



NOVA SECTOR

Lange musste die Nova-Fangemeinde warten, doch gut Ding braucht Weile. Nach dem Hochleister Triton 2 gibt es nun wieder einen richtigen Sportklasseschirm. Solide Performance kombinieren die Innsbrucker beim neuen Sector mit einfachst-entspannter Handhabung ...

*Testpilot: Philipp Ott
Fotos: Franz Altmann*

Wer heute einen Sportklasseschirm baut, sucht die Herausforderung. Da die Intermediate mittlerweile schon extrem leistungsstark sind, bleiben viele Piloten in der Intermediateklasse. Oder überlegen, ob sie nicht gleich ins Hochleistungssegment wechseln sollten, um sich in puncto Performance noch abheben zu können. Eines ist also völlig klar: Die Zielgruppe ist überschaubar. Noch dazu stellt möglicherweise das firmeneigene Erfolgsmodell aus der Mentor-Serie den ärgsten Konkurrenten für einen Sportklasseschirm dar.

Doch Nova hat den Schritt bewusst gewagt. Hatte man doch seinerzeit mit der Factor-Baureihe ein überaus interessantes Produkt am Start!

Mit dem Team um Designer Philipp Medicus wollte man die Herausforderung annehmen und ist nun überzeugt, dass man mit dem neuen Modell nicht nur eine vorhandene Lücke in der Produktpalette schließen, sondern auch bezüglich des hauseigenen B-Klasse-Konkurrenten nochmals eine ordentliche Schaufel an Performance sowie Handling drauflegen konnte. Dabei stand aber auch das Bestreben im Vordergrund, den fliegerischen Anspruch in Grenzen zu halten.

KONSTRUKTION, MATERIALIEN & DESIGN

Nachdem die Factor-Baureihe schon einige Zeit zurückliegt und der Triton 2 zwar C-Einstufung erhielt, aber dem Hochleistungssegment zuzuordnen ist, gab es für den neuen Sector keine direkten Vorgänger. Eine Neuauflage des Factor 2 war zudem gar nicht vorgesehen. Im Plan hingegen war ein rassistiger Hochleister, den man im D-Segment ansiedeln wollte. Das Konzept schien perfekt, die Leistung hingegen konnte sich, für einen D-Schirm, nicht deutlich genug vom Mentor absetzen. Für einen Sportklasseschirm allerdings, mit überaus moderater Streckung von 5,9 und mit äußerst überschaubarem Anspruch – welcher genau zwischen Mentor und Triton 2 liegen soll – schien das eindeutige Leistungsplus gegenüber dem Mentor 5 jedoch überzeugen zu können.

Somit war die Idee geboren und eine Neukonstruktion geschaffen: Als Ableger einer noch nicht abgeschlossenen Hochleisterstudie zum Triton 3 wird nun das umgesetzt, was künftig mit dem Namen Sector ein ganz eigenes Terrain im Markt der C-Schirme, sowie der Nova-Produktpalette darstellen soll. Viele Details sind somit als Anleihen an die noch nicht abgeschlossen Triton-3-Entwicklung zu sehen. Das betrifft in erster Linie das Profil, als auch

