

# NOVA MENTOR 2

**QUE DE RUMEURS DANS LES FORUMS AUTOUR DE CETTE NOUVELLE INTERMÉDIAIRE QUI OFFRIRAIT AVEC PEU D'ALLONGEMENT, UN NIVEAU DE PERFORMANCE COMPARABLE, ACCÉLÉRÉE À 50 %, À CERTAINES AILES EN D ! LE BUZZ EST BIEN ORCHESTRÉ (PARAGLIDINGFORUM.COM). QU'EN EST-IL VRAIMENT ?**

La **Mentor** était déjà excellente. Sa version allégée, l'**Oryx**, franchement bluffante d'accessibilité et de performance demeure une référence. Alors, quand Nova dévoile à St Hilaire 2010 la **Mentor 2**, ça promet, effectivement...

Dans son sac interne, ceinturée d'un velcro et élévateurs ensachés, l'aile pèse 5,85 kg. Ouverte au sol, bien à plat, elle dévoile 51 cellules réparties par 3, avec un bout d'aile fermé sur 5 alvéoles, intégrant des larges bandelettes diagonales non ourlées. Le bord d'attaque est dans la mouvance 2010 : joncs polyamide sur toutes les cellules ouvertes, courant sur le bec du profil, partant de l'attache des A, sous une sanglette fine et remontant sur l'extrados. Le mylar subsiste très finement sur les bouts d'aile, dans les cellules fermées. Les attaches de suspente se fixent en interne sur une petite demi-lune mylarisée. En intrados, comme chez Sky Paragliders, la lèvre du bord d'attaque est doublée par un large retour du tissu, qui constitue ainsi une poche ouverte en interne. Le bout d'aile, très souple par l'absence de galon raide, offre un velcro de vidage de 6 cm sur le bord de fuite. Le freinage est fixé à 2 cm en retrait du bord de fuite, dont le cloisonnage est renforcé par de petites nervures. Côté tissu, la partie avant du bord d'attaque en extrados est en Porcher Sport 45 gr/m<sup>2</sup>. Le reste de l'extrados et l'intrados sont en Dominico Dokdo 41 g/m<sup>2</sup> (un tissu à l'aspect soyeux, de plus en plus présent sur le marché).

Nova a choisi pour cette aile un nouveau profil, ajouté un peu d'allongement (5,43 contre 5 sur la **Mentor 1**), augmenté la voûte, raccourci le cône de suspentage (6,91 m en S). Mais l'amélioration

majeure tient à la diminution de la traînée par une réduction du nombre et du diamètre des suspentes. La **Mentor 2** est en 3 lignes. Le suspentage à 2 étages, fin, est gainé en bas. Sur la partie haute non gainée, épissurée, cousue et très fine, apparaît une ligne de D sur 8 ancrages. Un choix qui rappelle l'Ozone Delta. Les élévateurs sont magnifiques, fins, très propres. Les A se divisent en 2, avec un kit baby A. La poignée de taille moyenne se fixe par une pression non magnétique sur l'élévateur. L'accélérateur (2 poulies Ronstan recouvertes de néoprene) est constitué d'une drisse épissurée et cousue, en dyneema, avec un croc fendu.

Le démêlage au sol est enfantin, par le peu de suspentes à clarifier. Seule la partie haute, non gainée a tendance à ramasser les petites brindilles. Voile en boule et suspentage lové, le peu de suspentes en main est impressionnant.

## UN RÉGAL DÈS LE GONFLAGE

Jeux dans le vent pour un petit contrôle. Par son allongement modéré et son bord d'attaque "ressort", la **Mentor 2** est facile à manipuler, franche dans son écopage, docile dans son élévation et sans aucune tendance à dépasser. Dans du vent fort, tout est permis : boule, cobra, pleine fenêtre, l'aile se gère sans piège pour un pilote aux gestes dégrossis. Que du très bon.

La prise en charge franche en 2 pas opère le miracle renouvelé du décollage. Chargé à 93 kg (milieu de fourchette), je glisse mains hautes à l'affût des premières bulles du matin. Coup d'œil à l'état de surface : l'aile est propre et le bord d'attaque bien tendu. Le freinage pas vraiment régulier sur le bord de fuite présente

Un outrage à la logique. Des performances hors normes pour sa catégorie. A essayer absolument !



