

SECTOR

NOVA

Manual  
DE EN





SECTOR –  
For Your Perfect Day

NOVA

Performance Paragliders

## Danke für dein Vertrauen

Herzlichen Dank, dass du dich für einen Gleitschirm von NOVA entschieden hast. NOVA steht für innovative, technisch ausgereifte und qualitativ hochwertige Produkte. Dein Gleitschirm wurde mit moderner Entwicklungs- und Simulationssoftware entworfen; intensiv auf mögliche Störungen getestet und durchlief während und nach der Fertigung eine umfangreiche Qualitätskontrolle.

Dieses Handbuch enthält wichtige Hinweise zum Umgang mit deinem Gleitschirm. Wir empfehlen dir, es vor dem ersten Flug aufmerksam durchzulesen. Bei Fragen oder Anregungen stehen wir oder ein NOVA-Partner gerne zur Seite.

Weitere Informationen zu diesem und zu unseren anderen Produkten findest du auf [www.nova.eu](http://www.nova.eu).

Wir wünschen dir großartige Flüge und stets sichere Landungen.

Dein NOVA-Entwicklungsteam

Philipp Medicus  
Leitender Designer

my NOVA

NOVA bietet umfangreiche Garantie und Serviceleistungen. Zur Nutzung und Inanspruchnahme dieser, musst du deinen Gleitschirm binnen 14 Tagen nach Kauf (Rechnungsdatum) auf unserer Website unter [myNOVA](http://myNOVA) registrieren.

# Inhalt

<b>Danke für dein Vertrauen</b>	3	<b>Pflege und Reparatur</b>	29
<b>Über NOVA</b>	5	Packen des Schirms	29
<b>Qualität</b>	6	Lagerung	31
<b>Fliegen und die Natur</b>	7	Reinigung	31
<b>Der SECTOR</b>	8	Reparatur	31
Einführung	8	Entsorgung	31
Technische Kurzbeschreibung	9	<b>Service und Garantie</b>	32
Technologien des SECTOR	10	myNOVA	32
Zielgruppe des SECTOR	12	Unsere Leistungen	32
Allgemeine Hinweise	12	Details und Sonderbestimmungen	36
Empfehlungen	12	<b>Technische Daten</b>	72
Betriebsgrenzen	13	<b>Übersicht Tragegurt</b>	73
<b>Inbetriebnahme</b>	14	<b>Übersicht Schirm</b>	74
Erstflug	14	<b>Leinenplan</b>	75
Registrierung	14		
Lieferumfang	14		
Veränderungen am Gleitschirm	14		
Geeignete Gurtzeuge	15		
Gewichtsbereich	15		
<b>Fliegen mit dem SECTOR</b>	16		
Start	16		
Normalflug	17		
Beschleunigter Flug	18		
Kurvenflug	20		
Landung	20		
Schnellabstiegsmanöver	20		
Klapper	24		
Strömungsabriss	26		
Verhänger	27		
		<b>_ ENGLISH MANUAL</b>	<b>38</b>



Version 1.0 | Dezember 2017  
 Das jeweils aktuelle und letztgültige Handbuch findest du auf unserer Website: [www.nova.eu](http://www.nova.eu)



## Über NOVA

Angetrieben von der Idee, bessere Gleitschirme zu bauen, gründeten wir 1989 NOVA. Rasch wuchs daraus ein Unternehmen, das sich zu einem führenden Anbieter entwickelte. Diese Stellung konnten wir festigen und ausbauen.

Unser Unternehmenssitz ist in Terfens nahe Innsbruck. Dank dieser Lage sind wir in 20 Minuten am Achensee, welcher unser Testfluggebiet ist. Alternativ liegen das Zillertal, das Stubaital oder auch die Alpensüdseite sehr nahe.

Für uns als Gleitschirmhersteller ist die Nähe zu den Bergen essenziell: Einerseits benötigen wir für eine hochwertige Entwicklungsarbeit ein entsprechendes Gelände. Andererseits wollen wir am Puls der Zeit bleiben und eng mit unseren Kunden verbunden sein. In Tirol und rundherum ist Fliegen für viele mehr als nur ein Sport. Diese positive Einstellung überträgt sich auf unsere Produkte und hilft uns, immer noch bessere Gleitschirme zu bauen – spezifiziert auf die Ansprüche unserer Kunden.

NOVA besteht aus einem hoch qualifizierten Team in dem fast alle Mitarbeiter selbst die Leidenschaft des Fliegens mit jenen Piloten teilen, die sich für einen NOVA-Schirm entschieden haben. Diese Leidenschaft und unser Knowhow sind unser Antrieb für Innovation. Dies hat uns beispielsweise zu einem Vorreiter im Bereich der Strömungssimulation gemacht, wodurch wir viele Eigenschaften eines neuen Schirmkonzepts bereits am Computer gut vorhersagen können.

Gleitschirme zu bauen, die sicher und gleichzeitig sehr leistungsstark sind – dies ist seit Anbeginn unser Ziel. Leistung und Sicherheit, beziehungsweise das richtige Verhältnis aus beidem kommen deinem Flugspaß zu Gute – und um diesen geht es!





## Qualität

Wenn bei Gleitschirmen, Gurtzeugen und Zubehör über Qualität gesprochen wird, richtet sich der Fokus meist auf das Sichtbare: Auf Nähte, auf Materialien, auf Symmetrie in der Verarbeitung. Dies alles sind auch bei uns wichtige Indikatoren – wir bei NOVA verstehen unter Qualität jedoch weit mehr.

Qualität bedeutet für uns ein Kreislauf an Prozessen, der mit der richtigen Idee beginnt und bei einem tiefgreifenden Kundenservice endet. Dazwischen liegen eine verantwortungsvolle Entwicklung und Erprobung, eine Serienproduktion mit Stückprüfung und ein Netzwerk an verantwortungsvollen Händlern und autorisierten Service-Betrieben.

Wir wollen dir nicht nur ein sehr gutes, sondern auch das richtige Produkt anbieten. Das langfristige Vertrauen unserer Kundinnen und Kunden, der verantwortungsvolle Umgang damit, ist für uns das höchste Gut. Qualität setzen wir gleich mit der Zufriedenheit unserer Kunden. Wenn wir deinen Erwartungen gerecht werden, haben wir qualitativ gearbeitet.



## Fliegen und die Natur

Fliegen bedeutet einerseits, eine besondere Form von Freiheit zu erleben. Andererseits gilt es Normen und ethische Grundregeln zu befolgen. Bitte zolle nicht nur deinen Kolleginnen und Kollegen in der Luft Respekt, sondern beachte auch die Interessen von Grundbesitzern (Start- und Landeplatz), die luftfahrtrechtlichen Reglementierungen sowie die Auswirkungen deines Handelns auf die Natur.

Wir bitten dich im Sinne unseres Sports und der Umwelt, das Gleitschirmfliegen möglichst natur- und landschaftsschonend zu betreiben. Vermeide es, Müll zu hinterlassen und Tiere durch nahes Vorbeifliegen zu erschrecken. Gerade in der kalten Jahreszeit kann dieser Stress für Wild lebensbedrohlich sein.

Ein achtsamer Umgang mit den Bedürfnissen dieser Wildtiere ist dein Beitrag zur Sicherung deren Lebensräume. Zudem vermeidet ein respektvolles Verhalten potenzielle Konflikte mit Interessengruppen wie Jägern, deren Einkommen an einen intakten Wildbestand geknüpft ist.



Die Akzeptanz unseres Sports hängt stark vom Verhalten eines jeden einzelnen ab. Bitte leiste auch du deinen Beitrag zu einem guten Image der Gleitschirmflieger-Gemeinschaft.



## Der SECTOR

### Einführung

Der SECTOR ist ein leistungsstarker Sportklasse-Streckenflügel mit relativ geringer Streckung, hoher real erfliegbarer Leistung und einem feinen Handling. Wie der MENTOR in der Standardklasse ist der SECTOR der Kilometerfresser in der Sportklasse. SECTOR – für deinen perfekten Streckenflugtag!

### Die Inspiration – der Kilometerfresser in der Sportklasse

Seit fast einem Jahrzehnt gilt der MENTOR als das Maß der Dinge in der XC Standardklasse (EN-B) und gewinnt alles, was es zu gewinnen gibt. Beim SECTOR verfolgen wir den selben Ansatz – nur eben in der Sportklasse (EN-C): Eine geringe Streckung (5,92) schafft die Basis für viel passive Sicherheit und für ein Vertrauen vermittelndes Flugverhalten. Gepaart mit präzisiertem Handling bietet der SECTOR eine beeindruckende real erfliegbare Leistung.

### Real erfliegbare Leistung – Vertrauenssache

Was nützt eine hohe Leistung morgens bei Windstille, wenn die bewegte Luft an Hammertagen den Schirm »aus der Bahn« wirft. Nicken, Rollen oder ein zu stark in sich arbeitender Schirm reduzieren die Leistung. Die Stärke des SECTOR ist die real erfliegbare Leistung

– wie auch beim MENTOR. Er liegt auch bei kräftiger Thermik satt in der Luft. Ebenfalls vom MENTOR geerbt hat der SECTOR die Vollgasfestigkeit. Einem Streckenpiloten vermittelt der SECTOR viel Vertrauen – eine ganz wichtige Voraussetzung für richtig weite Flüge!

### Thermikflug – ausgewogen und unkompliziert

Schon unmittelbar nach dem Start fällt dem Piloten die kompakte Kappe mit hohem Wohlfühlfaktor auf. Das setzt sich beim Kurvenflug fort: Bei kurzen Steuerwegen und sehr moderatem Steuerdruck werden alle Bremsleinen-Inputs direkt und präzise umgesetzt. Ob die Thermik großräumig und schwach oder klein und kräftig aufsteigt, ist dem SECTOR egal. Er nimmt alle Radien und Schräglagen gut an. Ausgewogenheit und Unkompliziertheit sind seine Stärken.

### Technische Kurzbeschreibung

Der SECTOR ist ein Gleitschirm der EN-C Klasse mit 67 Zellen und einer ausgelegten Streckung von 5,92. Der Schirm wird aus moderat leichten Materialien gefertigt. Die beiden inneren A-, und B Stammleinen sowie die Hauptbremsleine sind ummantelt. Die restlichen Leinen sind unummantelte Kevlar-Leinen.

Alle technischen Daten findest du auf Seite 72.

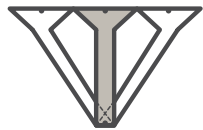


DIAGONAL TAPE RIBS

Diagonal Tape Ribs sorgen für eine stabile Struktur bei sehr geringem Gewicht (wie beim PHANTOM). Sie sind zwar deutlich aufwändiger zu fertigen, aber sie ermöglichen bei niedrigerem Gewicht eine höhere Formtreue.



## Technologien des SECTOR



**DIAGONAL TAPE RIBS**

### Leichte Festigkeit

Kein Gramm unnötiger Ballast und dennoch höchste technische Komplexität: An jeder Leinenaufhängung leiten bis zu 6 Diagonal Tape Ribs die Kraft an die benachbarten Profilrippen ab. Dies ermöglicht eine homogene Kraftverteilung im Schirminneren.



**MODERATE ASPECT RATIO**

### Mehr Kompaktheit

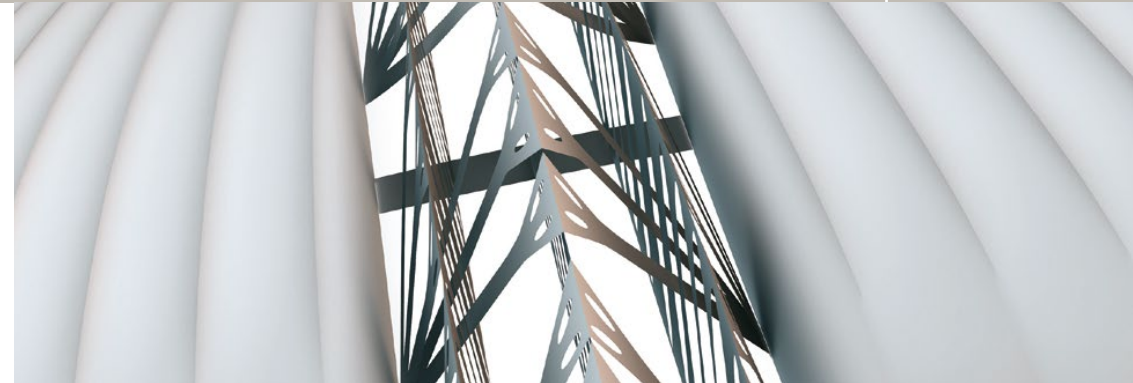
Die Streckung ist nicht der einzige, jedoch ein sehr maßgeblicher Einflussfaktor auf die passive Sicherheit. Eine hohe Streckung begünstigt Verhänger nach Einklappen, verkürzt in der Regel den Steuerweg und macht den Schirm so anspruchsvoller. NOVA's Analysewerkzeuge ermöglichen es, noch leistungsstärkere Schirme auch mit niedriger oder moderater Streckung zu bauen.



**DOUBLE 3D SHAPING**

### Glatte Profilnase

Wer ein Blatt Papier über eine Kugel falten will, merkt rasch: Es werfen sich Falten auf. Ähnlich ist es an der Profilnase eines Gleitschirmes, wo das Tuch sich einerseits der Profilkrümmung, andererseits dem Ballooning anpassen muss. Doppeltes 3D-Shaping reduziert mit zusätzlichen Nähten die Faltenbildung und verbessert damit die Leistung des Schirms.



### Clevere Verbindungen

Needle-eye Ribs sind neuartige Abspannungen, die das Profil durch Löcher hindurch kreuzen. Das Resultat ist eine höhere Formtreue als bei einer konventionellen Vierer- oder Fünfer-Abspannung, welche mit mehrteiligen Diagonal-Rippen – jeweils an die Zellwände angenäht – realisiert wird. Die Folgen sind eine bessere Flügelsteifigkeit und mehr Leistung.



**NEEDLE EYE RIBS**



**EASY PACKING**

### Komfort am Boden

Alle Gleitschirme von NOVA sind so konstruiert, dass sie einfach in der Handhabung sind. Man kann zum Packen einen Zellpacksack verwenden, muss dies jedoch nicht. Aus unserer langjährigen Erfahrung mit Stäbchenmaterial wissen wir, dass die Packweise so gut wie keinen Einfluss auf die Haltbarkeit des Gleitschirms hat. Verbogene Stäbchen gehen rasch wieder in die Ursprungsform zurück.

### Leicht und haltbar

Gleitschirme aus der Kategorie weight-optimised sind leichter als konventionelle Gleitschirme – sie bieten gleichzeitig fast die gleiche mechanische Stabilität und Haltbarkeit. Diese Schirme sind leichter zu tragen, noch einfacher zu starten und eignen sich damit auch zum Hike & Fly. Weight-optimised ist für alle, die Leichtigkeit ohne Abstriche in der Haltbarkeit schätzen.



**WEIGHT OPTIMISED**



Der SECTOR eignet sich nicht für Fluganfänger und nicht für Wenigflieger. Bei Fragen zum richtigen Schirm ist dein NOVA-Händler ein guter Ansprechpartner.

