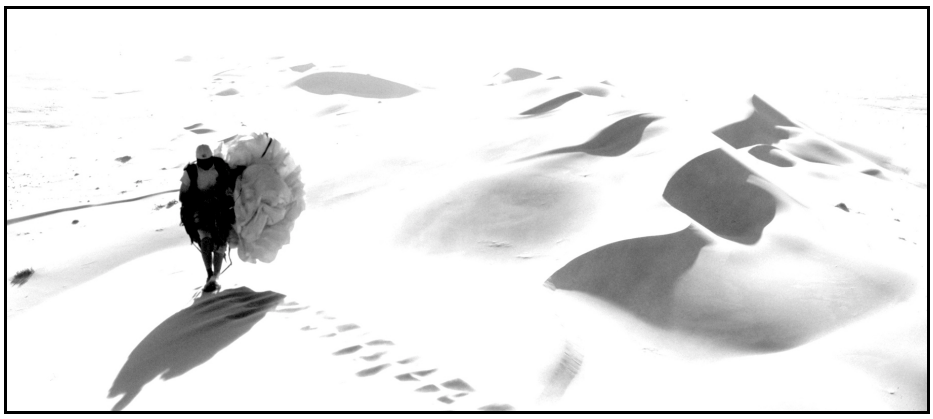
Français



Bienvenue chez Gin

Nous vous remercions et vous félicitons pour l'achat de votre **Oasis**. Dans cette voile, notre concepteur Gin Seok Song a intégré tout le savoir faire et l'expérience issus de la voile de compétition: la boomerang et de la voile de début: la bolero, pour créer un parapente qui vous offre le meilleur de ces deux mondes, la sécurité et la haute performance. Mais le plus impressionant reste sa maniabilité qui vous apportera le plaisir du vol. Etant un pilote breveté, vous devez connaître les techniques de pilotage expliquées dans ce manuel. Cependant nous vous conseillons de le lire attentivement. Les vols en sécurité commencent par une bonne base théorique.

Pourqui et pourquoi

L' **Oasis** a été conçue pour tous types de vol, du soaring en passant par le vol en thermiques jusqu'aux cross et la compétition. Ce parapente convient aussi à la pratique du treuil.
Cette voile est destinée aux pilotes ayant une ou deux années d'expérience de pratique du parapente, et évidemment pour tout pilote expérimpenté ayant envie de se faire plaisir avec un maximum de confort en l'air.
Nous comptons sur le fait que le revendeur et l'utilisateur final aient une connaissance et une expérience suffisante des parapentes de catégorie « DHV 1-2 ». Si cela n'est pas le cas, ce manuel de vol ne sera jamais le moyen d'acquérir cette expérience nécessaire.
Ce parapente a été conçu pour un(e) pilote :

- qui réalise plus de 50 vols par an.
- qui a une bonne expérience du vol thermique.
- qui peut prendre conscience et analyser l'évolution des conditions durant son vol, et si nécessaire l'arrêter.
- qui a suivi la formation complète du pilote de parapente.

Les informations que contient ce manuel, ne pourront remplacer, en aucune circonstance, un stage dans une école de parapente agréée.
Si un ami vous propose des leçons gratuites d'initiation au parapente avec une nomad ou tout autre voile, refusez catégoriquement.

Sommaire

Bienvenue chez Gin ····· 20
Pourqui et pourquoi ····· 20
Sommaire ····· 21
Homologation ····· 22
Conception & Construction ····· 23
Réglages des freins ····· 23
Système d'accélération ····· 24
Sac de Portage ····· 25
Dépliage ····· 25
Préparation au décollage ····· 25
  Prévol ····· 26
  Décollage ····· 26
  Noeuds ou clés ····· 27
  Décollage treuillé ····· 27
Paramoteur ····· 27
Voler avec l'**Oasis** ····· 27
En turbulence ····· 28
  Vrille à plat ····· 28
  Fermeture assymétrique ····· 28
  Fermeture frontale ····· 28
  Cravatte ····· 29
  Cascade d'incidents ····· 29
Techniques de descentes rapides ····· 30
  Grandes oreilles ····· 30
  Les 360° ····· 30
  Les B ····· 31
  Tendance Parachutale ····· 31
Piloter l'**Oasis** sans les freins ····· 31
L'atterrisage ····· 31
Instructions de pliage ····· 32
Soins et maintenance ····· 32
  Revisions ····· 32
Sécurité, responsabilité et règles de vol ····· 33
Spécifications techniques ····· 34
Plan de suspentage **Oasis** ····· 35
Matériaux Utilisés ····· 126

Homologation

L'**Oasis** est homologuée DHV 1—2 (GH). L'**Oasis** a subi sans problème les tests de résistance de sa structure mesurés à 8 fois la charge maximum autorisée en vol.

