

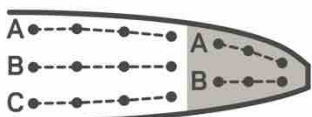


NOVA MENTOR 7 - HIGH EN B-GLEITSCHIRM

Die XC-Maschine

Mit dem MENTOR 7 stellt NOVA die Standardversion des erfolgreichen MENTOR 7 Light vor. Die herausragenden Merkmale des Hybrid-2,5-Leiners sind, so der Hersteller aus Tirol, sein hoher Komfort und die überragende Gleitleistung auch in sehr unruhiger Luft. Denn wie kaum ein anderer High B-Schirm flößt der MENTOR 7 (Light) dem Piloten Vertrauen ein. So kann man sich auf streckentaktische Entscheidungen konzentrieren und das Fliegen genießen - ideale Voraussetzungen für richtig weite und entspannte Flüge. Ab Ende April / Anfang Mai werden die ersten Schirme in den Größen XS bis M ausgeliefert. Demoschirme gibt es bei den Flugschulen schon im März.

Zwar behielt NOVA die Formel „hohe Leistung bei niedriger Streckung“ bei, konstruktiv blieb beim MENTOR 7 gegenüber den Vorgängermodellen jedoch kein Stein auf dem anderen:



Er ist ein **Hybrid-2,5-Leiner**.

Alles Marketing-Sprüche oder echte Innovation und technisch nachvollziehbar? Bei einem 2,5-Leiner haben die inneren

zwei Flügeldrittel eine konventionelle Dreileiner-Aufhängung. Dank dieser Abstützung verhält sich der Schirm auch bei massiven Störungen immer noch so, wie es die EN B verlangt. Das äußere Flügeldrittel ist hingegen ein Zweileiner. Das sorgt in der Summe für mehr Leistung, eine effektivere Kontrolle von Roll- und Nickbewegungen sowie eine optimierte Schränkung des Flügels - vor allem im beschleunigten Flug! Wie kommt das?

Vorteil 1: höhere Leistung. Weniger Leinen bedeuten weniger Leinenwiderstand. Und da der Luftwiderstand im Quadrat zunimmt, bringt das umso mehr, je schneller der fliegt.



Vorteil 2: optimierte Schränkung. Tritt der Pilot den Beschleuniger, werden bei einem Dreileiner die A-Leinen am weitesten und die B-Leinen etwas weniger heruntergezogen. Das Maß der Auslenkung steht jedoch immer im Verhältnis zu Profiltiefe (= Abstand Anström- zur Hinterkante) – und der Flügel wird ja nach außen immer schmaler (kürzere Profiltiefe). Die Aufhängung als 2-Leiner im Außenflügel verbessert dort im Schnellflug die aerodynamische Güte des Profils durch die optimierte Schränkung.

Vorteil 3: effektive C-Riser-Kontrolle. Sinn der C-Riser-Kontrolle ist, beim beschleunigten Fliegen Nick- und Rollbewegungen über die C-Gurte auszugleichen. Benutzt man dazu den Beschleuniger, kann man nicht asymmetrisch korrigieren und der Schirm reagiert eher langsam. Benutzt man die Bremsen, entsteht ein leistungsmindernder Knick im Profil. Aus diesem Grund entwickelte NOVA vor Jahren den Speedbrake Riser (SBR), ein System, das in Abwandlungen heute Standard bei allen B- und C-Dreileinern ist. Dabei besteht aber bei Dreileinern das gleiche Problem wie beim Treten des Beschleunigers: die Auslenkung wirkt im Außenflügel in Relation zur Profiltiefe eigentlich zu stark. Auch hier verbessert das Setup als Hybrid-2,5-Leiner die Profiltreue im Außenflügel.