## Zielgruppe des SECTOR

Der SECTOR ist ein Gleitschirm der Kategorie EN/LTF C – speziell konstruiert zum erfolgreichen Streckenfliegen. Zwar hat er Vergleich zum Klassendurchschnitt nur eine niedrige Streckung, dennoch verlangt er als C-Schirm mit kurzen Steuerwegen und einer hohen Leistung nach einem erfahrenen Piloten.

Er eignet sich sehr gut für Aufsteiger, die ihren MENTOR oder einen anderen High B-Schirm sicher im Griff haben. Piloten, die bereits einen C- oder D-Schirm fliegen und sich einen Schirm mit präzisiertem Handling, hoher Leistung und einer für diese Klasse hohe passive Sicherheit wünschen, werden den SECTOR ebenfalls sehr schätzen.

## Allgemeine Hinweise

Als Luftfahrtgerät sind Gleitschirme einem Regelwerk unterworfen. Je nach Land ist eine Ausbildung zwingend vorgeschrieben. Zudem gilt es Vorschriften – etwa das geltende Luftrecht – zu befolgen.

Der SECTOR ist für den einsitzigen Betrieb konzipiert und zugelassen. Eine Nutzung als Tandem ist nicht gestattet.

Gleitschirmpiloten müssen eine gültige Berechtigung vorweisen können und sind verpflichtet, sich den Vorschriften des Landes entsprechend zu versichern. Piloten müssen in der Lage sein, das Wetter richtig einzuschätzen. Die Verwendung eines Helms und Protektors sowie das Mitführen eines Rettungsschirms sind – je nach Land – verpflichtend und dringend empfohlen.

Piloten tragen selbst das Risiko über die fachgerechte Ausübung ihres Sports. Gleitschirmfliegen birgt die Gefahr schwerer Verletzungen oder des Todes in sich.

Unerfahrenen Piloten oder Fliegern mit einem sehr hohen Sicherheitsbedürfnis raten wir zu einem betreuten Fliegen im Rahmen einer Flugschule. Viele unserer NOVA-Partner bieten solche Leistungen an.

## Empfehlungen

Wir raten Pilotinnen und Piloten, bei der Wahl des Gleitschirms defensiv zu agieren: Lieber gefühlt eine Klasse zu niedrig als zu hoch greifen. Nur wer sich sicher fühlt, kann die volle Leistung seines Schirms ausschöpfen. Im Umkehrschluss führt eine Überforderung mit



einem Gerät nicht zu besseren Flugleistungen und birgt Gefahren in sich.

Nach dem Neukauf empfehlen wir die Teilnahme an einem Sicherheitstraining. Dabei sollten insbesondere jene Manöver geflogen werden, welche in der Praxis auftreten können –

insbesondere seitliche Klapper und Frontklapper. Regelmäßiges Fliegen, Groundhandling sowie auch eine theoretische Fortbildung ist ratsam. Wir empfehlen dir, dich kontinuierlich mit deiner Flugtechnik und den Besonderheiten deines Materials auseinander zu setzen. Darüber hinaus bist du als Halter deines Geräts verpflichtet, Überprüfungsvorschriften einzuhalten. Mehr dazu im Kapitel »Pflege und Instandhaltung«.

## Betriebsgrenzen

Im Folgenden werden Flugzustände und Umstände aufgeführt, welche außerhalb der Betriebsgrenzen liegen:

- Fliegen in Niederschlägen (Regen, Schnee, Hagel) ist unter allen Umständen zu vermeiden. Niederschlag wirkt sich negativ auf die Flugeigenschaften aus. Unter anderen verändern sich das Abriss- und Sackflugverhalten.
- Tiefe Temperaturen kombiniert mit hoher Feuchtigkeit können zu Vereisung führen, welche sich in Folge wiederum negativ auf die Flugeigenschaften auswirkt (Sackflug, Verkürzung der Steuerwege).
- Der Betrieb des Gleitschirms ist nur innerhalb des von uns definierten Gewichtsbereichs zulässig. Diesen Gewichtsbereich findest du in den technischen Daten.
- Sand, Schmutz und Schnee wirken sich – insbesondere in großen Mengen – stark nachteilig auf das Flugverhalten des Gleitschirms aus. Prüfe deinen Gleitschirm vor jedem Start auf Verunreinigungen und achte auf einen sachgemäßen Startvorgang.
- Dieser Gleitschirm ist nicht für den Kunstflug konzipiert worden.

# Inbetriebnahme

## Erstflug

Jeder Gleitschirm von NOVA muss vor dem Verkauf an den Kunden durch einen NOVA-Händler eingeflogen und überprüft werden. Dieser Erstflug muss samt Datum und Pilotenname auf der Plakette des Gleitschirms eingetragen werden. Diese befindet sich in der Mittelzelle (Profilrippe, innen).

my

NOVA

Diese Registrierung muss binnen 14 Tagen nach Kauf (Rechnungsdatum) erfolgen.

## Registrierung

Um sämtliche Service- und Garantieleistungen, etwa **NOVA Protect**, in Anspruch nehmen zu können, musst du deinen Gleitschirm auf unserer Website registrieren: [my.nova.eu](http://my.nova.eu) ↗

## Lieferumfang

Dein SECTOR wird mit Packsack (Rucksack), Innenpacksack, Riser-Bag, Windsack, Betriebshandbuch, selbstklebendem Reparatursegel und Stickern (Aufkleber) ausgeliefert.

## Veränderungen am Gleitschirm

Die Spezifikationen eines neuen Gleitschirms entsprechen bei der Auslieferung jenen, mit denen der Schirm mustergeprüft wurde. Jede eigenmächtige Modifikation (beispielsweise Veränderung der Leinenlängen, Veränderungen des Tragegurtes) hat einen Verlust der Musterprüfung zur Folge. Wir empfehlen bei Änderungen in jedem Fall Rücksprache mit NOVA zu halten.

Vorsicht ist bei der Veränderung der Länge der Bremsleine geboten: Werksseitig ist diese so eingestellt, dass sie 10 bis 15 Zentimeter Leerweg aufweist. Dies ist aus zwei Gründen zwingend erforderlich:

- Betätigt man den Beschleuniger, verkürzt sich die Bremsleine. Eine sehr knapp eingestellte Bremse würde bedeuten, dass sich der Schirm unter Gas selbst bremst, was einerseits die Effizienz des Beschleunigers stark reduziert; andererseits zu Kappenstörungen führen kann.

- Der Leerweg der Bremse hat Auswirkungen auf Extremflugmanöver. Verändert man die Bremsleinenlänge, kann diese die Reaktionen des Gleitschirms beeinflussen.

## Geeignete Gurtzeuge

Dein Gleitschirm ist für Gurtzeuge der Gruppe GH (ohne Kreuzverspannung) zugelassen. Dazu zählen so gut wie alle aktuell erhältlichen Gurtzeuge. Die Musterprüfplakette deines Gurtzeugs gibt Auskunft über die Zulassung.

Manche Gurtzeuge ermöglichen eine besonders effektive Gewichtsverlagerung, geben jedoch Turbulenzen ungefiltert an den Piloten weiter. Andere Gurtzeuge sind stärker gedämpft und in Folge komfortabler – mit dem Nachteil einer geringeren Agilität. Jeder Pilot muss selbst entscheiden, welche Geometrie für ihn passt.

NOVA-Gleitschirme sind mit NOVA-Gurtzeugen entwickelt und getestet. Entsprechend empfehlen wir unsere Gurte in Kombination mit unseren Gleitschirmen.

## Gewichtsbereich

Dein Gleitschirm ist für einen definierten Gewichtsbereich zugelassen. Fliegst du außerhalb dieser Grenzen, unter- oder überschreitest du die Betriebsgrenzen des Geräts. Dein Schirm entspricht damit nicht den in der Zulassung ermittelten Eigenschaften – die Zulassung ist nicht gültig.

Es ist eine Frage persönlicher Präferenzen, ob du deinen Gleitschirm am oberen oder unteren Rand – oder in der Mitte – des zulässigen Gewichtsbereichs fliegen möchtest. Eine niedrige Flächenbelastung bedeutet unter anderem eine hohe Dämpfung, weniger Dynamik und ein sehr gutes Steigverhalten – mit dem Nachteil von geringerer Geschwindigkeit, weniger Agilität und einem geringerem Kappeninnendruck. Umgekehrt führt eine hohe Flächenbelastung zu mehr Geschwindigkeit, einer pralleren Kappe und mehr Agilität, was jedoch wiederum eine höhere Dynamik zur Folge hat.

Die Wahl des Gurtzeuges beeinflusst wesentlich das Flugverhalten deines Gleitschirms.



Aussagen wie: »Ein Gleitschirm muss an der Obergrenze geflogen werden«, wollen wir nicht teilen. Es ist vielmehr eine Frage des individuellen Geschmacks und des Einsatzzwecks, welche Größe man fliegen will. Während Flachlandflieger niedrig belastete Flügel bevorzugen, können in den Alpen hoch belastete Gleitschirme von Vorteil sein.





## Fliegen mit dem SECTOR

Wir empfehlen dir, die ersten Flüge mit deinem neuen Gleitschirm bei ruhigen Bedingungen durchzuführen. So kannst du dich in Ruhe mit dem Gerät vertraut machen. Starts am Übungshang und Groundhandling verbessern ebenfalls die Vertrautheit mit dem Gleitschirm.

### Start

#### Allgemeines

Der Pilot muss sich vor dem Start vergewissern, dass sich die gesamte Ausrüstung in einem ordnungsgemäßen Zustand befindet. Insbesondere der Schirm, das Gurtzeug und das Rettungssystem.

Direkt vor dem Start empfehlen wir folgenden Startcheck, der gewissenhaft durchgeführt werden sollte. Viele Startunfälle sind leider die Folge eines mangelhaften Startchecks.

1. **Angeschnallt:** Beingurte und Brustgurt am Gurtzeug geschlossen, Kinnband am Helm geschlossen
2. **Eingehängt:** Tragegurte nicht verdreht im Karabiner eingehängt, Beschleuniger korrekt eingehängt, Karabiner geschlossen
3. **Leinen:** A-Leinen oben, sämtliche Leinen sortiert, Bremsleine läuft frei zur Bremsrolle
4. **Kappe:** Kappe liegt bogenförmig mit geöffneter Eintrittskante am Start
5. **Wind und Luftraum:** Wind ist passend für den Start, Luftraum ist frei

Der SECTOR zeichnet sich beim Vorwärts- wie beim Rückwärtsstart durch ein sehr einfaches Aufziehverhalten – ohne Tendenz zum Hängenbleiben – aus. Der Schirm steigt sehr spurstabil ohne Neigung zu starkem Vorschießen.

Souveränes Starten kann man nicht durch Lesen von Beschreibungen erlernen – es muss geübt werden. Daher folgender Tipp an dieser Stelle: Nutze jede Möglichkeit mit dem Schirm am Übungshang an deiner Starttechnik zu feilen. Ideal ist, wenn du einen erfahrenen Kollegen oder einen Fluglehrer zur Seite hast, welcher dir Feedback geben kann.

#### Windenstart

Der SECTOR weist beim Windenschlepp keine Besonderheiten auf. Es ist darauf zu achten, in flachem Winkel vom Boden wegzusteigen.

Wir empfehlen den Einsatz eines Schleppklinkenadapters. Dieser wird oben am Hauptkarabiner eingehängt und verbindet diesen mit der Schleppklinke.

#### Normalflug

Der SECTOR hat bei Trimmspeed, das heißt bei vollständig gelösten Bremsen, die beste Gleitleistung. In ruhiger Luft legt der Schirm so die größte Distanz bei gegebener Höhe zurück.

Bei Gegenwind oder in sinkenden Luftmassen fliegt man mit maximaler Gleitleistung, wenn man den Beschleuniger betätigt. In turbulenter Luft sollte man im beschleunigten Flug unbedingt die dynamischeren Reaktionen im Falle eines Klappers berücksichtigen. Ein größerer Bodenabstand ist empfehlenswert.

In starker Turbulenz ist ein leichtes beidseitiges Anbremsen empfehlenswert, um die Stabilität zu erhöhen. Die Bremsen geben jenes Feedback über die Umgebungsluft, das für ein aktives Fliegen von Nöten ist.

Unter aktivem Fliegen versteht man die ständige Kontrolle und Korrektur des Anstellwinkels in turbulenter Luft. Fliegt man beispielsweise von einem Aufwind- in einen Abwindbereich, so wird sich ohne Zutun des Piloten der Anstellwinkel verringern und der Schirm wird nach vorne nicken. Dem Piloten kündigt sich diese Nickbewegung schon im Ansatz durch verminderten Bremsdruck an.

Insgesamt ist das Startverhalten sehr einfach. Der Schirm verzeiht Fehler. Es sind keine besonderen Fähigkeiten zum Starten des Schirmes notwendig.

Die richtige Reaktion darauf ist den Bremsausschlag zu erhöhen, um den Schirm am nach vorne Nicken zu hindern.



Durch aktives Fliegen kann der Pilot die meisten Klapper im Ansatz verhindern.

Durch aktives Fliegen kann der Pilot die meisten Klapper im Ansatz verhindern. Einen Teil der dafür notwendigen Reaktionen kann man durchaus auch beim Boden-Handling erlernen, in dem man beispielsweise versucht, den Schirm ohne Blick zur Kappe über sich zu stabilisieren. Diese Übung hilft natürlich auch für den Vorwärtsstart.

## Beschleunigter Flug

### Montage des Beschleunigers

Die meisten Gurtzeuge verfügen pro Seite über zwei Rollen, manche (Leicht-)Gurtzeuge haben zwei einfache Ringe oder Schlaufen vernäht. Die Beschleunigerschnüre werden von oben nach unten durch die beiden Rollen/Ringe geführt und unten am Fußpedal fixiert.

Wichtig ist die richtige Einstellung der Länge. Bei zu kurzer Einstellung besteht die Gefahr, dass der Schirm ständig beschleunigt wird, was in jedem Fall zu vermeiden ist. Zudem kann das Beschleunigerpedal durch eine zu kurze Seileeinstellung für die Füße unerreichbar werden.

Bei zu langer Einstellung ist es nicht mehr möglich, den Schirm bis zu seiner Maximalgeschwindigkeit zu beschleunigen.

Wir empfehlen, den Beschleuniger bei der Montage etwas zu lang einzustellen und im Flug den Leerweg abzuschätzen. Du kannst in Folge die Beschleunigerschnüre um diesen Leerweg kürzen. Brummelhaken mit drei Löchern helfen bei der einfachen Justierung der Leinenlänge.

### Nutzung des Beschleunigers

Vor dem Start beziehungsweise beim Einhängen des Tragegurtes in die Hauptaufhängung des Gurtzeuges sind die Brummelhaken des Beschleunigers mit jenen am Tragegurt zu verbinden. Bitte mache es dir zum Prinzip, den Beschleuniger einzuhängen – die Option auf zusätzliche Geschwindigkeit bedeutet ein Sicherheitsplus. Der SECTOR verfügt über ein äußerst effektives und leichtgängiges Beschleunigersystem. Die Gleitleistung bleibt bis zur Maximalgeschwindigkeit sehr hoch. Nickkorrekturen beziehungsweise das aktive Fliegen sollten im beschleunigten Flug nicht über die Bremsen erfolgen, sondern über den Beschleuniger.

