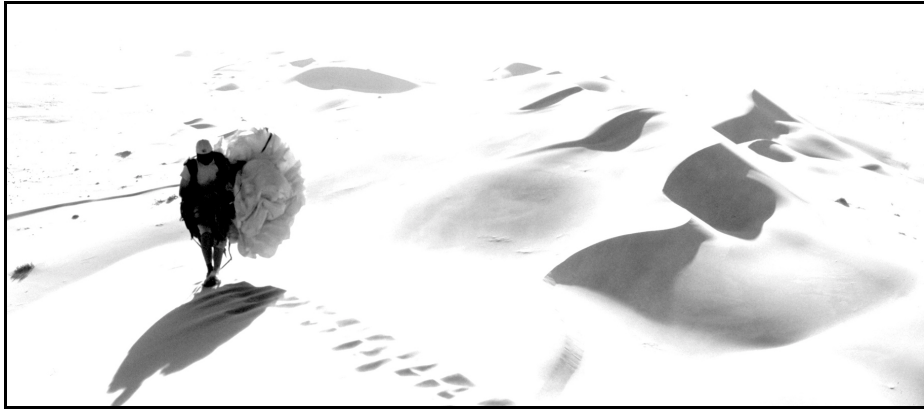


Deutsch





Willkommen bei GIN ...

Herzlichen Glückwunsch und vielen Dank von uns allen und von Gin Gliders zum Kauf eines **Oasis**. In diesem Gleitschirm hat Gin Seok Song sein gesamtes Wissen vereint, über das er aus der Entwicklung seines Wettkampfgerätes, dem Boomerang und seines Einsteiger-Gerätes, dem Bolero verfügt. Der **Oasis** bietet seinem Piloten das Beste von beiden Welten - aussergewöhnliche Sicherheit und Top-Leistung. Noch bemerkenswerter ist das Handling des **Oasis**, das Dir die volle Freude am freien Fliegen bringt. Als Pilot, der bereits eine abgeschlossene Piloten-Ausbildung hat, wirst Du wahrscheinlich schon die meisten, der hier im Betriebshandbuch angesprochenen Techniken und Tips zum Fliegen eines Gleitschirms kennen. Wir müssen Dich dennoch darum bitten unser Handbuch unbedingt aufmerksam vor Deinem ersten Flug mit dem **Oasis** zu lesen. Sicheres Fliegen fängt mit einem gutem theoretischen Verständnis der Materie an.

Für wen und warum

Der **Oasis** ist für alle Arten des Fliegens konstruiert, vom entspannten Soaren im Hangaufwind, zum Beispiel an der Düne, bis zum anspruchsvollen Thermikfliegen und Streckenfliegen. Er ist auch für den Windenstart gut geeignet. Ideal eignet er sich für Piloten mit ein bis zwei Jahren Flugerfahrung. Er kann aber natürlich auch von einem sehr erfahrenen Piloten geflogen werden, der Wert legt auf einen besonders hohen Sicherheits-Spielraum, oder von einem weniger erfahrenen Piloten, der besonders talentiert ist.

Gleitschirmfliegen, setzt Erfahrung und Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten, ebenso wie ein Wissen um die möglichen Gefahren voraus. Wir erwarten, dass der Händler und Du als Endverbraucher sich darüber bewusst sind und diese Voraussetzungen haben. Dieses Handbuch kann die nötige Erfahrung – durch Ausbildung und häufiges Fliegen – auf keinen Fall ersetzen. Dieser Gleitschirm wurde entwickelt für einen Piloten der:

- mehr als 20 Mal im Jahr fliegt,
- schon Erfahrung im Thermikfliegen hat
- die Bedingungen in der er/sie fliegt einschätzen kann und wenn nötig den Flug abbrechen wird
- ein kompetenter Allround-Pilot ist.

Um es noch einmal zu sagen: die Information in diesem Betriebshandbuch kann unter keinen Umständen eine gute Ausbildung durch eine zugelassene Gleitschirmschule ersetzen. Wenn Dir ein Freund einige Stunden Gratis- "Unterricht" am Übungshang auf einem **Oasis** - oder irgendeinem anderen Gleitschirm - anbietet, solltest Du besser dankend ablehnen.

Inhaltsverzeichnis

Willkommen bei GIN	56
Für wen und warum	56
Inhaltsverzeichnis	57
DHV Musterprüfung	58
Schirmkonstruktion	59
Verarbeitung	59
Einstellung der Bremsleinen	59
Der Beschleuniger	60
Der Rucksack	61
Das erste Mal	61
Der Start	61
Start-Checkliste	62
Aufziehen	62
Störungen und Knoten	63
Windenstart	63
Fliegen mit Paramotor	63
Fliegen mit dem Oasis	63
Turbulenzen und Störungen	64
Trudeln	64
Asymmetrischer Klapper	64
Frontstall	64
Verhänger	65
Kaskadenmanöver	65
Höhe Abbauen	66
Ohren anlegen	66
Steilspirale	66
B-Stall	67
Dauersackflug	67
Full Stall	67
Steuern ohne Bremsen	67
Kunstflug	67
Die Landung	68
Packhinweise	68
Pflege und Wartung	68
Verändertes Flugverhalten	69
Technische Daten	70
Leinenplan Oasis	71
Description of Materials	126

