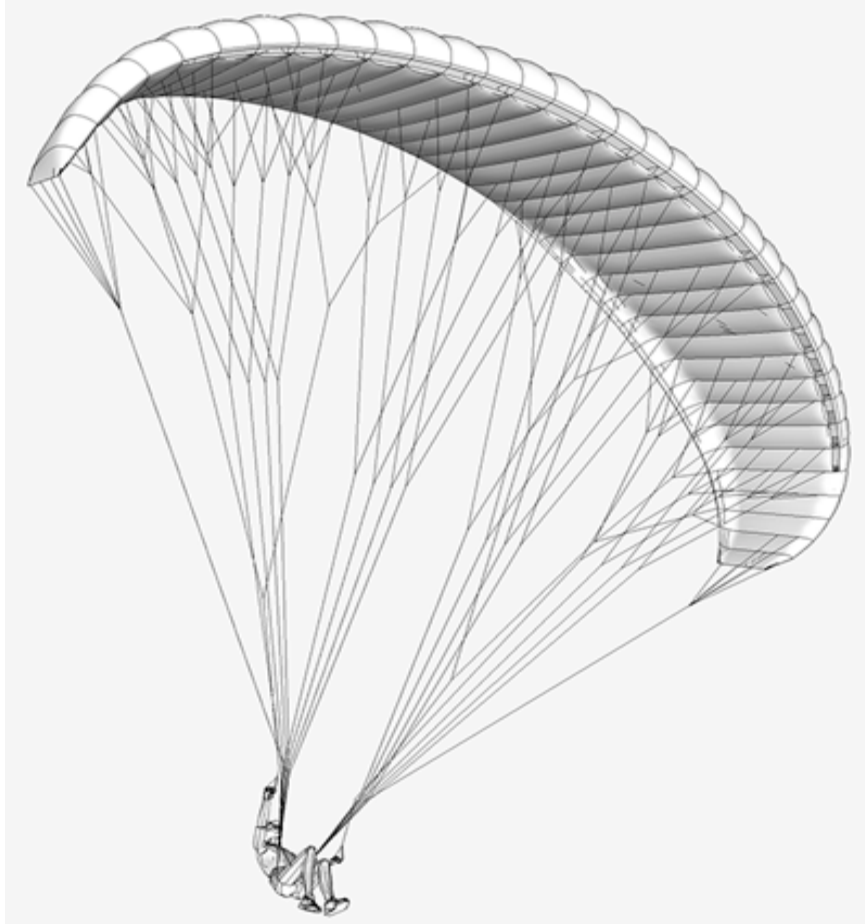


MANUEL D'UTILISATION



MENTOR 2

Tu as choisi une NOVA MENTOR 2 : félicitations !

Tu as acquis une voile avec laquelle tu pourras faire des vols sûrs et plein d'émotions pendant plusieurs années.

Ce manuel d'utilisation contient des conseils importants. Nous conseillons de lire attentivement les pages suivantes avant d'effectuer le premier vol.

Pour toutes questions ou suggestions, nous sommes joignables sur le site www.nova-wings.com

Pour bénéficier de tous les services et de la garantie, il faut enregistrer la voile sur le site internet sous la rubrique « Ma NOVA ».

Nous te souhaitons beaucoup d'heures de vol, plein de bonheur et un atterrissage sûr à chaque vol.

L'EQUIPE NOVA

TABLE DES MATIERES

NOVA	5
LA MENTOR 2	7
BREF DESCRIPTIF TECHNIQUE	7
LA SECURITE	7
MANŒUVRABILITE	7
PERFORMANCE	8
PILOTES DE LA MENTOR 2	8
EXIGENCES DE NIVEAU DU PILOTE	9
INFORMATIONS GENERALES AVANT UTILISATION	9
○ Premier vol.....	9
○ Enregistrement sur « Ma NOVA ».....	9
CONTENU DE LIVRAISON	10
MODIFICATIONS SUR LA VOILE	10
SELLETTE ADAPTEE	10
LE POIDS	10
VOLER AVEC LA Mentor 2	11
DECOLLAGE	11
VOL NORMAL	12
VOL EN VIRAGE	12
L'ATTERRISSAGE	13
DESCENTE RAPIDE	13
○ Descente aux oreilles :.....	13
○ Descente aux B :.....	14
○ 360 serrés	14
○ Descente aux C	15
FERMETURES	16
○ Fermeture asymétrique	16
○ Fermeture frontale	16
DECROCHAGE	16
○ Décrochage d'un côté ou virage négatif	16
○ Décrochage	17
○ Phase parachutale	17
CRAVATE	18
DECOLLAGE REMORQUE OU TREUILLE	19
SYSTEME D'ACCELERATEUR	19
○ Montage de l'accélérateur	19
○ Voler avec l'accélérateur	19
○ Données géométriques de l'accélérateur	20
ENTRETIEN, SOIN ET REPARATIONS	20
DES CONSEILS GENERAUX	20
ENTREPOSAGE	20



NETTOYAGE	21
REPARATIONS :	21
REVISION / CHECK	21
COMPORTEMENT RESPONSABLE	23
ENVERS LA NATURE ET L'ENVIRONNEMENT	23
RECYCLAGE	23
DONNEES TECHNIQUES	24
LES ELEVATEURS	25
PLAN DE LA VOILE	26
PLAN	27
LONGUEURS DES SUSPENTES :	28



NOVA

Depuis la naissance de la firme NOVA en 1989, elle est une des entreprises mondialement reconnues dans la conception, la production et la construction des voiles de parapente. Son siège est à Innsbruck.

NOVA travaille avec un ensemble de collaborateurs hautement qualifiés et ils partagent la passion du vol avec les autres pilotes qui volent sous NOVA.

Cette passion et notre savoir faire en continuelle évolution, sont les principaux moteurs de notre travail. Cela, nous a par exemple permis d'être parmi les premiers concernant la modélisation numérique des écoulements aérodynamiques. Nous sommes capables de prévoir de manière très précise beaucoup de qualités d'un nouveau concept déjà à partir de l'ordinateur.

En plus, notre excellente équipe de pilotes de tests participe efficacement afin que chaque nouvelle création devienne une voile enthousiasmante et fascinante pour les pilotes.

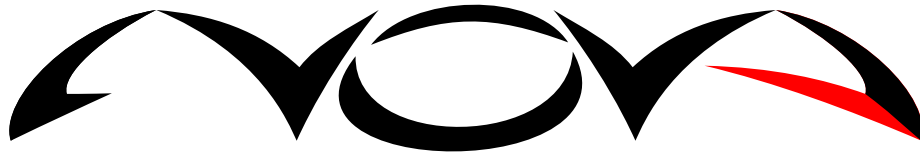
Le nom de NOVA n'est pas uniquement une garantie dans le domaine du développement et du design, la fabrication aussi porte notre signature. C'est pour cela que les voiles NOVA sont fabriquées dans nos propres usines en Hongrie.