Besonders leichtgängige C-Riser-Kontrolle: Wer vom Dreileiner kommt, muss sich beim MENTOR 7 also erst mal an die C-Riser-Kontrolle gewöhnen – es ist einfach ein wenig anders. Aber dann kommt große Freude auf. Sie funktioniert sehr effektiv, direkt und dies bei geringen Bedienungskräften. Wie das kommt erklärt Konstrukteur Philipp Medicus: „Beim MENTOR 7 hängt die hintere Leinenebene im Außenflügel bewusst nicht auf dem C-Gurt, sondern auf einem Durchläufer zwischen A- und B-Gurt. Dadurch werden beim Ziehen der C-Gurte nur die beiden inneren Flügeldrittel ausgelenkt. Roll- und Nickbewegungen kann man so auch bei Vollgas immer noch bestens ausgleichen – aber die Bedienungskräfte verringern sich um fast ein Drittel! Ein Riesenvorteil für Streckenpiloten an langen Tagen mit starker Thermik!“

HAC-Handles für die Ergonomie: Für eine bestmögliche Ergonomie montiert NOVA auf den C-Gurten die sogenannten HAC-Handles (Height Adjustable C-Handles). Diese Griffe kennt man von 2-Leinern. Beim MENTOR 7

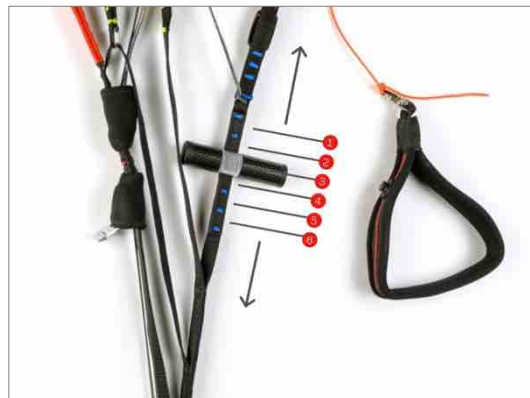


bestehen sie aus Carbon und sind in sechs Stufen höhenverstellbar, so dass der Pilot die Position für seine Armlänge individualisieren kann.

Passend zum Setup als Hybrid-2,5-Leiner hat NOVA mit Hilfe seiner neuen Simulations-Software **das Profil für den Schnellflug optimiert**. Es gewährleistet auch bei kleinen Anstellwinkeln ein hohes Maß an Stabilität: Der MENTOR 7 ist kaum zum Einklappen zu bringen. 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 Flugruhe und Stabilität – auch beschleunigt und in sehr bewegter Luft. Luft wie man sie an Hammertagen vorfindet. Der MENTOR 7 schneidet einfach hindurch.

Sicherheit: Spricht man über die „Sicherheit“ eines Schirms stellt sich a) die Frage nach der Anfälligkeit für Klapper und Strömungsabrisse und b) wie der Schirm reagiert, wenn es passiert. Für die Zertifizierung spielt nur letzteres eine Rolle, für die vom Piloten „gefühlte Sicherheit“ auch die **Klappresistenz** – und das ist eine der überragenden Stärken des MENTOR 7. Man meint „jetzt müsste er kommen“ – aber es passiert nichts, obwohl die Leinen außen klar entlastet sind. Außergewöhnlich ist auch das sehr späte Abreißen des Innenflügels beim Thermikkreisen. Da es – vor allem beim hangnahen Kurbeln – immer wieder zu schweren Unfällen kommt, weil der Pilot doch noch etwas weiter zieht, bedeutet dies einen echten Zugewinn an Sicherheit. Und was passiert, wenn es doch mal „rappelt“? Der MENTOR 7 punktet mit einem überschaubaren Extremflugverhalten. Beschleunigte Klapper z. B. fallen noch milder aus als bei den Vorgängermodellen. Auch die wohl niedrigste Streckung im Reigen der High-B-Schirme (5,5 ausgelegt, 4,18 projiziert) ist ein echter Pluspunkt in Sachen Sicherheit, weil sie die **Verhängergefahr verringert**.

