



NOVA

MENTOR 7
MENTOR 7 LIGHT
Manual

JP



MENTOR 7 –
The XC machine



MENTOR 7 Light –
Hybrid 2.5-liner

NOVA

ご信頼ありがとうございます。

NOVAの翼をお選びいただき、誠にありがとうございます。NOVAは革新的で、技術的に洗練された、高品質な製品の代名詞です。お客様のパラグライダーは最新の設計・シミュレーションソフトを使用して開発され、徹底的なテストが行われ、製造中および製造後に厳しい品質管理が行われました。

このマニュアルには、パラグライダーを使用する上で重要な情報が記載されています。グライダーでの初飛行に先立ち、熟読されることをお勧めします。

ご質問やご意見がありましたら、弊社またはNOVAパートナーにご連絡ください。製品に関する詳細な情報は、www.nova.euをご参照ください。

素晴らしいフライトとセーフティランディングをお祈りいたします。

NOVA開発チーム

フィリップ・メディカス
チーフデザイナー

my NOVA

NOVAは包括的な保証とサービスを提供しています。これらのサービスをご利用いただくには、ご購入後14日以内（請求書発行日）に当社ウェブサイト「myNOVA」に登録する必要があります。

目次

ご信頼ありがとうございます	3	お手入れとメンテナンス	29
NOVAについて	5	グライダーのパッキング	30
品質	6	保管	32
フライトと自然	7	クリーニング	32
MENTOR 7(Light)	8	修理	32
はじめに	8	廃棄	32
技術概要	9	パワードフライト	33
テクノロジー	10	サービスと保証	35
ターゲットグループ	12	myNOVA	35
一般情報	12	サービス内容	35
推奨事項	13	具体的な手順と点検時期	39
運用限界	13	テクニカルデータ	40
パラグライダーを受け取るにあたって	14	ライザーの概要	41
テストフライト	14	グライダーの概要	42
登録	14	ラインプラン	43
付属品	14		
グライダーの改造	14		
適合ハーネス	15		
重量範囲	15		
スピードシステムへの	16		
ラインセット取り付け	16		
MENTOR 7(Light)でフライトする	18		
テイクフ	18		
通常のフライト	19		
アクセルを使ったフライト	20		
ト旋回	22		
ランディング	22		
降下手段	22		
コラップス	25		
ストール	25		
クラバット	28		

バージョン1.1 | 2023年12月 最新の有効なマニュアルは、当社のウェブサイト (www.nova.eu) でご覧いただけます。



NOVAについて

「より良い翼を作りたい」という想いから、1989年にNOVAを設立。会社はすぐに重要なメーカーに成長しました。市場ポジションを急速に強化拡大しました。私たちの本社は、インスブルック近郊のテルフェンスにあります。そのため、私たちの地元のフライトエリアであるRofanから20分の距離にあります。アッヘン湖に近いため、グライダーのテストに理想的な場所です。またZillertal、Stubaitalや南アルプスも近くにあります。

パラグライダーメーカーとして、山の近くにいることは不可欠です。第一に良い開発作業を行うためには適切な地形が必要です。第二に、私たちは常にお客様の動向を把握し、お客様と密接な関係を築く必要があります。チロールとその周辺地域では、パラグライダーは単なるスポーツではありません。この前向きな姿勢は製品にも反映され、より良いパラグライダーを作り続けるための支えとなっています。

NOVAには高い能力を持ったスタッフチームがあり、全員がNOVAの翼を選ぶパイロットと同じようにフライトへの情熱を共有しています。この情熱とノウハウが私たちのイノベーションの原動力となっています。例えば、流体シミュレーションの分野では、新しい翼の設計をコンピューター上で合理的に正確に予測することができるパイオニア的存在になることができました。

私たちの使命の原点は、安全で、同時に高い性能を持つパラグライダーを作ることです。性能と安全性、あるいはその両者の適切な比率。この2つを両立させることで、より多くのフライトを楽しむことができます。



品質

パラグライダーの品質について議論するとき、縫い目や生地、対称性など、外から見える問題に焦点が当てられることがよくあります。しかしNOVAでは、品質という言葉はそれ以上のものを含んでいると考えています。

品質とは、正しいアイデアに始まり、包括的なカスタマーサービスに終わるプロセスのサイクルを意味します。この間には、責任ある開発とテスト、定期的な検査を伴う連続生産、責任あるディーラーと認定サービスセンターのネットワークがあります。

私たちは、単に良い翼を提供したいのではなく、正しい翼を提供したいと考えています。私たちの最優先事項は、お客様の長期的な信頼を獲得し、それを維持することです。私たちは、品質とお客様の満足度を同一視しています。お客様のご期待に沿うことができれば、それは質の高いサービスを提供したことになります。

フライトと自然

一方では、空を飛ぶということは、自由という形を離れて体験することを意味します。もう一方では、法律や倫理的な基本ルールに従わなければならないこともあります。他のパイロットに敬意を払うだけでなく、土地所有者の利益(離陸と着陸の両方)、航空法、環境への影響に配慮してください。

私たちのスポーツと環境のために、環境に配慮したパラグライディングを行うようお願いいたします。ゴミのポイ捨てや、動物に近づきすぎて怖がらせるような飛行は避けてください。特に冬場は、このストレスが野生動物の生命を脅かす可能性があります。

動物のニーズに配慮することは、彼らの生息地の保護に貢献することです。同時に、動物への配慮は、野生動物や家畜の健康な数を収入源とする土地所有者など、他の利益団体との対立を回避することにもつながります。



私たちのスポーツが受け入れられるかどうかは、すべてのパイロットが良い行動をとるかどうかにかかっています。パラグライダー界のイメージアップのために、ぜひ貢献しましょう。



MENTOR7(Light)

はじめに

MENTOR7(Light)は、XENONの遺伝子を受け継ぐ「ハイブリッド2.5ライナー」として、全く新しい設計が特徴です。飛躍的に向上した性能により、そのクロスカントリー性能はEN-Bクラスの新しいスタンダードとなりました。

最適な組み合わせ

MENTOR7(Light)は、NOVAパイロットチームのクロスカントリーパイロットと協力して開発されました。

この性能に最適化された2.5ライナーは、多くの3ライナーよりも快適に飛ぶことができます。なぜでしょうか？NOVAの研究開発責任者であるフィリップ・メディカスが説明します。「MENTOR6と7の設計上の違いは、2と6の間よりも大きいです。すべてがまったく新しいのです。パイロットグループとクロカンマシンとしてのポテンシャルだけが同じです」

つまりMENTOR7(Light)は、Bクラスで距離を稼ぎたい、最新の「師匠」を味方につけたいと願うすべてのクロスカントリーパイロットにアピールすることができるのです。

インテリジェントな軽量化構造

とりわけ、MENTOR7 Lightの優れた性能は、66個のセルとその複雑な内部構造に起因しています。“ライト”の名に恥じないよう、このグライダーは高品質で耐久性のある軽量の素材を使用しています。野心的なクロスカントリーフライトや、考えうる限りのハイク&フライアドベンチャーに理想的です。

最適化されたXCのポテンシャル

MENTOR7(Light)の強みは、「実際に使える性能」にあります。フル加速すれば、不安定な気流をしっかりと切り抜け、Cステアリングで乱気流を効率よく緩和することができます。性能、スムーズな飛行、そして安全性は、正真正銘のMENTORの特徴です。MENTOR7(Light)の、その扱いやすさは異常飛行時でも印象的です。例えば、アクセルコラップスは前モデルよりもさらに穏やかなものとなっています。全てのNOVAテストパイロットは、5.5という適度なアスペクト比を持つこのグライダーが、とても気持ちよく飛び、さらにMENTOR6よりもトップスピードが速いことを認めています。

自己記録を更新するための理想的な前提条件と言えるでしょう。

技術概要

MENTOR7(Light)は、66セル、フラットアスペクト比5,5のEN-Bグライダーです。

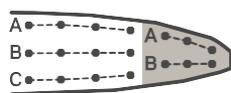
すべてのテクニカルデータはP40に掲載されています。

テクノロジー

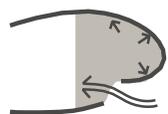
2つのコンセプトの融合

翼端が2ライナー、中央が3ライナー。つまり、この「2.5ライナー」にはC3ラインがありません。ライン数が減るということは、抗力が減るということです。

翼端にある2本のラインにより、加速時に空気力学的に有利な翼のねじれが可能になります。これにより、アクセレーションフライトでの性能が向上します。また、このデザインは特に効率的なC-ステアリングを可能にします。