C'est ainsi que nous veillons avec une attention particulière à la sécurité et à la qualité de la conception pendant toute la durée de la production. En plus, nous assurons à nos 100 collaborateurs hongrois de bonnes conditions de travail aux standards Européens.

Nous sommes ainsi persuadés que le client profite de produits d'une qualité excellente.

Le plus important pour nous est que les pilotes soient enthousiastes et satisfaits car l'avenir de notre sport réside dans l'enthousiasme des personnes qui pratique le vol libre.





VERTRIEBSGESELLSCHAFT m.b.h
BERNARD HÖFEL - Straße. 14
6020 INNSBRUCK
AUTRICHE

TEL : +43 512 361340
FAX : +43 512 361342
E-MAIL : info@nova-wings.com

Site web
www.nova-wings.com



LA MENTOR 2

La MENTOR 2 résulte d'un important perfectionnement de la MENTOR 1 qui s'est avéré efficace.

Elle est de niveau classe B (1-2) et s'adresse à des pilotes qui ont déjà acquis de l'expérience en pratiquant avec des voiles de niveau inférieur.

Pour ces pilotes, la MENTOR 2 offre la plus haute performance et une grande sécurité.

BREF DESCRIPTIF TECHNIQUE

La MENTOR 2 a 51 caissons. Les cinq caissons fixés au stabilo sont fermés. Elle a trois rangées de suspentes. Pour une meilleure vue d'ensemble, le premier niveau A est de couleur rouge.

Les trois suspentes de frein ne sont pas comptées dans les quatre rangées, et, comme la suspente de stabilo, sont orange.

Les deux élévateurs sont composés chacun de quatre branches et les deux avants ont une manchette rouge sur les 2 autres branches sont fixés respectivement les suspentes B et C.

Le système d'accélérateur est fixe sur la suspente A.

LA SECURITE

La MENTOR 2 se distingue par sa stabilité aussi bien en vol normal que pendant la phase d'accélération. Lorsque la voile se ferme, cela se limite à une petite surface de l'aile ou aux bouts d'aile. Des fermetures plus grandes peuvent être obtenues en freinant et en augmentant la pression.

En général, la réouverture d'une fermeture se fait généralement de façon souple, c'est-à-dire sans grande impulsivité.

Le danger d'une cravate après une fermeture est minime.

Les pilotes qui maîtrisent les techniques de base des vols actifs vont vivre avec la MENTOR 2 – mêmes dans des situations limites – un comportement peu spectaculaire.

Nous conseillons à tous les pilotes de la MENTOR 2 d'effectuer un entraînement en sécurité afin de découvrir la voile.

MANŒVRABILITE

Nous avons utilisé les voiles MENTOR 1 et FACTOR pour optimiser la manoeuvrabilité de la MENTOR 2.



Le résultat : une voile qui tourne facilement, qui est très agile et qui montre quand même des caractéristiques propres pour aider le pilote dans des situations extrêmes ou pendant les vols de longues durées.

La MENTOR 2 est facile à piloter. Il suffit de petits commandements pour optimiser le vol en thermique.

Par rapport à la MENTOR, nous avons pu diminuer légèrement la longueur du cône de suspentage de la voile, pour qu'elle se laisse manœuvrer très facilement dans des conditions difficiles.

Tout cela donne au pilote plus de plaisir et moins de fatigue.

La MENTOR 2 s'adresse surtout aux pilotes qui ont l'ambition d'effectuer des vols de distance. C'est pour cela que nous nous sommes penchés tout particulièrement sur le vol accéléré ainsi que sur une augmentation de la vitesse optimisée. Avec la grande stabilité en vol accéléré, la vitesse peut être utilisée très agréablement.

PERFORMANCE

La MENTOR 2 s'inscrit et poursuit une série de voiles impressionnantes.

Dans la catégorie des voiles de classe B (1-2) et en ce qui concerne le niveau de performance, les magazines indiquent toujours une voile NOVA en première place. C'est valable pour l'ARTAX, la MAMBOO et maintenant aussi pour la MENTOR 1 qui jusqu'à ce jour n'a pas vu sa performance dépassée.

Et maintenant, l'arrivée de la MENTOR 2 a une telle avancée en performance qu'elle peut être comparée à la TRITON. Nous n'avons jamais réalisé une telle différence de performance entre deux générations de voiles.

Une performance en vol accéléré n'a aucune valeur si la voile n'est pas stable pour éviter les fermetures.

La MENTOR 2 se distingue dans cette discipline et reste très stable. Le vol accéléré est très facile et sans fatiguer le pilote. L'accélérateur est maniable et il permet d'effectuer très facilement des ajustements.

PILOTES DE LA MENTOR 2

La MENTOR 2 s'adresse à des pilotes qui veulent aller plus loin, qui ont acquis de l'expérience avec une voile moins exigeante et qui veulent se faire plaisir avec une voile plus performante et plus maniable.



Elle est aussi intéressante également pour des pilotes volant avec des voiles de haut niveau qui recherchent plus de sécurité.

Grâce à cette grande performance nous nous adressons aussi à des pilotes expérimentés qui cherchent un compromis entre performance, sécurité et plaisir.

EXIGENCES DE NIVEAU DU PILOTE

La MENTOR 2 est une voile de la classe intermédiaire. Elle n'est pas prévue pour l'école ni pour les débutants.

Nous conseillons la MENTOR 2 à des pilotes qui ont une expérience solide et qui connaissent les techniques de vol « actif », c'est-à-dire capables de stabiliser sa voile dans des conditions turbulentes. Ils doivent avoir compris le fonctionnement de ce genre de vol et être capable de le pratiquer. Par exemple : savoir doser le freinage par vent fort et savoir contrôler la voile dans les thermiques. D'autres techniques de base sont indispensables comme la maîtrise des virages serrés, des décollages et atterrissages maîtrisés et contrôlés.

Le pilote de la MENTOR 2 doit avoir un bon niveau, à défaut, il ne saura pas tirer profit de cette voile ni de son grand potentiel.

Le Team NOVA conseille aux pilotes d'effectuer un stage d'entraînement lorsqu'on passe d'une catégorie de voile à une autre. Dans le parapente, la formation continue est indispensable.

Nous conseillons à tous les pilotes d'améliorer régulièrement leur performance à la pente école en faisant du travail au sol. Les pilotes capables de décoller en contrôlant leur voile, augmentent leur sécurité et leur plaisir.

INFORMATIONS GENERALES AVANT UTILISATION

- Premier vol

Avant d'être vendue au client, chaque voile doit être vérifiée et contrôlée par un revendeur NOVA.