Deutscher Hängegleiterverband e. V. im DAeC

DHV/OeAeC-Technikreferat

LBA-anerkannte Prüfstelle für Hängegleiter und Gleitsegel

Gütesiegel

D HV/OeAeC

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 Luftverkehrgesetzes, 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 — Datum der Ausstellung

Harry Buntz DHV - Technik

Unterschrift

Deutscher Hängegleiterverband e.V.
Miesbacher Straße 2, 83703 Gmund

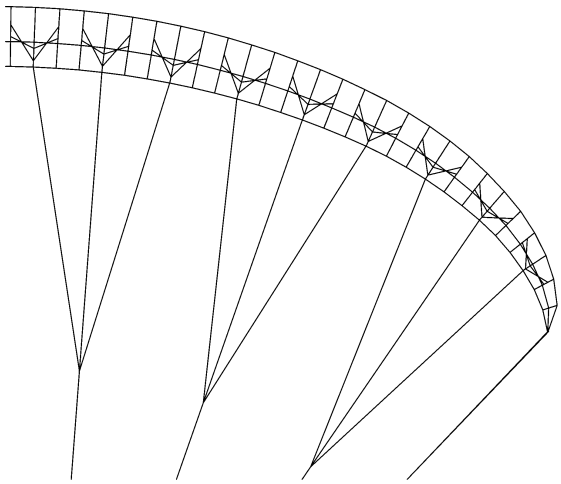
Conception

L'**Oasis** est née des derniers concepts et évolutions techniques créés par Gin Seok Song, qui sont toujours des références dans le parapente. Résultat : la maniabilité est douce et précise; La securité et la performance ne font plus qu'un. C'est grâce à l'introduction de nouvelles technologies exclusives, comme le brevet déposé "RigiFoil", le nouveau programme de CAO dessinant le "shape" du bord d'attaque ou la nouvelle forme en plan optimisant le taux de chute et la maniabilité.

Construction

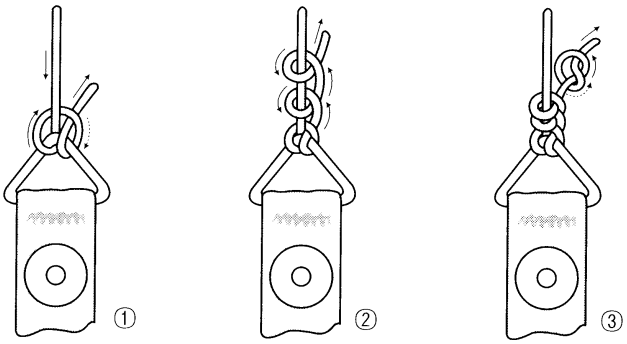
Une attention extrême est portée pendant tout le processus de fabrication de nos voiles. Chaque voilure est assemblée par une seule couturière. Les suspentes sont coupées sous tension par un robot spécialement conçu pour Gin Gliders, et chaque longueur du suspentage est mesuré électroniquement.

En utilisant, ces concepts et ces méthodes de construction, Gin renforce sa position de référence en terme de qualité de fabrication et de vol.



Réglages des freins

La longueur des drisses de frein de l'**Oasis** correspond à la longueur des tests en vol Afnor et DHV. Leurs réglages ont été effectués par nos pilotes d'essais et n'ont pas besoin d'être modifiés. Si vous devez changer vos poignées de frein, référez vous aux schémas ci-dessous pour les rattacher.

