

GIN GLIDERS ZOOM

MISSION : SUCCÉDER DIGNEMENT À LA NOMAD, AILE SPORT DE LA GAMME GIN.
OBJECTIF : PERFORMANCE ET CROSS ACCESSIBLES. ORIGINE : CORÉE.
FILIATION : SŒUR DES BOLERO +, OASIS, GANGSTER ET BOOMERANG 3.

RIEN DE NEUF côté sac: grand, il contient sans problème l'aile et une grosse sellette: 11,88 m d'envergure, 5,5 d'allongement, une forme bien effilée, un bord d'attaque très propre (63 cellules réparties par saisons de 3, diagonales et pontets fixés aux 2/3 supérieurs des profils). Le suspentage est très simple, à 2 étages, fixé sur 4 élévateurs de 52 cm. Chaque rangée de suspente est de couleur différente, facilitant le contrôle. Pressions magnétiques, accélérateur mouflé à 2 poulies agissant sur 18 cm (36 cm au pied). Finition excellente, état de surface remarquablement propre. Une sellette et en route pour quelques heures de test.

Le démêlage est simple grâce au suspentage fluide. Malgré son allongement, la Zoom monte tranquillement, sans tendance excessive à dépasser si le pilote met trop d'énergie. Dans la brise forte, la Zoom n'arrache pas. Quelques pas dans une foulée aérienne et me voici sur des rails à 37 km/h. De suite, on ressent l'aspect ferme de la Zoom. Effort aux commandes assez marqué, raideur de la voilelette communique beaucoup en dissociant cependant bien chaque demi aile). L'accélérateur demande lui aussi de la conviction et un

double barreau pour superposer les 2 poulies sur l'élévateur avant. 53 km/h! On voit nettement le point d'arrêt appuyant sur la partie supérieure du bord d'attaque. A tester dans le gros temps. En virage la Zoom révèle une bonne maniabi-

lité avec une grande précision de pilotage dès le début du débattement. Le choix d'incliner beaucoup se module sur 40 cm de commande. L'aile en virage performant, dégrade très peu son taux de chute et fait preuve d'une grande efficacité

en thermique généreux. Sur l'axe de tangage, l'amortissement est modéré et l'aile prend volontiers de l'angle en abattée. Attention donc à bien réviser sa gestion pour amortir les mouvements et bien les utiliser. Au dessus de la tête, une belle

aile, vivante, avec beaucoup d'informations en roulis et une impression de franche solidité. Je dis « impression », car la Zoom, quand elle ferme franchement, part rapidement sur un tour ou plus selon votre rapidité d'intervention mais demeure classique et sans surprise dans l'action de contre et de recouverture. C'est une Dhv2, tonique et à piloter. La glisse de l'aile est excellente et pie-

bonne. Pour l'utilisation de la basse vitesse, il faudra descendre les mains sous les mailloins de sellette: l'aile ralentit alors jusqu'à 22 km/h et part assez brutalement en arrière une fois le point de décrochage dépassé.

Enfin, l'atterrissage est du style formalité avec un très bel arrondi si vous prenez la peine d'une étape finale marquée. Encore quelques

JE M'ADRESSE À :	
DÉBUTANT	_____
BREVETÉ	_____
1 ^{ER} CROSS	_____
CROSS RÉG.	_____
COMPÉTIT.	_____

nement utilisable: plus de 8,5 de finesse constatés régulièrement en aérologie calme. Et surtout un bon mordant en thermique, qui la rend redoutable en ascendance. Comme la Nomade, la Zoom gagne parfois à être utilisée avec un soupçon d'accélérateur, même en thermique. On y gagne en stabilité et confort.

En franches turbulences, la Zoom requiert de l'attention: normal pour ce type d'aile destiné à des cross-men. En contrepartie, qualité de virage et performances devraient vous mener loin si vous cheminez bien! Pour ma part, j'apprécie son rendement ainsi que l'appui et la précision en virage. J'aime moins son côté physique qui peut décourager certains. L'accélérateur déjà évoqué est très efficace mais j'ai toujours levé le pied en grosses conditions. Pour descendre vite, les 360° serrés prennent vite une allure impressionnante, avec une franche sta-

vois toutes conditions et je la prête à quelques pilotes expérimentés de passage. Pas de surprises pour eux: décollage évident, gestion en l'air à leur portée et qualités en virages plébiscitées à l'unanimité. L'effort à la commande aussi, surtout en petites conditions! J'ai volé environ 5 heures avec cette Zoom S, en étant en limite supérieure de charge. Ainsi lestée, la voile se pilote avec grand plaisir. Propice au jeu, la Zoom invite aux wingovers et autres grands mouvements pendulaires. Attention, on arrive rapidement à des angles importants, à gérer proprement! Ceci dit, vous pouvez aussi choisir de voler plus à plat, pour de grandes randonnées aériennes. La Zoom est taillée pour ça et vous offrira beaucoup, une fois passé quelques heures à bien la comprendre. Moins compliquée à gérer qu'une vraie aile compétition, elle offre une alternative sympathique pour bien démarrer... la compét.



Une bonne maniabilité avec une grande précision de pilotage.

- + Performances, Précision du virage.
- Commandes un peu dures.