La date et le nom du pilote doit être marquée sur le cartouche de stabilo.

- Enregistrement sur « Ma NOVA »

Pour avoir droit à tous les services et à la garantie de la voile, celle-ci doit être enregistrée sur le site de NOVA sous « Ma NOVA » (« MEIN NOVA »). Choisir « enregistrer » et suivre les instructions.



CONTENU DE LIVRAISON

La MENTOR 2 est livrée avec un sac qui contient un sac de protection pour l'aile, une housse de protection pour les élévateurs, un accélérateur, une manche à air, un manuel et un écusson à coudre.

MODIFICATIONS SUR LA VOILE

Les données spécifiques correspondent à la livraison avec celle de l'homologation. Toute modification, (par exemple : changement de longueur des suspentes, changement aux élévateurs) engendre la perte de l'homologation.

Nous vous conseillons de contacter NOVA en cas de modifications envisagées.

SELLETTE ADAPTEE

Pour la MENTOR 2, des sellettes de type GH (sans croisillon) sont autorisées. C'est-à-dire presque tous les modèles.

Le choix de sellette influence essentiellement le comportement de vol de la MENTOR 2. Il existe des sellettes qui permettent effectivement le déplacement du poids du pilote mais qui font aussi sentir les turbulences beaucoup plus fortes au pilote.

Des sellettes moins agiles ne permettent pas des déplacements de poids extrêmes, par contre, le pilote sentira moins les turbulences.

Votre revendeur ou une école sérieuse peut vous conseiller.

LE POIDS

La MENTOR 2 est prévue pour un poids défini. Cela veut dire le poids total en vol est la totalité du poids en vol le poids du pilote et du matériel ; (sellettes vêtements, voile et accessoires).

Si la MENTOR 2 est pilotée avec un PTV au dessous de la moitié de la fourchette du poids autorisé, il faut s'attendre à une moindre agilité et à un comportement de vol moins dynamique. En cas de fortes turbulences, la voile est moins stable.

Si la MENTOR 2 est pilotée avec un PTV au dessus de la moitié de la fourchette de poids autorisé, la dynamique et la stabilité de la voile augmente. Même la vitesse bras haut augmente légèrement. Par contre, la réactivité de la voile après fermeture augmente légèrement.



En volant avec un sous poids autorisé, il y a une forte diminution de l'agilité et une moindre stabilité de la voûte.

En volant avec un surpoids autorisé, il y a une meilleure agilité et il faut s'attendre à des réactions très dynamiques.

Dans les deux cas, c'est un dépassement de règles non autorisé.

VOLER AVEC LA Mentor 2

Nous conseillons de pratiquer les premiers vols avec une nouvelle voile par conditions clames afin de s'accommoder aux comportements de la voile. Quelques décollages à la pente école facilitent aussi la prise de confiance avec une nouvelle voile.

DECOLLAGE

Avant chaque décollage le pilote a la responsabilité et l'obligation de s'assurer du bon état du matériel, en particulier de la voile, de la sellette et du système de secours.

Avant le décollage nous conseillons une vérification pré-vol qui doit être effectuée soigneusement (beaucoup d'accident au décollage sont malheureusement la conséquence de l'absence de vérifications pré-vol)

1. Attacher les cuissardes, les sangles au niveau de la poitrine de la sellette, attacher la mentonnière du casque
2. Accrocher les élévateurs (non vrillés) au mousqueton, accrocher correctement l'accélérateur et fermer les mousquetons
3. Vérifier les suspentes : les suspentes A dégagées et au dessus, la suspente de frein doit rouler librement dans la poulie de frein
4. La voile est posée en forme d'arc de cercle avec les caissons ouverts
5. Vérifier la force et l'orientation du vent et que l'espace aérien soit libre et dégagé

En décollage dos ou face à la voile, la MENTOR 2 se distingue par un comportement de levée évident, sans tendance à dépasser.

Dans l'ensemble, le comportement de décollage est très simple, il pardonne des fautes et n'a pas besoin d'autres connaissances que celle de la technique standard pour le décollage face et dos appris en école.

De toute façon, un bon décollage ne s'apprend pas en lisant des manuels, il faut de l'entraînement.

Un conseil : profite de chaque occasion de t'exercer en pente école pour figoler tes techniques de décollage.



Celui qui est capable après quelques exercices, dans des circonstances difficiles de contrôler sa voile au sol à la perfection, sera beaucoup plus sûr et profitera beaucoup mieux de ses vols.

VOL NORMAL

La MENTOR 2 atteint ses meilleures performances en finesse bras hauts. En condition d'air calme, la MENTOR 2 atteint ainsi son meilleur plané.

En cas de vent ou dans les masses d'air descendantes, on peut gagner en performance maximale en actionnant l'accélérateur. En cas de turbulences, il faut penser à la possibilité d'une fermeture et de ce fait garder une grande distance de sécurité par rapport au sol si vous volez accéléré.

En cas de fortes turbulences, nous conseillons de freiner légèrement des deux côtés pour augmenter la stabilité.

Vol actif veut dire que le pilote est capable de contrôler à tout instant l'incidence et la corriger en cas de turbulences. Si par exemple, on arrive d'une masse d'air ascendante dans une masse d'air descendante sans que le pilote agisse, l'angle d'incidence diminuera et la voile fera une abatée. Ce mouvement de la voile est signalé au pilote par une diminution de la pression des freins.

La réaction juste est d'augmenter le freinage pour empêcher la voile de faire une abatée ou bien d'augmenter la pression de freinage.

Dans le cas d'un vol où l'on passe d'une masse d'air descendante à une ascendance, les choses se produisent en sens inverse. Sans manœuvre du pilote, la voile s'incline en arrière et la pression de freinage augmente. Dans ce cas, le pilote devrait relâcher les freins ou les lâcher un bref instant pour diminuer le mouvement de la voile ou l'empêcher.

Le pilote réagit à la diminution de la pression de freinage en freinant et il réagit à l'augmentation de la pression de freinage en relâchant le frein.

Avec une parfaite connaissance de vol, on peut éviter la plupart des fermetures. Déjà, au début on peut apprendre la plupart des manœuvres nécessaires en s'exerçant au sol, en s'entraînant à stabiliser sa voile dans le vent sans la regarder.

Cet exercice aide aussi pour le décollage.

VOL EN VIRAGE

Un virage s'effectue en interaction avec le frein intérieur, le frein extérieur et le transfert de poids. C'est l'art d'un juste dosage.



La MENTOR 2 est très maniable. Il suffit de petites manœuvres pour faire des virages précis.

Lors des 360, une action sur le frein extérieur permet d'influer sur la vitesse du virage ainsi que sur le diamètre de la spirale.