HYBRID
2.5-LINER



AIR
SCOOP

プレッシャーの中で

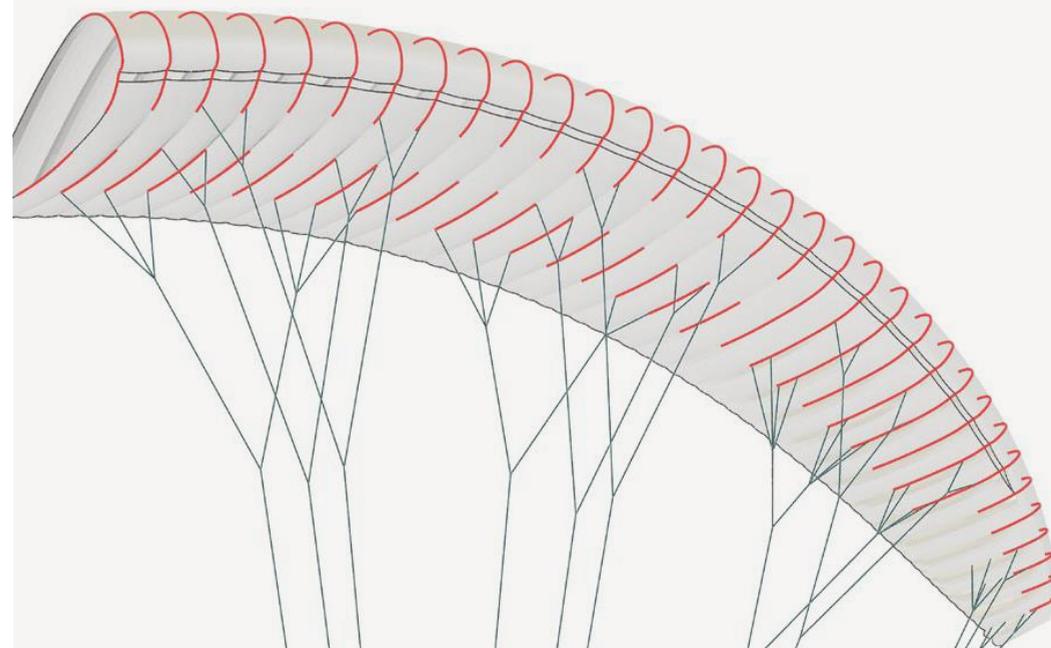
NOVA エアスクープは最適化されたエアインテークで、翼内圧を増加させます。NOVAのエアスクープの原理は、スポーツカーのラムエア吸気ダクトに似ています：気流流入の増大はより高い圧力を生み出します。パラグライダーにおいてより高い内圧は、構造的安定性による潰れにくさの改善を意味します。

フラット・プロファイル・ノーズ

ボールの周りに紙を折ってみれば、誰でも必ず折目がついていることに気づくでしょう。パラグライダーのリーディングエッジのセイルクロスはプロファイルとバルーニング効果(セルが直線ではなく丸い)の両方に適応しなければならないのです。ダブル3Dシェイピングは縫い目を追加することで折目を減らし、その結果、翼の性能を向上させることができます。



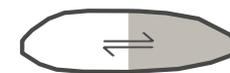
DOUBLE 3D
SHAPING



よりコンパクトに

グライダーのアスペクト比はパッシブセーフティの唯一の要素ではありませんが、それでも非常に重要な要素です。高いアスペクト比は、非対称コラップス後のクラバットの可能性が高くなり、一般的にブークトラベルを短くし、通常グライダーをより飛行しにくくさせます。

NOVAの分析ツールによると、アスペクト比が中程度でも十分なパフォーマンスウィングを構築することができます。



LOW ASPECT
RATIO

羽のように軽く、丈夫

非常に軽く、それでいて丈夫：軽量なNOVAグライダーは、重量が軽いにもかかわらず、山のハードなコンディションに耐える頑丈さを備えています。プロファイルは耐久性のある生地で作られています。そのため、超軽量素材のように変形することなく、高い負荷をかけることができます。つまり、私たちは安定した飛行特性の実現を保証いたします。



LIGHT
WEIGHT



MENTOR7 (Light)の飛行には、ある程度のスキルが必要です。MENTOR7 (Light)は、初心者やたまにしか飛ばない人には向いていません。グライダーの適合性についてのお問い合わせは、NOVA販売店にて承ります。

ターゲットグループ

MENTOR7 (Light)は、MENTORシリーズの伝統(性能、スムーズなフライト、安全性)を受け継いだ最先端の「師匠」です。ライズアップ時のオーバーシュートはなく、このクラスとしては扱いやすい異常飛行からの回復特性で印象付けています。ハイブリッド2.5ライナーとして、EN-Bグライダーの取り扱いに慣れているクロスカントリーパイロットや、スピードバーとHACハンドルを使ってフライトを最大限に楽しみたい方に適しています。ですから、もしあなたが、2ライナーの飛行感覚に似たピッチコントロールに慣れたのであれば、このグライダーが最適です。ハイブリッド構造はグランドハンドリングに一部影響を与え、例えば、B3ストールの使用は、クラシックなビッグイヤーより効果的であることを理解することが大切です。

一般情報

パラグライダーは航空機であるため、適用される航空法に準拠する必要があります。出身国によっては、指導が義務付けられている場合があります。さらに、遵守しなければならない法定要件(航空法など)もあります。MENTOR7 (Light)は、1人のパイロットを乗せるために設計され、認証されています。タンデム機として使用することはできません。パラグライダーのパイロットは、有効なライセンスを持っていることを証明できなければならず、出身国で義務付けられている保険に加入していなければなりません。パイロットは気象条件を正しく判断できなければなりません。各国の適用法規に応じて、ヘルメットとバックプロテクターの使用、およびエマージェンシーパラシュートは必須であり、強く推奨されるものです。パイロットは、このスポーツに参加する際に内在するリスクに対する責任を受け入れなければなりません。パラグライダーはアドベンチャースポーツであり、重大な怪我や死につながる可能性があります。未経験者や安全志向の強い方は、認定されたスクールやインストラクターのもとでパラグライディングを行うことをお勧めします。当社のNOVAパートナーの多くがこのサービスを提供できます。

推薦事項

私たちは、パイロットに控えめにグライダーを選ぶようにアドバイスしています：無理をして飛ぶよりも、低いクラスのグライダーで飛ぶ方が望ましいのです。快適でなければ、グライダーのポテンシャルを最大限に引き出すことはできません。もし、グライダーが厳しすぎる場合、パフォーマンスの向上にはつながらず、リスクを増大させることとなります。新しいグライダーを購入したら、SIVコースを受講することをお勧めします。このコースでは、日常のフライトで最もよく起こる事故-特に非対称や対称の潰れ-をシミュレートした操縦を練習することができます。さらに、定期的なフライト、グランドハンドリング、そしてさらなる理論的なトレーニングをお勧めします。飛行理論と練習を継続的に勉強し、選んだフライト機材の詳細も勉強することをお勧めします。機材の所有者として、チェックとメンテナンスの必要条件を遵守することは、お客様の責任です。詳しくは、「お手入れとメンテナンス」のセクションをご覧ください。

運用限界

以下のような飛行条件や状況は、グライダーの許可された動作限界の範囲外です。

- ・降雨(雨、雪、あられ)の中でのフライトは絶対に避けなければなりません。降雨は翼の飛行特性に悪影響を及ぼします。特に、失速点、パラシュート/ディープストールの挙動が変化します。
- ・低温と高湿度が重なるとアイシングが発生し、翼の飛行特性(パラシュート/ディープストール、ブレークトラベルの短縮)に悪影響を及ぼすこともあります。
- ・パラグライダーの操作は、推奨された重量範囲内でのみ許可されます。重量範囲はテクニカルデータで確認することができます。
- ・砂、土、雪(特に多量に)はグライダーの飛行挙動に非常に悪い影響を与えます。毎回のフライト前に、グライダーに異物がないことを確認し、適切なプレフライトチェック手順を実行してください。
- ・このパラグライダーは、エアロバティック用に設計されたものではありません。