Wenn der Schirm nach vorne nickt, sollte der Pilot also nicht anbremsen, sondern weniger beschleunigen.

Achtung: Im beschleunigten Flug anzubremsen kostet nicht nur sehr viel Leistung, sondern erhöht (im Gegensatz zum unbeschleunigten Flug) die Anfälligkeit für Klapper!



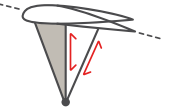
Richtungswechsel im beschleunigten Flug können entweder durch Gewichtsverlagerung oder durch asymmetrisches Beschleunigen durchgeführt werden. Wird links stärker beschleunigt, so fliegt der Schirm eine Rechtskurve.

**Automatische Schränkungsveränderung** beim Treten des Beschleunigers. Die äußere A-Leine ist über eine Umlenkung aufgehängt. Das heißt im Schnellflug werden die inneren A-Leinen voll beschleunigt, die äußeren nur um 50 %. Dies bringt eine höhere Kappenstabilität und weniger Gierbewegungen.

### Zusatzoption: Speedbrake Riser

Der SECTOR kann mit der Option eines Speedbrake Risers ausgestattet werden. Es handelt sich dabei um einen Tragegurt, mit dem der Pilot seinen Schirm »entschleunigen« kann: Zieht er in einem Radius mit dem Karabiner als Drehpunkt den C-Tragegurt nach hinten-unten, verkürzt sich dabei auch der B-Tragegurt. Die Folge: Der Schirm wird frei von Falten wieder langsamer. Eine genaue Anleitung hierzu findest du unter: [www.nova.eu/speedbrake](http://www.nova.eu/speedbrake)

**Wichtig:** Bei zu starkem Ziehen beziehungsweise bei einem markanten Ziehen während der Schirm gerade nach hinten gekippt ist, kann ein Strömungsabriss die Folge sein. Bitte mache dich deshalb langsam und bei ruhigen Bedingungen mit dem Speedbrake Riser vertraut.



SPEEDBRAKE RISER

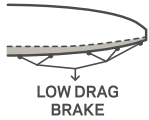
Der NOVA Speedbrake Riser ist der erste Dreileiner-Tragegurt, mit dem man seinen Gleitschirm nicht nur beschleunigen, sondern auch entschleunigen kann. Das Ziehen an den C-Stammleinen, das Leistung vernichtet, hat somit ein Ende.



### Geometrische Daten des Beschleunigers

Wird der gesamte verfügbare Beschleunigerweg genutzt, so verkürzen sich A-Gurte gegenüber dem C-Gurt um 19 Zentimeter (L), 17 Zentimeter (M), bzw. 15,5 Zentimeter (S).

### Kurvenflug



Der Kurvenflug ist ein Zusammenspiel aus Innenbremse, Außenbremse und Gewichtsverlagerung. Die Kunst ist die richtige Dosierung. Der SECTOR zeichnet sich durch ein sensibles Handling aus. Es genügen bereits kleine Steuerausschläge, um präzise Kurven zu fliegen.

Beim Thermikfliegen empfehlen wir zusätzlich zur Innenbremse ein leichtes Anbremsen der kurvenäußeren Seite: Dies hilft, die Querneigung und Drehgeschwindigkeit besser kontrollieren zu können beziehungsweise um ein besseres Feedback vom Gleitschirm zu erhalten. Zudem erhöht es die Stabilität des Außenflügels.

Enge, kontrollierte Kurven und pendelfreie Kurvenwechsel erfordern an Übung, sollten jedoch von jedem Piloten beherrscht werden.

Achtung: Sollte der Fall eintreten, dass der Schirm nicht mehr über die Bremsleinen steuerbar ist – weil etwa die Bremsleinen verwickelt sind –, so kann der Gleitschirm eingeschränkt auch über die C-Gurte gesteuert werden. In Verbindung mit Gewichtsverlagerung lassen sich so relativ gute Richtungskorrekturen durchführen. Auch eine sichere Landung ist mit dieser Technik möglich. Die C-Gurte dürfen dabei nicht zu weit heruntergezogen werden, um einen Strömungsabriss zu vermeiden. Alternativ kann auch der Speedbrake Riser zum Lenken genutzt werden.

### Landung

Die Landung mit dem SECTOR gestaltet sich sehr einfach. In turbulenten Bedingungen empfiehlt es sich, leicht angebremst anzufliegen, um die Stabilität zu erhöhen und um das Gefühl für die Schirmbewegung zu vergrößern.

Unmittelbar vor dem Boden (<0,5 Meter) sollte dann stark – durchaus bis zum Strömungsabriss – durchgebremst werden.

### Schnellabstiegsmanöver

Zum schnellen Abbau von Höhe empfehlen wir drei Manöver. Wir reihen sie dem Anspruch ansteigend nach:

### 1.) Ohren anlegen

Zum Anlegen der Ohren sind beidseitig die äußersten A-Leinen herunter zu ziehen, welche an einem separaten Gurt aufgehängt sind (geteilte A-Gurte). Die Bremsschlaufen bleiben dabei (ohne zusätzliche Wicklung) in der Hand. Solange die Gurte unten gehalten werden, bleiben die Außenflügel eingeklappt, was den Sinkwert erhöht.

Tritt man in den Beschleuniger, erhöhen sich Sinken und Vorwärtsfahrt. Zudem wird so die Anstellwinkelerhöhung, welche durch den Zusatzwiderstand der angelegten Ohren erzeugt wird, ausgeglichen. Bei sehr großen Ohren (durch »Nachziehen« der A3 Leine) ist der Einsatz des Beschleunigers notwendig, um zu verhindern, dass sich der Anstellwinkel kritisch erhöht.

Zur Ausleitung des Manövers werden die A-Gurte nach oben geführt und vollständig freigegeben. Sollten sich die Ohren nicht von selbst vollständig füllen, kann der Pilot die Öffnung durch ein kurzes, impulsives Bremsen beschleunigen.

### 2.) B-Stall

Der B-Stall wird durch symmetrisches Herunterziehen (rund 15 Zentimeter) der B-Gurte eingeleitet. Es empfiehlt sich – für maximalen Halt und Manöversicherheit – die Gurte am oberen Ende, also am Leinenschloss, zu greifen. Der Schirm verliert sofort mit Herunterziehen der Gurte seine Vorwärtsfahrt und geht nach einer kurzen Pendelbewegung in einen stabilen Sackflugzustand über.

Zieht man die B-Tragegurte zu weit nach unten (deutlich mehr als 15 Zentimeter), beginnt der Schirm langsam um seine Hochachse zu rotieren. Ebenso ist es (vor allem in turbulenter Luft) möglich, dass der Schirm eine so genannte Rosette bildet. Der Schirm deformiert sich und die Außenflügel wandern nach vorne. In diesem Fall sind die Hände unverzüglich nach oben zu führen.

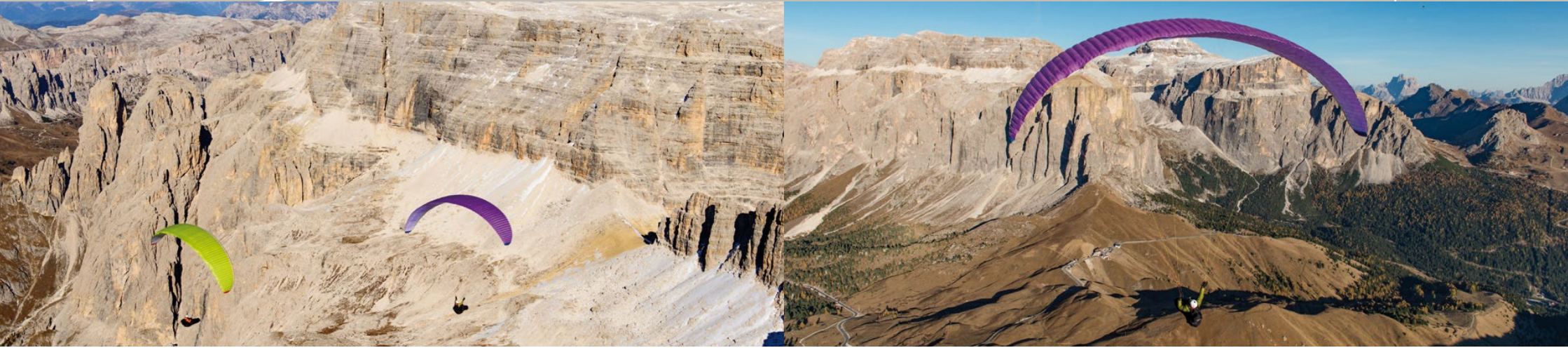
Die Neigung zur Rosette lässt sich reduzieren, wenn man die B-Gurte von innen greift und dann nicht senkrecht nach unten, sondern zusätzlich nach innen zum Körper zieht.

Wir empfehlen, den B-Stall immer mit Blick zur Kappe durchzuführen – ohne dabei jedoch die Höhe über Grund aus den Augen zu lassen und das Manöver rechtzeitig wieder zu beenden.

Die Low Drag-Bremse des SECTOR ist optisch ungewöhnlich, aber sie stellte sich im Laufe der Entwicklungsarbeit als optimale Lösung heraus – sowohl in Bezug auf die Anzahl der Anlenkungspunkte (weniger Leinen = höhere Leistung) als auch in punkto Bremsdruck, Kurvensinken und Steuercharakteristik.



Achtung: Ein vollständiger Strömungsabriss (Fullstall) kann – zu früh gezogen – zu unsanften Landungen oder gar zu schweren Unfällen führen. Daher sind die Bremsen erst direkt vor dem Aufsetzen (<0,5 Meter) ganz durchzuziehen.



Der B-Stall wird durch schnelles, symmetrisches nach oben Führen der B-Gurte wieder ausgeleitet. Zu langsames Ausleiten kann unter ungünstigen Umständen eine Sackflugphase nach dem B-Stall zur Folge haben (siehe Sackflug).

Die Bremse wird während des gesamten Manövers ohne zusätzliche Wicklung der Leine um die Hand gehalten. Bei der Ausleitung ist darauf zu achten, dass die Bremse vollständig freigegeben wird, bis der Schirm vollständig Fahrt aufgenommen hat.

Bei Schirmen dieser Streckung ist der B-Stall in turbulenten Bedingungen nur bedingt empfehlenswert, da sich der Schirm sehr stark verformen kann, mit der Gefahr von Verhängern bei der Ausleitung.

### 3.) Steilspirale

Die Steilspirale ist die anspruchsvollste Abstiegshilfe und sollte nur in großer Höhe, am besten während eines Sicherheitstrainings, erlernt werden.

Die Einleitung hat zwei Phasen:

- Zuerst verlagert der Pilot sein Gewicht auf die Kurveninnenseite und leitet mit der entsprechenden Bremse eine immer steiler werdende Kurve ein (Achtung: Nicht ruckartig ziehen, sondern die Bremse kontinuierlich betätigen). Mit zunehmender Kurvenbeschleunigung kommt der Moment, in dem die g-Kräfte schnell zunehmen und die Nase des Schirms beginnt, sich immer mehr Richtung Boden zu neigen, bis sie – in der vollendeten Steilspirale – fast senkrecht nach unten zeigt.

- Schließlich erreicht der Schirm Sinkgeschwindigkeiten von 20 Metern pro Sekunde oder mehr. Die Belastung kann auf mehr als die dreifache Erdbeschleunigung ( $>3g$ ) steigen. Der Pilot muss sich dieser Belastung bewusst sein.

Vor dem Spiralen sollte die pendelfreie Ausleitung von Steilkurven (Spiralansatz) geübt werden. Diese Ausleitung erfolgt durch ein Betätigen der Außenbremse bei vorerst unveränderter Position der Innenbremse. Die Außenbremse wird so lange gezogen, bis sich die Spiralbewegung verlangsamt. Um ein pendelfreies Ausleiten zu gewährleisten, muss die Außenbremse dann noch einmal nachgelassen werden, sobald sich der Schirm deutlich aufrichtet beziehungsweise sobald der Gleitschirm seine Schräglage deutlich verringert.

Die eigentliche Spiralbewegung beginnt – wie beschrieben – erst mit der oben beschriebenen Übergangsphase beziehungsweise des Antauchens des Schirms. In diesem Moment wird der Pilot im Gurtzeug nach außen gedrückt. Er sollte diesem Druck nachgeben, um eine stabile Spiralbewegung zu vermeiden. Nun können die Sinkwerte durch Innen- und Außenbremse variiert werden.

Bleibt der Pilot mit dem Gewicht auf der Außenseite, so genügt ein Nachlassen der Innenbremse und der Gleitschirm verlangsamt die Spiralbewegung stetig. Die weitere Ausleitung erfolgt dann wie oben beschrieben.

Verlagert der Pilot sein Gewicht deutlich nach innen, so kann der Gleitschirm auch beim Freigeben beider Bremsen weiterspiralen. In diesem Fall hilft beidseitiges Anbremsen oder ein Anbremsen der Kurvenaußenseite sowie natürlich die Verlagerung des Gewichts nach außen.

Die auftretenden Belastungen können im G-Force-Trainer simuliert werden. Wir empfehlen allen Piloten solch ein g-Kraft-Training.



**Fazit:** Es ist wichtig, sich langsam an dieses Manöver heranzutasten. Die Ausleitung muss kontrolliert erfolgen. Allgemein gilt:

- Will der Pilot die Dynamik verringern beziehungsweise die Spiralbewegung verlangsamen, so empfiehlt sich als erste Reaktion ein Anbremsen der Außenseite und nicht ein Nachlassen der Innenbremse.
- Der Pilot muss sich der physischen Beanspruchung durch Drehung (Schwindel) und Rotationsbelastung (g-Kräfte) bewusst sein.
- Bei einer Gewichtsverlagerung hin zur Kurveninnenseite kann es mit jedem Schirm zu einer stabilen Steilspirale kommen.
- Der hohen Sinkgeschwindigkeit wegen muss der Bodenabstand stets im Auge behalten und mit einer rechtzeitigen Ausleitung begonnen werden.

### C-Stall

Dieses Manöver wird vereinzelt als Abstieghilfe empfohlen. Es wird durch ein symmetrisches Herunterziehen beider C-Gurte eingeleitet. Der Schirm verliert seine Vorwärtsfahrt und sinkt nach unten. Dieses Manöver ist grundsätzlich möglich, sollte aber auf jeden Fall unter fachkundiger Anleitung geübt werden.

## Klapper

### Seitlicher Klapper

Beim Einflug in starke Turbulenzen kann eine Seite des Gleitschirms einklappen. Konkret passiert dies, wenn auf dieser Seite der Anstellwinkel in Folge der Turbulenz so weit abnimmt, dass kein Auftrieb mehr erzeugt wird, wodurch die Leinen entlasten und in Folge eine Schirmseite einklappt.