Des virages serrés et contrôlés, ou bien une inversion de virage demande un certain entraînement. Cette maîtrise doit être acquise par chaque pilote.

Attention :

Si jamais la voile ne se laisse plus diriger par les commandes de frein, la MENTOR 2 peut être dirigée par les élévateurs C. Une combinaison avec le transfert de poids, permet d'effectuer de bonnes corrections de direction.

Avec cette technique, un atterrissage sûr est également possible.

Pour éviter un virage négatif, les élévateurs C doivent seulement être tirés légèrement vers le bas.

L'ATTERRISSAGE.

L'atterrissage avec la MENTOR 2 est simple.

Lorsque le vent est fort, il faut freiner prudemment et progressivement pour augmenter la stabilité. Juste avant d'arriver au sol, il faut freiner plus fort.

Attention : même à une hauteur de deux mètres, le gradient peut entraîner un atterrissage brutal. De ce fait, il faut freiner complètement, juste avant de mettre les pieds au sol.

DESCENTE RAPIDE

En cas d'évolution météo, il peut être nécessaire de perdre de l'altitude rapidement. Pour effectuer cette manœuvre, le pilote a trois possibilités :

- **Descente aux oreilles :**

La descente aux oreilles est très facile avec la MENTOR 2. D'abord il faut tirer les élévateurs rouge externes A (avec l'étiquette EARS) vers le bas symétriquement.

Le pilote conserve les commandes de frein dans les mains. Tant que les élévateurs sont tenus, les extrémités de la voile restent fermées et la descente est plus rapide.



Pour accélérer la descente et pour accélérer la vitesse horizontale, nous conseillons d'utiliser l'accélérateur.

L'incidence qui augmente à cause de la descente aux oreilles s'égalise en utilisant l'accélérateur.

Pour relâcher les oreilles, il suffit de lâcher les élévateurs A afin qu'ils reprennent leur place vers le haut et qu'ils soient dégagés et la MENTOR 2 se rouvre.

Si elle ne se rouvre pas, il suffit de pomper symétriquement avec les freins, on parvient à l'ouvrir avec un freinage court et impulsif.

- **Descente aux B :**

Tirer environ 15 cm et en même temps les élévateurs B. La circulation de l'air autour du profil diminue. Nous conseillons pour avoir un maintien maximal de tenir les élévateurs au niveau des maillons.

En tirant les élévateurs vers le bas, la vitesse horizontale de la voile diminue tout de suite. Le concept de trois élévateurs incite la MENTOR 2 à s'incliner vers l'arrière, plus que pour une voile à quatre élévateurs.

Le pilote se trouve légèrement en avant de la voile.

Si on tire trop, la voile commence doucement à tourner autour de son axe. Il est possible que la voile forme une rosette. La voile se tord et les extrémités se mettent vers l'avant. Dans ce cas, on lève les mains vers le haut et la rosette stoppe (une rotation peut être déclenchée par un tir asymétrique des élévateurs). L'aile se remet en relevant les mains rapidement vers le haut.

La descente au B s'effectue en ramenant très vite les élévateurs vers le bas. Si cette manœuvre est effectuée trop lentement, cela risque de provoquer une cravate.

Pendant toute la manœuvre, les freins sont maintenus (sans prendre un tour de freins). En sortant de la descente au B, il faut faire attention que les freins soient complètement libres jusqu'à ce que la voile est repris un vol normal.

- **360 serrés**

Le 360 serré est une des manœuvres de descente les plus exigeantes et ne doit être effectuée qu'à haute altitude et apprise dans le cadre d'un exercice de sécurité.

L'entrée en 360 serrés se fait en deux phases. Le pilote doit freiner progressivement du côté intérieur en s'aidant par un déplacement du poids dans la sellette pour entrer dans des virages de plus en plus serrés. Ensuite, vient le moment où la force centrifuge augmente et le nez de la



voile commence à se positionner de plus en plus vers le sol pour former une vraie spirale et se trouver pratiquement parallèle au sol.

Aux premiers essais de 360, il est conseillé de quitter la spirale avant que celle-ci ne soit très engagée et éviter le tangage.

La sortie de la spirale s'effectue en relevant la main intérieure pour relâcher le frein. Pour éviter le tangage en sortie de 360, il faut actionner le frein intérieur encore une fois dès que la voile se redresse, c'est-à-dire dès qu'elle quitte la position horizontale.

La spirale proprement dite commence avec le mouvement vers l'horizontale de la voile. A ce moment là, le pilote est poussé dans la sellette vers l'extérieur. Le pilote doit garder cet appui extérieur pour éviter de risquer de neutralité spirale. A partir de ce moment, la vitesse de descente peut être variée. Si le pilote reste à l'extérieur, il suffit de lâcher un peu le frein intérieur et la MENTOR 2 ralentit continuellement le mouvement de la spirale. La suite de la sortie s'effectue comme décrit ci-dessus.

Si le pilote déplace son poids vers l'intérieur, la MENTOR 2 est capable de continuer la spirale en relâchant les deux freins. Dans ce cas il est utile de freiner des deux côtés ou bien de freiner du côté extérieur au virage et en déplaçant le poids.

La vitesse de descente peut varier de 10m/s à 20m/s. La pression sur le corps est d'environ 3G et peut amener en cas extrême à une perte de conscience.

- **Descente aux C**

Depuis un certain temps cette manœuvre est parfois préconisée comme moyen de descente. L'entrée est effectuée en tirant symétriquement les deux élévateurs C.

Nous ne conseillons dans aucun cas cette manœuvre pour la voile MENTOR 2 car la sortie est très exigeante.



FERMETURES

○ **Fermeture asymétrique.**

En rencontrant de fortes turbulences, un côté de la voile peut se fermer. Cela arrive si d'un côté l'incidence diminue si fortement que la tenue aérodynamique n'existe plus, la tension des suspentes diminue et ce côté de la voile se ferme.

Quand la fermeture porte uniquement sur une petite surface de l'envergure de la voile la MENTOR 2 ne réagit pas. Au-delà de 50% de l'envergure, la voile réagit : la MENTOR 2 commencera à tourner du côté de la voile fermée. Dans le même temps la voile abat vers l'avant. Le pilote peut empêcher la voile de virer et l'abattée en contrôlant à la commande le côté où la voile est ouverte.

Maîtriser cette manœuvre est importante en approche du sol. Il est conseillé de s'entraîner en altitude dans le cadre d'un entraînement de sécurité.

Si le pilote freine trop fortement du côté ouvert, il risque le décrochage ou la vrille.

○ **Fermeture frontale.**

La fermeture frontale peut arriver en cas de turbulences. Contrairement à la fermeture asymétrique, le bord d'attaque se ferme sur toute sa longueur.

La MENTOR 2 sort d'elle-même de cette configuration comme en cas de fermeture asymétrique. Pour sortir de la fermeture frontale, nous conseillons un freinage symétrique léger.