パラグライダーを受け取るにあたって

テストフライト

販売前に、すべてのNOVAグライダーはNOVA販売店によって点検・テストフライトが行われます。パラグライダーのインフォメーションラベルには、パイロットの名前と初飛行の日付が記載されていなければなりません。一般的にこのラベルはセンターセル(プロファイルリブ部分)に貼られます。

登録

NOVA Protectのような完全な保証とサービスを受けるには、弊社のウェブサイト: my.nova.eu でパラグライダーを登録する必要があります。

my NOVA

この登録は、購入後14日以内に完了する必要があります。



付属品

MENTOR7 (Light)には、コンセルティナーナバッグライト (S、M、Lサイズ-グライダーに合ったサイズまたはバックパック、バックロール、ウィンドソックス、マニュアル、リペアテープ、ステッカー、追加のスピードシテムコードが付属しています。

グライダーの改造

新しいパラグライダーを納品する際、その仕様は認証プロセスで使用されたものに準拠しています。ユーザーによる改造(ラインの長さの変更、ライザーの改造など)は、そのグライダーが認証に適合していないことを意味します。改造をする前にNOVAに相談することをお勧めします。ブレークラインの長さを変更する際には注意が必要です。工場出荷時には、ブレークラインに10~15cmの遊びがあるように設定されています。これは2つの理由から必要不可欠です。

- ・スピードシステムが作動している場合、ブレークラインのあそびは少なくなります。ブレークラインの長さを短くするような改造をすると、加速したときに自動的に翼がブレークにかかることになります。第一に、これはスピードシステムの有効性を低下させ、第二に、翼の潰れを誘発する可能性があります。
- ・ブレークの長さ調整は、異常飛行の誘発に影響を及ぼします。ブレークラインの長さを変更した場合、グライダーの反応に影響を与える可能性があります。

適合ハーネス

あなたのパラグライダーは、GH(クロスブレーシング無し)に分類されるハーネスとの併用が認証されています。このグループには、現在入手可能なほぼ全てのハーネスが含まれています。ハーネスに貼られている認証ステッカーには、その分類に関する情報が記載されています。

ハーネスによっては、特に効果的な体重移動が可能ですが、同時に乱気流が直接パイロットにフィードバックされます。また、よりダンピングが効いていて快適なハーネスもありますが、その分、機敏性が損なわれます。どのセットアップが自分に適しているかは、パイロット自身が判断する必要があります。

NOVAグライダーはNOVAハーネスを使用して設計、テストされています。そのため、NOVAグライダーとハーネスを組み合わせたフライトをお勧めします。

ハーネス寸法

総重量	< 80kg	80~100kg	> 100kg
垂直方向の距離	(40±2) cm	(44±2) cm	(48±2) cm
水平距離	(40±1) cm	(42±1) cm	(44±1) cm

重量範囲

あなたのパラグライダーは、規定された重量範囲内で認証されています。この範囲外でグライダーを飛ばした場合、機材の動作限界から外れることになります。したがって、パラグライダーは認証プロセスで決定された飛行特性に適合していません - これはあなたの認証が無効であることを意味します。

規定重量の上限、下限、中間のどれで飛行したいかは、個人の好みの問題です。低い翼面荷重は、例えば、高いダンピング、少ない動的感触、優れた上昇率などの利点をもたらします。一方、デメリットはスピード、敏捷性の低下、翼内圧の減少です。一方、高い翼面荷重はスピードが増し、キャノピーの張りが増し、機敏になり、結果としてダイナミクスが増すことになります。

MENTOR7 (Light)は、重量レンジの上限で飛行させても、よく上昇します。そこで、集中的なフライトテストの結果、XXS、XS、S、Mサイズの通常の重量範囲を5kg上方修正しました。良いフライトコンディションの日には、これを利用して高い平均速度で飛行することができます。

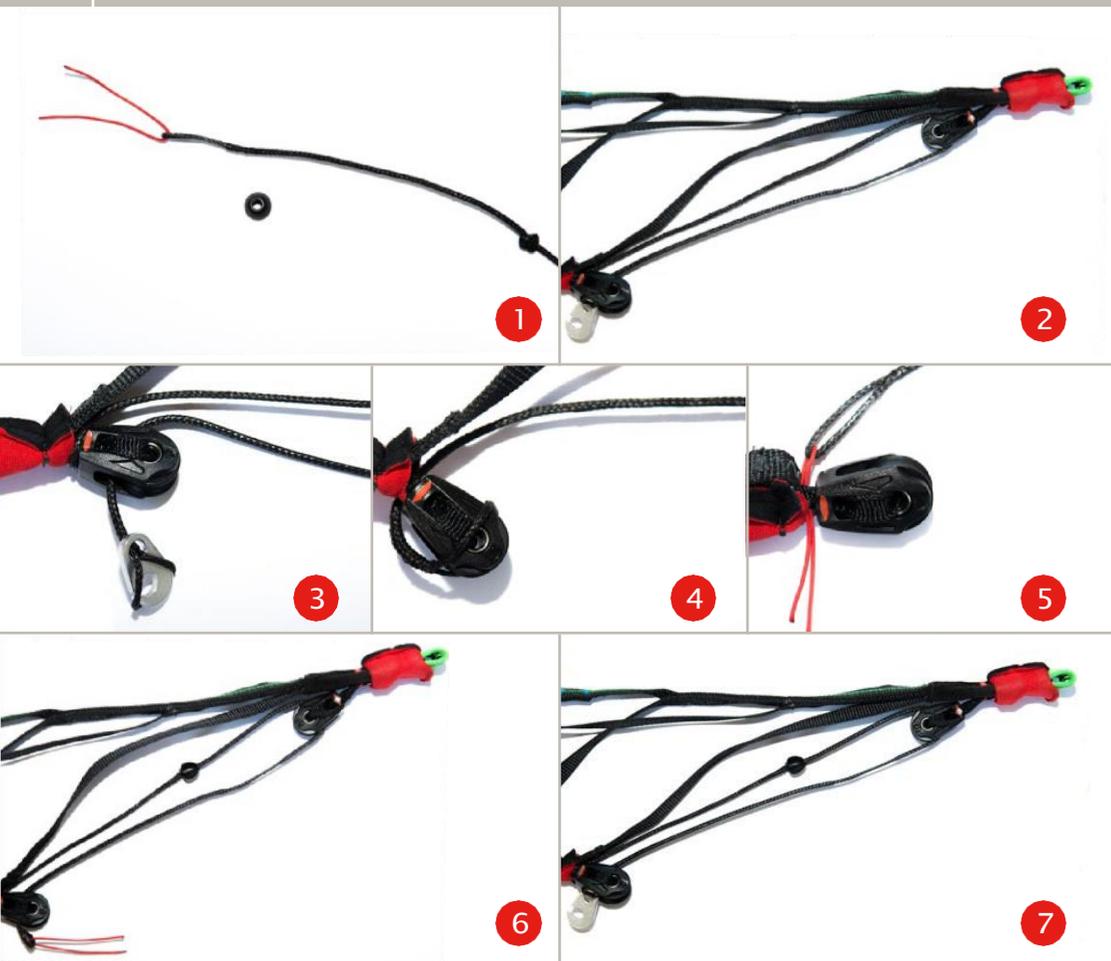
ハーネスの選択はパラグライダーの飛行特性に大きな影響を与えます。

EN926規格では、以下の2つのハーネス寸法の仕様を定めています。

- 1.) 2つのメイン取付部間の水平距離、またはメインカラビナの下部間の水平距離。
- 2.) 主取付部と座板との垂直距離、または座板とメインカラビナの下端との垂直距離。



私たちは、「グライダーは重量制限の上限で飛ばなければならない」というような声明を出したくはありません。どのサイズが最も適切かは、個人の好みと飛行目的の問題です。フラットランドではあまり荷重のかからない翼が好まれますが、アルプスでは荷重のかかる翼が有利に働くことがあります。



スピードシステムにラインセットを取り付ける

MENTOR7 (Light) は、スピードシステムの可動域が比較的長くなっています。そのため、フルスピードに到達するためには、スピードバーを最大限に踏み込む必要があります。これは、ハーネスによっては不可能なことです。グライダーに付属する追加のスピードシステムコードを使用すると、スピードシステムの可動域を短縮/調整することができます。つまり、バーを最大限に踏み込まなくてもフルスピードに到達することができます。