Ein solcher Klapper kann nur einen kleinen Teil der Spannweite betreffen und der Schirm wird keine nennenswerte Reaktion zeigen. Bei größeren Klappern, welche 50 Prozent der Spannweite oder mehr betreffen, zeigt der Schirm eine deutliche Reaktion:

Durch den vergrößerten Widerstand des eingeklappten Flügels wird der Schirm zur Seite des Klappers hin zu drehen beginnen. Gleichzeitig nickt der Flügel in Folge der kleineren tragenden Fläche beziehungsweise durch die deshalb höhere Fluggeschwindigkeit nach vorne.



Der Pilot kann dieses Wegdrehen und Nicken verhindern, indem er jene Seite, welche nicht eingeklappt ist, anbremst. Diese Reaktion ist vor allem in Bodennähe essentiell und sollte durch provozierte Klapper in großer Höhe – am besten im Rahmen eines Sicherheitstrainings – trainiert werden. Beim beschleunigten simulierten Klapper ist darauf zu achten, den A-Gurt vorsichtig und etwas nach außen zu ziehen. Anderenfalls kann der Klapper deutlich größer und flächiger ausfallen, als von der EN-, und LTF Norm vorgegeben, mit dem entsprechend dynamischeren Reaktionen.



Bremst der Pilot auf der geöffneten Seite markant zu stark an, so kann ein einseitiger Strömungsabriss die Folge sein – siehe Einseitiger Strömungsabriss (Trudeln).

### Frontklapper

Der Frontklapper, oft missverständlich als »Frontstall« bezeichnet, ist ebenso eine Folge von Turbulenzen. Im Gegensatz zum Seitenklapper klappt beim Frontklapper die gesamte Eintrittskante nach unten.

Bei all unseren Gleitschirmen öffnen Frontklapper, ebenso wie Seitenklapper, selbstständig (entsprechend der Prüfnorm). Um die Wiederöffnung zu beschleunigen, empfehlen wir im Falle eines Frontklappers ein sehr kurzes, impulsives beidseitiges Anbremsen. Es ist wichtig, anschließend die Bremsen vollständig frei zu geben.

## Strömungsabriss

### Einseitiger Strömungsabriss (Trudeln)

Bremst der Pilot einseitig zu stark an, ist ein einseitiger Strömungsabriss, auch Trudeln genannt, die Folge. Der Drehpunkt der Bewegung ist nicht – wie bei einer gewöhnlichen Kurve – weit außerhalb des Schirms, sondern er wandert im Moment des einseitigen Strömungsabrisse in den Schirm und der Innenflügel schmiert nach hinten weg. Die richtige Pilotenreaktion ist ein sofortiges Freigeben beider Bremsen. Mitunter gilt es ein Vorschießen der Kappe maßvoll zu unterbinden.



### Beidseitiger Strömungsabriss (Fullstall)

Werden die Bremsen symmetrisch zu weit heruntergezogen, kommt es zum beidseitigen Strömungsabriss, auch Fullstall genannt. Dabei verliert der Schirm plötzlich seine Vorwärtsfahrt, während sich der Pilot weiterhin nach vorne bewegt. Aus der Sicht des Piloten kippt der Schirm in diesem Moment deshalb deutlich nach hinten. In diesem Augenblick dürfen die Bremsen keinesfalls vollständig freigegeben werden, da ansonsten die Gefahr besteht, dass der Schirm bis unter den Piloten nach vorne schießt.

Der verfügbare Steuerweg bis zum Stall ist von der Schirmgröße abhängig und beträgt:

- 59 cm für die Größe S
- 61 cm für die Größe M
- 63 cm für die Größe L

Diese Werte stellen einen groben Anhaltspunkt dar, dessen Angabe im Handbuch durch die EN 926 gefordert ist. Gerade in turbulenter Luft kann der Strömungsabriss aber auch deutlich früher oder deutlich später als oben angegeben eintreten. Diese Werte sind in Folge dessen nur von sehr bedingter Aussagekraft.

### Sackflug

Als Sackflug wird ein Flugzustand ohne Vorwärtsfahrt und mit starkem Sinken bezeichnet. Alle unsere Gleitschirme leiten den Sackflug bei freigegebenen Bremsen selbstständig aus, sofern sich der Schirm in ordnungsgemäßem Zustand befindet und sofern der Pilot die Betriebsgrenzen einhält.

Der Fullstall ist ein komplexes Manöver, dessen korrekte Ausführung nicht vollständig in diesem Handbuch erklärt werden kann. Wer dieses Manöver erlernen will, sollte dies am besten im Rahmen eines Sicherheitstrainings versuchen.

Befindet sich der Schirm aufgrund eines porösen Tuches oder aufgrund stark vertrimmter Leinen nicht mehr in lufttüchtigem Zustand, vergrößert sich das Risiko für einen stabilen Sackflug. Auch ein nasser oder vereister Schirm neigt zum stabilen Sackflug.

Ist ein Risikofaktor gegeben (zum Beispiel ein unerwarteter Flug im Regen), dann sollte man Manöver mit hohem Anstellwinkel dringend vermeiden. Dazu zählt Ohren anlegen (ohne Beschleunigereinsatz), B-Stall wie auch stark angebremsstes Fliegen. Falls es die Flugbedingungen erlauben, ist ein leichter Beschleunigereinsatz ratsam.

Im Falle eines stabilen Sackflugs sollte man den Beschleuniger betätigen. Der Schirm geht dann in den Normalflug über. Falls dies nicht möglich ist, empfehlen wir ein nach vorne Drücken der A-Tragegurte.

Alternativ besteht noch die Möglichkeit, den Schirm im stabilen Sackflug durch sehr kurzes, symmetrisches Anbremsen nach hinten kippen zu lassen. Die folgende Pendelbewegung nach vorne lässt den Schirm wieder in den Normalflug übergehen.

Beim Sackflug in unmittelbarer Bodennähe ist abzuwägen, ob die Höhe für das Durchpendeln noch ausreicht. Anderenfalls ist eine (harte) Landung im Sackflug dem Einpendeln als Folge der Ausleitung des Sackflugs vorzuziehen.

## Verhänger

Wenn ein Teil des Flügels – meist nach einem Klapper oder einem Stall – so in den Leinen verhängt ist, dass er sich nicht mehr selbstständig öffnet, so spricht man von einem Verhänger. Dieser Flugzustand kann bei keinem Gleitschirm ausgeschlossen werden.

Im Falle eines Verhängers empfehlen wir folgende Reaktionen:

1. **Gegenbremsen:** Der Schirm will – analog zu einem seitlichen Klapper – zur verhängten Seite hin wegdrehen. Reagiert der Pilot nicht mit Gegenbremsen auf der geöffneten Seite, so kann diese Drehbewegung in manchen Fällen sehr schnell in eine stabile Steilschleife übergehen, die dann äußerst große Ausleitekräfte erfordert oder eventuell gar nicht mehr ausgeleitet werden kann. Diese Drehbewegung gilt es im Ansatz zu verhindern.



Achtung: Werden im Sackflug die Bremsen länger betätigt, so geht der Schirm in einen Fullstall über!



2. **Öffnen durch Pumpen mit der Bremse:** Durch ein beherztes Durchziehen der Bremse auf der verhängten Seite kann der Verhänger eventuell gelöst werden. Zaghaftes Ziehen an der Bremse führt selten zum Erfolg.
3. **Ziehen an der Stabilo-Leine:** Hilft Anbremsen nicht weiter, so lässt sich der Verhänger eventuell durch ein Herunterziehen der Stabilo-Leine lösen. Diese Leine befindet sich ganz außen am B-Gurt und ist zum besseren Erkennen auf 30 cm grün ummantelt.
4. **Einklappen der verhängten Seite:** Ein Einklappen der verhängten Flügelhälfte durch Herunterziehen der A-Tragegurte kann den Verhänger eventuell lösen.
5. **Fullstall:** Wer den Fullstall souverän beherrscht, verfügt über eine wirkungsvolle Methode, um Verhänger zu lösen.
6. **Rettung:** Wenn du die Kontrolle über den Schirm verlierst oder wenn du dir nicht absolut sicher bist, dass die Höhe für weitere Öffnungsversuche ausreicht, benutze ohne zu zögern deinen Rettungsschirm. Falls möglich, sollte der Gleitschirm bis zur Retteröffnung durch Gegenbremsen stabilisiert werden.



Viele Piloten zögern zu lange mit der Auslösung des Notschirms oder sie benutzen die Rettung gar nicht. Ein Abgang am geöffneten Rettungsschirm ist unkontrollierten Flugzuständen am Gleitschirm vorzuziehen.

Mache es dir zur Gewohnheit, den Retterwurf zumindest mental immer wieder zu trainieren, indem du während des Fluges schnell zum Rettergriff greifst. Dies ist eine sinnvolle Hilfe für den Ernstfall.

Viele Vereine oder Flugschulen bieten das Retterwerfen in Turnhallen an. Am realistischsten ist natürlich der tatsächliche Retterwurf während eines Sicherheitstrainings.

## Pflege und Reparatur

Bei korrektem und sorgsamem Umgang mit dem Gleitschirm wird dieser auch bei intensivem Gebrauch eine lange Zeit in technisch einwandfreiem Zustand bleiben. Ausgenommen davon sind sehr leicht gebaute Gleitschirme, die bei intensivem Gebrauch rascher verschleifen. Folgende Ratschläge sind zu beachten:

- Der Gleitschirm sollte nicht unnötiger Sonneneinstrahlung ausgesetzt werden, in dem man ihn beispielsweise vor dem Start oder nach der Landung lange Zeit in der Sonne liegen lässt.
- Beim Zusammenlegen sollten die Polyamid-Stäbe an der Eintrittskante nicht geknickt werden.
- Ist der Schirm beim Zusammenlegen nass oder auch nur feucht, so muss er rasch getrocknet werden. Ein nasses Lagern kann zu dauerhaften Schäden führen.
- Bei der Landung oder beim Groundhandling sollte vermieden werden, dass der Gleitschirm mit großer Wucht mit der Eintrittskante auf den Boden schlägt.
- Die Leinen sollten vor Verschmutzung und spitzen Steinen geschützt werden. Auf steinigem Untergrund sollte man keinesfalls auf die Leinen steigen.
- Nässe in Verbindung mit Schmutz kann auf Dauer zu einem Schrumpfen des Leinenmantels und damit zu einer Vertrimmung des Gleitschirms führen.
- Salzwasser (auch Schweiß) und Sand schädigen Leinen und Tuch. Es wirkt sich negativ auf Haltbarkeit und Festigkeit aus.
- Schleife deinen Schirm nicht über den Boden, besonders nicht die Stäbchen an der Anströmkante!

### Packen des Schirms

Keep it simple! Gleitschirme von NOVA können in Zellpacksäcken verstaут werden, sie müssen es jedoch nicht (wir konnten nicht die Erfahrung machen, dass Zellpacksäcke die Lebenszeit des Schirmes verlängern). Wenn es schnell gehen muss, können unsere Schirme zur Not auch mal in den Innenpacksack gestopft werden (bitte so jedoch nicht dauerhaft lagern!).



#### EASY PACKING

Gleitschirmfliegen bedeutet für uns Freiheit. Und Freiheit bedingt einer Unkompliziertheit im Umgang mit dem Material.



Wir selbst packen unsere Gleitschirme konventionell: Flächig, mit den Aufhängungspunkten nach oben, auflegen und dann jeweils zur Mitte hin zusammen legen. Als Bezugslinie dienen die Eintrittsöffnungen, die auf einer Linie liegen sollten. Zum Schluss die Bahnen falten und nicht rollen – das verbessert den Tragekomfort im Rucksack. Bitte so falten, dass die Stäbe der Eintrittskante nicht geknickt werden. Möglich ist diese einfache Packmethode dank unseres zurückhaltenden Einsatzes von Stäbchen, die sich nur auf die Profilnase beschränken.

## Lagerung

Ideal ist eine lichtgeschützte, trockene Aufbewahrung des Gleitschirms. Eine dauerhafte Lagerung bei sehr hoher Temperatur (etwa im Auto im Hochsommer) ist zu vermeiden. Bei längerer Lagerung sollte der Gleitschirm zudem nicht sehr stark komprimiert, sondern lose gepackt im Innenpacksack aufbewahrt werden.

## Reinigung

Zur Reinigung der Kappe sollte nur Wasser und ein weiches Tuch/Schwamm verwendet werden (keine Lösungsmittel!).

Wenn sich Sand, Schmutz oder Steinchen im Inneren des Schirms sammeln, so sollten diese entfernt werden. Vor allem Sand scheuert am Tuch, was die Alterung des Schirms beschleunigt. Zur Entfernung dieses Schmutzes ist an unseren Schirmen am Stabilo (Hinterkante) links und rechts je ein Klett eingenäht. Wird dieser geöffnet, können die unerwünschten Fremdkörper hinausgeschüttelt werden.

## Reparatur

Reparaturen sollten nur vom Hersteller oder von autorisierten Betrieben durchgeführt werden. Eine Liste von autorisierten Betrieben findest du auf unserer Website unter:

[nova.eu/de/try-buy/](http://nova.eu/de/try-buy/)

Ausnahmen bilden das Auswechseln von Leinen sowie das Reparieren kleiner Risse (bis fünf Zentimeter Länge, die keine Naht betreffen) oder Löcher im Tuch, welche mit dem original Klebesegel von NOVA (beigelegt zum Produkt) repariert werden können.

Ersatzteile wie weiteres Klebesegel oder Austauschleinen bekommst du bei autorisierten Servicebetrieben oder direkt bei NOVA.

## Entsorgung

Die in einem Gleitschirm eingesetzten Kunststoff-Materialien erfordern eine sachgerechte Entsorgung. Bitte ausgediente Geräte an NOVA oder deinen lokalen NOVA-Partner zurückschicken: Dort werden sie fachgerecht in ihre Einzelteile zerlegt und entsorgt.



## Service und Garantie<sup>1</sup>

my 

Bitte registriere deinen Schirm binnen 14 Tagen nach Kauf (Rechnungsdatum) in unserer Datenbank:

[my.nova.eu](http://my.nova.eu) ↗

Eine Registrierung ist notwendig, um in den Genuss der erweiterten Garantie- und Gewährleistungen zu kommen. Mehr darüber in unseren Garantie- und Gewährleistungsbedingungen:

[www.nova.eu/de/garantiebedingungen/](http://www.nova.eu/de/garantiebedingungen/)

### Unsere Leistungen

#### Optimiere deinen Flügel.

Die Leinen eines Gleitschirmes schrumpfen oder dehnen sich im Gebrauch. In der Regel werden A- und B-Leinen länger, während sich C-Leinen verkürzen. Der Schirm wird in Folge langsamer, das Handling verliert an Dynamik. Dieser Effekt tritt bei allen Leinen auf – gleichgültig, welches Material oder welcher Hersteller.

Für deinen vollen Flugspaß und deine Sicherheit entwickelten wir gemeinsam mit dem Fluglehrer und Mathematiker Ralf Antz das **NOVA Trim Tuning<sup>2</sup>**, kurz **NTT**: Nach 15 bis 20 Betriebsstunden ist dieses Dehnen beziehungsweise Schrumpfen weitgehend abgeschlossen. Wir empfehlen dir, danach den Schirm gleich zu uns oder einem autorisierten Partner zu schicken.