PHOTO NOVA

néanmoins un fort beau volet. Le débattement de près de 70 cm démontre une aptitude franche à la basse vitesse, avec un recul marqué et massif du bout d'aile au décrochage. L'effort à la commande est modéré, et l'aile est très agile, avec une mise en virage franche, rapide et linéaire. La **Mentor 2** accepte vraiment de visser le virage. Exactement le type de comportement que j'adore et qui donne une efficacité incroyable en toutes petites conditions : basse vitesse pleinement utilisable tout en restant très manœuvrant... parfait pour coincer la bulle et tirebouchonner les petits pets de nonne. En thermique, vous l'avez compris, la **Mentor 2** est très précise. A la fois réactive aux fesses, communicante sans excès, modérée sur l'axe de tangage, tout en évitant facilement les oscillations parasites qui nuisent au rendement, avec peu de freinage. L'aile se place aux fesses, à la commande,

se guide du bout des doigts, presque au regard ! L'inclinaison se fait facilement et il faudra bien doser la commande extérieure pour un virage le plus à plat possible.

Côté solidité, c'est du béton. Enfin presque. La **Mentor 2** ferme comme toutes les ailes de sa catégorie si elle n'est pas équilibrée par des appuis sellettes et freinages judicieux, en turbulence. Mais elle se comporte remarquablement bien : réouverture très franche et rapide, remise en forme idem, et déviations mineures de trajectoire. Nous sommes bien en présence d'une "EN B", et sur le côté sécurité, ça se sent vraiment. Pas besoin de calculer non plus pour user et abuser de l'accélérateur. Il est utilisable sur toute sa plage de vitesse, toutes conditions, et se révèle fort impressionnant par le peu de dégradation de finesse : 3 lignes obligent !

J'ai volé avec ma sellette

## JE M'ADRESSE À :

PILOTE DÉBUTANT

PILOTE TRANQUILLE

PETIT CROSS

PILOTE COMPÉTITION



couchée, caréné, comme je fais toujours sur cette catégorie d'ailes. En transition, la **Mentor 2** va de l'avant, très stablement et gagne à être accélérée pour les finesses face au vent. Vitesse, finesse et accessibilité restent bluffantes pour cette petite EN B, au point de m'interpeller sur l'intérêt de plus d'allongement. C'est d'autant plus vrai que la **Mentor 2** communique, remue pas mal sur l'axe de roulis mais avec ces mouvements de plume vers l'avant qui place la voile efficacement. Un atout de plus pour une lecture millimétrique de la masse d'air.

Une finesse comparée, plume dans plume avec une Sigma 7 démontre... un léger avantage pour la **Mentor 2**. C'est une histoire de fou, cette aile. Et c'est d'autant plus vrai sur la première moitié de l'accélérateur. L'augmentation de traînée est proportionnelle au carré de la vitesse et les caractéristiques 3 lignes et suspentage fin jouent gagnant : la finesse relevée en sellette couchée, place la **Mentor 2** à 9,5. Mesure à prendre avec des pinces, comme d'habitude. Mais, bien plus important que cette finesse, la confiance que la voile génère et sa capacité d'accélération toutes conditions en font un engin de cross incroyablement sain et performant.

Pour descendre, tout est facile et franc. 360 très vite dégradants pour dépasser allégrement les -10 m/s. Sortie autonome que je qualifierai de facile. Côté oreilles,

c'est du classique. En tirant sur le A dédié, le bout d'aile se plaque bien, reste sans osciller et la voile se pilote aux fesses avec confort et précision. La réouverture accompagnée d'un franc freinage est rapide. Excellent.

Une série de reposés au décollage dans une brise thermique hachée démontre une voile qui accepte bien de ralentir et de parachuter. Point de décrochage vers 24 km/h. L'atterrissage s'opère par une belle ressource, zéro pas garanti !

La **Mentor 2**, que j'utilise depuis quelques semaines maintenant, a tourné sur le site, suscitant l'intérêt et la curiosité. Je l'ai confiée également à mon fils, chargé limite basse en attendant la XS. Sa banane accrochée au visage, après quelques jolis petits cross locaux pas si faciles, démontre le plaisir, le bonus de performance et de tranquillité qu'offre cette superbe voile. Je songe fort à casser ma tirelire pour son Noël !