- 1 追加のスピードバーセットは、組み立てを容易にするために、2本の追加コード、2つのビーズ、赤いコードで構成されています。
- 2 まず、プーリーからネオプレンカバーを外します。
- 3 ブランメルフックを外し、両方のプーリーにラインを通します。
- 4 アッパープーリーからラインを外します。
- 5 赤いコードを補助として使い、新しいラインをプーリーの上に通します。このとき、結び目に最も近いループにラインを通すようにしてください。上記手順4と逆の手順で、ラインループをプーリーに通します。
- 6 ビーズを(赤いコードを補助として)ラインの上に、結び目の位置まで押し込みます。ラインをまず下部プーリーに通し、次に上部プーリーに通します。
- 7 ブランメルフックを取り付ける-上記手順3とは逆の手順で行います。図に示すようにラインが通っていることを確認してください。結び目を移動することでビーズの位置は必要に応じて設定できます。写真の結び目を左側に移動すると、ビーズはフルスピードに近いときにのみ下のプーリーをブロックします。スピードバーの可動域はわずかに減少するだけです。結び目を右に動かすと、ビーズがプーリーを早くブロックしてしまいます。スピードバーの移動量はより少なくなります。システムを 작동させるのに必要な力は大きくなります。

MENTOR 7(Light)でフライトする

新しいグライダーでの最初のフライトは、穏やかなコンディションで行うことをお勧めします。そうすることでグライダーに慣れることができます。トレーニングヒルでのテイクオフ練習とグランドハンドリングもパラグライダーに慣れるのに役立ちます。

テイクオフ

一般

パイロットは自分の装備全体が完全に機能しているかどうかをチェックする責任があります。特に翼、ハーネス、エマージェンシーパラシュートです。離陸直前には、以下のようなプレフライトチェックを行うことをお勧めします。悲しいことに、多くの離陸時の事故は、プレフライトチェックを怠ったことに起因しています。

- 1. バックルアップ:** レッグストラップとチェストストラップが接続され、ヘルメットのあご紐が閉じられている。
- 2. クリップイン:** ライザーがねじられていないこと、スピードシステムが正しく接続されていること、カラビナがロックされていること。
- 3. ライン:** Aラインはキャノピーの上部に、すべてのラインは整理され、結び目がない。ブレークラインはプーリーの中をきれいに通っている。
- 4. キャノピー:** 翼を円弧状にきれいに開き、エアインテークは開いている。
- 5. 風と空域:** 風はテイクオフに適しており、空域はクリアである。

MENTOR7 (Light)は、その容易なライズアップの挙動(フォワードおよびリバーステイクオフの両方)はやや後方で止まることなく、頭上でオーバーシュートすることなく安定させやすくなっています。

テクニックブックや説明文から得られる知識には限りがあります。理想的なのは、経験豊富な同僚やインストラクターと一緒にいて、フィードバックしてくれることです。

一般的に、テイクオフ時の挙動は非常にシンプルです。翼はミスを許してくれます。ライズアップに特別なスキルは必要ありません。



トーイング

トーイングでも、MENTOR7 (Light)はとても素直です。浅い角度で上昇することが重要ですので、ご注意ください。

また、トウアダプターの使用をお勧めします。このアダプターは、メインカラビナに接続し、トウリリースと連結させます。

通常のフライト

MENTOR7 (Light)はトリムスピード、つまりブレークを完全に解放した時に最高の滑空性能を発揮します。穏やかな空気中グライダーは最良滑空で最大の距離を移動します。

向かい風や下降気流では、スピードシステムを使うことで最大の滑空を得ることができます。乱気流での加速飛行では、翼が潰れるときの反応に注意する必要があります。対地高度を充分保つことが望ましいです。強い乱気流では、両方のブレークを軽く引いて安定性を高めるとよいでしょう。ブレークは周囲の空気に関するフィードバックを提供し、これはアクティブフライトに必要です。

アクティブフライトとは、乱気流中で常に迎え角を制御・修正することを意味します。例えば、パイロットが上昇帯から下降帯へフライトする場合、パイロットのアクティブな操作がなければ、迎え角は小さくなり、翼は前方へピッチします。ブレーク圧の低下は、パイロットにこのピッチ動作の開始を知らせます。正しい反応は、前方ピッチを防ぐためにブレーク入力を増やすことです。



翼の潰れはアクティブフライトで防ぐことができます。

必要なテクニックのいくつかは、グランドハンドリング中に練習することができます。例えば、グライダーを見上げずに頭上安定を保ち続けることも大切です。この練習は、フォワードランチングを成功させるためにも有効です。

アクセルを使ったフライト

スピードシステムの装着

ハーネスの大半は、片側に2つのプーリーが付いています。一部のハーネス(軽量タイプ)には、2つのシンプルなリングやループが付いているものもあります。2本のスピードバーコードは、両方のプーリー/リングを通して上から下へ引っ張られ、フットバーに装着されます。

正しい長さの調節が重要です。短すぎると、グライダーが常に加速してしまう危険性があり、これは絶対に避けなければなりません。コードが短すぎると、スピードバーを踏み出せなくなる危険性があります。コードが長く設定されていると、翼を最大加速させることができず最高速度は得ることができません。スピードシステムを最初に取り付ける際には、フライト中に十分な遊びが保てるように、コードを少し長めに設定することをお勧めします。その後、遊びを調整します。3つの穴を持つブランメルフックは、コードの長さを簡単に調整するのに役立ちます。

スピードシステムの使用

テイクオフする前、またはライザーをハーネスに接続する前に、スピードシステムのブランメルフックをハーネスのフックに取り付ける必要があります。安全のため、必ずフライト前のルーティンでスピードシステムの接続を行ってください。

MENTOR7(Light)には、非常に効果的でスムーズなスピードシステムが搭載されています。最高速度に達するまで、滑空性能は非常に高いままで、アクセルを踏んでのピッチ修正、つまりアクティブフライトは、ブレークではなくスピードシステムを使って行う必要があります。したがって、翼が前方にピッチした場合、パイロットはブレークをかけずに速度を調整する必要があります。



注意：アクセレーション飛行中のブレーク使用は、性能に悪影響を与えただけではありません。翼が潰れる可能性が高くなります。



HACハンドルの高さ調整方法：カーボンチューブから両方のキャップを外し、ネジ接続部を緩め、HACハンドルを希望の高さに合わせ、ネジ接続部を閉じ、キャップを元に戻します。

Cステアリングの仕組みは？

Cライザーには、いわゆるHACハンドル(Height Adjustable C-Handle)が取り付けられています。このハンドルは、通常2ライナーでのみ可能なピッチコントロールを、より効率的に行うことを可能にします。このハンドルにかかる力は非常に小さく、長時間のフライトでも疲れることはありません。加速飛行では、HACハンドルを使って、スピードバーを解放するよりも素早く、敏感に迎え角を増加させることができます。さらに、方向転換の際などには、非対称の補正も可能です。結局、Cステアリングは、より速く、より効率的に、よりリラックスして飛行できることを意味します。トリム速度で、HACハンドルを20cmほど引き下げると失速しますが、パイロットはハンドルのパルス状のフィードバックによって、それを事前に知ることができます。失速のかなり前に、性能は明らかに低下します。したがって、MENTOR7(Light)を継続的にトリムスピード以下に減速させることはお勧めできません。

スピードシステムのジオメトリーデー

速度範囲全体を使用する場合、XXSサイズでAライザー16.0cm/Bライザー10.6cm/B3ライザー8.0cm、XSとSサイズでAライザー21.5cm/Bライザー14.3cm/B3ライザー10.7cm、MとLサイズでAライザー23.5cm/Bライザー15.7cm/B3ライザー11.7cm、それぞれ短くなります。

旋回

翼を旋回させるには、インナーブレーク、アウターブレーク、体重移動の組み合わせが必要です。重要なのは、各要素を正しく配分することです。MENTOR7(Light)の特徴のひとつは、その繊細なハンドリングです。小さなブレーク入力で、正確なターンをすることができます。