Wie auch bei der Light-Version gibt es beim MENTOR 7 einen um fünf Kilogramm **erweiterten Gewichtsbereich**. Damit fliegt der Pilot auch noch legal, wenn er mal viel Gepäck dabei (Vol-Biv, Ski & Fly, Climb & Fly). Fürs XC-Fliegen gilt der



NOVA MENTOR 7 - Fakten

Hybrid-2,5-Leiner, EN/LTF B, mit 66 Zellen

- **Streckung:** 5,5 ausgelegt; 4,18 projiziert
- **Größen:** XS, S, M
- **Flächen projiziert:** 19,80 / 21,77 / 23,72 m²
- **Gewicht:** 5,1 / 5,3 / 5,6 kg
- **Zugelassene Gewichtsbereiche:** 70-95 / 80-105 / 90-115 kg
- **Erweiterter Gewichtsbereich:** um 5 kg höheres maximales Startgewicht als seine Vorgänger (z.B. für Vol Biv)
- **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 Flügellinnendruck erhöht
- **Mini Ribs:** aerodynamischere Hinterkante
- **Beschleunigerrollen:** Ronstan, kugelgelagert
- **Volle NOVA-Garantie**

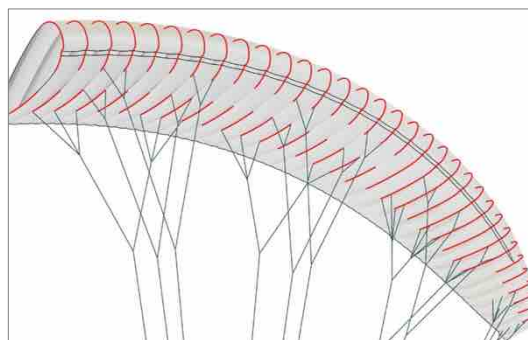
empfohlene Gewichtsbereich. Mehrere Piloten des NOVA Pilots Team fliegen den MENTOR 7 nicht mehr „ganz oben“, sondern nur im oberen Drittel des empfohlenen Gewichtsbereichs belastet. Der Schirm ist immer noch sehr schnell, stabil und büßt nichts von seinem ausgewogenen Handling ein.

Stäbchen zum Stützen: Die 2,5-Leiner-Konstruktion erfordert eine Optimierung der Krafteinleitung an der Kappe. NOVA setzt daher auch im hinteren Bereich des Flügels Stäbchen ein und hat sich vom Konzept des Easy Packing verabschiedet. Den MENTOR 7 sollte man mit Packrolle in einen Zellenpacksack packen oder im Zellenpack um das Gurtzeug wickeln.

Start: Der MENTOR 7 ist ein unauffälliger Starter. Er steigt gleichmäßig und praktisch ohne Tendenz zu überschießen. Es gibt auch kein Ausbrechen seitwärts oder Gieren. Falls nötig, kann man den Schirm über die C-Leinen stoppen. Was durch die fehlende C3-Leine nicht so gut klappt, sind starke asymmetrische Korrekturen über die C-Gurte. NOVA empfiehlt für seitliche Richtungskorrekturen den Einsatz der Bremsen. Kleiner Tipp: Um eine Verdrehen der Tragegurte in sich selbst zu verhindern, gibt es Magnete, die die A- und B-Gurte zusammenhalten, wenn kein Zug auf den Leinen ist. Zum Start sollte man aber nur die A-Gurte greifen.

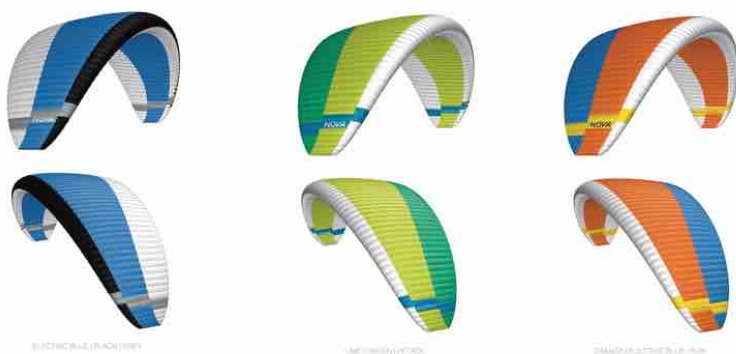
Thermikflug: NOVA gibt keine speziellen Empfehlungen zu bestimmten Kurbeltechniken. Das Thermikflugverhalten des MENTOR 7 besticht durch Neutralität. Bremse innen oder außen, markante oder keine Gewichtsverlagerung, enger oder weiter Radius, geringe oder große Schräglage – dem Schirm ist es egal. Er besticht mit seiner Ausgewogenheit und zieht von sich aus zum besten Steigen hin. Über die Bremsen bekommt der Pilot definiertes Feedback, Entlasten oder gar Strömungsabrisse gibt es fast nie.