DECROCHAGE.

○ **Décrochage d'un côté ou virage négatif.**

Le virage négatif (vrille à plat) intervient lorsqu'une commande de frein est descendue trop loin et trop brusquement. L'axe du mouvement ne se trouve pas à l'extérieur de la voile comme pour un virage normal, mais sur son axe médian. Cela peut survenir très brutalement. La bonne réaction est de lâcher immédiatement les deux freins.



- **Décrochage**

Si les freins sont tirés symétriquement au maximum, un décrochage peut arriver. La voile perd sa vitesse horizontale pendant que le pilote se trouve en avant. Pour le pilote, la voile tombe en arrière. A ce moment il ne faut en aucun cas lâcher les freins, sinon la voile risque de faire une grande abatée et de passer sous le pilote.

Le décrochage est une manœuvre complète. Sa manipulation ne peut être expliquée complètement dans le manuel. Celui qui veut apprendre cette manœuvre doit l'effectuer accompagné d'un moniteur, le mieux est de l'apprendre dans le cadre d'un entraînement de sécurité.

Le point de décrochage dépend de la taille de la voile et mesure environ 57 cm pour la MENTOR 2 XXS, 61cm pour la MENTOR 2 XS, 63 cm pour la MENTOR 2 S, 67 cm pour la MENTOR 2 M, et 70 cm pour la MENTOR 2 L.

Ces mesures sont des données approximatives. En cas de turbulence, le décrochage peut commencer plus tôt ou plus tard. Celui qui veut utiliser le point de décrochage doit beaucoup en pratiquer et s'entraîner pour développer sa sensibilité au décrochage. Les données marquées ici sont uniquement des idées de l'action de freinage possible.

- **Phase parachutale.**

Le parapente n'a plus de vitesse horizontale. La phase parachutale peut être déclenchée volontairement par le pilote en tirant sur un grand débattement progressivement et symétriquement les commandes. C'est pour ainsi dire le stade préliminaire de décrochage.

La MENTOR 2 sort d'elle-même de la phase parachutale dès qu'on relâche les freins.

Un parapente usé, une voile poreuse ou des suspentes décalées peuvent conduire la voile à rester dans une phase parachutale stable.

Cela peut se produire en sortant d'une descente aux b trop lentement ou bien après une grande fermeture frontale.

Une phase parachutale est favorisée par une voile mouillée par exemple en volant par temps de pluie ou bien en volant dans un air très froid.

En cas de phase parachutale, il faut pousser vers l'avant les élévateurs A ou les tirés vers le bas ou encore actionner l'accélérateur. Après un léger mouvement pendulaire, la voile se mettra lentement en position normale. En cas de phase parachutale à proximité du sol il faut vérifier que l'altitude soit suffisante pour effectuer cette manœuvre. Autrement, il faut préférer un atterrissage en phase parachutale.



Si pendant la phase parachutale les freins sont actionnés, la voile se met en décrochage.

Conseils pour vol en temps de pluie :

Un vol par temps de pluie est à éviter car la possibilité de décrochage est nettement augmentée. Sous la pluie, le freinage est plus difficile et il faut tirer peu sur les freins, et, si les conditions le permettent on peut se servir de l'accélérateur.

CRAVATE

Si les suspentes sont tellement emmêlées que la voile ne s'ouvre plus, on parle de cravate. Cela peut arriver après une fermeture ou une descente rapide.

Pendant nos vols de tests avec la MENTOR 2, il n'y a eu aucune situation de ce genre. Mais, nous ne pouvons pas l'exclure.

En cas de suspentes emmêlées, nous conseillons les manœuvres suivantes :

1. freinage à contre sens : la voile veut tourner vers le côté fermé. Si le pilote ne freine pas de l'autre côté (côté ouvert), dans certains cas, une rotation peut se transformer très vite en 360 serrés qui demandera beaucoup de force pour en sortir
2. ouvrir en pompant : tirer fortement le frein du côté fermé, la cravate peut ainsi être enlevée. Il faut faire attention de stabiliser la voile avec l'autre frein
3. tirer sur la suspente de stabilo : si le freinage ne suffit pas à enlever la cravate, on peut éventuellement sortir en tirant fortement sur les suspentes du stabilo. Celle-ci se trouve à l'extrémité de l'élévateur B et il est teinté en orange
4. le pilote qui maîtrise le décrochage dispose d'une manœuvre efficace pour enlever une cravate
5. Sauvetage : en cas de perte de contrôle de la voile ou si l'altitude est insuffisante pour une manœuvre d'ouverture, il faut utiliser sans hésiter le parachute de secours

Beaucoup de pilote hésite trop longtemps avant de se servir de leur secours. De tels accidents ont des conséquences fatales. Par contre, une descente avec le parachute de secours finit très rarement avec des blessures graves.

Il faut prendre l'habitude de s'entraîner à l'utilisation du système de secours mentalement en touchant la poignée de sauvetage afin de simuler le geste.



Beaucoup d'écoles de parapente proposent des entraînements pour l'utilisation du parachute par exemple dans les gymnases. Le mieux est l'entraînement dans le cadre d'un stage SIV.

Tout cela permet de ne pas hésiter en cas de besoin et de penser, en cas de situation de stress, au parachute de secours.

DECOLLAGE REMOROUE OU TREUILLE

La MENTOR 2 ne montre aucune particularité lors d'un décollage au treuil ou remorqué.

Il faut veiller à garder un angle de montée plat.

Nous conseillons l'emploi d'un adaptateur pour décoller au treuil. Il s'accroche au mousqueton principal.

SYSTEME D'ACCELERATEUR

○ Montage de l'accélérateur.

La plupart des sellettes disposent de deux poulies. Certaines sellettes sont équipées d'anneaux.

Les deux cordelettes de l'accélérateur doivent être fixées du haut vers le bas à travers les poulies et fixées à la pédale d'accélérateur.

La bonne longueur est importante. Les cordelettes trop courtes provoquent une accélération permanente et l'atterrissage à l'accélérateur est plus difficile.

Des cordelettes trop longues ne permettront pas d'atteindre la vitesse maximale.

Pour le premier montage, nous conseillons de laisser les cordelettes plutôt longues pour déterminer la bonne longueur et ainsi la régler.

○ Voler avec l'accélérateur

Avant le décollage, il faut attacher les élévateurs à la sellette. Les crochets de la sellette sont attachés à ceux de l'accélérateur sur les élévateurs.

Il faut veiller à ce que la cordelette puisse glisser librement.

La MENTOR 2 est doté d'un système d'accélérateur effectif et aisé. La performance de la voile reste jusqu'à une vitesse maximale très haute. Lors des accélérations, les fermetures en vol seront plus dynamiques il faudra plus de hauteur pour retrouver le bon régime de vol.