サーマルでは、インナーブレークに加えて、外側にも軽くブレークをかけることをお勧めします-これにより、バンク角と回転速度をコントロールし、翼からのフィードバックを向上できます。さらに、これは翼端の安定性を向上させます。タイトでコントロールされたターンとスムーズな方向転換は練習が必要ですが、すべてのパイロットがマスターすべきスキルです。

注意：ブレークラインが絡まるなどして操縦できなくなった場合、Cライザーを使ってのグライダーの操縦には限界があります。これと体重移動の組み合わせで、適度な旋回修正が可能です。また、このテクニックを使うことで、安全に着陸することができます。C-ライザーは、翼が失速するほど強く引いてはいけません。

ランディング

MENTOR7(Light)のランディングは、とても簡単です。乱気流のコンディションでは、安定性を高め、翼の動きの感覚をつかむために、少しブレークを引きながらアプローチすることをお勧めします。

接地する直前に、失速するほどブレークを強く引く必要があります。

降下手段

素早く高度を下げるには、2つの方法をお勧めします。難易度順に並べてみました。

1) B3ストール

一番外側のAラインを引き下げるのではなく(ビッグイヤーをアプラインするときのように)、B3ラインを40-50cmほど左右対称に素早く引き下げ、B3ストールを誘発します。その結果、外翼は後方に折り畳まれます。



ブレークハンドルはラップなしで長めに握ります。マニューバは安定し、折り畳まれた翼のバタつきはありません。B3ストールを保持するための圧力は最小限です。通常のフライトに戻るには、B3ラインを左右対称に離します。

翼は遅滞なく開きます。ビッグイヤーでは、翼を25%以上加速させることをお勧めします。ちなみに... ビッグイヤーの時と同様、B3ストール中、翼の中央部は変形しません。したがって、翼は前進飛行のままです。

2) スパイラルダイブ

スパイラルダイブは最も難しい降下技術で、できればSIVコースで、高所での降下練習を習得する必要があります。この操作には2つの段階があります。まず、パイロットは体重移動しながら旋回し、次にインナーブレークを使って旋回をきつくします(注意：ブレークはギュッと引かず、滑らかに連続的に引いてください)。加速が進むと、Gフォースが急激に増加し、グライダーの機首が地面を向き始め、(スパイラルダイブが成功すると)機首が地面とほぼ平行になる瞬間があります。この時、翼の沈下速度は毎秒20メートル以上に達します。加速度は重力の3倍以上(>3g)になることがあります。パイロットはこのような力を意識しておく必要があります。

スパイラルを学ぶ前に、パイロットは急旋回からコントロールされた状態で脱出する練習をする必要があります。インナーブレークはそのままの状態です。アウターブレークを使って脱出します。外側のブレークは、回転運動が遅くなるまで引きます。前方にピッチングすることなくスムーズに脱出するためには、翼が水平になり始めたら、バンクが戻るのを感じたら直ぐに外側のブレークをリリースする必要があります。

実際のスパイラルダイブは、上記で説明したスパイラルへの移行方法により発生します。



注意：高い位置でのフルブレークは、激しいランディングや重大な事故につながる可能性がありますので、ブレークは地面に着く直前(θ=50%未満)に完全に引くことが大切です。

この時、パイロットは遠心力でハーネスで外側に押し出されます。このタイミングで、パイロットは翼がスパイラルにロックされないように、ブレークを解放する必要があります。そして、インナーブレークとアウトブレークで沈下速度を調整します。

パイロットの体重が外側に残っている場合は、インナーブレークを開放する操作でグライダーの回転運動を継続的に減速させることができます。その後のスパイラルからの脱出は、上記のように行います。

パイロットが中央へ強く体重移動すると、ブレークをリリースしてもスパイラルが継続され、すなわちグライダーがスパイラルにロックされることがあります。この場合、外側への荷重移動だけでなく、左右対称のブレークや外側へのブレークが有効な場合があります。

結論：この操作は無理せず、段階的に練習することが重要です。離脱時のコントロールが必要になります。

重要な安全情報

- ・パイロットがスパイラルや回転の動きを抑えたい場合は、まず内側のブレークを解除するのではなく、外側のブレークを引くことをお勧めします。
- ・パイロットは、回転(めまい)と加速(Gフォース)の身体的要求に注意しなければなりません。
- ・パイロットが回転の内側に体重移動すると、翼がスパイラルにロックされることがあります。
- ・降下速度が速いため、パイロットは常に地上高を監視し、タイミングよくスパイラルから抜け出さなければなりません。

Bラインストール

Bラインストールは、MENTOR7(Light) ハイブリッド2.5ライナーには適しません。

Cラインストール

C3がないため、MENTOR7(Light)のCラインストールは推奨しません。

ビッグイヤー

原則的に、A3ラインを使用してビッグイヤーは可能です。MENTOR7(Light)では、この操縦はB3ストールを使用するよりも快適ではありません。さらに、B3ストールでは降下速度が速くなります。これらの理由から、MENTOR7(Light)のA3ラインでのビッグイヤーはあまりお勧めできません。

このような身体的要求は、Gフォース トレーナーでシミュレートすることができます。私たちはすべてのパイロットにこのようなGフォース・トレーニングを推奨しています。

コラップス

サイドコラップス

強い乱気流に遭遇したとき、パラグライダーの片側が潰れることがあります。これは、乱気流によってその面の迎え角が減少し、揚力が発生しなくなり、ラインが脱圧され、翼が倒れるために起こります。

このような潰れは通常、スパン全体のごく一部にしか起きないため、グライダーは大きく反応することはありません。スパンの50%以上に影響を与えるような大きな潰れの場合、翼は明らかに反応します：崩壊した側の抗力が増加するため、グライダーはその側へ旋回しはじめます。同時に、翼の荷重を支える面積が減少するため、翼は前方にピッチングします。

パイロットは、翼の潰れていない側を制動することで、この旋回と前方ピッチを防ぐことができます。特に地面近くでは、潰れていない側を制動することが重要です。この操作は、できればSIVコースで、高所で潰れを再現した状態で練習しておく必要があります。

潰れが自動的に開かない、または遅れて開く場合は、潰れた側のブレークを軽く引っ張るだけで再び開くことができます。



オープンサイドにブレークをかけすぎるとグライダーがスピニングすることがあります。スピンの項を参照。

フロントコラップス

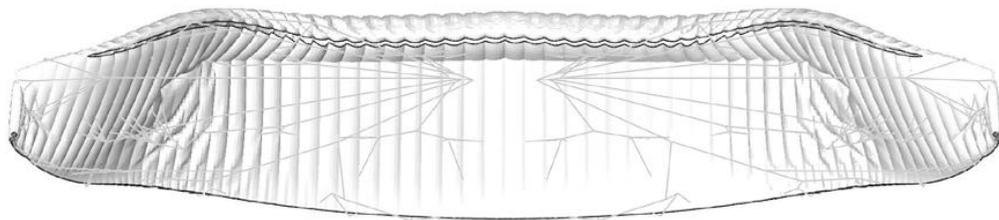
フロントコラップスも乱気流の影響です。サイドコラップスとは異なり、前縁全体が下向きに折れ曲がります。

私たちのパラグライダーはすべて、フロントおよびサイドコラップスの後に自動的に開きます(認証規格に規定されているとおり)。フロントコラップス後のリーディングエッジの再膨張を早めるために、両方のブレークを非常に短く引くことをお勧めします。その後、両方のブレークを完全に解放することが重要です。Aライザーを使ったフロントコラップスでは、一番外側のAアタッチメントがスタビに取り付けられているため、翼端まで潰すことは困難です(ラインプラン、43ページ参照)。翼の中央部だけが潰れ、翼端は飛び続けます。極端な場合、これがクラバットにつながる可能性があります。このような挙動が見られた場合(つまり、翼端が潰れずに飛び続ける場合)には、ブレークを素早く対称的に引くことで簡単に解決できます。このあとすぐにブレークを解除することが大切です。

MENTOR7(Light)のスパン全体を潰す(フロントコラップス)ことは困難です。これは、Aエリアへの高い荷重と、ハイブリッド2.5ライナー構造によるものです。このため、翼の翼端よりも中央部の方が潰れやすくなっています。両翼端は全く潰れないか、少し遅れて潰れが発生します(通常、翼の中央部がすでに再び開いているときのみ)。