DHV Musterprüfung

Der GIN Gliders Oasis hat die DHV Musterprüfung für die Kategorie 1-2 GH abgeschlossen. GH (Gurtzeuge ohne fixe Kreuzverspannung) steht für die meisten (etwa 99%) aller Gurtzeuge, die derzeit in Gebrauch sind; Für Gurtzeuge mit fixer Kreuzverspannung (GX Gurtzeuge) besteht keine DHV Musterprüfung für den **Oasis**. Um die DHV-Musterprüfbescheinigung zu erhalten, hat der **Oasis** neben den Flugtests auch einen Schock-Test mit 750 kg und einen Lasttest mit einer Last von mehr als 1400 kg bestanden.

Deutscher Hängegleiterverband e. V. im DAeC	
DHV/OeAeC-Technikreferat	
LBA-anerkannte Prüfstelle für Hängegleiter und Gleitsegel	
	
MUSTERPRÜFBESCHEINIGUNG	
Gleitsegel	
Musterprüfnummer DHV GS-01-0940-01	
Bezeichnung des Gerätemusters	
Gin Oasis M	
Das nachstehend bezeichnete Luftsportgerät ist als Muster geprüft im Auftrag von:	
Aerosport International GmbH, Grafenstraße 26, D-83098 Brannenburg	
Diese Musterprüfbescheinigung ist erteilt auf Grund der die Musterprüfung betreffenden Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes, der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät und der Lufttüchtigkeitsforderungen in der heute geltenden Fassung sowie zu den Bedingungen der Vereinbarung über Musterprüfung und des Schreibens vom 11.12.01.	
Die Musterprüfung gilt gemäß zugehörigem Geräte-Kennblatt Nr.: DHV GS-01-0940-01	
11.12.01	Harry Buntz DHV - Technik
Datum der Ausstellung	Unterschrift  Deutscher Hängegleiterverband e.V., Miesbacher Straße 2, 83703 Gmund

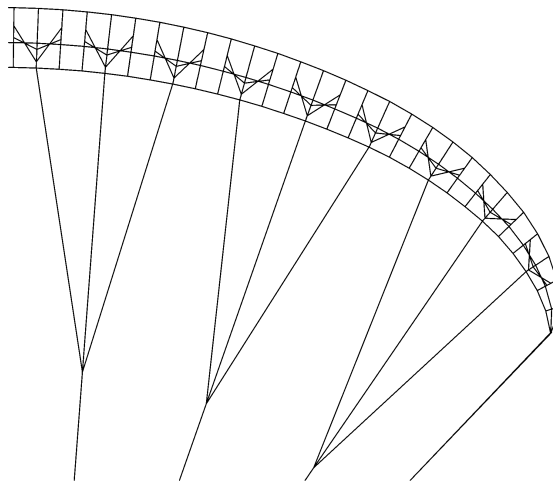
Schirmkonstruktion

Der **Oasis** steht an der Spitze der heutigen Gleitschirmentwicklung und ist mit den neuesten Design-Features ausgestattet. Das Handling ist sanft, Leistung und Sicherheit stehen absolut an der Spitze. Dies wurde erreicht durch die Einführung einiger neuer technischer Features, wie zum Beispiel eine neue Computer-Software, die den Segelschnitt im Bereich der Eintrittskante optimiert und durch einen neuen Grundriss für optimal geringe Sinkwerte und Handling.

Verarbeitung

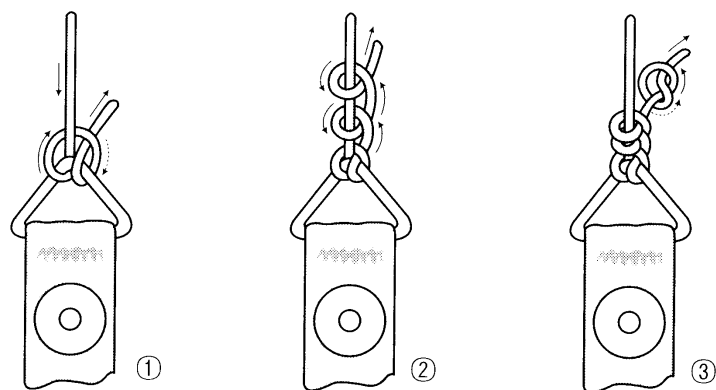
Während des gesamten Konstruktionsprozesses eines jeden GIN Gleitschirms wird mit besonderer Sorgfalt auf jedes Detail geachtet. Die Leinen werden von einem speziell für GIN Gliders gebauten Roboter unter Last auf ihre individuelle Länge zugeschnitten und am Ende elektronisch vermessen. Die Präzision der Leinenlänge ist ein wichtiger Beitrag zum exzellenten Handling und Leistung aller GIN Schirme.

Durch die Verwendung dieser einzigartigen Design- und Verarbeitungstechniken hat GIN einen neuen Standard in der Gleitschirmentwicklung und -Herstellung, sowie in Sicherheit und Leistung erreicht.