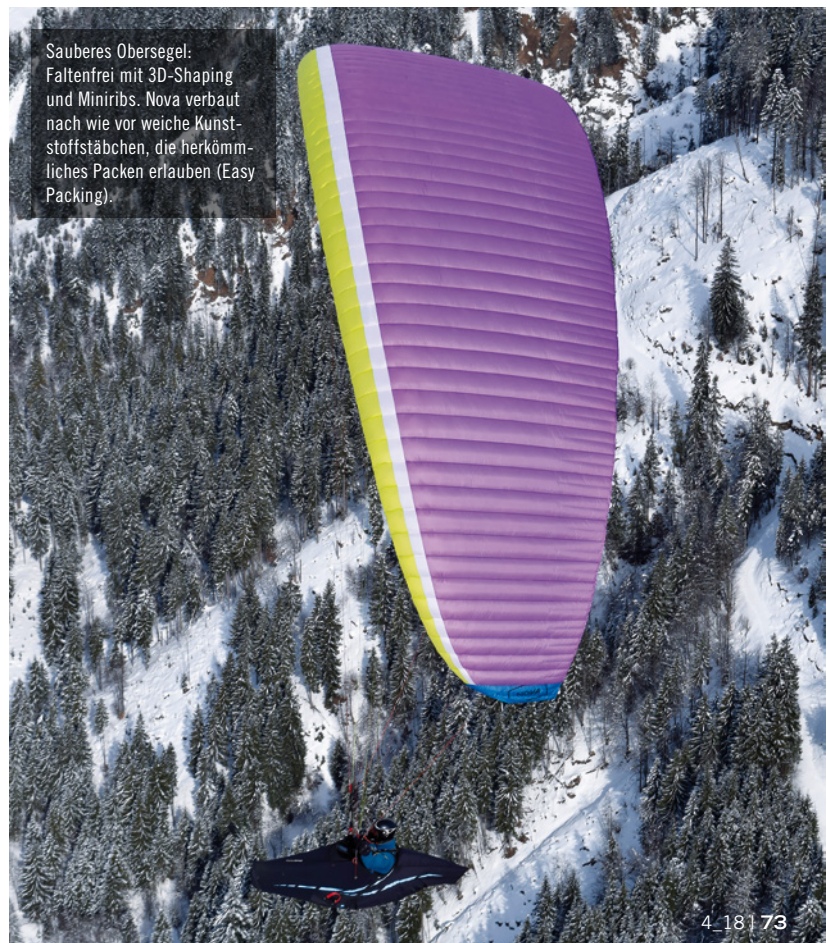
die angewendeten Leichtbaumaßnahmen, wie zum Beispiel „Triple Tape Diagonals“ bei den Diagonalrippen. Diese wurden bereits beim Phantom verwendet und auch der Ibox 4 kann damit aufwarten.

Der Grundsatz beim Entwicklungsteam scheint klar: Der Tendenz zu immer mehr Versteifungen in dieser Klasse will man nicht Folge leisten. Der Schirm soll einfach und die Reaktionen ehrlich bleiben. Trügerische Sicherheit will man nicht vorgaukeln und Aufsteiger aus der B-Klasse sollen sich auf diesem Modell sofort zu Hause fühlen. Um dieses Ziel realisieren zu können, sind lediglich drei Prototypen von Nöten gewesen, allerdings darf keinesfalls die Triton-3-Entwicklung vergessen werden. Hier ist eine deutlich höhere Prototypenzahl angefallen, aus welcher der Sector natürlich profitiert hat.

Wie bereits erwähnt stand Leichtbau ebenfalls im Pflichtenheft und somit erklärt sich auch der Materialmix: Das gesamte Obersegel sowie stark belastete Teile des Innenlebens sind aus 32-g-Skytex – vor allem auch ein Zugeständnis an die Haltbarkeit. Der Rest ist im Wesentlichen aus 27-g-Skytex gefertigt. Leicht und trotzdem hochwertig, so lautet die Devise ...

TECHNISCHE DATEN (HERSTELLERANGABEN)