<https://youtu.be/ixyK93QstAQ>

この対応は、誘発されたフロントコラップスに限定されます。



ストール

スピン

パイロットがグライダーの片側にブレークをかけ過ぎると、スピンの発生します。通常のターンでは、回転軸は翼から離れたところにあります。翼がスピンするとき、回転軸は翼の幅の中に移動します。ブレークをかけすぎた側の翼は後ろにスライドします。

パイロットの正しい反応は、すぐに両方のブレークを解除することです。時には、キャノピーの前方へのピッチングを止める必要があります。

フルストール

両方のブレークを対称に引きすぎると、完全失速になります。これは、パイロットが前進している間、翼が前進する勢いを失うことを意味します。パイロットの目から見ると、翼が後ろに落ちて行くように感じられます。このとき、翼が大きくダイブしてしてパイロットがキャノピーに包まれてしまう恐れがあるため、ブレークを完全に解放しないことが重要です。

フルストールは複雑な操作であり、その正しい実行方法の説明はこのマニュアルの範囲外です。この操縦を学びたい人は、SIVコースに参加する必要があります。

失速点まで使えるブレークトラベルは翼の大きさによって異なります。

- XXS → 58cm
- S → 63cm
- L → 70cm
- XS → 61cm
- M → 67cm

これらの数値はおおよその目安です。このマニュアルに記載することは、EN926で義務付けられています。乱気流では、失速はこの数値よりかなり早く、あるいは遅く起こるかもしれません。従って、これらの数値は限られた意味しか持ちません。

パラシュートストール/ディープストール

パラシュートストールまたはディープストールとは、前進する勢いがなく、大きな沈下速度で飛行している状態と定義されます。当社のすべてのパラグライダーは、翼が飛行可能な状態にあり、パイロットがグライダーの操作限界内で飛行している限り、パラシュートストールから自動的に回復します。

もし、グライダーの耐空性が劣化していたり、ラインの長さが変更されている場合は、ディープストールの危険性が高まります。キャノピーが濡れていたり凍っていたりする場合も、ディープストールの危険性が高くなります。

危険な状況(例えば、予期せぬ雨)が発生した場合、高いアタック角を持つ操作は絶対に行わないようにしてください。これにはビッグイヤー(スピードバーなし)、Bラインストール、ブレークの引きすぎが含まれます。

もし飛行条件が許すなら、スピードバーを少し使うのが良い手段となります。ディープストールの場合は、スピードバーを使用すること。そうすれば、グライダーは通常のフライトに戻るはずですが、そうでない場合は、Aライザーを前に押すことをお勧めします。

また、ディープストールから回復するときは、ブレークを左右対称に素早く引くことでキャノピーを後方にピッチさせることができます。その後、前方にピッチングすることで通常のフライトに戻ります。

地面に近いところでパラシュートストールしたとき、翼がこの振動から回復するのに十分な高さがあるかどうか判断することが重要です。この場合、パラシュートストール時の(ハード)ランディングは、翼が前後にピッチングしたままの状態ランディングするよりも望ましいです。



注意：ブレークを素早く引くより長く引くと、グライダーは完全失速します

クラバット

翼の一部がラインに絡まり、自由が利かなくなった場合(潰れた後かもしれません)、クラバットと呼ばれます。この現象は、どのモデルのパラグライダーでも発生する可能性が否定できません。クラバットの場合、以下をお勧めします。

1. **反対側のブレーク**：非対称のコラプスのときと同じように、翼はクラバット側の方向に回転しようとしします。もしパイロットが反対側のブレーク(開いている側)を使用しなかった場合、翼の回転はすぐにロックされたスパイラルダイブになり、大きな力を必要とするか、場合によっては脱出が不可能になることがあります。このような回転を防ぐことが重要です。
2. **ブレークをポンピングしてクラバットを開く**：絡まっている側のブレークを勢いよく引くと、クラバットが外れることがあります。弱々しくブレークを引いても、うまくいくことはほとんどありません。
3. **スタビライザーラインを引っ張る**：ブレークラインを引いてもダメな場合は、スタビライザーラインを引くとうまくいく場合があります。スタビライザーはBライザーの一番外側にあるラインで、色はグリーンです。
4. **クラバット側を折りたたむ**：Aライザーを引っ張って、絡まった側を折りたたむのが効果的な場合があります。
5. **フルストール**：フルストール操縦をマスターしたパイロットは、クラバットをリリースする効果的な方法を持っています。
6. **リザーブパラシュート**：翼のコントロールが効かなくなり、さらに回復を試みるのに十分な高さがあるかどうかわからない場合は、遅滞なくリザーブパラシュートを投げてください。可能であれば、パラシュートが完全に開くまで、反対側のブレークを使って翼を安定させてください。

飛行中にパラシュートのグリップに手をかける練習をするなど、リザーブパラシュートを投げるときのリハーサルを精神的に行う習慣をつけましょう。これは、万が一の場合に有効な準備です。

多くのクラブやスクールでは、ジップラインでリザーブパラシュートを投げる練習をする機会を提供しています。最も効果的な練習方法は、SIVコースで実際にパラシュートを投げることです。

お手入れとメンテナンス

注意深く取り扱えば、パラグライダーは集中的に使用しても、技術的に完璧な状態を何年も維持することができます。私たちは次のことをお勧めします。

- ・ 離着陸時に直射日光の当たる場所に長時間放置するなど、翼を不必要に紫外線にさらさないようにしてください。
- ・ グライダーをパッキングするときは、リーディングエッジのロッドを曲げないようにすることが望ましいです。
- ・ パッキング時にグライダーが濡れていた場合、あるいは湿っていただけだったとしても、できるだけ早く完全に乾燥させる必要があります。湿ったままグライダーを保管すると、永久的な損傷につながる可能性があります。
- ・ 着陸時やグランドハンドリング時には、リーディングエッジを地面に強く打ち付けないようにしましょう。破損につながる可能性があります。
- ・ ラインは、土や鋭い岩から保護する必要があります。石ころの多い場所では、決してラインを踏まないでください。
- ・ 長期間使用すると、湿気や汚れによってラインが縮み、グライダーのトリムが狂ってしまうことがあります。
- ・ 塩水(汗を含む)や砂は、ラインや生地を傷めます。その結果、耐久性や強度に悪影響を及ぼします。
- ・ 特にリーディングエッジのロッドを引きずらないようにしましょう。



多くのパイロットはパラシュートを投げるのに時間がかかりすぎたり、完全に使用しなかったりします。制御不能な翼の下にいるよりも、エマージェンシーパラシュートを使用する方が望ましいです。

グライダーのパッキング

以下は、機材を最もよく保護する推奨パッキング方法です。もちろん、お好みや状況に応じて、他の梱包方法も可能です。MENTOR7(Light)は、2ライナーのXENONと同じ梱包方法をお勧めします。

1. グライダーをロゼット型に集め、コンセルティナーバッグライトの横に置きます。
2. 反対側の翼端をロゼット全体に1回引き、コンセルティナーバッグの真ん中に横に置きます。
3. 上面ロッドのプロファイルリブとプロファイルリブを重ね合わせ、もう一方の翼端が上にくるまでキャノピー全体を折りたたみます。
4. 次に、翼の横または上に数回回転させながら縦にラインを敷きます。
5. ネットで機首上部の翼を固定し、バックルでグライダーの中央部を固定します。
6. ライザーをライザーバッグに入れます。
7. ジッパーを完全に閉めます。
8. 上下のストラップを引いて閉じます。
9. コンセルティナーバッグを3つ折りにし、膨らませたパックロールをコンセルティナーバッグの1番目と2番目の間に挟み、ロッドが曲がりすぎないように保護します(これは機首と翼の真ん中の3分の1を指します)。
10. コンプレッションシステムで最後に閉じます。



保管

パラグライダーは直射日光の当たらない、乾燥した場所に保管するのが一番です。グライダーを高温の場所(例えば、夏場の車内など)に永久に保管することは避けてください。長期間保管する場合、グライダーをきつくパッキングてはいけません。インナーバッグの中でよりゆるくパッキングしておくことが望ましいです。

クリーニング

キャノピーのお手入れには、水と柔らかい布またはスポンジ(洗剤は使わないでください!)をお使いください。

キャノピーの内側についた砂や土、小石を取り除く。砂は研磨作用があり、これが翼の老化を早めるのです。後縁の汚れを除去するために、翼端にマジックテープを取り付けています。これを開いて不要な埃や塵を振り払います。