Einstellung der Bremsleinen

Die Länge der Hauptbremsleinen des **Oasis** entspricht der Einstellung bei den DHV Testflügen. Diese Einstellung wurde von den GIN Testpiloten so gewählt und es sollte nicht nötig sein sie zu ändern. Wenn Du den Bremsgriff austauschen möchtest, dann solltest Du als Knoten den gesicherten Mastwurf verwenden, so wie in der Zeichnung dargestellt:

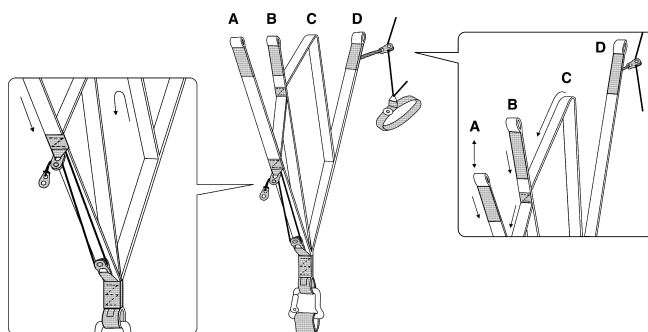


Der Beschleuniger

Wird der Beschleuniger getreten verringert sich der Anstellwinkel über die gesamte Schirmtiefe. Der **Oasis** verfügt über einen sehr grossen Geschwindigkeitsbereich. Trotz seiner hohen passiven Sicherheit durch die besondere Schirmkonstruktion, sollte der obere Geschwindigkeitsbereich nur mit Vorsicht genutzt werden. Dies gilt in turbulenter Luft und besonders in Bodennähe.

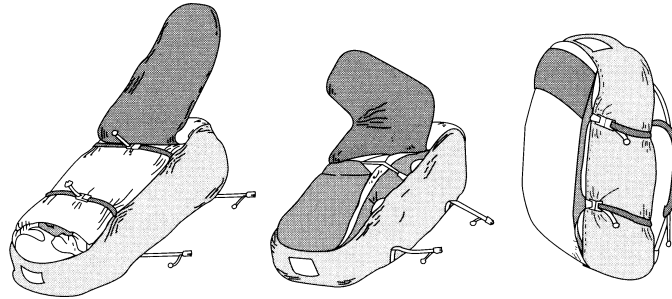
Das sehr effektive Beschleunigungssystem des **Oasis** erlaubt eine Geschwindigkeitszunahme von etwa 12 km/h. Alle Tests mit dem Oasis wurden mit dem Original-Speedsystem durchgeführt. Im Interesse der eigenen Sicherheit dürfen Veränderungen am Beschleuniger nicht vorgenommen werden. Ausserdem erlischt mit einer Veränderung das DHV Gütesiegel!

Tragegurte	A	B	C	D
Länge bei Trimmgeschwindigkeit	50cm	50cm	50cm	50cm
Länge bei Maximalgeschwindigkeit	36cm	37.5cm	43.5cm	50cm



Der Rucksack

Alle GIN Gleitschirme werden mit einem speziell für Deinen Tragekomfort entwickelten Rucksack ausgeliefert. Um den Sack nach dem Packen zu komprimieren, gibt es sowohl innere wie auch äussere Kompressionsbänder. Wenn sie korrekt benutzt werden, können sie ein Scheuern im unteren Rücken- und Beckenbereich verhindern. Ausserdem gibt es zwei Taschen für all die kleinen Dinge ...



Das erste Mal

Nimm Deinen neuen **Oasis** aus dem Packsack und streife das Kompressionsband ab. Schau Dir genau an, wie wir Deinen Schirm bei GIN Gliders gepackt haben (siehe auch Zusammenpacken). Wenn Du den Schirm das erste Mal aus dem Sack nimmst, hoffen wir, dass Du es bei Dir am Übungshang oder sogar auf einer flachen Wiese machst. Jeder Schirm ist anders und es ist wichtig sich erst einmal mit den Besonderheiten und dem Gefühl des Neuen vertraut zu machen. Es gibt wohl kaum etwas Schlimmeres als den Stress eines überlaufenen Startgeländes verbunden mit einem neuen Schirm. Testpiloten verbringen hunderte von Stunden nur mit Aufziehübungen von neuen Schirmen.

Der Start

Lege Deinen Schirm flach aus (ohne besondere Pfeilung) und sortiere die Leinen und Gurte, so dass Du sicher bist keine Knoten oder Gurtverdrehungen zu haben. Hänge am Schluss die Gurte in die Karabiner am Gurtzeug, so dass die Gurte ohne Verdrehungen zum Schirm laufen. Ein sorgfältiger Leinencheck sollte auf jeden Fall gemacht werden, ganz besonders aber bei schwachwindigen Bedingungen, wenn ein dynamischer Vorwärtsstart erforderlich ist.

-"Wenn Du aus irgendeinem Grund mit den Bedingungen am Start nicht zufrieden bist, dann musst Du Dich nicht schämen, wenn Du nicht fliegen willst; auch wenn die anderen fliegen. Manchmal ist es besser sich in kleinen Schritten fortzubewegen, um nicht Angst zu bekommen oder von der harten Realität eingeholt zu werden. Wenn Du fliegen willst bis Du 100 Jahre alt bist, kannst Du es Dir ruhig leisten ein paar gute Tage auszulassen!"