Attention : freiner pendant un vol accéléré n'a pas de sens cela réduit considérablement les performances de l'aile et augmente l'instabilité de l'aile et donc les risques de fermeture.

En vol accéléré, le changement de direction peut être effectué en déplaçant le poids du corps dans la sellette ou bien par une accélération asymétrique (si on accélère plus à gauche, la voile fait un virage à droite).

- **Données géométriques de l'accélérateur**

En appuyant sur l'accélérateur, les élévateurs se raccourcissent : l'élévateur C diminue de 18 cm sur les voiles S et M.

ENTRETIEN, SOIN ET REPARATIONS

DES CONSEILS GENERAUX

La MENTOR 2 entretenue avec soin durera des années.

Suivre les conseils suivants :

- Ne pas exposer la voile au rayon UV
- En pliant la voile, il ne faut pas plier trop fortement les renforts du bord d'attaque
- Si la voile est mouillée lors du pliage, il faut la sécher ensuite dans un endroit au sec
- A l'atterrissage ou lors du travail au sol, il faut faire attention à ce que le bord d'attaque ne tape pas trop fort sur le sol, cela peut entraîner des dommages sur certaines parties de l'aile
- Les suspentes doivent être protégées des saletés et des pierres pointues. Sur un sol pierreux, il n'est pas possible de décoller.
- L'humidité combinée avec la saleté peut endommager le gainage des suspentes et provoquer des nœuds (cravate) de la voile. L'eau salée ou la sueur endommagent les suspentes et diminuent leur résistance

ENTREPOSAGE

Entreposer l'aile au sec, à l'abri de la lumière.

Il faut éviter d'entreposer le parapente sous haute température comme, par exemple, dans la voiture en été.

Pour un entreposage à long terme, la voile ne doit pas être comprimée et de préférence plier librement dans son sac.



NETTOYAGE

Le mieux est de la nettoyer avec une éponge et de l'eau (pas de détergents !).

La saleté, le sable ou les pierres dans les caissons doivent être enlevés. Surtout le sable car il entraîne un frottement sur le tissu et les coutures.

REPARATIONS :

Elles ne doivent être réalisées que par le fabricant, son importateur ou une entreprise agréée par lui.

Pour toutes questions, veuillez vous adresser directement à NOVA (info@nova-wings.com).

Il est possible de réparer soi même de petits trous, inférieurs à 5 cm et qui ne touchent pas les coutures avec un morceau de voile encollé qui peut être sollicité auprès de NOVA dans la couleur voulu et avec les explications nécessaires.

REVISION / CHECK

La nouvelle recommandation pour les intervalles de révision prévoit que chaque voile soit révisée au plus tard un an après la date d'achat.

Pour un contrôle calage (NOVA Trim Tuning NTT)

Le calage de la voile sera contrôlé et en cas de besoin corrigé.

Si le NTT est effectué la première année, le check complet (NOVA Full Service NFS) s'effectue 3 ans après la date d'achat de la voile. Si le NTT n'est pas effectué, le parapente doit passer au NFS 2 ans après l'acquisition.

Les intervalles suivants des révisions sont ensuite tous les deux ans sauf si l'entreprise qui effectue la révision préconise un intervalle plus court en raison de l'état de la voile.

Des parapentes utilisés par les professionnels dans les écoles et les biplaces doivent être révisés tous les ans. C'est également conseillé pour les voiles qui ont plus de 150 heures de vol ou qui sont utilisées en accro.

La révision annuelle est également conseillée lorsque le matériel est soumis à des situations extrêmes en raison de la géographie du site (site avec des pierres, air salé, contact avec de l'eau salée). Dans ces circonstances, il va de soi qu'il appartient au pilote de contrôler continuellement son matériel.

Un « check-tampon » est délivré à chaque révision.

Le non respect de la réglementation, entraîne la perte du certificat de conformité.

Vous trouverez d'autres informations sur les révisions sur le site de NOVA (<http://www.nova-wings.com>) : downloads : Check.

ENREGISTREMENT, GARANTIE

Pour l'enregistrement de la voile sur le site de NOVA (Ma NOVA), le premier TRIMM CHECK NOVA TRIM TUNING (NTT) est gratuit dans certains pays, par exemple, en Allemagne, en Autriche et en Suisse.

Voir : <https://mkdesign.de:nova/german/mynova/login.html>

L'enregistrement est nécessaire pour bénéficier de la garantie : une année NOVA Protect, quatre ans sur le matériel.

Pour d'autres détails, voir sur le site : <http://www.nova-wings.com/nova/guarantee.html>

COMPORTEMENT RESPONSABLE **ENVERS LA NATURE ET L'ENVIRONNEMENT**

A la fin de ce manuel, nous voulons faire appel à un comportement responsable envers la nature et envers l'environnement en pratiquant ce sport.

Il va de soi qu'il ne faut jamais jeter des déchets, mais il convient également d'éviter d'effrayer les animaux (rapace, gibier) en volant près d'eux. Surtout pendant les périodes de temps froids où le stress peut constituer « une atteinte à leur vie ».

RECYCLAGE

Le parapente contient des matériaux en plastique qui doivent être recyclés conformément aux règles en vigueur.

Renvoyer le parapente que vous n'utilisez plus à NOVA. Nous le démonterons et le recyclerons.

DONNEES TECHNIQUES

Taille	XXS	XS	S	M	L
Echelle	0.880	0.930	0.970	1.010	1.05
Nombre de caissons			51		
Envergure projetée m	8.46	8.90	9.32	9.72	10.11
Surface projetée m ²	18.46	20.33	22.3	24.26	26.21
Allongement projeté			3.9		
Envergure en m	10.86	11.42	11.96	12.48	12.97
Surface en m ²	21.68	24	26.33	28.65	30.96
Allongement			5.43		
Diam des suspentes en mm			0.6/0.7/0.8/1.3		
Longueur du cône m	6.27	6.6	6.91	7.21	7.49
Métrage total	224	235	247	258	268
Corde maxi m	2.49	2.6	2.72	2.84	2.95
Corde mini m	0.62	0.65	0.68	0.71	0.74
Poids kg	5.2	5.4	5.6	6	6.3
Poids au décollage kg ¹	60-80	70-90	80-100	90-110	100-130
Place	1	1	1	1	1
Classification EN	B	B	B	B	B