### CONCLUSION

**Mon coup de cœur, mais ne nous trompons pas de public. Elle n'est pas une aile tout public, mais est vraiment accessible à tout pilote dégourdi. Pour moi, cette voile est hors norme. Elle concentre plaisir, sécurité et performance. Nova réussit de toute évidence une aile d'exception, aux qualités de vol et de virage impressionnantes. Elle est mon coup de cœur de l'année et vivement la Mentor 2 light !** ■

- **Compromis perfos/sécurité.**
- **Efficacité accélérateur.**
- **Légèreté et précision des commandes.**
- **Allongement réduit.**

## NOVA MENTOR 2

**DIRIGEANTS :** WOLFGANG LECHNER - HANNES PAPESH.

**CONCEPTEUR :** HANNES PAPESH.

**GAMME :** PRION, ION, ION LIGHT, **MENTOR 2**, ORYX, FACTOR, TRITON, IBEX, JAMBOO, SPEEDMAX.

**ASSEMBLAGE DES AILES :** HONGRIE.

**MISE EN CIRCULATION :** AUTOMNE 2010.

Taille	XXS	XS	S	M	L
Surface projetée (m <sup>2</sup> )	18,3	20,3	22,3	24,2	26,2
Surface à plat (m <sup>2</sup> )	21,6	24	26,3	28,6	30,9
Envergure projetée (m <sup>2</sup> )	8,4	8,9	9,3	9,7	10,1
Envergure à plat (m <sup>2</sup> )	10,8	11,4	11,9	12,4	12,9
Corde maxi (m)	2,4	2,6	2,7	2,8	2,9
Cône aux B (m)	6,2	6,6	6,9	7,2	7,4
Allongement à plat	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4
Nombre de cellules	51	51	51	51	51
Poids aile (kg) sans sac	5,2	5,4	5,7	6	6,3
Poids total volant (kg)	60-80	70-90	80-100	90-110	100-130
Vitesses constructeur	nc	nc	nc	nc	nc
Homologation CEN	à venir	B	B	B	à venir
Certification LTF	à venir	B	B	B	à venir
Prix T.T.C. (en euros)	3315	3315	3315	3315	3315

**Tissu :** Porcher Sport 45 gr/m<sup>2</sup>. Le reste de l'extrados et l'intrados en Dominico Dokdo 41 gr/m<sup>2</sup>. **Coloris :** rouge/ciel, jaune/orange, mojito/blanc, marine/ciel. **Suspentage :** haut: Edelrid 8000-80 et 65 double SP, bas: Liros PPSSL 160.

**Élévateurs :** A2 A'1 B3+1 C3. **Accélérateur :** oui, 18,5 cm.

**Trims :** non. **Sellette recommandée :** abs. **Sac :** nouveau, très grand et souple (1,6 kg).

### MESURES <sup>(1)</sup>

Fourchette aile essayée : 80/100 kg  
Ptv essayeur : 93 kg



- **Charge alaire durant l'essai :** 93 kg/26,3 soit 3,5 kg/m<sup>2</sup>.
- **Vitesse maxi mains hautes :** 39 km/h.
- **Vitesse maxi accéléré :** 55 km/h.
- **Taux de chute mini :** -1,05 m/s à 34,2 km/h effort de 1,9 kg.
- **Finesse maxi :** 9,5 à 38,3 km/h sur trajectoire.
- **Décrochage :** 24 km/h (effort de plus de 3 kg).

### HOMOLOGATION EN

**Classification B**

Homologuée par EAPR en catégorie B

**Tout en A sauf :**

- Comportement lors d'une mise virage en 360° engagé rapide : B
- Fermeture frontale symétrique : B
- Sortie de phase parachutale : B
- Sortie d'un décrochage stabilisé maintenu : B
- Fermeture asymétrique : B
- Décrochage aux B : B
- Grandes Oreilles (non accéléré) : B

Détails sur [www.nova-wings.com](http://www.nova-wings.com)

### APPRÉCIATIONS

♥ Mauvais ♥♥ Moyen ♥♥♥ Bon ♥♥♥♥ Excellent ♥♥♥♥♥ Parfait

FINITION	♥♥♥♥♥	AMORTISSEMENT EN ROULIS	♥♥♥♥
MANUEL DE VOL	PAS VU	RÉSISTANCE À LA TURBULENCE	♥♥♥♥♥
DÉMÊLAGE	♥♥♥♥	CAPACITÉ DE RÉOUVERTURE	♥♥♥♥♥
GONFLAGE SANS VENT	♥♥♥♥♥	SOLIDITÉ À VITESSE MAXI	♥♥♥♥♥
GONFLAGE AVEC VENT	♥♥♥♥♥	CAPACITÉ AU VOL LENT	♥♥♥♥
PRÉCISION COMMANDES	♥♥♥♥♥	PERFORMANCES	♥♥♥♥♥
LÉGÈRETÉ DES COMMANDES	♥♥♥♥	RAPPORT QUALITÉ/PRIX	♥♥♥♥♥
MANIABILITÉ	♥♥♥♥♥		
AMORTISSEMENT EN TANGAGE	♥♥♥♥		