(Hans Bollinger, Gleitschirmweltmeister 1995, fast 100 Jahre alt, Gin Gliders Teampilot)

Start-Checkliste

Den Startplatz so auswählen, dass er möglichst eben und frei von Hindernissen ist.

1. Beim Anlegen des Gurtzeugs unbedingt darauf achten, dass die **BEINSCHLAUFEN GESCHLOSSEN** sind.
2. Die Schirmkappe entsprechend ihres Grundrisses auslegen. Eine besondere Pfeilung ist nicht nötig.
3. Alle Leinen, das Tuch und die Gurte auf Beschädigungen überprüfen.
4. Die Schäkel checken. Wenn nötig mit einem geeigneten Schlüssel fest zuziehen.
5. Das Gurtzeug und besonders den Reservegriff auf Funktionstüchtigkeit überprüfen.
6. Jetzt die Leinen von den Bremsen hin über die D,C und B bis zu den A-Gurten sortieren und eventuelle Knoten lösen. Sind Äste und kleinere Steine auf oder in den Leinen, müssen auch diese entfernt werden.
7. Beim Einhängen der Gurte darauf achten, dass die Gurte nicht verdreht sind.
8. Jetzt nochmals die Wetterbedingungen am Startplatz überprüfen. Wie oft löst die Thermik ab, passt der Wind noch von der Richtung und Stärke?
9. Ist der Luftraum frei?

Aufziehen

Der Schlüssel zu einem guten Start ist immer und immer wieder das Bodenhandling zu üben. Neben dem offensichtlichen Effekt des guten Gefühls für den Schirm, schafft es auch einfach Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten. Das gibt Sicherheit und Gelassenheit am Start, wo es ja meist sowieso schon hektisch genug zugeht.

Wenn am Start starker Wind herrscht, sollte der Rückwärtsstart benutzt werden. Die Leinen lassen sich so sehr gut sortieren, durch "das Bauen einer Wand" können die Leinen und der Schirm in Ruhe überprüft werden. Der **Oasis** kommt schnell über den Piloten ohne eine Tendenz zum Überschiessen. Leichtes Anbremsen und einige wenige Schritte in Startrichtung sorgen für noch mehr Kontrolle und Sicherheit.

Bei schwachem Wind wird der Schirm wie oben beschrieben ausgelegt. Dabei muss, wie oben schon erwähnt keine besondere Pfeilung ausgelegt werden. Durch die besondere Konstruktion ist die Druckverteilung im Schirm so optimiert, dass der Schirm sich optimal füllt bzw. wieder füllt (nach einem Klapper z.B.). Wenn der Schirm doch einmal schräg über den Piloten kommt, muss nur leicht unterlaufen und gegengesteuert werden. Der **Oasis** reagiert schon in der Aufziehphase gut auf den Piloten, so dass kräftiges Anbremsen (und evtl. "Stallen") nicht nötig ist.

Ebenso muss nicht an den A-Gurten übermäßig gezogen werden. Das dosierte Führen der Gurte reicht um den Oasis zügig und kontrolliert zu starten

Störungen und Knoten

Falls irgendwelche Probleme beim Startvorgang auftauchen, dann brich den Start sofort ab und stalle den Gleitschirm. An steilen Startplätzen musst Du eine Seite stallen und parallel zum Hang laufen (wenn Du noch nicht abgehoben hast). Wenn Du schon in der Luft sein solltest, dann vergewissere Dich, dass Du weit genug vom Boden und von anderen Gleitschirmen weg bist, bevor Du damit anfängst die Störung zu beheben!

Bremse die Gegenseite und halte den Schirm durch Gewichtsverlagerung und dosiertes Gegensteuern auf einem sicheren Kurs. Fliege nicht zu langsam und vermeide den Schirm zu stallen oder zu trudeln. **Falls die Störung nicht behoben werden kann**, sollte sofort der Landeplatz angeflogen und der Flug beendet werden.

Windenstart

Der **Oasis** ist für den Windenstart geeignet. Die Starttechnik ergibt sich ähnlich wie oben beschrieben, aber mit den für den Windenstart üblichen Abweichungen. Der **Oasis** ist nicht anfällig für Dauersackflug, und deshalb bietet er genügend Sicherheitsreserven um ihn beim Windenschlepp sicher zu starten und zu steuern. Achte beim Windenstart darauf, dass nur zugelassene Ausrüstung und geschultes Personal verwendet werden und alle für den Windenschlepp relevanten Sicherheitsvorkehrungen eingehalten werden.

Fliegen mit Paramotor

Der **Oasis** wurde zum Fliegen mit Paramotor – zum Zeitpunkt der Drucklegung – (noch) nicht zugelassen. Dennoch haben wir bei GIN Gliders den Schirm mit grossem Erfolg mit dem Paramotor getestet. Die ausgezeichneten Starteigenschaften, die hohe Leistung und Sicherheit und das überragende Handling machen es dem Piloten sehr einfach, sich sofort auch bei Verwendung eines Motors unter dem Schirm wohlfühlen. Verwendet werden dürfen nur zugelassene Kombinationen von Gurtzeug und Motor. Im Einzelfall können Informationen über die Zulassung des **Oasis** mit Motor vom DULV erfragt werden.

