidement les -10 m/s, virage "sur le nez". A ces inclinaisons on déborde du cadre d'homologation et il est vivement recommandé de contrer sellette et commande extérieure, puis dissiper sur un ou deux tours pour une sortie pilotée. La chandelle marche aussi et l'aile montre une belle énergie. Placez votre tempo au bon moment !
Atterrissage facile, avec l'énergie et la ressource qui vont avec. Au sol, on me demande : c'est la Mentor combien ?

CONCLUSION
Sans proposer une révolution, mais plutôt une douce évolution, cette **version 5** offre plus de confort et plus de polyvalence. C'est une excellente aile de cross qui vous emmènera loin, sur des centaines de kilomètres si vous ne faites pas d'erreur. Elle confirme une accessibilité renforcée. Dans sa famille (Skywalk Chili 4, Advance Iota, Niviuk Ikuma, Gin Explorer...), elle constitue une valeur sûre, efficace, pour voler sans prise de tête, avec une aile semi-légère.

LES PLUS

• Un super rapport performance/ accessibilité.

LES MOINS

• Suspentage qui manque un peu de fluidité.

NOVA MENTOR 5

DIRIGEANT : WOLFGANG LECHNER
CONCEPTEURS : PHILIPPE MEDICUS
ASSEMBLAGE : HONGRIE
MISE EN CIRCULATION : FÉV-17

GAMME : PRION, ION, PHANTOM, MENTOR, TRITON, IBEX, BION, SPEEDMAX

Taille	XXS	XS	S	M	L
Surface à plat (m²)	21.8	24.1	26.4	28.8	31.2
Allongement à plat	5.4	5.4	5.4	5.4	5.4
Nombre de cellules	59	59	59	59	59
Envergure à plat (m²)	10.8	11.4	11.9	12.4	12.9
Corde maxi (m)	2.4	2.6	2.7	2.8	2.9
Longueur cone aux B (m)	6.4	6.7	7	7.3	7.6
Poids de l'aile (kg) sans sac	3.3	4.8	5	5.3	5.5
Poids total volant (kg)	55-80	70-90	80-100	90-110	100-130
Homologation LTF	B	B	B	B	B
Prix ttc (en euros)	4060	4060	4060	4060	4060

MATÉRIAUX

- Tissus : **Extrados** : BA Dominico 30 D 41 g/m² Reste Dominico 20D 35g/m²; **Intrados** : Dominico 20D 35g/m².
- Suspentage : **Bas** : Liros PPSL et Aramide U8000; **Haut** : U8000 et PPSLS 65.
- Coloris : Petrol, Lime, Red.

ARCHITECTURE VOILE

- Type de cellules : Centraux 3 cellules en alternance puis bout d'aile 1 suspendé pour 3.
- Renfort bord d'attaque : Oui, Shark Nooze. 3D shape.
- Bandes transversales : Oui, 3.
- Ouverture de vidage : non.

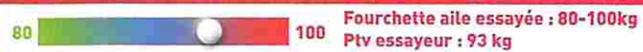
SUSPENTAGE-ÉLÉVATEURS

- Répartition : A2 A'1 B3+1 C3.
- Etages : 2 étages au centre, 3 en bout d'aile.
- Branches élévateurs : 4 branches (avec kit oreille).
- Kit oreille : oui, élévateur dédié • Accélérateur : Oui, 19 cm sur la S.
- Liaison suspentes : maillons rapides, joint torique.
- Poignée de frein : pressions non magnétiques, poignée en forme.

LIVRÉ AVEC

- Sac : oui.
- Divers : option élévateur spécial "speed brake risers) + 60 € HT.

MESURES SOUS LA S



- Charge alaire durant l'essai : 3.51 kg/m².
- Vitesse maxi mains hautes : 37 km/h.
- Vitesse maxi accéléré : 52 km/h.
- Taux de chute mini : 1.04 m/s, effort 0.5 kg, vitesse 37 km/h.
- Finesse maxi : 10.3, pas d'effort, vitesse 40.3 km/h.
- Décrochage : 24 km/h, effort 6 kg.

Les mesures ont été faites avec Compas C-pilot Pro Evo et sonde C-probe.

HOMOLOGATION : LTF B

- Tout en A sauf B en :**
 - 5 B attention LTF et non EN (pas vu)
- Rapport complet sur Nova;eu

APPRECIATIONS

• MAUVAIS • MOYEN • BON • EXCELLENT • PARFAIT

FINITIONS	*****	AMORTI TANGAGE	*****
MANUEL DE VOL	*****	AMORTI ROULIS	****
DÉMÉLAGE	****	RÉSISTANCE TURBULENCE	*****
GONFLAGE SANS VENT	*****	CAPACITÉ RÉOUVERTURE	*****
PRÉCISION COMMANDES	*****	SOLIDITÉ À VITESSE MAX	*****
LÉGÈRETÉ COMMANDES	****	CAPACITÉ VOL LENT	*****
MANIABILITÉ	****	PERFORMANCES	*****

JE M'ADRESSE À