Hersteller	NOVA, 6123 Terfens, Österreich Tel: +43.5224.66026, www.nova.eu			
Vertrieb	D+A: NOVA, 6123 Terfens, Österreich Tel: +43.5224.66026, www.nova.eu CH: High Adventure, 6383 Dallenwil, Tel. (0)41 628 01 30 info@high-adventure.ch , www.highadventure.ch			
Produktion	Ungarn & Vietnam			
Konstrukteur	Philipp Medicus			
Testpiloten	Philipp Medicus, Mario Eder, Marcel Schrittwieser, Ferdinand Vogel			
Größen	XS	S	M	L
Zellenanzahl	67	67	67	67
Startgewicht (kg)	70–90	80–100	90–110	100–130
Fläche ausgelegt (m²)	22,69	25,03	27,39	29,75
Fläche projiziert (m²)	19,31	21,31	23,32	25,32
Spannweite ausgelegt (m)	11,59	12,17	12,73	13,27
Spannweite projiziert (m)	9,19	9,65	10,09	10,52
Streckung ausgelegt	5,92	5,92	5,92	5,92
Streckung projiziert	4,37	4,37	4,37	4,37
Kappengewicht (kg)	3,8	4,1	4,4	4,7
Gesamtleinenlänge (m)	238	250	262	273
Vtrimm (km/h)	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Vmax (km/h)	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis inkl. Mwst. (€)	4.440,-	4.440,-	4.440,-	4.440,-
Gütesiegel LTF/EN	C	C	C	C
Lieferumfang	Nova-Rucksack oder Schnellpacksack Cito, Nova-Windsack, Reparaturset, Handbuch			





Der Sector glänzt in allen Bedingungen mit einem überaus ausgewogenen Startverhalten

START

Es mag wohl Mitte November 2017 gewesen sein, als der Sector und ich erstmals die Gelegenheit bekamen, miteinander auf Tuchfühlung zu gehen. Der Herbst hat seine goldenen Zeiten längst hinter sich gelassen und seit Wochen umgab uns in den Ostalpen nur Schmuddelwetter. Trotzdem war es höchste Zeit herauszufinden, was hinter all dem steht! Während einer knackigen, kurzzeitigen Rückseite, versehen mit allem Drum und Dran – vor allem Starkwind – geht es kurzentschlossen ins Mittelgebirge. Flachland-Soaring an einer westseitig ausgerichteten Waldkante verspricht zunächst die einzige Chance auf Airtime.

Am Startplatz angekommen brennt sich die Kälte in Gesicht und Finger! Der Windchillfaktor scheint enorm, stehen am Startplatz doch locker pulsierende 20–30 km/h an. Während in mir kurze Gedanken an die Grenzen der Fliegbarkeit aufkeimen, zeigt sich der Sector davon völlig unbeeindruckt. Bei den Startvorbereitungen fällt zunächst auf, dass der Leinenmix zwar durchaus zur Knötchenbildung tendiert, damit jedoch kein unlösbares Problem stellt. Ein wenig Schütteln, kombiniert mit einem kräftigen Ruck, und der neue Gleiter liegt vom Wind ordentlich sortiert am Boden. Die Eintrittskante steht sauber und reckt sich willig gen Himmel, doch trotz der böigen, extremen Windverhältnisse bleibt die Kappe die Ruhe selbst. Nicht zuletzt der moderaten Streckung ist es zu schulden, dass hier weder Zucken, Zappeln oder gar Schlagen zu verzeichnen sind!

Sofort entsteht der Eindruck: Wer in extremen Startbedingungen den Kopf völlig frei braucht und dem Schirm keine übermäßige Aufmerksamkeit schulden kann/will, der ist hier perfekt aufgehoben. Sauber und gleichmäßig steigt das Gerät schließlich unter leichtem Zug in den Zenit – auch hier keinerlei Tendenzen, den Piloten auszuhebeln oder seitlich auszubrechen. Natürlich haben wir geraume Zeit später auch Gelegenheit zum Nullwindstart. Das Sortieren der Leinen muss hier etwas akribischer erfolgen als im Starkwind, der Rest ist jedoch gleichfalls beeindruckend einfach. Zügig steht der Schirm im Zenit und zeigt dabei keinerlei Tendenzen zu übermäßigem Vorschießen oder ähnlichem ... vorwärts wie rückwärts macht der Sector eine Topfigur.