Schnellabstieg: Statt wie beim Ohrenanlegen die äußerste A-Leine herunterzuziehen, rät NOVA zum B3-Stall. Dazu zieht man die B3-Leine auf beiden Flügelseiten zügig etwa 40 bis 50 cm herunter. Der Außenflügel knickt infolgedessen nach hinten weg. Der Bremsgriff bleibt während des B3-Stalls ohne Wicklung in der Hand. Das Manöver ist stabil, es gibt kein Schlagen der eingeklappten Flügelflächen, die Haltekräfte sind gering. Der Mittelflügel deformiert sich



dabei nicht, der Schirm behält ergo seine Vorwärtsfahrt und liegt ruhig in der Luft. Zum Ausleiten werden beide B3-Leinen losgelassen, der MENTOR 7 öffnet praktisch ohne Verzögerung. NOVA empfiehlt auch beim B3-Stall mindestens 25 Prozent zu beschleunigen. Der B-Stall wird aufgrund der Konstruktion als 2,5-Leiner nicht empfohlen. Das Verhalten in der Steilschleife ist klassentypisch und gut herrschbar.

Zur **Landung** gibt es nicht viel zu sagen, außer dass der MENTOR 7 dank seiner Energie sehr schön flaren kann.



Fazit: Der MENTOR wendet sich an Piloten, die sich viel PS unter der Haube bei zugleich großem Komfort wünschen – vergleichbar mit einer stark motorisierten Reiselimousine. Leistung, Flugruhe, Vertrauen, Entspannung sind die Stichworte. Ob man damit auf Rekordjagd geht oder einfach mit einem Grinsen im Gesicht am Hausberg herumkurvt, bleibt jedem selbst überlassen. Ab Ende April / Anfang Mai werden die ersten Schirme in den Größen XS bis M in drei Farben ausgeliefert. Demoschirme gibt es bei den Flugschulen schon ab März. Detaillierte Informationen stehen auf www.nova.eu/mentor-7.

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 Fokus auf dem Streckenfliegen sowie Hike & Fly. 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.

Erfolge mit dem MENTOR 7 Light

NOVA konnte den MENTOR 7 Light in der Saison 2022 erst spät und nur in homöopathischen Mengen ausliefern. Dennoch wurden mit dem Schirm beeindruckende Erfolge erzielt:

Ferdinand Vogel gewann das renommierte Zillertal Battle und lobte dabei die Höchstgeschwindigkeit und die flache Polare des Schirms.

Toni Brügger belegte Platz 2 in der weltweiten (www.xcontest.org/2022/world/de/ranking-pg-standard/) EN-B-Wertung des XContest und gewann die Schweizerische Meisterschaft in der Fun & Safety-Kategorie. www.xcontest.org/2022/switzerland/en/ranking-fai3-pg-fun/.

Dusan Durkovic siegte beim Serial Cup in Slowenien klar in der Fun-Kasse. Insgesamt vier MENTOR 7 Light platzierten sich in den Top 12. https://comps.sffa.org/sites/default/files/overall-fun_1.html

Außerdem gelang **Durkovic** ein flaches 270 km-Dreieck mit einem sensationellen Schnitt von 33,4 km/h. www.xcontest.org/2022/world/de/flight/details/mistydule/14.08.2022/08.25