修理

修理は、メーカーまたは正規のサービスセンターでのみ行ってください。認定サービスセンターのリストは、弊社のウェブサイト nova.eu/en/try-buy/ でご覧になれます。

例外として、ラインの交換、小さな裂け目(縫う必要のない5センチまでのもの)、セール生地のはみ出し、NOVAオリジナルのリペアテープ(グライダーに付属)で修理することが可能です。

補修用テープや交換用ラインなどのスペアパーツが必要な場合は、正規のサービスセンターまたはNOVA輸入代理店にお問い合わせください。

廃棄

パラグライダーの製造に使用された合成素材は、責任を持って廃棄処分してください。グライダーを廃棄する場合は、地域の自治体の指示に従って処分してください。



パワードフライト

基本事項

あなたのパラグライダーはパラモーターに使用することができます。初回フライトの前に、当社ウェブサイトにて現在の登録状況をご確認ください。

これは www.nova.eu/en/gliders/ で確認することができます。あなたのパラグライダーを選択し、製品ページでダウンロードをクリックし、モーターページのドキュメントを開いてください。これには、DGAC登録に規定されているモーター駆動の動作条件、例えば、推奨重量範囲などが記載されています。

ダウンロードセクションにモータータブがない場合、これはDGACがあなたのパラグライダーをモーター付きフライト用に(まだ)登録していないことを意味します。

フランスのDGAC登録があなたの国で認められているかどうか確認してください。また、あなたのパラモーターとグライダーに互換性があるか、または既知の特殊性があるかどうかを確認してください。パラモーターメーカーまたは販売店にお問い合わせください。パラモーターでフライトするためには、追加のトレーニングが必要です。

パラモーターのテイクオフ

長く平らな場所か、やや下り傾斜のフィールドを選びます。グライダーをインフレートさせ、頭の上にくるまで待ちます。体がまっすぐになっていることを確認し、グライダーが頭上に来たら、スロットルを静かに踏み込みます。

パラモーターのフライト

モーターライズドフライトは、ヒルフライングとは根本的に異なります。エンジンのトルクはグライダーの飛行特性に大きな影響を与えません。パイロットの慣性モーメントが大きくなると、フライト挙動に極端な悪影響を及ぼす可能性があります。

ピッチの制御

急激な加速はグライダーをピッチバックさせることがあります。慎重に加速し、減速は穏やかに行ってください。グライダーが前方にピッチングする場合は、コントロールされたブレーク入力が必要です。



安全に関するアドバイス

加速する前に、グライダーはパイロットの頭上にあり、安定してフライトしている必要があります。乱気流中では、スピードシステムやトリマーを使用する際には注意が必要です。エンジンが停止してしまう事を常に考慮し、緊急着陸のオプションがあることを確認してください。

オプションのトリマー付きライザー

パラモーター認定を取得しているパラグライダーには、トリマーを取り付けたライザーをオプションで提供しています。これにより、スピードシステムを使用することなく、グライダーを加速させることができます。トリマーを閉じた状態では、EN/LTF認定ライザーに準じたトリミングが可能です。

サービス・保証¹

my NOVA

ご購入後、14日以内に弊社のデータベース: my.nova.eu で翼をご登録ください。

当社の延長保証をご利用になるには、登録が必要です。保証書と保証条件の詳細については、こちらをご覧ください。

www.nova.eu/en/guarantee-conditions/

サービス内容

あなたのグライダーを最適化します

パラグライダーのラインは、使用するうちに縮んだり伸びたりします。一般的に、AラインとBラインは伸びますが、Cラインは縮みます。その結果、翼の飛行速度は低下し、ハンドリングは機敏さを失います。素材や製造元に関係なく、すべてのラインは縮みます。

飛行の楽しさと安全性を完全に保証するために、パラグライダーインストラクターで数学者のRalf Antzの協力を得て、NOVA Trim

Tuning(NTT)²を開発しました。

15~20時間の運用後、この伸縮は基本的に完了します。翼をすぐに当社または認定パートナーに送ることをお勧めします。当社ではすべてのラインを測定し、特別なソフトウェアを使用してトリミングを分析し、翼を最適な飛行状態に戻します。

このサービスをご利用いただくと「3 Years No Full Service Required」のメリットを享受できます。NTT後は、購入日から3年後に翼を再度チェックするだけで済みます(マニュアルに記載されている動作時間数を超えない場合)。

¹保証およびサービス提供には制限があり、条件付きで、すべての国で同じように提供されるわけではありません。詳細な情報はこちらをご覧ください：
www.nova.eu/en/guarantee-conditions/

²保証書は一部の国でのみ購入金額に含まれ、含まれる場合は購入国でのみ引き換えることができます。





完全な保護が含まれています

NOVA Protectはあなたのパラグライダーを完全に保護します：myNOVAでグライダーを登録してから1年間、事故による破損を1度だけカバーします(注意：VAT込み63.50ユーロ/+送料・パッキング料がかかります³⁾)。破れの修理、ラインやパネルの交換を行います。グライダーが修復不可能なほど損傷している場合、新しいNOVAパラグライダーを購入する際に現在の価格を差し引かせていただきます。つまり、最悪の事態が起こったとしても、新しいグライダーを購入する際の不安を軽減することができます、ユニークなサービスなのです。すべてのNOVAグライダーはNOVA Protectでカバーされています。

唯一の条件は、myNOVAでの1度の製品登録です。

³⁾ 飛行中の事故により発生した損害を補償するサービスです。その他の状況での損害、人身事故、盗難、その他の損失はこの保険の対象外です。

3年間安心のオファー

2年が経過し、2年点検を行う必要がなくなったと想像してください。それでも、NOVAのグライダーでフライトしてください。NOVA Trim Tuningを施したグライダーは、次回の点検までの期間を2年から3年に延長します(購入日から) -ただし、このマニュアルに記載されている点検が必要となるまでの運転時間数を超えないことが条件です。

次回点検までの期間を延長することで、フライトの楽しさに集中することができます。NOVAは、お客様の素晴らしいフライトを願っています。



4年間の完全保証

さらに安心のために、私たちはあなたのパラグライダーをさらに3年間保証します。この保証はマテリアルだけでなく、縫製なども保証します。NOVA Trim TuningとNOVA Full Serviceが、NOVAの正規パートナーによって行われた場合、マテリアル保証が適用され、保証期間が4年間に延長されます。

もし、修理が不可能な場合に、新しいNOVAパラグライダーをご購入の際は、その時点での価格を差し引かせていただきます。



単なる検査ではありません

チェックに関しては、私たちは非常に細心の注意を払っています。そのため、私たちはそれを単なるチェックではなく、NOVA Full Serviceと呼んでいます。私たちは、多孔性、ラインの長さ、正しいトリミングなど、パラグライダーのあらゆる詳細をチェックします。

自社開発のソフトウェアパッケージである品質保証データベース(NOVA QAD)を使用すると、翼のサービス担当者は以前のチェックを確認できます。あなたもグライダーのサービス履歴を見ることができます。-当然、パスワードで保護されています。

NOVA Trim Tuningと同様に、グライダーの整備担当者がすべてのラインを測定し、そのデータを診断ソフトウェアに自動的に入力します。測定値を使用して、ソフトウェアはセールトリムを計算し、可能なトリム修正を提案します。これらはグライダーの整備担当者によって評価され、カラビナのループを通じて実行されます。

すべての測定およびチェックデータは一元管理されており、いつでもダウンロードして分析できます。これにより、ラインがどのように、どのような分布で、どの程度トリムから外れているかを判断できます。このデータを使用して結論を導き出し、将来のグライダーのラインに関するノウハウを向上させることができます。

技術的で革新的な企業として、私たちは常にさらなる開発と安全性に配慮しています。





いつでも、すべて利用可能

私たちにとって、パラグライダーは単なる数キロのプラスチックではありません。私たちはパラグライダーにデジタルの命を吹き込みます。myNOVAへの登録はパラグライダーの誕生証明書であり、パラグライダーの全寿命にわたるサービスデータは当社の品質保証データベースに蓄積されます。次の2つの理由から当社の長期的な運用システムは実用的であるだけでなく、継続的な品質保証にも不可欠です。