Fliegen mit dem Oasis

Einmal gestartet kannst Du das ausgezeichnete Handling und Leistung und die hohe Stabilität des **Oasis** genießen. Der **Oasis** lässt sich flacher drehen mit engerem Radius und steigt dadurch hervorragend. Die Geschwindigkeit des geringsten Sinkens ist sehr niedrig und man kann den **Oasis** auch ultra-langsam fliegen mit sehr sehr viel Bremse. Bei Vergleichsflügen haben wir festgestellt, dass dieser Gleitschirm in seinen gesamten Leistungseigenschaften die meisten anspruchsvolleren Gleitschirme des Vorjahres übertrifft. Er ist wirklich ein Schritt ins 21ste Jahrhundert und wir sind stolz darauf mit dabei zu sein.

Turbulenzen und Störungen

Der **Oasis** hat einen hohen Staudruck, hohe Klappstabilität und sehr viel passive Sicherheit. Dennoch empfehlen wir sehr den Oasis mit aktivem Flugstil zu fliegen! Der Schlüssel zum Erfolg beim aktiven Fliegen liegt darin, die Kappe möglichst immer über dem Piloten zu halten. Bleibt sie einmal hinter den Piloten zurück sind die Bremsen sofort dosiert frei zu geben, will die Kappe vorschiesen so muss man sie auch einmal kurz und kräftig anbremsen, so dass das Schiessen gestoppt wird.

Wer in starker Thermik fliegt, wird manchmal auch die kurven-äussere Seite kräftig anbremsen müssen, wenn der Aussen-Flügel in den Abwindbereich gerät. Natürlich gilt es die Bremse danach sofort wieder freizugeben, damit der Schirm wieder Fahrt aufnehmen kann. Bei schwach thermischen Verhältnissen wirst Du viel Freude mit dem Handling des **Oasis** haben. Er wird Dich bei Deinem aktiven Flugstil mit ausgezeichneten Steigeigenschaften und präzisiertem Handling unterstützen, damit Dir auch all die sonst so schwer zu zentrierenden Bärte nicht entgehen.

Trudeln

Beim normalen Thermikfliegen bist Du sehr weit von der Geschwindigkeit weg, bei der der **Oasis** trudeln würde.

Solltest Du wider Erwarten doch einmal ins Trudeln kommen, genügt es die Bremsen freizugeben und der Gleitschirm wird seine normale Fluggeschwindigkeit wieder von selbst aufnehmen. Es kann passieren, dass mit der Beendigung des Trudelns der Gleitschirm einklappt. Dann verhält man sich so, wie es weiter unten beschrieben ist.

Asymmetrischer Klapper

Wenn der **Oasis** in starker Turbulenz einmal einklappt, dann wird er sich normalerweise schnell und einfach wieder öffnen, ohne dass der Pilot irgend etwas tun muss. Es ist wichtig, dass der Pilot durch leichtes Gegensteuern und Gewichtsverlagerung weg von der eingeklappten Seite den Gleitschirm auf Kurs hält. Dies genügt normalerweise, damit der Gleitschirm sofort wiederöffnet. In extremen Fällen kann es schon einmal nötig sein durch langes, zügiges Pumpen die Öffnung aktiv zu unterstützen. Auf alle Fälle muss man unbedingt daran denken, den Schirm nach Beheben der Störung sofort wieder Geschwindigkeit aufnehmen zu lassen.

Frontstall

Einen Frontstall bekommt man im normalen Flug praktisch nie. Er kann bei turbulenter Luft passieren, wenn man voll beschleunigt fliegt. Die erste Massnahme den Frontstall zu vermeiden, ist es sofort aus dem Beschleuniger zu steigen, wenn Du merkst, dass die Kappe weich wird. Es kann sein, dass Du kurz beide Bremsen ziehen musst, um den Frontklapper zu vermeiden.

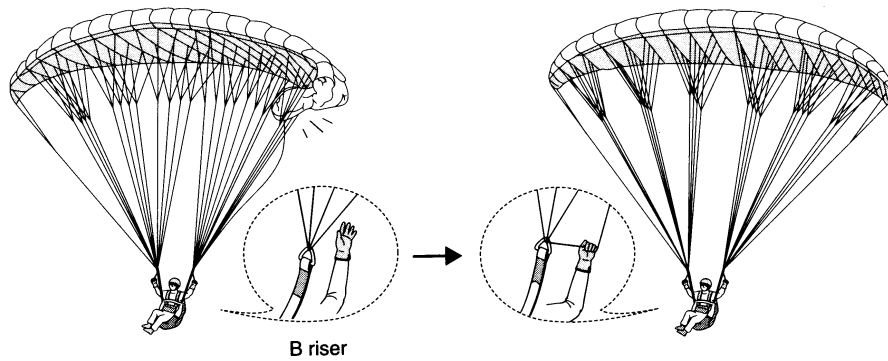
Wenn der Schirm einen Frontklapper kassiert hat, dann öffnet er sofort wieder ohne dass der Pilot irgendetwas tun muss. Der Schirm taucht etwas nach vorne und fliegt mit normaler Geschwindigkeit weiter. Wenn Du anbremsst, um das Nachvornetauchen zu verringern, musst Du darauf achten nicht zuviel des Guten zu tun und den Schirm nicht zu stallen.