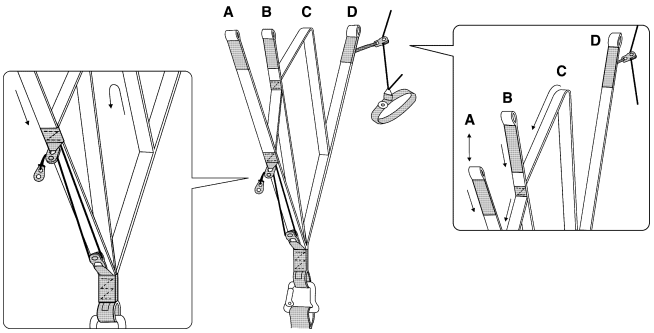


Système d'accélération

L'accélérateur abaisse l'angle d'attaque du profil avec un système de poulies.

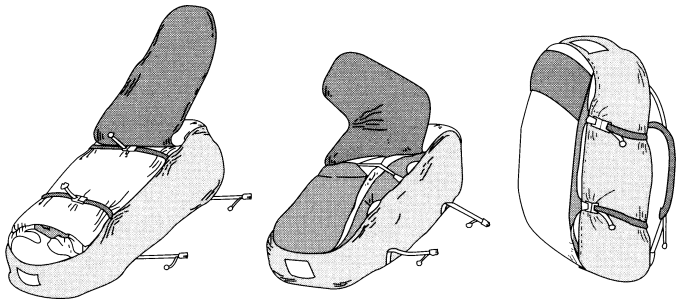
La **Oasis** possède une plage d'accélération très grande. Malgré la stabilité optimisée de son profil, les plus hautes vitesses doivent être utilisées avec précaution, tout particulièrement en air turbulent.
Le très efficace système d'accélération de l' **Oasis** permet - approximativement - 12km/h de gain de vitesse.
Toutes ces mesures sont effectuées avec le système d'accélération original; modifier les élévateurs et le système d'accélération sort le parapente de ses propriétés originales et de son homologation.

Riser	A	B	C	D
length at trimspeed	50cm	50cm	50cm	50cm
length at full speed	36cm	37.5cm	43.5cm	50cm



Sac de portage

Tous les parapentes Gin Gliders sont livrés avec un sac spécialement conçu pour garder votre équipement stable sur votre dos avec une position de portage ergonomique, confortable et en même temps facile d'utilisation. Il y a des sangles de compressions internes et externes. Les sangles externes positionnées sous le sac ont été conçues pour les petits pilotes. Biens réglées, elles repositionnent le sac correctement ce qui l'empêche de se balancer et de taper vos hanches ou vos membres inférieurs quand vous marchez. Il y a aussi deux petites poches sur l'avant du sac...



Dépliage

Sortez le parapente du sac et enlevez la bande velcro de compression. Notez la manière dont nous plions les voiles dans notre usine, elle vous resservira au pliage (voir paragraphe sur le pliage). Nous vous recommandons de déplier et gonfler votre parapente sur une pente école ou sur un terrain plat avant votre premier vol, pour sentir et comprendre la voile avant le premier décollage. Il n'y a rien de pire que le stress d'un décollage surpeuplé et d'un nouvel équipement pour que les choses tournent mal. Les pilotes d'essai passent des centaines d'heures chaque année au sol pour sentir les voiles ! Pourquoi pas vous ?

Préparation au décollage

Une fois le parapente déplié, sortez les suspentes et les élévateurs. Connectez les élévateurs aux maillons ou mousquetons de votre sellette. Nous recommandons une vérification complète du suspentage dans toutes les conditions de vent, mais prenez encore plus de temps lors des décollages sans vent.

Prévol

1. Choisissez un décollage ou une surface suffisamment large sans obstacles, pour déplier la voile à plat.
   Regardez la force et la direction du vent.
   Tirez légèrement sur les élévateurs et les suspentes par groupes ou individuellement pour démêler.
   N'oubliez pas les suspentes de frein.
   Faites attention aux pierres, branches ou racines qui peuvent accrocher les suspentes au gonflage, tout particulièrement avec les suspentes fines non gainées.
   Vérifiez aussi que les élévateurs n'ont pas de « twist » autour des suspentes avant de les fixer sur votre sellette.
2. L'élévateur A a une marque Rouge pour le repérer plus facilement au gonflage.
   Vérifiez l'état (visuel) des suspentes.
   Vérifiez que les maillons reliant les suspentes aux élévateurs sont bien vissés.
   Si nécessaire, serrez les avec un outil approprié.
   Vérifiez la poignée et les parties visibles de votre parachute de secours.
3. Installez vous dans votre sellette sans oublier de fermer les cuissardes et la ventrale.
   Vérifiez l'accélérateur **- NE VOLEZ JAMAIS SANS !**
4. Contrôlez que l'espace de vol soit libre à la sortie du décollage.
5. Contrôlez votre voile et votre suspentage pendant le gonflage.