FLUGVERHALTEN

Hier setzt sich fort, was die knackige Rückseite bereits angekündigt hat: Es hackt! Kaum habe ich mich ausgedreht, beginnt ein wilder Ritt: Bei wenigen Metern vorwärts geht es erstmal wie im Fahrstuhl 200 m nach oben. Dabei kündigt sich deutlich an: Hier handelt es sich keineswegs um laminare Bedingungen – das, was da gerade über das Land weht, ist ein überaus bockig giftiges Gemisch! Die Schläge, welche die Kappe unablässig malträtieren, sind respektinflößend und trotzdem: Statt in wildes Pitchen zu verfallen, versendet der Schirm gelassene Ruhe, schluckt alles weg, was den Piloten vielleicht ins Schwitzen geraten lassen könnte. Trotz der großen Kompaktheit, welche die Kappe versendet, hat man keineswegs das

Gefühl unter einem übermäßig gedämpften Brett zu hängen: Der Sector vermittelt Turbulenzen – gleichzeitig will er einen davor bewahren ...

Thermikflug

Wenig später entwickelt das Alpenvorland einen spärherbstlichen Thermikhauch, unterstützt von kontinuierlichem Nordwestwind. An der Nordflanke meines Hausbergs ermöglicht dies lediglich schwächliche Bedingungen, aber es ist Wochenende – natürlich geht's zum Wandernfliegen. Mit dem gewichtsmäßig absolut dezenten Päckchen am Rücken verlasse ich den Garten und jage gen Startplatz, denn die mittlerweile diffus entwickelten, seichten Cumulanten wecken in mir die verzweifelte Hoffnung auf ein wenig Flugzeit ... am Startplatz schwächelt es – kaum anzunehmen, dass mit dynamischer Unterstützung noch zu rechnen ist. Was soll's, es gibt nichts zu verlieren. Einfach rausfliegen, schauen was geht ... und das Vario schlägt an. Ein zartes Tönen verzeichnet minutiöses Steigen, der Sector bahnt sich den Weg. Ich versuche unnötige Steuerbewegungen zu vermeiden und setze den neuen Sportklassejäger auf die Thermikfährte. Dafür ist er gemacht: Er kommt, sucht und findet – diskret schrauben wir mit viel Feingefühl der Wolke entgegen. Aus dem vermeintlichen Nichts werden schnell bis zu eineinhalb Meter und das unerwartete Glück lässt neue Freundschaft entstehen. An den etwas größeren Leerweg der Sectorbremse gewöhnt man sich schnell und stellt fest, dass präzises Pilotieren durchaus möglich ist. Gerade

KONSTRUKTION/MATERIALIEN	
Kappe	Eintrittskante+Obersegel: Skytex 32 Universal Untersegel: Skytex 27 C1 Profilrippen (aufgehängt): Skytex 32 hard Profilrippen (nicht aufgehängt): Skytext 27 hard
Leinen	Stammleinen: Liros PPSL191 / U120 / U90 Gallerieleinen: U50 Bremsleinen: Liros PPSL160 / U90 / U50
Tragegurt	Schlichter, aber gut durchdachter 12-mm-Tragegurt.

EIGNUNG					
Schulung	Einsteiger	Genusspilot	Erfahrener Pilot	Streckenflieger	Wettkampfpilot