第一にユーザー アカウントにより、お客様はNOVA Full Serviceのトリムチューニングデータ、さらには所有者の変更など、すべての重要なデータに無制限にアクセスできます。

第二に、このデータの収集を通じて、素材とラインの耐久性についてより深い洞察が得られます。これにより、問題が発生した場合にお客様に迅速に通知することができます。また、日常のパラグライダーに最適な素材を決定するのに役立ちました。これにより、より優れたパラグライダーを生産し続けることができます。

NOVA認定のサービスセンターもデータベースにアクセスできます。

サービス担当者は、グライダーを開く前にグライダーに関する情報を得ることができます。品質保証データベースにより知識の伝達を向上させ、お客様の利益にもつながるのです。



すべてのサービスおよび保証条件は利用規約にリンクされています。当社のサービスの詳細については、www.nova.eu/en/guarantee-conditions/をご覧ください。

具体的な手順と点検時期

点検間隔は2年です。ただし、チェッカーがボーダーラインの状態により検査間隔を1年に設定した場合や、1年目の期日までにNTTを実施した場合は除きます。この場合、初回点検の期限は購入日から3年後のみとなります。

上記の期限までに、グライダーの稼働時間が100時間または離陸回数が200回のいずれかに達している場合、そのグライダーをチェックする必要があります。検査は、NOVAの認定サービスパートナーによって行われる必要があります。これらの会社は、すべての検査とトリム修正を当社の品質基準に適合させる唯一の会社です。認定サービス・パートナーは、弊社ウェブサイトwww.nova.eu/en/try-buy/でご確認いただけます。

NTTとNFSの間、ソフトウェアは翼のトリムを計算し、可能なトリム補正を提案します。これらはグライダーを整備する人によって評価され、ラピッドリングでのループを通して実行されます。ラインの長さは絶対的な目標値ではなく、他のラインの長さとの比較で設定されません。このため、マニュアルでは絶対的な公差を指定することはできません。

NOVA Full Serviceは公式スタンプで確認されます。検査間隔を遵守しないと、パラグライダーの耐空性が無効になります。また、生地にストレスがかかる可能性のある場所（岩場、潮風のある海岸地域、または翼が海水に浸かった場合など）でフライトするグライダーは、毎年点検することをお勧めします。定期的にアクロバティックフライトを行うパイロットは、グライダーを毎年点検する必要があります。この場合、パイロットには翼に損傷がないか定期的に点検する責任がさらに大きくなります。

商業目的で使用されるグライダー（スコールグライダー、タンデム機）は、毎年点検を受ける必要があります。

テクニカルデータ

サイズ		XXS	XS	S	M	L
セル数				66		
投影スパン	m	8,65	9,10	9,54	9,96	10,37
投影面積	m ²	17,90	19,80	21,77	23,72	25,70
投影アスペクト比				4,18		
平面グスパン	m	10,78	11,34	11,89	12,41	12,92
平面面積	m ²	21,12	23,36	25,69	27,99	30,33
平面アスペクト比				5,50		
ライン径	mm		0,4/0,5/0,7/0,8/0,9/0,95/1,2			
ライン高	m	6,47	6,81	7,14	7,45	7,76
最大コード長	m	2,47	2,60	2,72	2,84	2,96
機体重量 MENTOR 7/MENTOR 7 Light	kg	-/3,65	5.1/3,9	5.3/4,15	5.6/4,4	-/4,65
フライト重量	kg	55-85	70-95	80-105	90-115	100-130
推奨フライト重量*	kg	65-80	80-90	90-100	100-110	110-125
パワーフライト	kg	55-105	70-115	80-125	90-135	100-150
認証EN/LTF				B		

*) パイロット (装備および翼を含む)

ライザーの概要

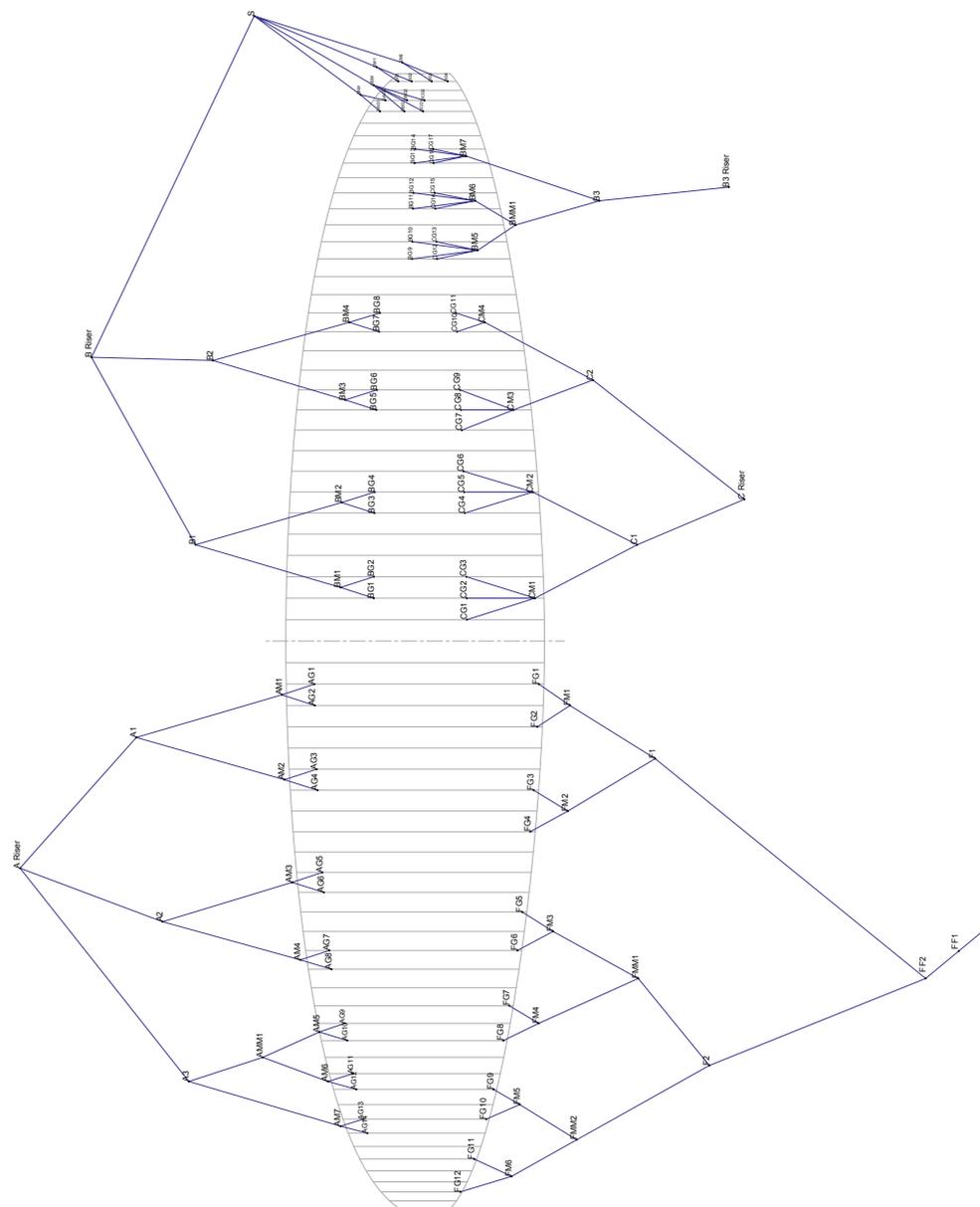


グライダーの概要



- ① メインライン
- ② ギャラリーライン
- ③ ボトムセイル
- ④ エアーインテーク
- ⑤ トップセイル
- ⑥ トレーリングエッジ
- ⑦ リーディングエッジ

ラインプラン



NOVA

販売代理店

アエロタクトコーポレーション

〒125-0035 東京都葛飾区南水元2-26-11

Bell Wood bldg. 201号室

TEL : 03-6231-3440

FAX : 03-6231-3441

NOVAが提供する製品には、サービスおよび保証が含まれています。
本製品をお買い上げのお客様には、製品だけでなく、より多くの情報をお届けします。

すべてのNOVAパラグライダーには、追加サービスと保証の大きなパッケージが付属しています。
ウィングを購入すると、製品以外のものも手に入ります。



NOVA Vertriebsges.m.b.H.

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

info@nova.eu, www.nova.eu