Verhänger

Gegenbremse / Gewichtsverlagerung und Pumpen auf der verhängten Seite. Achte darauf, dass die Fluggeschwindigkeit nicht zu gering wird und vermeide den Schirm zu trudeln oder zu stallen.

Bei allen GIN Gleitschirmen gibt es eine separate, farblich gekennzeichnete Stabilo-Leine, die auf den B-Tragegurt geht. **Diese Leine hängt im Falle eines Verhängers normalerweise lose durch.**

Ziehe an ihr bis sie straff wird und der Verhänger löst sich normalerweise.



Kaskadenmanöver

Viele Rettungsschirmöffnungen sind das Ergebnis einer Kaskade von Überreaktionen des Piloten.

Bitte erinnere Dich daran, dass Überreaktionen in den meisten Fällen schlimmer sind, als überhaupt keine Reaktion.

Ein sehr erfahrener Pilot sagte einmal (und traf damit den Nagel auf den Kopf):

"Überreaktion ist die Mutter des Trudelns."

Wenn Du noch genügend Höhe hast – RUHE bewahren.

Wenn Du nur noch wenig Höhe hast, dann wirf den Rettungsschirm lieber einmal zuviel, als nie wieder.

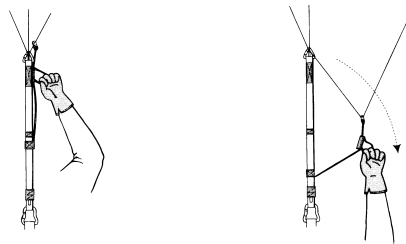
Höhe Abbauen

Wenn Du einmal in eine Situation kommst, wo Du schnell wieder nach unten musst oder wenn das Steigen zu stark wird, dann ist es das Beste erst einmal sinkende Luft zu suchen! In jedem Fall gibt es aber auch mehrere andere Methoden, um schnell wieder nach unten zu kommen. Wir empfehlen diese Manöver nur unter fachkundiger Anleitung im Rahmen eines Sicherheitstrainings über Wasser zu üben. Der B-Stall belastet Deinen Gleitschirm ziemlich und Du solltest ihn vermeiden, wenn Du möchtest, dass Dein Gleitschirm möglichst lange lebt.

Ohren anlegen

Ohren anlegen ist eine sichere Methode um sanft Höhe abzubauen und dabei die Vorwärtsfahrt nicht vollständig zu verlieren. Mit "angelegten Ohren" hat Dein Gleitschirm eine um ca. 6km/h geringere Geschwindigkeit.

Um die Ohren anzulegen, werden die beiden äusseren A-Leinen nach aussen unten gezogen. Um das "Ohrenanlegen" wieder zu beenden, lasse einfach diese Leinen los. Du kannst die Ohren auch kurz "aufpumpen", wenn sie zu langsam öffnen. Vor der Landung, in etwa 100m Höhe, müssen die angelegten Ohren wieder geöffnet werden. So vermeidet man die Gefahr eines versehentlichen Stalls oder anderen ungewollten Manövers in Bodennähe, wenn man die Ohren erst dann öffnet, wenn man durch den Wind-Gradienten fliegt. Im Extremfall, wenn Du die Ohren nicht schon vor dem Landeanflug öffnen kannst, dann halte sie unten bis zum Ausflaren bei der Landung.



Steilspirale

Mit dem **Oasis** lässt sich eine sehr effektive Steilspirale fliegen. Eingeleitet wird sie durch Gewichtsverlagerung und gleichmässiges, ruhiges Anbremsen auf einer Seite. Lasse dem Schirm über zwei Vollkreise Zeit in die Steilspirale überzugehen und freue Dich daran, wenn Dir der Wind um die Ohren pfeift und Du ins Gurtzeug gedrückt wirst.

Mit dem Oasis kannst Du so sehr hohe Sinkgeschwindigkeiten erfliegen.

Wenn Du in der Steilspirale bist, dann kannst Du die Sinkgeschwindigkeit und den Neigungswinkel durch Gewichtsverlagerung und Zug an der äusseren Bremsleine kontrollieren.

Achtung: Ein Pilot, der es nicht gewohnt ist eine Steilspirale zu fliegen und/oder dehydriert ist oder Kreislaufprobleme hat, kann in einer Steilspirale leicht bewusstlos werden! Sei vorsichtig beim Üben der Steilspirale. Fliege nicht mit zu hoher Sinkgeschwindigkeit und gewöhne Dich langsam an das Flugverhalten des Oasis in der Steilspirale. Wenn Du die Steilspirale beendest, dann lasse den Schirm über ein bis zwei Umdrehungen Geschwindigkeit abbauen, bremse auf der Aussenseite und/oder verlagere Dein Gewicht nach aussen, um grosse Pendelschwingungen und Einklapper zu vermeiden.

B-Stall

Prinzipiell empfiehlt GIN Gliders keinen B-Stall, da der B-Stall eine erhöhte Belastung für das Material darstellt und damit die Lebensdauer des Gleitschirms reduziert.