Décollage

La clé du succès d'un bon décollage est de pratiquer des gonflages au sol, sur un terrain plat dès que vous le pouvez, pour bien sentir et connaître votre voile.
Si le vent est fort au décollage, nous vous recommandons un prégonflage au sol pour vérifier le démêlage. Dans de telles conditions un gonflage face à la voile est recommandé, car vous avez un contrôle visuel durant la majeure partie du décollage. L'**Oasis** est très facile à contrôler lors d'un gonflage face à la voile. Elle vient au dessus de votre tête sans arracher.
Par vent nul, il n'est pas nécessaire et même déconseillé de tirer fort sur les avants : laisser la voile en maintenant la pression sur les avants avec les mains au niveau des épaules, les bras fléchis : l'**Oasis** montera très facilement au dessus de votre tête. Une lègère pression sur les freins et quelques pas appuyés favorisent toujours un bon décollage, comme pour tout parapente.

Noeuds ou clés

Contrez doucement à la commande et « pompez » du côté du noeud. Faites attention de ne pas voler trop lentement pour éviter une phase parachutale ou un départ en négatif. Si le noeud est trop important pour se défaire en pompant, posez vous prudemment le plus rapidement possible.

Décollage treuillé

L'**Oasis** n'a pas de tendances parachutales ou de décrochage. Nous vous recommandons le décollage treuillé avec la même technique que celle mentionnée ci-dessus.

Paramoteur

L'**Oasis** n'est pas homologuée pour le vol motorisé. Toutefois, nous avons testé le vol au moteur avec la **Oasis**. Il s'est révélé être un réel succès par sa facilité au décollage (grâce au nouveau système Rigifoil), sa stabilité, sa vitesse, et sa manoeuvrabilité. Renseignez vous auprès d'un revendeur spécialisé qui pourra vous indiquer le paramoteur adapté à la voile.

Voler avec l'Oasis

Une fois en l'air vous pouvez constater que les hautes performances et la large plage de vitesse de l'**Oasis**. L'**Oasis** tourne plus à plat en effectuant un circonferance plus courte : Gin a beaucoup travaillé pour trouver une subtile combinaison entre son profil, sa forme en plan et les entrées d'air, qui lui apportent en plus un excellent rendement en ascendance. Le taux de chute mini est très faible mais la voile reste facilement maniable même si elle est beaucoup freinée (faire toujours attention à sa vitesse relative). En comparant cette voile DHV 1-2, nous nous sommes rendu compte, que l'**Oasis** excellait en performance globale par rapport à d'autres voiles actuelles de haute performance. Vous allez voir c'est grisant…

En turbulence

L' **Oasis** a une pression interne très importante et offre donc un haut degré de securité passive. Ayant une vitesse importante et étant homologuée Performance, l' **Oasis** demande tout de même un pilotage actif. La définition de ce style de pilotage est de garder la voile au-dessus de votre tête en toutes conditions. Quand elle part derrière, relevez les mains. Si elle part devant, maîtrisez aux freins jusqu'à ce que l'abattée soit contrôlée. En conditions thermiques fortes, il faut vivre avec elle, et donc souvent la contrôler aux commandes pour prévenir toute fermeture. Tout ceci pour amortir l'angle d'attaque de la voile, rapidement changeant, en sortie de thermique ou autres zones de turbulence, dû à son allongement et malgré sa stabilité remarquable. Vous trouverez même que l' **Oasis** est très facile à piloter et est très amortie dans des conditions aérologiques « hachées ».
Après chaque action sur les commandes, pour contrôler la voile en air turbulent, il faut toujours laisser la voile retrouver une vitesse correcte à sa relative stabilité et à sa bonne évolution dans l'air.