Wir vermessen alle Leinen, analysieren mit einer Software die Segeltrimmung und stellen deinen Schirm wieder optimal ein. Wenn du diesen Service in Anspruch nimmst, kommst du in den Genuss von **3 Years No Full Service Required**: Nach einem NTT musst du deinen Schirm erst nach drei Jahren ab Kaufdatum (sofern du die Anzahl an Betriebsstunden laut Betriebshandbuch nicht überschreitest) zum Check bringen.

<sup>1</sup> Die Garantie- und Serviceleistungen sind beschränkt, an Bedingungen geknüpft und nicht in allen Ländern gleich umfangreich. Details findest du unter [www.nova.eu/de/garantiebedingungen/](http://www.nova.eu/de/garantiebedingungen/)

<sup>2</sup> Diese Serviceleistung ist in ausgesuchten Ländern im Kaufpreis inbegriffen und, sofern inkludiert, nur im Land des Kaufs einlösbar.



#### Rundumschutz inklusive.

**NOVA Protect** ist ein Rundumschutz für deinen Gleitschirm: Ein Jahr lang ab Kauf und nach erfolgter Produktregistrierung unter myNOVA ist dein NOVA-Gleitschirm einmalig gegen die Kosten von Unfallschäden geschützt (Achtung: € 50,- zzgl. MwSt. Selbstbehalt<sup>3</sup>). Wir reparieren Risse, tauschen Leinen aus oder erneuern Bahnen. Ist dein Gleitschirm irreparabel schwer beschädigt, rechnen wir dir auf Wunsch den Zeitwert beim Kauf eines neuen NOVA-Gleitschirms an. Damit bieten wir einen einmaligen Service, der ein sicheres Gefühl gibt und – im Fall des Falles – den Schmerz über Schäden am neuen Schirm lindert. **NOVA Protect** ist bei jedem neuen NOVA-Schirm inklusive. Voraussetzung ist einzig eine erfolgte Produktregistrierung.

<sup>3</sup> Diese Leistung bezieht sich auf Schäden, die während des Fluges durch einen Unfall entstanden sind. Sachschäden oder Personenschäden sowie Diebstahl oder sonstiger Verlust sind von der Ersatzleistung ausgeschlossen.



#### Das Drei-Jahre-Sorglos-Paket.

Das Drei Jahre-Sorglos-Paket. Stell dir vor, zwei Jahre sind vorbei – und du musst keinen Zweijahres-Check machen. Dann fliegst du einen Schirm von NOVA! Wenn du dein **NOVA Trim Tuning** durchführen lässt, verlängern wir die Zeit bis zum Check von zwei auf drei Jahre (ab Kaufdatum) – vorausgesetzt, du überschreitest nicht die maximal zulässigen Betriebsstunden bis zum Check laut Betriebshandbuch. Diese Verlängerung des checkfreien Intervalls ermöglicht es dir, dich auf das zu konzentrieren, was dir Freude macht: das Fliegen. Wir von NOVA wünschen dir dabei viel Spaß!





### Volle vier Jahre Garantie.

Damit du ruhigen Gewissens abheben kannst, garantieren wir dir standardmäßig eine erweiterte Garantie von drei Jahren auf deinen Gleitschirm. Diese Garantie umfasst Material wie auch Verarbeitung.

Wenn du ein **NOVA Trim Tuning** und ein **NOVA Full Service** bei einem autorisierten NOVA-Partner durchführen lässt, wird **4 Years On Materials** wirksam und es verlängert sich diese Garantie auf vier Jahre.

Können wir einen auftretenden Schaden nicht reparieren, bekommst du beim Kauf eines neuen NOVA-Gleitschirms den Zeitwert gutgeschrieben.

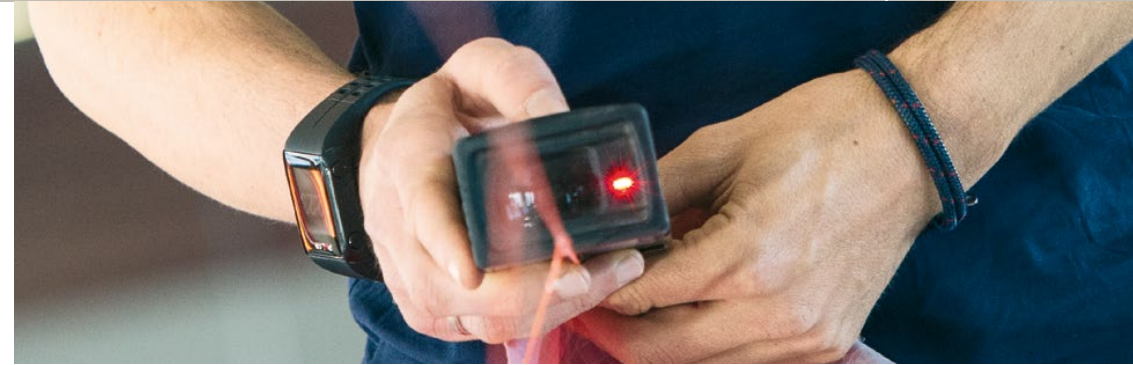


### Mehr als ein Check.

Wenn es um Checks geht, sind wir penibel – deshalb nennen wir den Check auch nicht nur Check sondern **NOVA Full Service**: Wir überprüfen alle Einzelteile eines Gleitschirms: Von der Luftdurchlässigkeit über die Leinenlänge bis hin zur richtigen Trimmung. Mit einer speziell programmierten Softwarelösung, der **Quality Assurance Database (NOVA QAD)**, kann der Servicemitarbeiter alle bisherigen Überprüfungen abrufen. Und auch du selbst kannst – durch ein Passwort geschützt – auf die Überprüfungs geschichte deines Schirmes zurück greifen.

Analog zum **NOVA Trim Tuning** vermisst der Checker alle Leinen und lässt die Daten automatisch in eine Analysesoftware einlaufen. Diese berechnet aus den Vermessungsdaten die Segeltrimmung und schlägt eine mögliche Trimmkorrektur vor, welche die Servicekraft beurteilt und dann durch Schlaufen an den Leinenschlössern umsetzt.

Sämtliche Checkdaten werden zentral gespeichert und können von uns jederzeit abgerufen und analysiert werden. So können wir für jedes Modell feststellen, wie, in welcher Streuung und in welcher Größenordnung sich Leinen vertrimmen. Aus diesen Daten können wir Rückschlüsse über Leinen ziehen und Know-how für künftige Schirme gewinnen. Als technisch-innovatives Unternehmen sind wir stetig um Fortschritt und Sicherheit bemüht.



### Alles immer verfügbar.

Ein Gleitschirm ist für uns mehr als ein paar Kilogramm Plastik. Wir hauchen ihm digitales Leben ein. Die Registrierung unter MyNOVA ist seine Geburtsurkunde; in unserer **Quality Assurance Database** werden in Folge das ganze Schirmleben hindurch alle Servicedaten eingetragen.

Dieses von uns seit Jahren geführte System ist gleich aus zwei Gründen nicht nur praktisch, sondern auch wichtig für die fortlaufende Qualitätssicherung:

Einerseits haben unsere Kunden dank eines Benutzerprofils jederzeitigen Zugang auf alle wichtigen Daten zu ihrem Gleitschirm – etwa das Protokoll zum **NOVA Full Service**, dem Trim Tuning oder etwaige Besitzwechsel.

Andererseits gewinnen wir durch die gesammelten Daten einen tiefen Einblick in die Alterungsbeständigkeit von Tuch und Leinen. Dies hilft uns einerseits, bei Problemen unsere Kunden rechtzeitig zu informieren. Andererseits konnten und können wir daraus ableiten, welche Materialien dem Gleitschirmalltag am besten gewachsen sind. Das hilft uns, immer noch bessere Gleitschirme zu bauen.

Von uns zertifizierte Check-Betriebe können ebenfalls auf diese Datenbank zugreifen. Der Checker kann sich ein Bild über den Schirm machen, noch bevor er ihn ausgebreitet hat. Die **Quality Assurance Database** verbessert damit den Wissenstransfer – ganz im Sinne des Kunden.



All diese Service- und Garantiebedingungen sind an Bedingungen geknüpft. Details zu unseren Serviceleistungen findest du online unter: [www.nova.eu/de/garantiebedingungen/](http://www.nova.eu/de/garantiebedingungen/)



## Details und Sonderbestimmungen

Die weiteren Check-Intervalle betragen dann zwei Jahre, es sei denn, der Checker setzt den Check-Intervall aufgrund eines grenzwertigen Zustandes auf ein Jahr fest.



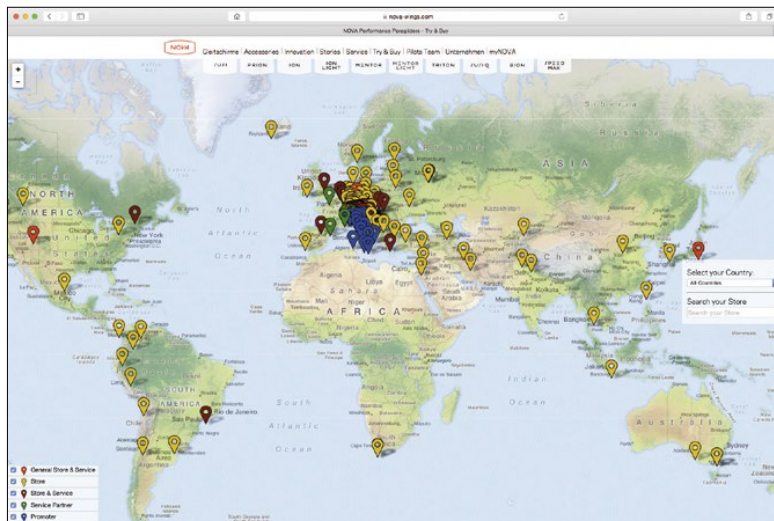
Kommerziell eingesetzte Geräte (Schulungsschirme, Tandems) müssen in jedem Fall jährlich gecheckt werden.

Ebenso empfehlen wir eine jährliche Überprüfung, wenn viel in Gegendem geflogen wird, die das Material stark belasten: in sehr sandigen oder steinigen Gebieten, in salzhaltiger Luft oder vor allem bei Salzwasserkontakt. Auch bei regelmäßig geflogenen Acro-Manövern empfehlen wir einen jährlichen Check. In diesen Fällen liegt es – noch mehr als sonst – am Piloten, seinen Schirm selbst regelmäßig auf Beschädigungen zu überprüfen.

Unabhängig von den oben genannten Fristen muss jeder Gleitschirm nach spätestens 100 Betriebsstunden oder 200 Starts gecheckt werden, je nach dem, welcher Wert früher erreicht ist.

Das NOVA Full Service ist durch den Stempel zu bestätigen. Bei Nichteinhaltung erlischt die Lufttuchtigkeit. Autorisierte Service-Partner findest du online auf unserer Website:

[www.nova.eu/de/try-buy/](http://www.nova.eu/de/try-buy/)







SECTOR –  
For Your Perfect Day

**NOVA**

Performance Paragliders

## Thank you for your trust

Many thanks for choosing a NOVA wing. NOVA stands for innovative, technically sophisticated, high quality products. Your paraglider was developed using modern design and simulation software, it was intensively tested and during and after production it underwent stringent quality control procedures.

This manual contains important information on using your paraglider. We recommend reading it carefully in advance of your first flight with the wing. Please contact us or your [NOVA partner](#) with any queries or suggestions.

Further information on this wing and other products can be found at [www.nova.eu](http://www.nova.eu).

We wish you great flights and safe landings.

Your NOVA development team

Philipp Medicus  
Chief designer

my **NOVA**

NOVA offers comprehensive guarantees and services. To claim or use these services, you must register your wing at our [myNOVA](#) web site within 14 days of purchase (invoice date).



# Contents

<b>Thank you for your trust</b>	39	<b>Care and maintenance</b>	64
<b>About NOVA</b>	41	Packing the glider	64
<b>Quality</b>	42	Storage	66
<b>Flying and nature</b>	43	Cleaning	66
<b>The SECTOR</b>	44	Repair	66
Introduction	44	Disposal	66
Technical summary	45	<b>Service and guarantee</b>	67
SECTOR technologies	46	myNOVA	67
SECTOR target group	48	Our services	67
General information	48	Particulars and exceptions	71
Recommendations	48	<b>Technical data</b>	72
Operating limits	49	<b>Overview risers</b>	73
<b>On receiving your paraglider</b>	50	<b>Overview glider</b>	74
Initial flight	50	<b>Line plan</b>	75
Registration	50		
Accessories included	50		
Glider modification	50		
Suitable harnesses	51		
Weight range	51		
<b>Flying the SECTOR</b>	52		
Take off	52		
Normal flight	53		
Accelerated flight	54		
Turning	55		
Landing	56		
Rapid descent techniques	56		
Collapses	60		
Stalls	61		
Cravats	62		

## \_ GERMAN MANUAL 3



Version 1.0 | December 2017  
 The respective current and valid manual can be found  
 on our website: [www.nova.eu](http://www.nova.eu)



## About NOVA

Driven by the idea of creating better wings, we founded NOVA in 1989. The company quickly grew into a significant manufacturer. We rapidly consolidated and expanded our market position.

Our headquarters are in Terfens, near Innsbruck. Thanks to this location we are 20 minutes from our local flying site, the Rofan. Due to its proximity to lake Achensee, it is ideal for glider testing. Alternatively, the Zillertal, the Stubaital or the southern Alps are close by.

As a paragliding manufacturer, being close to mountains is essential. Firstly we need appropriate terrain for good development work. Secondly, we need to have our finger on the pulse and need to be closely connected to our customers. In Tyrol and the surrounding areas paragliding is more than a sport. This positive attitude translates into our products, which assists us to keep making better paragliders.

NOVA has a highly qualified staff team, nearly all of whom share the same passion for flight as the pilots who choose to fly NOVA wings. This passion and our know-how are the drivers of our innovation. For example, it lead us to being pioneers in the area of flow simulation, where we can reasonably accurately predict many of the characteristics of a new wing design on a computer.

The starting point of our mission is to build paragliders which are safe and simultaneously high performance. Performance and safety, or rather the correct ratio between the two, make for lots of flying fun - and that is what it is all about!



## Quality

When discussing quality in paragliding, often the focus is on externally visible issues: seams, fabric or symmetry. These are all important indicators for us too, but at NOVA we feel the term quality encompasses more.

Quality means a cycle of processes which begins with the right idea and ends in comprehensive customer service. In between lies responsible development and testing; serial production with routine inspection and a network of responsible dealers and approved service centres. We don't just want to offer you a good wing - we want to give you the right one. Our highest priority is earning and maintaining the long-term trust of our customers. We equate quality with the satisfaction of our customers. If we matched your expectations, then we have provided a quality service.