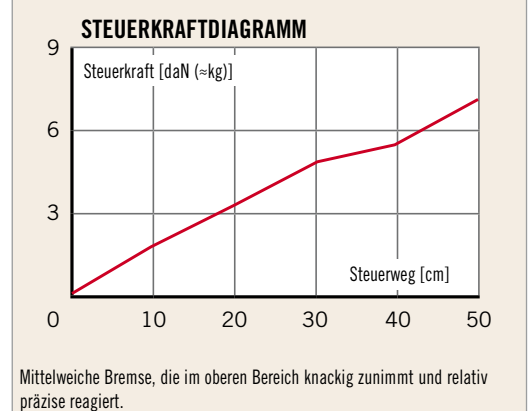
NOVA SECTOR

in den hier vorgefundenen, schwachthermischen Bedingungen kann das ein Vorteil sein, vermeidet man doch automatisch, den Schirm ums Eck zu reißen oder gar zu würgen. Um in der „toten“ Jahreszeit noch bessere Thermik auszufassen, hilft nur eine Fahrt ins italienische Bassano. Alle Thermikzeichen für diesen Ganzjahresspot stehen auf Grün und es gilt keine Zeit zu verlieren ... die vorgefundenen Bedingungen sollen jedoch nicht gänzlich halten, was im Vorfeld versprochen wurde. Der Sector zeigt sich anfänglich überzeugend, nachdem allerdings einige überzeugende Meter im Startbart gemacht sind ist schnell klar: Da ist der Deckel drauf. Ich habe weder Lust noch Geduld, die Inversion auf ihre Durchlässigkeit zu testen und beschließe kurzerhand tief los zu bohren. Die Ridge nach Osten zeigt sich auch am Hangfuß verlässlich und mit jeder Menge Halbgas zieht der Sector der Ungewissheit entgegen. Wen der Gedanke ans Außenlanden zu sehr schreckt, der wird an diesem Tag unerwartet wunderbare Kilometer verschenken, denn Tatsache ist, dass es hier unten zwar tief und ungewiss, dafür aber relativ flott dahingeht. Der östliche Wendepunkt am Piave-Tal ist somit schnell erreicht und der Sector zeigt sich den Herausforderungen im Konturenflug absolut gewachsen: das beschleunigte Gleiten ist überzeugend! Zurück nach Westen geht's dank leichtem Rückenwind einfach, doch auch hier ziehen wir unsere Bahnen knapp entlang des Reliefs – Schnellflug scheint dem Gerät zu liegen. Über der großen Westflanke des Brenta-Tals ange-

PILOTENANSPRUCH (ANFORDERUNG AN DEN PILOTEN)									
E1	E2	i1	i2	S1	S2	H1	H2	CC	
Ab Sportklasse 1 ist Leistung das Primärziel der Entwicklung. S1-Geräte sind vorwiegend Streckenfluggeräte für geübte Piloten, die viel fliegen. Erforderliche Skills/Erfahrung: Aktives Eingreifen bei Störungen ist ebenso eine Grundvoraussetzung wie umfangreiches Wissen und Erfahrung in den Bereichen Aerodynamik, Meteorologie und XC oder Akrobatik. Erforderliche Airtime: ab min. 70 Std./Jahr									

PILOTENKOMMENTAR
Der Sector ist ein gelungener runder Flügel, der aufgrund hoher Fehlertoleranz und Gutmütigkeit – kombiniert mit solider C-Leistung – ein breites Publikum ansprechen könnte. Sowohl in schwachen, als auch starken Bedingungen hat der Flügel eine gute Figur gemacht, da er Luftbewegungen schön vermittelt, gleichzeitig aber viel „einstecken“ kann, wenn's zur Sache geht.
Was uns gefällt: Hohe passive Sicherheit, fehlerverzeihendes Handling
Was anders ist: Kein Vorgänger
Was uns fehlt: –