Logo, sur le bout d'aile.

bilité spirale. La sortie rapide est très aérienne et ressource beaucoup. Allez-y donc piano pour démarrer! Les oreilles (pas de kit) se bloquent bien sous la voile et nécessitent un peu d'aide pour une recouverture rapide. Aux oreilles, la maniabilité à la sellette est

NOTRE AVIS

POUR BIEN DÉBUTER LA COMPETE

FICHE TECHNIQUE

DIRIGEANT : GIN SEOK SONG.
 GAMME : BOLÉRO +, YÉTI, OASIS, GANGSTER, TOUAREG, ZOOM, BOOM 3, BI BEETLE.
 MISE EN CIRCULATION : MAI 2004.

Taille	X5	S	M	L
Surface projetée (m ²)	21,82	23,25	25,23	27,29
Surface à plat (m ²)	23,9	25,4	27,6	29,8
Envergure à plat (m)	11,51	11,88	12,38	12,87
Corde maxi. (m)	2,56	2,64	2,75	2,86
Allongement à plat	5,55	5,55	5,55	5,55
Nombre de cellules	63	63	63	63
Poids aile (kg) sans sac	5,7	6,1	6,5	6,9
Poids total volant (kg)	65-80	75-95	85-105	100-125
Certification Dhv	Dhv 2	Dhv 2	Dhv 2	Dhv 2
Homologation Afnor	-	-	-	-
Prix T.T.C. (en euros)	3295	3295	3295	3295

Tissu : NCV 917. Suspentage : Teijin Aramide: 1,1 - 1,3 et 1,6 mm.
 Élévateur : 4 (A3, B3+1, C3, D3) Accélérateur : Oui 18 cm mouflé.
 Sellette recommandée : Gin Génie 2. Sac : grand volume, Gin Classic
 Coloris : Solar (jaune/rouge), Sapphire (bleu/orange), Kimchi (rouge/blanc), Peach (blanc/orange)

RAPPORT DE CERTIFICATION

Taille S - DHV 2

Décollage : Dhv 1-2. L'aile vient gentiment au-dessus de la tête. Vitesse de décollage moyen. Aptitude à tourner : Dhv 1-2. Faible tendance au négatif. Débattement moyen, maniabilité grande. Débattement aux commandes : Dhv 1-2. Longueur avant parachutage moyen de 60 à 75 cm. Avant décrochage : de 65 à 80 cm. Augmentation de la pression aux freins : grande. Fermeture frontale : Dhv 2. Réouvre d'elle-même avec retard. Fermeture latérale : Dhv 2 (à 95 kg). Rotation de 90 à 180°, vitesse de rotation moyenne. Perte d'altitude moyenne. L'aile se réouvre d'elle-même avec retard. (Dhv 1-2 à 75 kg). Fermeture latérale contrée : Dhv 1-2. La stabilisation est facile à contrer au frein avec un débattement moyen. Pas de tendance au décrochage. Réouverture autonome avec retard. Décrochage : Dhv 2. Vrille, départ bras haut : Dhv 1-2. Vrille, départ en virage : Dhv 1-2. 360° engagés : Dhv 2. Mise en 360° moyen, moyenne tendance au négatif. Sortie entre 180° et 360° B-Stall : Dhv 1-2. Mise en B-stall facile, retour au vol spontané. Atterrissage : Dhv 1-2. Moyen.

APPRÉCIATIONS

	Mauvais	Bon	Excellent	Parfait
FINITION	■	■■■■	■■■■■	■■■■■■
MANUELE DE VOL	■	■■■■	■■■■■	■■■■■■
DÉMÊLAGE	■	■■■■	■■■■■	■■■■■■
ECCPAGE	■	■■■■	■■■■■	■■■■■■
GONFLAGE SANS VENT	■	■■■■	■■■■■	■■■■■■
GONFLAGE AVEC VENT	■	■■■■	■■■■■	■■■■■■
PRÉCISION COMMANDES	■	■■■■	■■■■■	■■■■■■
LÉGÈRETÉ COMMANDES	■	■■■■	■■■■■	■■■■■■
MANIABILITÉ	■	■■■■	■■■■■	■■■■■■
AMORTISSEMENT TANGAGE	■	■■■■	■■■■■	■■■■■■
AMORTISSEMENT ROULIS	■	■■■■	■■■■■	■■■■■■
RÉSISTANCE À TURBULENCE	■	■■■■	■■■■■	■■■■■■
CAPACITÉ RECOUVERTURE	■	■■■■	■■■■■	■■■■■■
SOLIDITÉ À VITESSE MAXI	■	■■■■	■■■■■	■■■■■■
CAPACITÉ AU VOL LENT	■	■■■■	■■■■■	■■■■■■
PERFORMANCES	■	■■■■	■■■■■	■■■■■■
OREILLES	■	■■■■	■■■■■	■■■■■■
360° SERRÉS	■	■■■■	■■■■■	■■■■■■
ATTERRISSAGE	■	■■■■	■■■■■	■■■■■■
RAPPORT QUALITÉ/PRIX	■	■■■■	■■■■■	■■■■■■

MESURES⁽¹⁾

Charge alaire durant l'essai: 3,66 kg/m². Vitesse maxi mains hautes: 37 km/h. Vitesse maxi accélérée: 54 km/h. Finesse maxi: 8,4 à 35,5 km/h. Taux de chute mini: -1,1 m/s à 29 km/h. Décrochage: 22 km/h.

(1) Mesures prises à altitude 1500 m, avec Brauninger Galileo et logiciel GPSwar (lemstiehm@yahooc.com)