## Flying and nature

On the one hand, flying means experiencing a particular form of freedom. On the other, there is a requirement to follow laws and ethical groundrules. Please show respect to your fellow pilots, but also consider the interests of landowners (both take-off and landing), air law and your impact on the environment.

For the sake of our sport and our environment, we ask you to undertake paragliding in an environmentally-friendly way. Please do not litter and please avoid scaring animals by flying too close to them. Especially in winter, this stress can be life-threatening for wild animals.

Being considerate to the needs of animals is your contribution to the preservation of their habitat. At the same time, respectful behaviour also avoids conflict with other interest groups like landowners, whose income is reliant on healthy numbers of wild and domesticated animals.



Acceptance of our sport depends on the good behaviour of every pilot. Please make your contribution to the positive image of the paragliding community.





## The SECTOR

### Introduction

The SECTOR is a performance XC wing with comparatively low aspect ratio, with substantial, totally usable performance and excellent handling. Like the MENTOR in the standard class, the SECTOR is the mile-eater of the sports class. SECTOR – for your perfect XC day!

### The inspiration – the mile-eaters of the sports class

For nearly a decade, the MENTOR has been the benchmark in LTF/EN B cross-country wings and it wins everything that can be won. With the new SECTOR we have taken the same approach – but in the sports class (EN C). The low aspect-ratio (5.92) is the basis for a high level of passive safety and confidence-inspiring flying characteristics. Coupled with a precise handling, the SECTOR offers an impressively high level of totally usable performance.

### Totally usable performance – it's a confidence thing

What is the use of having great performance in the morning, when there is no wind, if the wing is tossed about in turbulent air on a mega XC day? Pitch, roll, yaw or a continually deforming wing reduce the

performance. The advantage of the SECTOR is the totally usable performance – like on the MENTOR. Even in strong thermals it stays solid. The SECTOR also inherited the MENTOR's stability at full-speed. The SECTOR gives cross-country pilots real confidence – a really important prerequisite for long-distance flights.

### Thermal flying – balanced and uncomplicated

Immediately after take off the pilot will feel a solid wing with a high comfort factor. And this happy feeling continues when initiating a turn. Short brake travel with very moderate pressure results in direct and precise responses to brake inputs. Whether the thermals are large and weak or small and strong, the SECTOR will climb in anything. It will master all turns and angles of bank. Its main strengths are balance and simplicity.

### Technical summary

The SECTOR is an EN C wing with 67 cells and a flat aspect ratio of 5,92. The wing is made of moderately light material. Both inner A and B-lines, as well as the main brake lines, are sheathed. The remainder of the lines are made from unsheathed Kevlar.

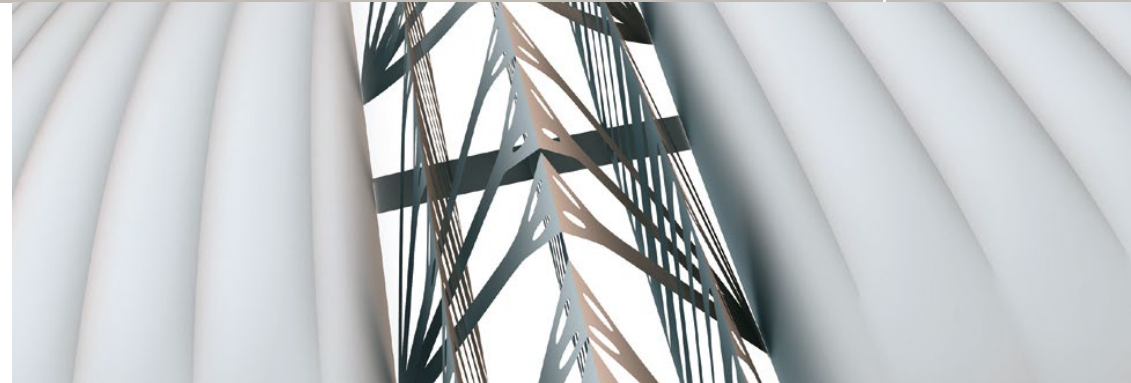
All technical data can be found on page 72.



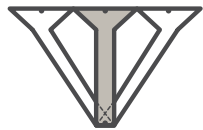
DIAGONAL TAPE RIBS

Diagonal Tape Ribs are lightweight and ensure a stable structure (as used on the PHANTOM). Although more complicated to manufacture, they ensure better form stability without adding weight.





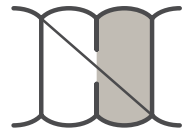
## SECTOR technologies



**DIAGONAL TAPE RIBS**

### Leightweight Strength

Not a gram of unnecessary weight combined with the highest possible technical complexity: up to six triple tape ribs transfer the load on every line attachment point to its neighbouring profile rib. This allows a homogenous force distribution inside the wing.



**NEEDLE EYE RIBS**

### Clever connections

Needle-eye Ribs are innovative ribs which traverse the profile through slots. This results in a more precise shape than is achieved in a conventional four or five piece rib, which is implemented using multiple-piece diagonal ribs, each sewn onto the cell walls. The consequence is a more rigid aerofoil and higher performance.



**MODERATE ASPECT RATIO**

### More compact

The aspect ratio of a glider is not the only factor in passive safety, but still a very important one. A high aspect ratio favours cravats after asymmetric collapses, generally shortens brake travel and normally makes wings more difficult to fly. Nova's analytical tools permit us to build performance wings even with a low or moderate aspect ratio.



**EASY PACKING**

### Comfort on the ground

All NOVA paragliders are made to be easy to use. For packing you can use a concertina bag, but it is not essential. Our extensive experience with rods has taught us that the packing method has little influence on the durability of the wing. Bent rods quickly spring back into their original shape.



**DOUBLE 3D SHAPING**

### Flat profile nose

Anyone who tries to fold a piece of paper around a ball will notice that there are always creases. The nose profile of a paraglider is the same - the sail cloth has to adjust to both the profile and ballooning effect (cells are round, not straight). Double 3D Shaping uses additional seams to reduce creasing and therefore increases the performance of the wing.



**WEIGHT OPTIMISED**

### Light and durable

Paragliders in the weight-optimised category are lighter than conventional paragliders but offer the same mechanical stability and durability. These wings are lighter to carry, easier to launch and are therefore suitable for hike & fly. Weight-optimised is aimed at pilots who appreciate light weight without compromising on durability.



Flying the SECTOR does require a level of skill. The SECTOR is not suitable for beginners or occasional flyers. For queries about the suitability of the wing for you, your NOVA dealer will be happy to assist!

## SECTOR target group

The SECTOR is a paraglider certified as an EN/LTF C – especially constructed for successful cross-country flights. In comparison to other gliders in its class, the SECTOR has a relatively low aspect ratio, but as an EN/LTF C wing with short brake travel and significant performance, it still needs an experienced pilot in charge.

It is aimed at improving pilots who have mastered their MENTOR or other high-end EN B wing. Pilots who already fly an EN C or D wing and who would like a wing with precise handling, high performance and (for this class) a high degree of passive safety, will love this wing.

## General information

As an aircraft, paragliders must conform to applicable air law. Depending on your country of origin, instruction may be compulsory. Additionally, there are statutory requirements (for example air law) which must be adhered to.

The SECTOR is designed and certified to carry one pilot. It may not be used as a tandem wing.

Paraglider pilots must be able to prove that they have the valid licences and must have insurance as is required by their country of origin. Pilots must be capable of judging meteorological conditions correctly. Depending on a country's applicable regulations, the use of a helmet and back protector, as well as carrying a parachute, is mandatory and highly advisable.

Pilots must accept responsibility for the risk inherent in participating in the sport. Paragliding is an adventure sport and can lead to severe injuries and death.

We recommend that inexperienced pilots and those with a heightened desire for safety should undertake paragliding under the auspices an accredited school or instructor. Many of our NOVA Partners can offer this service.

## Recommendations

We advise pilots to choose their wings conservatively: it is preferable to fly a lower class wing than to overstretch yourself. One can only get the full potential from a wing if it feels comfortable. If the wing is too demanding, this does not lead to increased performance and it can increase the risks.



After buying a new wing we recommend undertaking an SIV/pilotage course. On this course we recommend practising the manoeuvres which simulate the incidents which most commonly occur during everyday flying – in particular asymmetric and frontal collapses.

Furthermore we recommend regular flying, ground handling, as well as further theoretical training. We advise that you continuously study flight theory and practice and that you also study the particulars of your chosen flying equipment. As the owner of your equipment it is your responsibility to comply with checking and maintenance requirements. More information on this in the »Care and maintenance« section.

## Operating limits

The following flying conditions and situations are outside the permitted operating limits of the wing:

- Flying with precipitation (rain, snow, hail) must be avoided at all costs. Precipitation has a negative impact on the flying characteristics of the wing. Amongst other things, the stall point and parachutal stall behaviour changes.
- Low temperatures combined with high humidity can lead to icing, which also has a negative impact on the wing's flying characteristics (parachutal/deep stall, shortening of the brake travel).
- Operating the paraglider is only permissible within the recommended weight range. The weight range can be found in the technical data.
- Sand, dirt and snow (especially in large quantities) have a very negative effect on the flying behaviour of the wing. Before each launch, check your glider for foreign matter and execute a proper pre-flight checking sequence.
- This paraglider was not designed for aerobatics.



## On receiving your paraglider

### Initial flight

Before sale, every NOVA wing is checked and flown by a NOVA dealer. The name of the pilot and date of this first flight must be written on the paraglider's information label. Generally this will be situated in the centre cell (at the profile rib).

my

NOVA

### Registration

In order to take advantage of the full guarantee and services, for example NOVA Protect, you must register the paraglider at our web site: [my.nova.eu](http://my.nova.eu) ↗

This registration must be completed within 14 days of purchase (invoice date).

### Accessories included

Your SECTOR will be delivered with a glider bag (rucksack), inner bag, riser bag, windsock, manual, self-adhesive repair tape and stickers.

### Glider modification

At delivery, the specifications of a new paraglider conform to those used during the certification process. Any user modification (for example, change of the line length, modification of the riser) means the glider no longer conforms to its certification. We recommend consulting NOVA before any modification.

Care should be taken when modifying the brake line length: in the factory, the brake line is set so there is 10 to 15 centimetres free play. This is essential for two reasons:

- If the speed system is engaged, the brake line travel is reduced. A brake line modified to achieve shorter travel would mean that the wing would be automatically braked when accelerated. Firstly, this would reduce the effectiveness of the speed system and secondly this could induce a stall.
- The free play of the brake has an effect on extreme flight incidents. If the brake line length is modified, this can influence the reaction of the glider.

### Suitable harnesses

Your paraglider is certified for use with a harness classified as GH (without cross-bracing). This group contains nearly all currently available harnesses. The certification sticker on your harness provides information on its classification.

Some harnesses allow particularly effective weight-shift, but at the same time turbulence is directly fed back to the pilot. Other harnesses are more damped and therefore more comfortable – but the disadvantage is that they are less agile. Every pilot must decide for themselves which set-up is suitable for him/herself.

NOVA wings are designed and tested using NOVA harnesses. Therefore we recommend flying our wings in combination with our harnesses.

The choice of harness has a major influence on the flying characteristics of your paraglider.

### Weight range

Your paraglider is certified for a stipulated weight range. If you fly the glider outside this range, you are outside the operating limits of the equipment. Therefore the paraglider does not conform to the flying characteristics determined during the certification process - this means your certification is no longer valid.

It is a question of personal preference whether you wish to fly at the upper, lower or middle of the stipulated weight range. Low wing loading brings the advantages of, for example, high damping, a less dynamic feel and a great climb rate. The disadvantage is less speed, less agility and reduced internal wing pressure. On the other hand, high wing loading means more speed, a more taut canopy and more agility, which has increased dynamics as a consequence.



We do not wish to make a statement like: »A wing must be flown at the upper weight limit«. Which size is most appropriate is more a question of individual taste and the wing's intended purpose. While flatland fliers prefer less loaded wings, in the Alps highly loaded wings can be an advantage.



## Flying the SECTOR

We recommend completing your first flights with your new wing in calm conditions. This will give you the opportunity to get to know your glider. Launches and ground handling on a training hill will also help to familiarise yourself with the paraglider.

### Take off

#### General

The pilot has the responsibility to check that their entire equipment is in full working order. In particular, the wing, harness and the parachute.

Immediately before launch we recommend the following pre-flight check, which should be conscientiously performed before every take off. Sadly, many launch accidents result from an omitted pre-flight check.

1. **Buckled-up:** leg and chest straps are connected, chin strap on the helmet is closed
2. **Clipped-in:** risers are not twisted, speed system is correctly connected, carabiners are locked
3. **Lines:** A-lines are on top, all lines are sorted and free of knots, brake lines run cleanly through the pulleys
4. **Canopy:** wing is laid out on launch in an arc with leading edge open
5. **Wind and air space:** wind is suitable for take off, air space is clear

The SECTOR distinguishes itself by its easy inflation behaviour (both during forward and reverse launch) and without wanting to hang back. The wing climbs cleanly and directly without a tendency to overshoot. Confident launches can only be learnt by practise - there is only a limited knowledge to be gained from books and descriptions. So here is a tip: Use every opportunity on a training hill to perfect your launch technique. Ideally, have an experienced colleague or instructor with you to provide feedback.

#### Tow launch

When towing, the SECTOR displays no peculiarities. Please note that it is important to climb away from the ground at a shallow angle.

We recommend the use of a tow adapter. This adapter is connected to the main carabiners and links them with the tow release.

#### Normal flight

The SECTOR has its best glide performance at trim speed, i.e. when the brakes are fully released. In calm air, the wing will travel the greatest distance over a given height.

With headwind or a sinking airmass, maximum glide can be achieved by using the speed system. During accelerated flight in turbulent air, attention should be paid to the dynamic reaction of the wing in case of a collapse. Lots of height above the ground is advisable.

In strong turbulence it is advisable to gently pull both brakes to increase stability. The brakes provide feedback about the surrounding air, which is needed for active flying.

By active flying we mean the constant control and correction of the angle of attack in turbulent air. For example, if a pilot flies from an area of lift to an area of sink, if there is no pilot input, the angle of attack will be reduced and the wing will pitch forward. Reduced brake pressure will indicate the start of this pitch movement to the pilot.

The correct reaction is to increase the brake input to prevent the forward pitch.

Some of the required techniques can be practised during ground handling, for example, by attempting to keep the wing flying above your head without looking at it. This exercise is also useful for successful forward launches.

Overall, the launch behaviour is very simple. The wing forgives errors. No special skills are needed to launch the wing.



Cases of an escalation of a collapse can be prevented by active flying.



## Accelerated flight

### Fitting the speed system

The majority of harnesses are fitted with two pulleys per side. Some (lightweight) harnesses instead have two simple rings or loops. The two speed bar cords are pulled from top to bottom through both pulleys/rings and fitted to the foot bar.

The correct length adjustment is important. If it is too short, there is the danger that the wing is constantly accelerated, which should be avoided at all costs. If the cords are too short there is the risk that the speed bar is unreachable.

If the cords are set too long, it is not possible to accelerate the wing to its maximum speed.