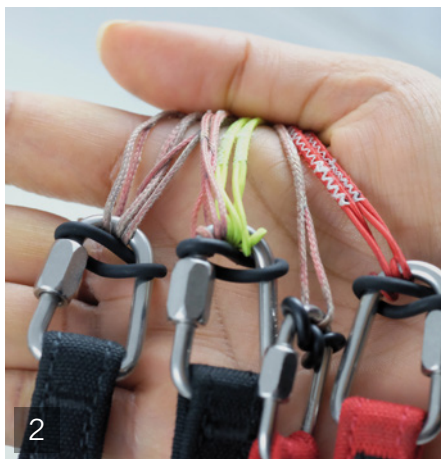
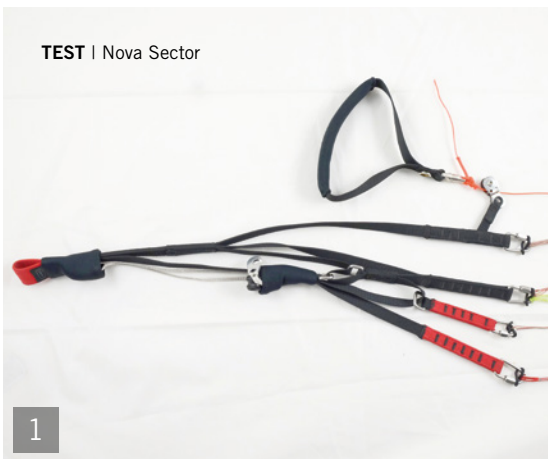
TESTPROTOKOLL	
Startgewicht Testpilot (kg)	105
Flächenbelastung (kg/m ²)	4,5
Gurtzeug	Ozone Ozium
Messinstrumente	Flymaster
Beschleunigungsweg (cm)	46
Gewicht Schirm (kg)	4,4
Vtrimm (km/h)	39
Vmax (km/h)	54/55



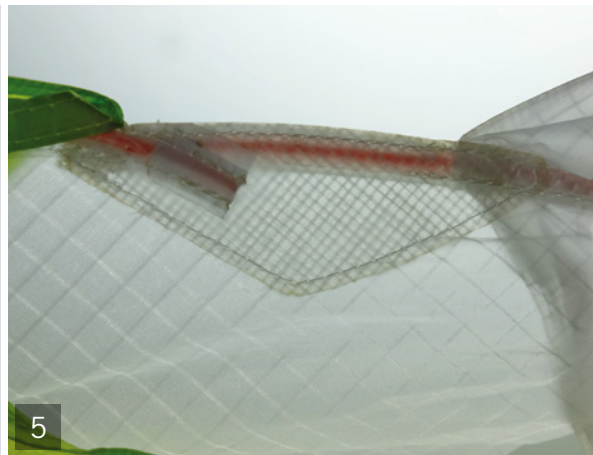
kommen, wird gekurbelt was geht ... und das sind heute ca. 1.200 m, maximal. Wie üblich steht hier wieder leichter Gegenwind aus südwestlicher Richtung an und die vorausliegende Querung wirkt sportlich – wer nicht wagt, der nicht gewinnt. Mittlerweile sehe ich diesen Tag als perfekte Herausforderung, um den Geheimnissen des Flügels auf den Grund zu gehen. Der Pilot scheint im Sitz verschwinden zu wollen, wir machen uns gefühlt ganz klein



und verschmelzen miteinander, umschlossen nur von der eisig nordföhnigen Winterluft ... wenige Minuten und noch weniger Meter später, knapp über der massiven Hochspannungseitung am anderen Ende der Talseite angekommen, ist wieder zartes Steigen zu verzeichnen, es steht Spitz auf Knopf! Zwar fehlen noch wenige Meter um den vorausliegenden Grat zu passieren, allerdings ist bereits jetzt eine Erkenntnis gewiss: Auch gegen den Wind ist das Gleiten überzeugend! Wieder ist es der Schirm der arbeitet, weniger der Pilot, und mühsam, aber stetig erklimmen wir Meter um Meter. Der Einflug in den anschließenden Talkessel ist gesichert – gleichzeitig soll ein anfänglicher Nullschieber der Rettungsanker werden, der uns bis zu den Antennen von Marostica aufschließen lässt. Dort angekommen wird mir die Entscheidung zur obligatorischen Toplandung abgenommen: Aus der Südwestflanke ziehen konstante eineinhalb Meter, es geht kurz an die Basis auf mittlerweile knapp 1.300 m und entspannt bügeln wir die Ridge weiter gen Westen ... bis dann das diffuse Hügelland von Lusiana einem weitreichenderen Ausflug ob der niederen Basis Einhalt gebietet. Es folgt eine 180°-Wende und ohne nennenswertes Kurbeln fräst der Sector, unterstützt von seichtem Rückenwind, zurück Richtung Semonzo. Stetig manifestiert sich der Eindruck, dass der Schirm auch seichtes Steigen schön annimmt und – wenn man ihm freien Lauf lässt – die Linienwahl ein Selbstläufer ist. Bassano sollte sich im Laufe der nächsten Tage noch mit mannigfaltig Bedingungen präsentieren, so auch kurzzeitig mit hackiger Nordföhn-