Vrille à plat

En vol thermique normal, vous êtes très loin de vous retrouver en situation de vrille à plat. Mais si cela arrive tout de même, laissez les mains hautes et attendez que la voile retourne en vol normal, tel qu'elle a été testée lors de l'homologation Acpul. Une fermeture pourrait amener à ce style de situation, si les actions appropriées citées ci-dessous ne sont pas respectées. De plus, contrôler sa voile ne veut pas dire la brider au point de l'empêcher de voler : laissez toujours suffisamment de vitesse relative à votre voile pour voler.

Fermeture assymétrique

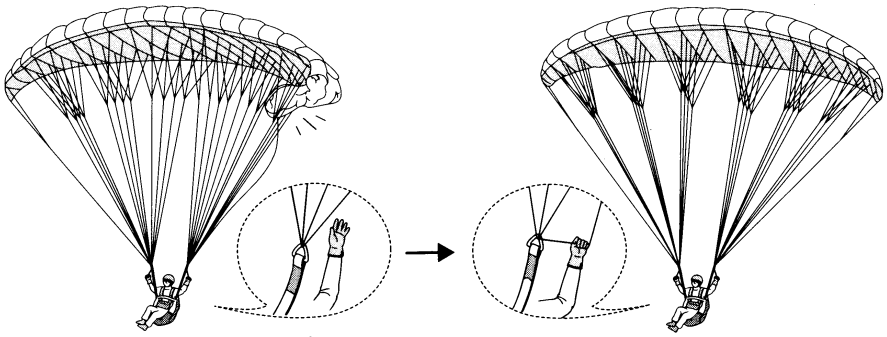
En forte turbulence, en cas de fermeture assymétrique, l'**Oasis** réouvrira rapidement et facilement d'elle même sans action du pilote. Il est important que le pilote garde le cap de sa voile en appliquant une légère pression à la commande opposée en contrant à la sellette et en basculant son poids du côté opposé à la fermeture. C'est normalement suffisant pour permettre une rapide réouverture. Mais en cas extrême, il sera peut-être nécessaire de "pomper" un peu le côté fermé. **N'oubliez pas de laisser la voile reprendre de la vitesse après qu'elle ait réouvert.**

Fermeture frontale

Une fermeture frontale survient très rarement en vol normal. Cela peut se provoquer en air turbulent quand la voile est accélérée. Dans ce cas, quand vous sentirez la fermeture frontale arriver, relachez la barre d'accélérateur. Vous pouvez rapidement tirer sur les freins modérement pour l'éviter. Si la fermeture est déjà survenue, la voile va revenir rapidement en caractéristique de vol normal sans action du pilote. Le parapente reprendra sa vitesse avec une légère abattée**. Si vous contrez l'abattée, attention de ne pas surpiloter.**

Cravatte

Contrez à l'aide de la commande opposée et pompez du côté cravaté. Gardez une bonne vitesse pour éviter la phase parachutale ou un départ en négatif. Sur tous les modèles Gin Gliders, il y a une suspente basse indépendante pour le stabilo qui est reliée à l'élévateur B. **C'est souvent cette suspente qui est en cause lors d'une cravate**. Tirez dessus jusqu'à ce qu'elle soit tendue et en principe la cravate disparaît.



Cascade d'incidents

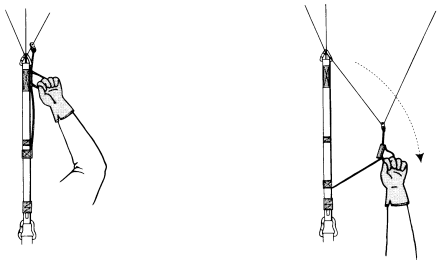
Beaucoup d'accidents sont le résultat de surpilotage lors d'incidents de vol, c'est à dire de corrections de pilotage qui sont trop appuyés ou à l'inverse de l'action adéquate. Une mauvaise réaction à une fermeture peut souvent s'avérer pire que de laisser la voile revenir seule en vol normal. Le manque d'expérience est souvent la cause de ce genre d'erreur. De plus, certaines catégories de voiles « pardonnent » mieux l'inexpérience et nécessitent moins l'intervention du pilote en cas d'incident.