Es ist möglich den B-Stall zu verwenden, um schnell Höhe abzubauen ohne den Körper dabei der hohen G-Belastung der Steilschleife auszusetzen.

Lange zu den B-Tragegurten hinauf, am besten über die Leinenschlösser, und ziehe – zunächst gegen einen hohen Widerstand – die B-Tragegurte langsam herunter. Einmal eingeleitet, lasse die Gurte nicht sofort wieder los! Der Gleitschirm muss sich erst im B-Stall stabilisieren bevor man den B-Stall wieder beendet. Beim Ausleiten des B-Stalls nickt der **Oasis** leicht nach vorne und hat keine Sackflugtendenz auch wenn man die Gurte langsam freigibt. Wir raten dringend den B-Stall mit einer symmetrischen Ausleitung zu beenden und beide Tragegurte gleichzeitig loszulassen.

Dauersackflug

Der **Oasis** hat keine Tendenz im Dauersackflug zu bleiben. Sollte es trotzdem einmal passieren, dann drücke die A-Tragegurte mit Deinen Händen nach vorne um den Schirm zu beschleunigen. Du kannst auch einfach in den Beschleuniger steigen. Versuche nie einen Dauersackflug durch Bremsen einzuleiten.

Fullstall

Der Fullstall ist ein extremes Manöver und es sollte nicht notwendig sein, dass Du beim normalen Fliegen einen Fullstall machen musst. Der **Oasis** geht ohne grosse Pendelbewegung des Piloten nach vorne in den Fullstall. Beim Ausleiten schießt er nur mässig nach vorne. Beim Test des Fullstall des Oasis wurde der Fullstall ohne Wickeln der Bremsen geflogen. Halte Deine Hände während des Fullstall nahe am Körper.

Wenn Du den Fullstall beendest, nimm die Hände zuerst etwas nach oben, um den Gleitschirm vorzufüllen. Gib die Bremsen frei, wenn der Schirm leicht vor Dir ist, dann fährt er ohne übermässiges Schiessen wieder an. Das Schiessen kann durch kurzen Bremseneinsatz noch gedämpft werden. Lasse den Schirm danach sofort wieder Fahrt aufnehmen.

Auf keinen Fall sollte man einen Fullstall fliegen, und sich dann während der Schirm nach hinten kippt dazu entschliessen, die Bremsen wieder frei zu geben. Der Gleitschirm kann so heftig nach vorne schießen, dass der Pilot durch die Leinen oder sogar ins Segel fällt. Das gilt für jeden Gleitschirm.

Steuern ohne Bremsen

Falls aus irgendeinem Grund einmal eine Bremse nicht funktionieren sollte, sei es dass die Bremsleine gerissen ist oder sie einfach verhängt ist, lässt sich der **Oasis** mit den D-Tragegurten steuern. Das Steuern muss durch Gewichtsverlagerung wie gewohnt unterstützt werden. Dabei ist darauf zu achten, dass nicht zuviel mit den Gurten gesteuert wird, da die Strömung bei dieser Art von Steuerung schneller abreißen wird. Geschwindigkeit heisst auch hier Sicherheit.

Kunstflug

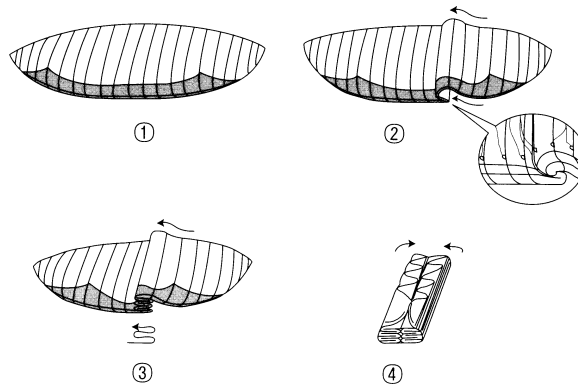
Der Oasis ist nicht für Kunstflug zugelassen.

Die Landung

Die geringen Sinkwerte und die sehr geringe, sicher erfliegbare Mindestgeschwindigkeit geben dem **Oasis** bei allen Bedingungen ein sehr angenehmes Landeverhalten. Die Bremsen des **Oasis** müssen für die Landung nicht gewickelt werden. Denke daran, dass der **Oasis** ein moderner Gleitschirm mit viel Leistung ist und setze die letzte Kurve nicht zu tief oder zu spät an. Man überschätzt sich leicht einmal, was Gleitwinkel und Geschwindigkeit bei der Landung angeht.

Packhinweise

Wir empfehlen den Schirm immer in Ziehharmonika-Weise zu packen, so wie es auf der Zeichnung zu sehen ist. Diese Methode mag vielleicht ein wenig länger dauern, aber so werden die Verstärkungen der Profile weniger geknickt und das Start- und Flugverhalten bleibt über lange Zeit gleich gut und Du wirst länger Freude haben an der Leistung und Klappstabilität des **Oasis** bei hoher Geschwindigkeit.



Pflege und Wartung

So wie jedes technische Equipment, benötigt auch der Oasis Pflege und Wartung. Mache vor jedem Flug einen sorgfältigen Check und untersuche besonders dann den Gleitschirm auf Beschädigungen, wenn besondere Umstände diese vermuten lassen.