1. Einfach und funktionell: Der Tragegurt des Sector stellt dank seiner Übersichtlichkeit keine besonderen Ansprüche an den Piloten
2. Stammleinenmix
3. Dezentere Sharknose in der Eintrittskante
4. Profil im Nasenbereich nach außen gestülpt: Nach wie vor sind die verarbeiteten Kunststoffstäbchen überaus elastisch und knickunempfindlich
5. Kleine Mylardreiecke stabilisieren in der Eintrittskante den sensiblen Bereich der überkreuzenden Stäbchen, die die Shark Nose formen



Thermik. Wütende Schläuche lassen den Gleiter schon mal gehörig nach hinten abkippen, ein Sich-Aufstellen ist deutlich zu verzeichnen. Das ist jedoch, hat man sich ein wenig eingewöhnt, problemlos zu bewältigen – würgt man nicht an den Bremsen herum und lässt dem Flügel eine gehörige Portion Selbstbestimmung. Gerade hier bestätigt sich wiederholt der Eindruck, den der wilde Ritt im Flachland schon vermittelt hat: Die Ausgewogenheit an Dämpfung und Turbulenzvermittlung scheint wohlüberlegt und hält in heftigen Bedingungen allseits den Wohlfühlfaktor hoch!

Spaßfaktor (Dynamik & Wendigkeit)

Der Sector ist kein Acroflügel und das will er auch nicht sein. Im Wesentlichen erfüllt er das Pflichtenheft, wie Nova es in diesem Fall vorgesehen hat: ein fehlerverzeihender C-Flügel, der durchaus genügend Dampf für große Streckenabenteuer bereitstellt. Das wirkt sich natürlich auch auf die Dynamik aus – zum Rumturnen animiert der entspannte Gleiter nicht wirklich. Wer ihn in den Wingover bringen will, der muss das wirklich wollen, gutes Timing macht allerdings nichts unmöglich. Ausreichende Wendigkeit, um zum Beispiel solide auf engstem Raum wenden oder auch toplanden zu können, stellt der Schirm in jedem Fall bereit!

Beschleunigter Flug

Wie bereits ausführlich erwähnt, mag der Sector den Schnellflug. Natürlich wirbt der Hersteller mit einer flachen Polare – bis ins Halb-/Dreiviertelgas ist dies auch durchaus nachzuvollziehen. Der Geschwindigkeitszuwachs zeigt sich klassentypisch attraktiv.

Extremflugverhalten

Klapper in der Praxis waren nicht zu verzeichnen. Provozierte Klapper erwiesen sich, seitlich wie frontal, als absolut überschaubar. Das Extremflugverhalten kann somit ebenfalls als klassentypisch beurteilt werden, somit ist der Schirm in puncto Anspruch eindeutig im unteren Bereich der C-Klasse einzustufen.

ABSTIEGSHILFEN

Ohren anlegen

Die Ohren nimmt der Sector gerne und einfach rein, lässt sie ebenfalls locker, fast verzögerungsfrei wieder raus. Schlagen oder ähnliches ist keineswegs zu verzeichnen. Die so entstehenden Sinkwerte können überzeugen, wenn es allerdings wirklich schnell gehen muss, ist tendenziell gleich die Spirale anzuraten.

B-Stall

Wurde nicht getestet.