Techniques de descentes rapides

Vous pouvez rencontrer la situation de devoir descendre rapidement. Généralement parce que les conditions aérologiques deviennent mauvaises. Avant tout, apprenez à anticiper l'évolution des conditions pour décider d'aller se poser avant de ne devoir utiliser les techniques ci-dessous. Nous vous conseillons d'apprendre ces techniques dans une école professionnelle.
Sachez que si ces techniques de descentes rapides sont effectuées trop fréquemment, elles peuvent avoir des incidences sur le vieillissement de votre voile.

Grandes oreilles

Malgré le bruit du vent qui s'amplifie, votre vitesse-sol n'augmente pas. Avec l'**Oasis**, la vitesse/sol max. bras haut est réduite de 6 km/h avec les grandes oreilles et l'accélérateur. C'est toutefois une bonne méthode pour perdre de l'altitude modérément, en maintenant une vitesse correcte.
Pour faire les oreilles, repérez la suspente A extérieure de chaque côté. Prenez-la le plus haut possible et tirez fermement.
Pour les réouvrir, vous n'aurez pas besoin de « pomper » très activement; les oreilles de l'**Oasis** réouvriront doucement toutes seules. En approche-terrain avec les grandes oreilles, réouvrez les au moins 100 m au dessus du sol. Ceci évite des phases parachutales ou autres incidents en volant dans le gradient à l'approche du sol. En cas extrême, si vous ne pouvez pas relacher les oreilles avant l'approche finale, conservez les jusqu'au "flare" final.



Les 360°

Les 360° engagés constituent une technique de descente très efficace avec l'**Oasis**. Penchez vous dans votre sellette et tirez sur la commande doucement d'un côté. Laissez accélérer pendant deux tours et vous commencerez à apprécier les « G ». Pour arrêter, remontez la main intérieure.
ATTENTION, un pilote peu habitué aux 360° engagés et/ou déshydraté peut rapidement perdre conscience dans ce type de manoeuvre ! Pratiquez cette technique de descente rapide prudemment et descendez avec un taux de chute raisonnable pour garder la maîtrise de votre voile. Pour facilement contrôler l'importance de la force centrifuge sur votre corps, gardez un peu de frein du côté extérieur. Pour annuler les effets de pendule et/ou les fermetures en sortie de 360° engagés, laissez la voile décélérer doucement pendant un ou deux tours, en contrôlant au frein extérieur et/ou en arrêtant de vous pencher dans votre sellette. Les 360° engagés en conditions turbulentes ne sont pas recommandés. Rappelez vous que tout aéronef demande à être controlé en sortie de 360° engagés.

Les B

Pour perdre de l'altitude rapidement, sans subir l'influence de la force centrifuge, utilisez la technique des « B ». Tirez vos mains vers le bas en tenant les élévateurs « B ». Il y a un point dur au départ, puis ça devient plus facile. Une fois tirés, ne les relachez pas immédiatement, attendez que la voile se stabilise. L'**Oasis** a une très douce descente aux « B », sans tendance parachutale, même avec un lent relaché des « B ». Pour sortir des « B », relachez les symétriquement.

Tendance Parachutale

L'**Oasis** n'a pas tendance à rester en phase parachutale. Si cela arrivait, poussez sur les élévateurs "A" pour retrouver une vitesse normale de vol ou utilisez l'accélérateur si vous pouvez l'attraper facilement et rapidement. N'utilisez pas les freins durant toute phase parachutale.

Les techniques de décrochages sortent du domaine de vol de l'**Oasis**.
Elle n'est pas non plus conçue pour l'accrobatie.