Falls eine Leine beschädigt wird, solltest Du sie von Deinem Händler oder von einem anerkannten GIN-Reparaturbetrieb ersetzen lassen. Technora-Leinen haben extrem hohe Zugbelastbarkeit bei geringster Dehnung. Sie sind aber relativ knickempfindlich. Beim DHV-Test nach 5000 Knickzyklen über 180° war die verbleibende Restfestigkeit noch bei etwa 110 kp pro Leine, d.h. mehr als 50% der ursprünglichen Festigkeit.

Lagere Deinen Gleitschirm in einem trockenen Raum und setze ihn nicht direkter Sonneneinstrahlung aus. Vorsicht ist geboten beim Transport im Auto oder der Lagerung mit Lösungsmitteln.

Dein **Oasis** mag es nicht in Salzwasser zu baden. Falls er doch einmal mit Salzwasser in Berührung gekommen ist, dann spüle ihn bitte sofort gründlich mit klarem Wasser. Beim Herausheben musst Du besonders vorsichtig sein, wenn die Zellen mit Wasser gefüllt und sehr schwer sind. Falls Du einen Fleck entfernen willst, so kannst Du das mit lauwarmem Wasser und eventuell sehr wenig Seife tun. Verwende nur einen weichen Schwamm und niemals scharfe Lösungsmittel.

Zum Trocknen solltest Du Deinen Schirm an einem luftigen Ort, wenn möglich nicht in der Sonne aufhängen. Das gilt auch wenn der **Oasis** einmal im Regen nass geworden ist.

Verändertes Flugverhalten

Die Herstellung moderner Gleitschirme erfolgt heute unter strenger Qualitätsüberwachung, die ein Maximum an Sicherheit für den Käufer bedeutet. Der Oasis wurde mit einer Schockbelastung von dem achtfachen der Erdbeschleunigung getestet. Dabei wurden keine Veränderungen im Handling oder Verformungen der Kappe festgestellt.

Dennoch hat der Gleitschirmbau heute einen Grad erreicht, bei dem Materialdehnung und –schrumpfung eine Rolle spielen können. Extremflugmanöver wie Steilschlangen, B-Stalls, Ohren anlegen oder heftige Klapper können Deinen Schirm beschädigen.

Falls Du eine Veränderung im Handling Deines Schirmes feststellst, dann empfehlen wir den Schirm von einem Fachhändler oder von Gin Gliders überprüfen zu lassen.

Der Käufer dieses Produktes übernimmt die alleinige Verantwortung für alle Risiken, die mit dem Gleitschirmfliegen verbunden sind, einschliesslich Verletzung und Tod. Unsachgemässe Verwendung oder Missbrauch erhöht dieses Risiko beträchtlich. Wenn im Zusammenhang mit der Benutzung dieses Gleitschirms irgendwelche Fragen auftreten sollten, dann wende Dich bitte direkt an Gin Gliders oder an den Importeur. Jede eigenmächtige Änderung an diesem Gleitschirm hat ein Erlöschen der Betriebserlaubnis zur Folge.

Wenn Du diesen Gleitschirm fliegst musst Du:

- psychisch fit und darauf vorbereitet und bereit sein zu fliegen
- nicht unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen Drogen stehen
- eine entsprechende Ausbildung und Erfahrung haben um diese Kategorie von Gleitschirm zu fliegen
- nur mit zugelassener Ausrüstung, d.h. Gurtzeug mit Protektor und Rettungsgerät und Helm fliegen
- nur bei Bedingungen fliegen, die Deinem Erfahrungs- und Könnensstand entsprechen
- einen gründlichen Vorflugcheck machen
- von einem geeigneten Startplatz und Fluggelände fliegen
- die nötige Versicherung und Pilotenlizenz haben

“ Gleitschirm-Design ist eine persönliche Erfahrung, Herausforderung und Entdeckungsreise, eine ständig weiterführende Suche nach Perfektion. ”

- Gin Seok Song -

TECHNISCHE DATEN

oasis

GRÖSSE		X5	S	M	L
AUSGELEGT	FLÄCHE	23.24 m²	24.76 m²	26.87m²	29.06 m²
	SPANNWEITE	10.81m	11.15 m	11.62 m	12.08 m
	STRECKUNG	5.02	5.02	5.02	5.02
PROJIZIERT	FLÄCHE	21.19m²	22.58m²	24.50m²	26.50m²
	SPANNWEITE	9.34	9.64	10.04m	10.44m
	STRECKUNG	4.11	4.11	4.11	4.11
FLÄCHEN TIEFE	MITTE	2.65m	2.74m	2.85m	2.96m
	TIP	0.53m	0.54m	0.57m	0.59m
GESAMTHÖHE		7.05m	7.27m	7.58 m	7.88 m
ANZAHL ZELLEN		57	57	57	57
GEWICHT		6.35 kg	6.7 kg	7.3 kg	7.9 kg
Z LÄSSIGES STARTGEWICHT		60-80 kg	73-90 kg	85-105 kg	100-125 kg
D H V		1-2	1-2	1-2	1-2



GIN

LEINENPLAN OASIS (X5,S,M,L)