Steilspirale

Zur Spirale lässt sich der Sector eindeutig bitten – er will nicht gleich, erduldet's dann aber doch gleichmütig. Wer schnell sinken will, muss kräftig ziehen, ordentlich Körpergewicht auf der Innenseite hilft, um Schwung in die Angelegenheit zu bringen. Die Ausleitung erfolgt dann ebenfalls gemächlich und lässt dem Piloten Zeit, die Situation zu überblicken. Während meiner Versuche konnte auch bei hohen Sinkwerten keine Tendenz zur stabilen Spirale festgestellt werden.

FAZIT

Nova offeriert einen entspannten Sportklasseflügel, der eine große Bandbreite an Piloten ansprechen kann. Der Aufsteiger aus der B-Klasse kann sich genauso wohlfühlen, wie der ambitionierte Sportklassenpilot, welcher künftig über mehr Sicherheitsreserven verfügen möchte. Das entspannte Fluggefühl muss man natürlich mögen – wer den Thrillfaktor sucht, sollte sich daher anderweitig umsehen. Jedoch werden Streckenjäger unterschiedlichster Couleurs im Sector einen zuverlässigen Begleiter finden, welcher ordentlich Leistung bereithält, um damit die richtig großen Streckenabenteuer angehen zu können. Sicherlich wird sich in der Nova-Gemeinde jemand finden, der damit künftige Rekordversuche unternehmen wird ... ■



Foto links: Der Sector ist kein Acroflügel, seine Wendigkeit ist für den XC-Einsatz mehr als ausreichend

Foto rechts: Das Raffsystem im Einsatz. Der Gleiter trägt viel Bremse!

KURZBEWERTUNG

STARTEIGENSCHAFTEN	Vorwärtsstart ★★★★★	Kommt zügig und sauber in den Zenit, keine Tendenz zum seitlichen Ausbruch. Leinensortieren: leichte Tendenz zur Knötchenbildung.
	Rückwärtsstart ★★★★	Einfach. Das Handling über die C-Ebene wirkt etwas sperrig, trotzdem steht der Schirm schnell und einfach dort, wo man ihn haben will.
	Starkwindhandling ★★★★★	Kein Schlagen, kein Flattern. Schirm bleibt sauber am Boden und wartet auf weitere Instruktionen.
FLUGVERHALTEN	Agilität/Wendigkeit ★★★	Mäßig. Der Sector ist ein komfortabler Streckenjäger, keinesfalls ein Turngerät.
	Steuerverhalten ★★★★	Einfach, die Bremse ist fehlerverzeihend. Hat man den Leerweg rausgebremst, reagiert der Sector relativ direkt, verzögerungsfrei.
	Klappverhalten ★★★★★	Absolut überschaubar, für einen Schirm dieser Klasse. Böse Überraschungen sind nicht zu befürchten.
	Beschleunigter Flug ★★★★★	Der Sector ist im Gas stabil und dabei leistungsbereit. Halbgasfliegen ist eine gute Kombination aus hervorragendem Gleiten und gutem Speed.
	Dämpfung/Stabilität ★★★★★	Ausgewogen, nicht zu viel und nicht zu wenig. Der Schirm schluckt Turbulenzen und kündigt Entlaster gleichzeitig gut an.
ABSTIEGSHILFEN	Ohrenanlegen ★★★★★	Problemlos.
	B-Stall	Nicht getestet.
	Steilspirale ★★★★★	Einleitung erfordert ein wenig Nachdruck. In der Spirale verhält sich der Flügel problemlos, Tendenzen zum stabilen Spiralen konnten nicht festgestellt werden.
Eignung	Vom talentiert-ambitionierten Freizeitpiloten, bis hin zum Streckenass spricht der Sector ein möglichst breites Publikum an.	
Wertung	★ mangelhaft ★★ durchschnittlich ★★★ gut ★★★★★ sehr gut ★★★★★★ ausgezeichnet	