Piloter l'Oasis sans les freins

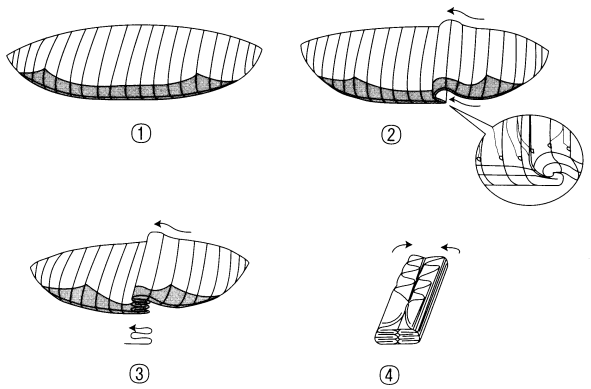
Si un frein, quelque soit la raison, n'est pas opérationnel, vous pouvez diriger l'**Oasis** doucement avec les élévateurs « D ». Vous pouvez aider cette action pour diriger votre voile en vous penchant dans la sellette. Attention de ne pas tirer de trop sur les « D » pour ne pas partir en négatif: votre voile a toujours besoin de vitesse pour voler correctement...

L'atterrisage

Le débattement à la commande est suffisant pour réaliser un atterrissage propre sans faire de tour de frein. Grâce à sa très large plage de vitesse, il est facile d'atterrir dans toutes les conditions. Rappelez vous que cette voile a de très bonnes performances et donc un très bon plané: ne faites pas votre dernier virage trop tard en voyant que vous êtes trop long à l'atterrissage.

Instructions de pliage

Nous vous recommandons fortement de plier votre parapente "façon accordéon" (voir illustration).
Ce type de pliage nécessitera un peu plus de temps au début tant que vous n'y serez pas habitué, mais conserve mieux la rigidité des renforts du profil. Votre voile vieillira moins rapidement: ses performances, sa vitesse, son gonflage... ne s'en porteront que mieux.



Soins et maintenance

Comme tout équipement de haute technologie, l'**Oasis** demande soins et attention. Faites toujours une visite visuelle de prévol attentive, et inspectez particulièrement votre voile si suite à un incident, quelque chose aurait pu l'endommager.

Si une suspente est abîmée, merci de consulter votre revendeur ou un atelier de réparation agréé et de la faire remplacer. L'aramid à l'intérieur de la suspente peut résister énormément à la traction sans s'allonger, mais peut être sensible quand elle est pliée sur un rayon très court (par exemple quand on l'écrase en marchant dessus). Les dommages ne sont pas toujours visibles. Quand vous n'utiliser pas votre parapente, stockez le dans un endroit sec et abrité du soleil. Attention aux carburants, aux solvants et aux lubrifiants lors du transport dans un véhicule.
Votre **Oasis** n'aime pas se baigner! Si elle a été en contact avec de l'eau salée, rincez la à l'eau douce le plus rapidement possible. Faites attention si elle est pleine d'eau quand vous la soulevez. Videz la d'abord.
Si vous voulez nettoyer une tâche, faites le avec de l'eau tiède et un tout petit peu de savon. N'utilisez surtout pas de détergents! Utilisez une éponge ou un tissu doux. Puis laissez la voile sécher dans un endroit sec, si possible à l'abri du soleil.

Revisions

Votre **Oasis** doit être complètement révisée après 100 heures de vol ou chaque année par un agent agréé Gin Gliders.

Sécurité, responsabilité et règles de vol

Veuillez respecter les règles de priorité quand vous ne volez pas seul. L'air est invisible vous utiliserez donc votre propre jugement et expérience. Un manque d'expérience peut aisément créer un accident.
Ce parapente ne doit être utilisé que par un pilote expérimenté.

Ni le constructeur, ni l'importateur/distributeur de cette voile ne peuvent être rendus responsables en cas d'accident et ne supporteront pas les dommages causés à vous ou/et à d'autres personnes.

Pour voler avec cet équipement, vous devez:

- Etre dans un état de santé physique et mental normal, ne pas être sous effet de l'alcohol ou autresdrogues
- Avoir lu ce manuel de vol.
- Avoir l'expérience et l'entraînement nécessaires à l'utilisation de cette catégorie de parapente.
- Porter un casque, utiliser un parachute de secours homologué.
- Voler seulement dans des conditions aérologiques adaptées à la pratique du parapente (et à votre niveau et expérience de vol).
- Avoir fait une prévol complète de l'équipement.
- Utiliser un décollage et un site de vol sans risques.
- Etre muni de tous les instruments, licences et assurances nécessaires à la pratique de ce sport.