¹ Poids du pilote + le matériel

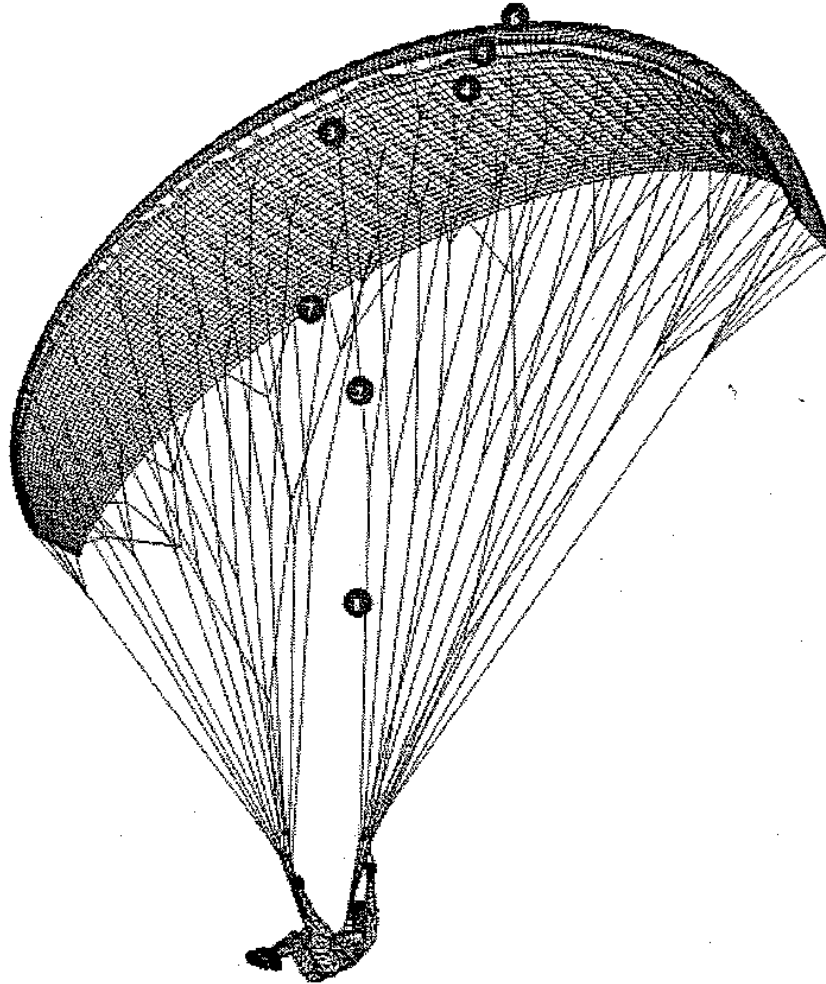
LES ELEVATEURS



1. Elévateurs A1
2. Elévateurs A2
3. Elévateurs B
4. Elévateurs C

5. Accroche maillon principal
6. Accroche de l'accélérateur
8. Poignée de freins

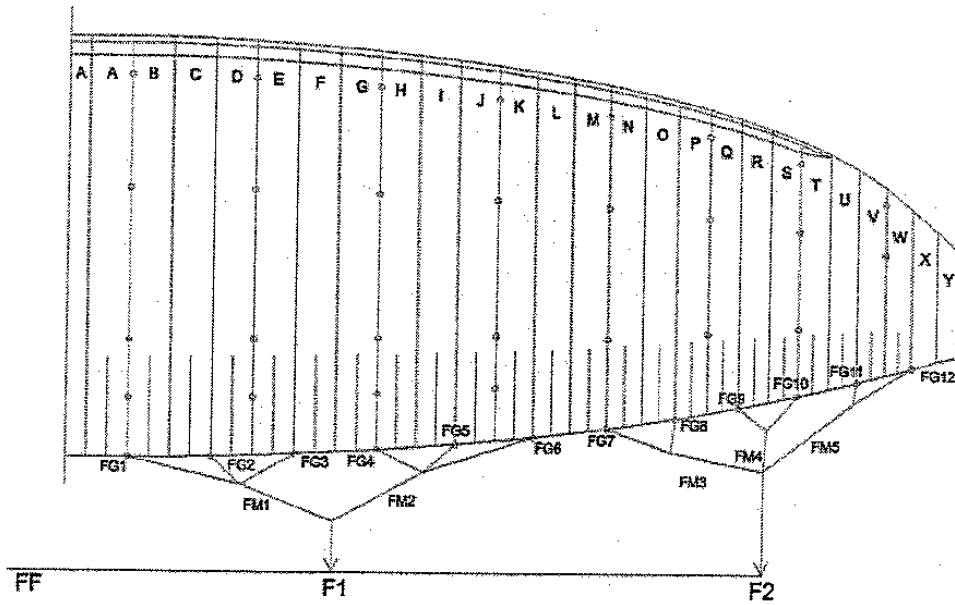
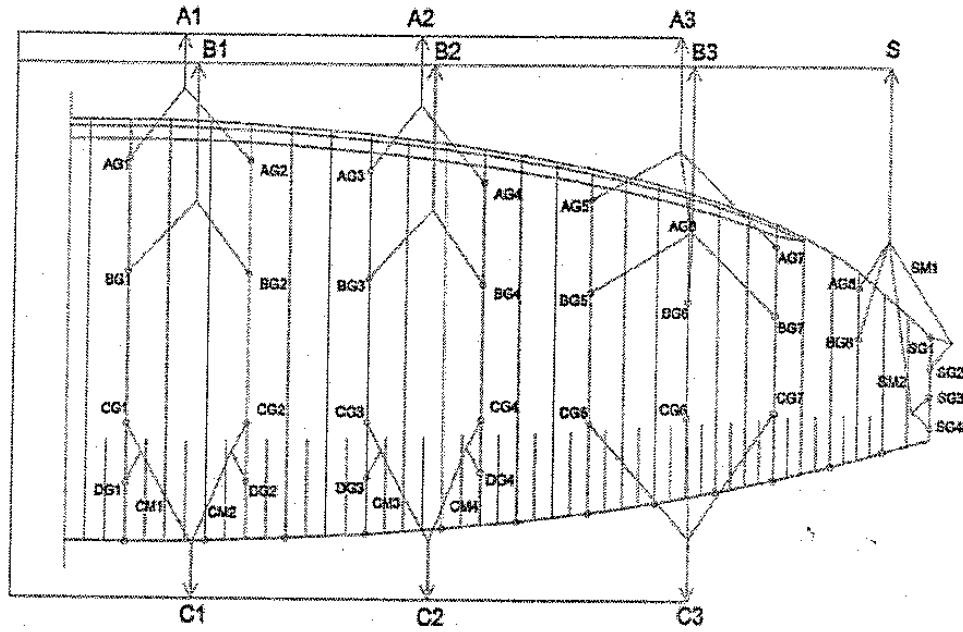
PLAN DE LA VOILE



1. Suspentes principales
2. Suspentes intermédiaires
3. Faisceau de suspentes
4. Intrados
5. Embouchures

6. Extrados
7. Bord de fuite
8. Sticker d'homologation

PLAN



LONGUEURS DES SUSPENTES :