We recommend setting the cords a little too long when first fitting the speed system, so that the free play can be judged during flight. Then the slack can be taken up if necessary. Brummel hooks with three holes assist with the simple adjustment of the cord length.

### Using the speed system

Before take off or on connecting the risers to the harness, the Brummel hooks on the speed system must be attached to those on the harness. Please make it part of your pre-flight routine to connect the speed system – it is important for your safety.

The SECTOR is fitted with a very effective and smooth-running speed system. Up to the maximum speed, the glide performance remains very high. Pitch correction, i.e. active flying, in accelerated flight should not be performed through the brakes, but using the speed system. Therefore if the wing pitches forward, the pilot should not brake, but reduce the acceleration.

In accelerated flight, steering should be performed either by weight-shift or through asymmetrical speed bar use (by increasing the acceleration on the left side, the wing will turn right).

**Automatic speed-bar stabilisation when accelerated:** The outer A-line is re-routed over a pulley. This means that when using the speed-bar, the inner A-lines are fully accelerated and the outer A-lines are accelerated by 50%. The result is more wing stability and less tendency to yaw.



Please note: using the brakes during accelerated flight is not only detrimental to performance, but (in comparison to non-accelerated flight) it increased to likelihood of collapses!



### Optional extra: Speedbrake Riser

The SECTOR can be fitted with an optional Speedbrake Riser. This is a tie strap which allows the pilot to “decelerate” the wing. If the pilot pulls the C-riser back and downwards in a radius (with the maillon as the centre of rotation), the B-riser is also reduced in length. The result is that the wing flies slower and without creases. More specific information can be found here: [www.nova.eu/speedbrake](http://www.nova.eu/speedbrake)

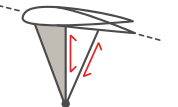
**Important:** If the Speedbrake is pulled too much or too suddenly when the wing is already pitched back there is the risk of stall. Please practise using the Speedbrake Riser slowly, incrementally and in calm conditions.

### Speed system geometrical data

If the entire range of the speed-system is utilised, the A-risers are shortened by approximately 19 cm in comparison to the C-risers (L), 17 cm (M) and 15,5 cm (S).

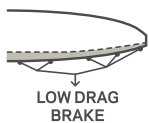
### Turning

Turning a wing is the combination of inner brake, outer brake and weight-shift. The key is the correct dose of each element. One of the features of the SECTOR is its sensitive handling. Small brake inputs are sufficient to fly precise turns.



SPEEDBRAKE RISER

The NOVA Speedbrake Riser is the first three-line riser which permits the glider to be accelerated as well as decelerated. It brings an end to pulling the C-lines, which killed performance.



The Low Drag Brake on the SECTOR looks unusual, but in the course of the wing's development we found it to be the optimal solution- both in terms of the number of line attachment points (fewer lines = more performance) and in terms of the brake pressure, sink rate when turning and steering characteristics.

In thermals, in addition to the inner brake, we recommend lightly braking on the outside as well - this helps to control bank and speed of rotation, i.e. you get better feedback from the wing. Additionally this increases the stability of the wing tip. Tight, controlled turns and smooth direction changes need practise but should be a skill all pilots have mastered.

Please note: if the paraglider is no longer steerable using the brake lines (for example if they have become tangled) then the wing has limited steering capacity through the C-risers.

This, in combination with weight-shift, still allows reasonable turn correction. Using this technique also permits a safe landing. The C-risers should not be pulled so hard that they cause the wing to stall. The Speedbrake Riser can also be used to steer the glider.

## Landing

Landing the SECTOR is very simple. In turbulent conditions it is advisable to make your approach whilst pulling a little brake in order to increase stability and to increase the feeling for the wing's movement.

Immediately before touchdown the brakes should be pulled hard - even to the point of stall.

## Rapid descent techniques

To quickly lose height, we recommend three possible manoeuvres. We have ordered these by degree of difficulty:

### 1) Big ears

To use big ears, both outer A-lines (fitted on a separate riser - split A-risers) should be pulled down simultaneously. The brake handles (without an additional wrap) remain in your hands. As long as the lines are held down the wingtips remain folded and this increases the sink rate.

If the speed bar is used as well, this increases sink and speed. This also equalises the higher angle of attack caused by the increased drag of the ears. With »big« big ears (if the A3 line is pulled further), it is necessary to use the speed-bar to avoid the angle of attack becoming critically high.

To release the ears, release the A-lines fully and allow them to return to their normal flying position. If the ears do not open automatically, the pilot can use a quick, sharp tug on the brakes to assist the opening.

### 2) B-line stall

A B-line stall is instigated by symmetrically pulling both B-risers (approximately 15 centimetres). It is recommended - for maximum grip as well as safely executing the manoeuvre - to grab the risers at the top. i.e. at the maillon. Immediately after pulling the risers, the wing will lose its forward speed and after a short oscillation will descend in a stable parachutal stall.

If the B-risers are pulled too far (markedly more than 15 centimetres), the wing will slowly begin to rotate around its vertical axis. It is also possible (particularly in turbulent air) that the wing horseshoes. This means that the wing deforms and the wing tips go forwards. The tendency to horseshoe can be reduced by gripping the B-risers from the inside and then pulling them towards the body, as well as downwards. When executing a B-line stall, we recommend watching your canopy - whilst always keeping an eye on your height above ground, so that you are able to exit the manoeuvre at the correct time.

The B-line stall is released by simultaneously raising your B-risers back to their normal flying position. If they are released too slowly, an unintended consequence can be a parachutal stall (see the section on parachutal stall).

The brakes should remain in your hands the entire duration of the manoeuvre and no additional wrap should be taken. When exiting the B-line stall it is important that the brake is completely free so that the wing can fully accelerate to trim speed.

Performing a B-line stall in turbulent conditions is not usually recommended with wings of with this aspect ratio, because the wing can become very deformed and therefore there is a danger of cravats when exiting the manoeuvre.

### 3) Spiral dive

The spiral dive is the most demanding descent technique and should be learned at great height, preferably during an SIV/pilotage course.

The manoeuvre has two phases:

First the pilot weight-shifts into the turn and then uses the inner brake to induce an ever tightening turn (note: do not jerk the brake, but pull it smoothly and continuously). With increasing acceleration, there will be a moment where the G-forces rapidly increase and the nose of the



Please note: a full stall - if initiated too early - can lead to heavy landings or even serious accidents. Therefore the brakes should only be pulled fully immediately before touching the ground (<0.5 meters).





glider begins to point to the ground until (during a successfully performed spiral dive) the nose is nearly parallel with the ground. At this point the wing will reach sink rates of 20 meters per second (m/s) or more.

These physical demands can be simulated in a g-force trainer. We recommend such g-force training to all pilots.

The acceleration can be more than three times gravitational force (>3g). The pilot must be aware of these forces.

Before learning to spiral, pilots should practise controlled exits from steep turns. These exits are performed by using the outer brake, whilst the inner brake initially remains in the same position. The outer brake is pulled until the rotational movement slows. To achieve a smooth exit without pitching forward, the outer brake must be released more as soon as the wing starts to level, i.e. as soon as the wing is no longer horizontal.

The actual spiral dive – as outlined above – only occurs after the above described transition phase, i.e. the diving of the wing. At this moment the pilot is pushed outwards in his harness. The pilot should release the pressure to avoid the wing locking into the spiral.

Then the sink rate can be varied using the inner and outer brake.

If the pilot's weight remains on the outside, releasing the inner brake is sufficient to continuously slow the rotational movement of the glider. Exiting the spiral is then performed as described above.

If the pilot strongly weight-shifts to the centre, the glider may lock into the spiral, regardless whether the brakes have been released. In this case symmetrical braking or braking on the outside may help, as well as weight-shifting to the outside.

In conclusion: it is essential to practise this manoeuvre gently and in stages. The exit must be controlled. Important safety information:

- if the pilot wishes to reduce the spiral or rotational movement, it is recommended that the first action is to pull the outside brake, rather than to release the inside brake;
- the pilot must be aware of the physical demands of rotation (vertigo) and acceleration (g-forces).
- if the pilot weight-shifts to the inside of the rotation, the wing may lock into the spiral;
- because of the fast descent rate, the pilot must constantly monitor the height above ground and exit the spiral in good time.

### C-line stall

This manoeuvre is occasionally recommended as a descent technique. It is instigated by symmetrically pulling the C-risers. The wing loses its forward momentum and begins to descend. This manoeuvre is basically possible, but should only be practised with a qualified instructor.



## Collapses

### Asymmetric collapses

When flying into strong turbulence, one side of the paraglider may collapse. This happens because the turbulence causes the angle of attack on that side to decrease to the extent that lift is no longer generated, the lines de-pressure and the wing collapses.

Such a collapse normally only affects a small part of the whole span and the wing will not react significantly. During larger collapses which affect 50 percent or more of the span, the wing will clearly react: due to the increased drag of the collapsed side, the glider will begin to turn towards that side. Simultaneously the wing will pitch forward because of the reduced area carrying the wing loading, i.e. because this causes that side of the wing to accelerate.



If the open side is braked too much the glider may spin – see the section on spins.

The pilot can prevent this turn and forward pitch by braking the uncollapsed side of the wing. Braking the uncollapsed side is essential, especially near the ground. This manoeuvre should be practised with induced collapse at height, preferably during an SIV/pilotage course.

During an induced accelerated collapse, the A-riser should be carefully, slightly pulled outwards. Otherwise the collapse can be markedly larger and more extensive than stipulated in the EN and LTF norms, with the associated dynamic reactions.

### Frontal collapse

A frontal collapse is also a consequence of turbulence. Unlike an asymmetric collapse, during a frontal collapse the whole leading edge folds downwards.

All our paragliders open automatically after frontal, as well as asymmetric collapses (as stipulated in the certification standards). To speed up the re-inflation of the leading edge after a frontal collapse, we recommend a very short stab of both brakes. It is important to then release both brakes completely.

## Stalls

### Spin

If the pilot brakes one side of the glider too much, a spin will result. In a conventional turn, the axis of rotation is remote from the wing. When a wing spins, the axis of rotation moves within the wing span. The over-braked side of the wing slides back.

The correct pilot reaction is to immediately release both brakes. Occasionally it is necessary to stop the canopy pitching forward.

### Full stall

If both brakes are symmetrically pulled too far, a full stall will result. This means that the wing loses its forward momentum, whilst the pilot continues to travel forwards. From the pilot's perspective it feels like the wing falls backwards. At this moment it is essential that the brakes are not fully released as there is a risk that the wing will dive – potentially underneath the pilot.

The available brake travel up to the stall point depends on the size of the wing:

- 59 cm for the SECTOR S
- 61 cm for the SECTOR M
- 63 cm for the SECTOR L

These figures give a rough indication. Their inclusion in this manual is required by EN 926. In turbulent air, a stall may occur markedly sooner or later than these figures indicate. Therefore these figures only have limited significance.

### Parachutal/deep stall

A parachutal or deep stall is defined as flight without forward momentum and with a large sink rate. All our paragliders automatically recover from a parachutal stall so long as the brakes are released, the wing is in an airworthy condition and the pilot flies within the operating limits of the glider.

If the wing is porous or its lines have been altered to the extent that it is no longer airworthy, then the risk of deep stall is increased. A wet or icy canopy also carries an increased risk of deep stall.



A full stall is a complex manoeuvre and an explanation of its correct execution is beyond the scope of this manual. Anyone wishing to learn this manoeuvre should undertake an SIV/pilotage course.

If a danger situation occurs (for example, unexpected rain) then any manoeuvre with a high angle of attack should be strictly avoided. This includes big ears (without speed bar), B-line stall as well as using a lot of brake. If the flying conditions permit, using a little speed bar is advisable.

In the case of a deep stall, the speed bar should be utilised. The wing should then return to normal flight. If this is not the case, we recommend pushing the A-risers forward.



Please note: if the brakes are pulled for longer than a quick tug, the wing will go into a full stall!

Alternatively, it is possible to recover from a deep stall with a quick, symmetrical tug on the brakes which allows the canopy to pitch backwards. The subsequent forward pitching returns the wing to normal flight.

During a parachutal stall close to the ground it is important to judge whether there is sufficient height for the wing to recover from this oscillation. In this case, a (hard) landing in parachutal stall is preferable to landing while the wing is still in pitching forwards or backwards.

## Cravats

If a part of the wing is so tangled in the lines that it cannot free itself (possibly after a collapse), it is referred to as a cravat. This occurrence cannot be discounted on any model of paraglider.

In the case of a cravat, we recommend the following:

1. **Brake on the opposite side:** In the same way as during an asymmetric collapse, the wing will try to turn in the direction of the cravatted side. If the pilot does not use the opposite brake (on the open side), then the rotation of the wing can quickly turn into a locked-in spiral dive which either requires great effort or in some cases it is actually impossible to exit. It is essential to prevent this rotation.
2. **Open the cravat by pumping the brake:** A hearty pull of the brake on the tangled side may release the cravat. A timid pull of the brake rarely works.
3. **Pull the stabilo line:** If a pull of the brake line is unsuccessful, pulling the stabilo line may work. This line is the outermost line on the B-riser and for easier identification, the first 30 cm are sheathed in green.



4. **Collapse the cravatted side:** Collapsing the tangled side by pulling the A-risers may be effective.
5. **Full stall:** A pilot who has mastered the full stall manoeuvre has an effective method of releasing a cravat.
6. **Parachute:** Throw your reserve parachute without delay if you have lost control of your wing and you are unsure whether you have sufficient height for further recovery attempts. If possible, stabilise the wing by using opposite brake until the parachute is fully open.



Many pilots hesitate too long to throw their parachutes or they fail to use it completely. Utilising your rescue parachute is preferable to being under an uncontrollable wing.

Make a habit of mentally rehearsing throwing your parachute by, for example, practising putting your hand on the parachute handle during flight. This is useful preparation should the worst happen.

Many clubs or schools offer an opportunity to practise throwing your reserve parachute on a zip line. The most effective practise is obviously actually throwing the parachute during an SIV/pilotage training.

## Care and maintenance

With care and careful handling, a paraglider can remain in a technically perfect state for many years – even if used intensively. An exception to this are lightweight paragliders which degrade more rapidly with intensive use. We recommend the following:

- The wing should not be unnecessarily exposed to UV radiation, for example if left for a long time in direct sunlight on take-off or landing.
- When folding the glider it is advisable not to bend the rods in the leading edge.
- If the wing is wet or even only damp when being packed, it should be fully dried as soon as possible. Storing the glider damp can lead to permanent damage.
- When landing or groundhandling, try to avoid hitting the leading edge hard on the ground. This can lead to damage.
- The lines should be protected from dirt and sharp rocks. Never step on the lines if on stony ground.
- Over a period of time, dampness in combination with dirt can lead to lines shrinking and the glider going out of trim.
- Salt water (including sweat) and sand damage lines and sail cloth. This has a negative effect on their durability and strength.
- Do not drag your wing across the ground – particularly not the rods in the leading edge.



### EASY PACKING

To us, paragliding means freedom. And freedom means not having to deal with complicated equipment.