«Concevoir des parapentes est un challenge personnel fait de découvertes, une recherche perpétuelle de la perfection. Prenez du plaisir à voler avec les ailes que nous avons eu plaisir à créer».

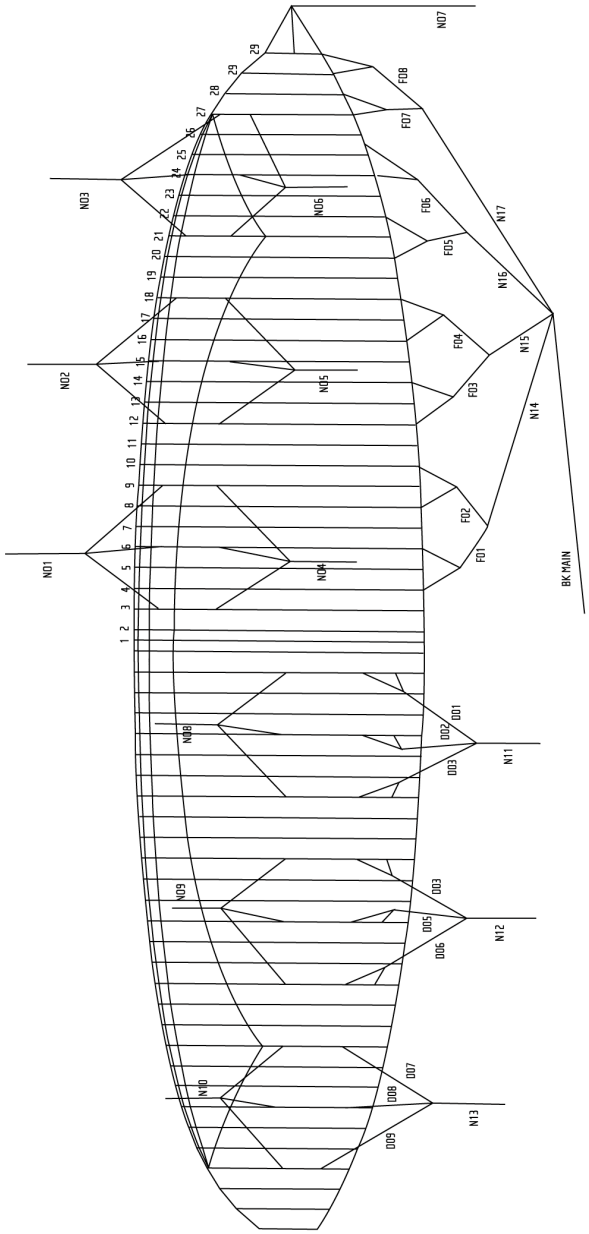
- Gin Seok Song, Concepteur de GIN GLIDERS -

Un effort important a été fait pour vous communiquer dans ce manuel de vol des informations importantes et utiles, mais rappelez vous que ce n'est pas un livre d'apprentissage du vol, et qu'une formation dans un école agréée professionnelle est indispensable à la pratique du parapente.
Ce manuel de vol peut être modifié à tout moment sans information préalable.

SPECIFICATIONS TECHNIQUES

oasis

SIZE		XS	S	M	L
FLAT	AREA	23.24m²	24.76m²	26.87m²	29.06m²
	SPAN	10.81m	11.15m	11.62m	12.08m
	A.R	5.02	5.02	5.02	5.02
PROJECTED	AREA	21.19m²	22.58m²	24.50m²	26.50m²
	SPAN	9.34	9.64	10.04m	10.44m
	A.R	4.11	4.11	4.11	4.11
CHORD	ROOT	2.65m	2.74m	2.85m	2.96m
	TIP	0.53m	0.54m	0.57m	0.59
TOTAL HEIGHT		7.05m	7.27m	7.58m	7.88m
CELL NUMBER		57	57	57	57
GLIDER WEIGHT		6.35kg	6.7kg	7.3kg	7.9kg
WEIGHT IN FLIGHT		60~80kg	73~90kg	85~105kg	100~125kg
D.H.V		1-2	1-2	1-2	1-2

GIN

PLAN DE SUSPENTAGE OASIS (XS,S,M,L)