	Mentor 2				Leinentyp	Leinentyp Mentor2 L
	XS	S	M	L		
A1	450	470,4	491,3	509,8	PPSL Liros 160red	PPSL 160red
A2	456	477,3	499	518,2	PPSL Liros 160red	PPSL 160red
A3	425,3	446,1	466,5	485,3	PPSL Liros 160red	PPSL 160red
AG1	205,4	214,9	224,1	232,8	Edelrid 8000-80 dsp	8000-120 dsp
AG2	201,8	211,5	220,7	229,5	Edelrid 8000-80 dsp	8000-120 dsp
AG3	191,6	200,5	209,1	217,2	Edelrid 8000-80 dsp	8000-120 dsp
AG4	187	196	204,6	212,8	Edelrid 8000-80 dsp	8000-120 dsp
AG5	210,8	220,6	230	239	Edelrid 8000-65 dsp	8000-80 dsp
AG6	196,5	205,9	214,8	223,3	Edelrid 8000-65 dsp	8000-80 dsp
AG7	190,8	200,1	208,9	217,4	Edelrid 8000-65 dsp	8000-80 dsp
AG8	147,2	154,2	160,8	167,1	Edelrid 8000-65 dsp	8000-65 dsp
B1	447,2	467,9	488,3	507,1	PPSL Liros 160ye	PPSL 160ye
B2	458,7	480,4	501,9	521,7	PPSL Liros 160ye	PPSL 160ye
B3	429,3	450,2	470,9	490,45	PPSL Liros 160ye	PPSL 160ye
BG1	200,7	210,1	219	227,5	Edelrid 8000-80 dsp	8000-120 dsp
BG2	197,2	206,7	215,8	224,4	Edelrid 8000-80 dsp	8000-120 dsp
BG3	182,1	190,6	198,8	206,5	Edelrid 8000-80 dsp	8000-120 dsp
BG4	178,1	186,7	194,9	202,7	Edelrid 8000-80 dsp	8000-120 dsp
BG5	200,8	210,1	219,1	227,6	Edelrid 8000-65 dsp	8000-80 dsp
BG6	187,3	196,2	204,7	212,9	Edelrid 8000-65 dsp	8000-80 dsp
BG7	182,5	191,3	199,8	207,8	Edelrid 8000-65 dsp	8000-80 dsp
BG8	145,3	152,1	158,6	164,9	Edelrid 8000-65 dsp	8000-65 dsp
C1	468,2	490,6	511,4	531,6	PPSL Liros 160ye	PPSL 160ye
C2	478,4	501,8	523,5	544,7	PPSL Liros 160ye	PPSL 160ye
C3	444,2	466,2	487,35	507,6	PPSL Liros 160ye	PPSL 160ye
CM1	146	153,1	159,6	165,7	Edelrid 8000-80 dsp	8000-120 dsp
CM2	142,3	149,6	156,1	162,3	Edelrid 8000-80 dsp	8000-120 dsp
CM3	127,8	134,1	139,8	145,1	Edelrid 8000-80 dsp	8000-120 dsp
CM4	122,8	129,1	134,8	140,2	Edelrid 8000-80 dsp	8000-120 dsp
CG1	45,1	47,3	49,3	51,2	Edelrid 8000-80	8000-120



CG2	45,1	47,3	49,3	51,2	Edelrid dsp 8000-80	dsp 8000-120
CG3	45,2	47,3	49,3	51,3	Edelrid dsp 8000-80	dsp 8000-120
CG4	45,3	47,4	49,5	51,4	Edelrid dsp 8000-80	dsp 8000-120
CG5	193,1	202,1	210,7	218,9	Edelrid dsp 8000-65	8000-80 dsp
CG6	178	186,4	194,5	202,2	Edelrid dsp 8000-65	8000-80 dsp
CG7	171,8	180,2	188,2	195,8	Edelrid dsp	8000-80 dsp
DG1	59	62,1	64,4	67	Edelrid 8000-80 dsp	8000-120 dsp
DG2	58,7	61,8	64,2	66,7	Edelrid 8000-80 dsp	8000-120 dsp
DG3	58,0	61,1	63,4	65,9	Edelrid 8000-80 dsp	8000-120 dsp
DG4	56,8	59,8	62,1	64,5	Edelrid 8000-80 dsp	8000-120 dsp
S	439,4	461,4	482,7	503	Liros PPSL120 or	PPSL120 or
SM1	90,7	95,5	99,7	103,7	Liros DSL70 or	DSL70 or
SM2	101,4	106,6	111,2	115,7	Liros DSL70 or	DSL70 or
SG1	32,1	33,6	35,1	36,5	Liros DSL70 or	DSL70 or
SG2	35,8	37,5	39,1	40,6	Liros DSL70 or	DSL70 or
SG3	31,1	32,6	34	35,3	Liros DSL70 or	DSL70 or
SG4	37,8	39,6	41,3	42,9	Liros DSL70 or	DSL70 or
FF	160	168	175	178	Edelrid 7850-360 or	7850-360 or
F1	232,9	244,2	255	265,3	Liros DSL70 or	DSL70 or
F2	284	298,6	312,5	325,7	Liros DSL70 or	DSL70 or
FM1	190,8	199,6	208	216	Liros DC60 red	DC60 red
FM2	179,7	188,4	196,8	204,8	Liros DC60 red	DC60 red
FM3	169,6	177,5	185	192,2	Liros DC60 red	DC60 red
FM4	153,1	160,3	167,3	173,9	Liros DC60 red	DC60 red
FM5	143,6	150,6	157,3	163,7	Liros DC60 red	DC60 red
FG1	159,7	167,4	173,2	184,7	Liros DC60 red	DC60 red
FG2	128,5	134,1	139	149,2	Liros DC60 red	DC60 red
FG3	110	115,5	120,5	125,7	Liros DC60 red	DC60 red
FG4	114,9	120,3	125,2	130,3	Liros DC60 red	DC60 red
FG5	104	109	113,6	118	Liros DC60 red	DC60 red
FG6	110,7	116,1	121,3	126,1	Liros DC60 red	DC60 red
FG7	55,7	58,3	60,8	63,1	Liros DC60 red	DC60 red
FG8	41,8	43,9	45,8	47,7	Liros DC60 red	DC60 red
FG9	47,9	50,1	52,2	54,1	Liros DC60 red	DC60 red
FG10	40,7	42,8	44,6	46,2	Liros DC60 red	DC60 red
FG11	48,6	49,6	51,9	53,6	Liros DC60 red	DC60 red
FG12	47,8	49,9	51,6	53,7	Liros DC60 red	DC60 red

Les plans des voiles peuvent également être consultés sur www.para-academy.eu