### Packing the glider

Keep it simple! NOVA paragliders can be stored in a concertina bag, but it is not essential (we haven't found that concertina bags prolong the life of the wing). If in a hurry, they can be stuffed into the inner bag (but please don't store them like this in the long-term!).



We use the conventional packing method for our own wings: lay the wing flat with lines on top and then fold towards the middle. The cell openings should be in line and can then be used as a reference. Then fold, rather than roll, the glider as this improves the comfort when carrying it in the glider bag. When folding the wing, please ensure that the rods in the leading edge are not bent. This simple and comfortable packing method is made possible by our conservative use of rods – they are only used in the profile nose.



## Storage

It is best to store paragliders in a dry place, away from direct sunlight. Permanently storing the wing at high temperatures (for example, in a car during summer) should be avoided. The wing should not be tightly packed when stored for long periods. It is preferable to leave it more loosely packed in the inner bag.

## Cleaning

To clean the canopy, use only water and a soft cloth/sponge (no detergents!).

Remove sand, dirt or little stones from the inside of the canopy. Sand is abrasive and this accelerates the aging of the wing. To remove dirt from the trailing edge, we have fitted Velcro to the ends of the wing tips. Open this to shake out unwanted dust/dirt.

## Repair

Repairs should only be performed by the manufacturer or authorised service centres. A list of authorised service centres can be found at our web site at:

[nova.eu/en/try-buy/](http://nova.eu/en/try-buy/)

Exceptions are replacing lines, the repair of small tears (up to 5 centimetres which do not require stitching) or holes in the sail cloth which can be fixed with original NOVA repair tape (supplied with the glider).

Spare parts, like additional repair tape or replacement lines, are available from authorised service centres or directly from NOVA.

## Disposal

The synthetic materials used in the construction of a paraglider should be responsibly disposed of. When you wish to dispose of your glider, please return it to NOVA or to your local NOVA partner, where it will be dismantled into its individual components and properly disposed of.

# Service and guarantee<sup>1</sup>

my 

After purchase, please register your wing within 14 days in our database: [my.nova.eu](http://my.nova.eu) ↗

Registration is required if you wish to take advantage of our extended warranties and guarantees. More information on our warranty and guarantee terms and conditions can be seen here:

[www.nova.eu/en/guarantee-conditions/](http://www.nova.eu/en/guarantee-conditions/)

## Our services

### Optimise your wing.

Through use, paraglider lines shrink or stretch. Generally, A and B-lines stretch, whereas C-lines shrink. As a result the wing flies slower and the handling is less agile. All lines are subject to shrinkage - regardless of which material they are made from or which manufacturer produced them. To ensure your complete flying fun and your safety, we developed **NOVA Trim Tuning (NTT)**<sup>2</sup> with the help of paragliding instructor and mathematician Ralf Antz.

After 15 to 20 Operating hours this stretching or shrinking is basically complete. We recommend that you then immediately send the wing to us or an authorised partner.

We will measure all the lines, analyse the trimming using special software and then put your wing back to its optimal flying condition.

If you take the opportunity of this service, you will benefit from the **3 Years No Full Service Required**: after the NTT your wing only needs to be checked again three years after the date of purchase (provided you do not exceed the number of Operating hours stated in the manual).



<sup>1</sup> The guarantee and service provision is limited, subject to conditions and not offered to the same extent in all countries. Detailed information is available can be seen here: [www.nova.eu/en/guarantee-conditions/](http://www.nova.eu/en/guarantee-conditions/)

<sup>2</sup> The warranty is only included in the purchase price in selected countries and, if included, may only be redeemed in the country of purchase.



### Complete protection included.

**NOVA Protect** offers complete protection for your paraglider: your wing is covered once for accidental damage during one year after registering the glider at myNOVA (please note: there is a 50 euro +VAT excess<sup>3</sup>). We will repair tears, replace lines or panels.

If your wing is irreparably damaged, we will deduct the current value when purchasing a new NOVA paraglider.

This means we offer a unique service which gives you the security that- if the worst should happen - the anguish over a damaged new wing is reduced. Every new NOVA wing is covered by **NOVA Protect**. The only condition is the one-off product registration at myNova.

<sup>3</sup> This service covers damage incurred because of an accident while flying. Damage in other circumstances, personal injury, theft or other loss are excluded from this policy.



### The three-year-no-worry offer.

Imagine two years have passed and you have to do your 2 year check. Then fly a wing from NOVA! If your wing has had the **NOVA Trim Tuning**, then we will extend the period until the next service check from two to three years (from date of purchase) - provided you do not exceed the number of Operating hours before a service is needed, as stated in this manual. The extension of the interval before the next service is due allows you to concentrate on what you enjoy: the flying. We at NOVA wish you great flights!

### Full four year warranty.

For additional peace of mind, we guarantee your paraglider for a further three years as standard. This guarantee covers material as well as workmanship.

If your **NOVA Trim Tuning** and a **NOVA Full Service** was completed by an authorised NOVA partner, **4 Years On Materials** comes into effect and this extends the guarantee to four years.

If we are unable to repair the problem, we will deduct the current value when you purchase a new NOVA paraglider.



### More than a check.

When it comes to checks we are very particular - that's why we don't just call it a check, but a **NOVA Full Service**. We check all the details of the paraglider: porosity, line lengths, correct trimming, etc.

With our in-house developed software package, the **Quality Assurance Database (NOVA QAD)**, the person servicing the wing can view previous checks. You too can view your glider's service history - which is obviously protected by a password.

Like during the **NOVA Trim Tuning**, the person servicing the glider will measure all the lines and feeds the data automatically into the diagnostic software. Using the measurements, the software calculates the sail trim and suggests possible trim corrections.

These are evaluated by the person servicing the glider and then implemented through loops at the carabiners.

All measurement and check data is held centrally and we can download and analyse this data at any time. This allows us to determine how, in what distribution and to what extent the lines go out of trim. Using this data we can draw conclusions and improve our know-how on lines for future gliders.

As a technical and innovative company we are always concerned with further development and safety.





### Everything available, anytime.

To us, a paraglider is more than just a few kilograms of plastic. We breathe digital life into it. Registration at MyNOVA is its birth certificate; and the service data for its entire life is collected in our **Quality Assurance Database**. For the following two reasons our long-running system is not only practical, it is also vital for continuing quality assurance:

Firstly, thanks to a user account our clients have unlimited access to all their important data – for example, the **NOVA Full Service** log, Trim Tuning data or even a change of owner.

Secondly, we gain a deeper insight into the durability of the material and lines through the collection of this data. This helps us inform our clients quickly in case of problems. Also, it helped/helps us to decide which materials are most suitable for everyday paragliding. It assists us to keep producing better paragliders.

NOVA approved service centres also have access to the database. The person responsible for the service can gain information on the wing before even opening it up. The **Quality Assurance Database** therefore improves the knowledge transfer – in the interest of our customers.



All the service and guarantee conditions are linked to terms and conditions. Details on our services are available at: [www.nova.eu/en/guarantee-conditions/](http://www.nova.eu/en/guarantee-conditions/)

## Particulars and exceptions

Subsequent check intervals are two years unless the checker specifies one year due to the questionable condition of the glider.

We also recommend annual checks if the glider is used in areas where it is exposed to a lot of stress/adverse conditions: in very sandy or rocky areas, salty sea air and if the wing has been in contact with salt water. Anyone who regularly flies aerobatics should submit their glider for an annual check. In this case, there is an even greater responsibility on the pilot to regularly check the wing for damage.

Regardless of the above specified deadlines, the paraglider must be inspected no later than 100 flying hours or 200 launches, whichever comes first.

The **NOVA Full Service** is confirmed with an official stamp. Failure to comply invalidates the airworthiness. You can find authorised service partners on our website: [www.nova.eu/en/try-buy/](http://www.nova.eu/en/try-buy/)

Gliders used for commercial purposes (school gliders, tandems) must be checked annually.





# Technische Daten | Technical data

SECTOR			XS	S	M	L
Anzahl Zellen	Cells	m	67	67	67	67
Projizierte Spannweite	Proj. wingspan	m	9,19	9,65	10,09	10,52
Projizierte Fläche	Proj. surface area	m <sup>2</sup>	19,31	21,31	23,32	25,32
Projizierte Streckung	Proj. aspect ratio		4,37	4,37	4,37	4,37
Ausgelegte Spannweite	Flat wingspan	m	11,59	12,17	12,73	13,27
Ausgelegte Fläche	Flat surface area	m <sup>2</sup>	22,69	25,03	27,39	29,75
Ausgelegte Streckung	Flat aspect		5,92	5,92	5,92	5,92
Leinendurchmesser	Line diameter	mm	0,6 / 0,8 / 1,0 / 1,2			
Leinenlänge	Line length	m	6,72	7,06	7,39	7,70
Gesamtleinenlänge	Total line length	m	238	250	262	273
Max. Profiltiefe	Max. profile depth	m	2,41	2,53	2,65	2,76
Min. Profiltiefe	Min. profile depth	m	0,38	0,40	0,42	0,44
Gewicht	Weight	kg	3,80	4,10	4,40	4,70
Zulässiges Startgewicht*	Certified take off weight*	kg	70 - 90	80 - 100	90 - 110	100 - 130
Zulassung (EN/LTF)	Certification (EN/LTF)		C	C	C	C

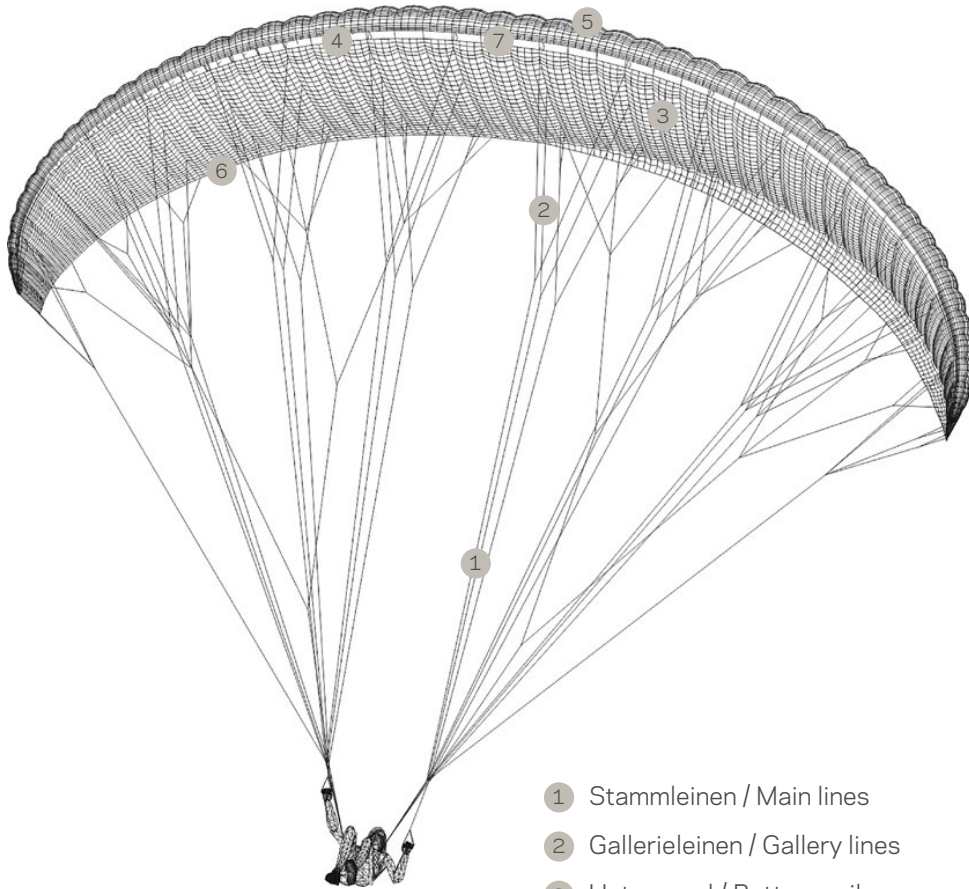
\*) Pilot inkl. Ausrüstung und Flügel | Pilot incl. equipment and wing

Technische Änderungen vorbehalten | Subject to change without notice



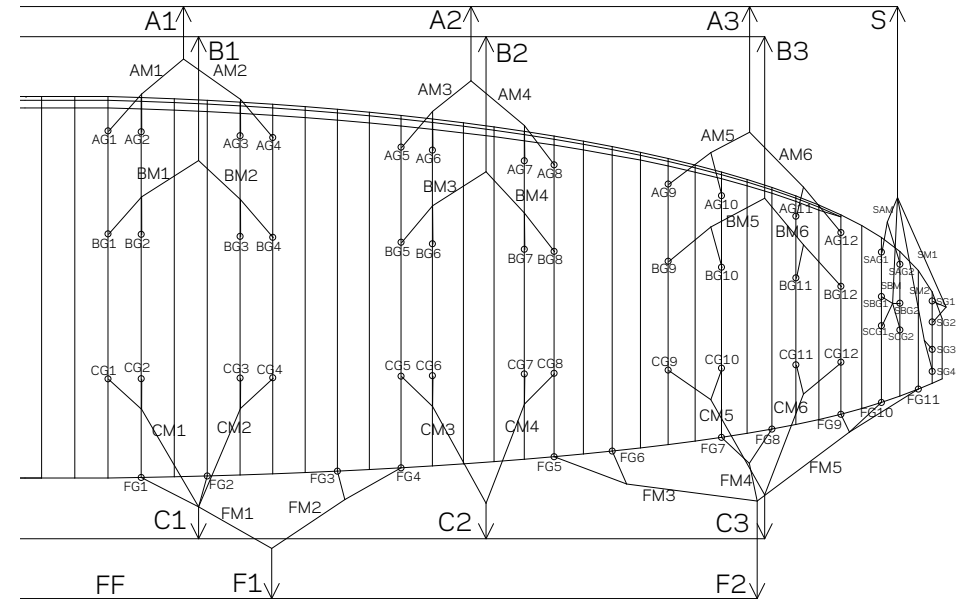
## Übersicht Tragegurt Overview risers

# Übersicht Schirm Overview glider



- ① Stammleinen / Main lines
- ② Gallerieleinen / Gallery lines
- ③ Untersegel / Bottom sail
- ④ Zellöffnungen / Cell Openings
- ⑤ Obersegel / Top sail
- ⑥ Hinterkante / Trailing edge
- ⑦ Typenschild / Nameplate

# Leinenplan / Line plan



Die aktuellen Leinenmaße sämtlicher Größen findest du auf unserer Website in der Online-Version des Handbuchs.

The current line measurements of all sizes can be found in the online version of the manual, which is available from our web site.



Bei jedem Gleitschirm von NOVA ist ein reichhaltiges Bündel an Service- und Garantieleistungen inkludiert.  
Beim Kauf eines Schirms erwirbt man mehr als nur das Produkt.

Every NOVA paraglider comes with a big package of extra services and guarantees.  
When you buy the wing you get more than just the product.



NOVA Vertriebsges.m.b.H.

Auweg 14, A-6123 Terfens, T: +43(0)5224-66026

[info@nova.eu](mailto:info@nova.eu), [www.nova.eu](http://www.nova.eu)