

Gleitschirm / Paraglider

**VOLT 5**



**EN-C/LTF-D**

## **Betriebshandbuch**

Rev1 –20.02.2024

## Inhaltsverzeichnis

1.	Haftungsausschluss und wichtige Hinweise zur eigenen Sicherheit .....	4
2.	Konstruktion und Design .....	6
3.	Technische Daten .....	13
4.	Piloteneignung .....	13
5.	Gurtzeug .....	14
6.	Windenschlepp .....	16
7.	Flugpraxis .....	16
a.	Vorflugcheck und Startvorbereitungen: .....	16
b.	Checkliste - Vorflugcheck .....	16
c.	Der Start .....	17
d.	Kurvenflug .....	18
e.	Aktives Fliegen – B-Control .....	18
f.	Beschleunigtes Fliegen .....	19
g.	Die Landung .....	20
h.	Windenschlepp .....	20
i.	Einseitige Klapper und Frontale Klapper .....	20
j.	Öffnen eines Verhängers .....	21
k.	Trudeln (Negativdrehung) .....	21
l.	Fullstall - Sackflug .....	22
m.	Abstiegshilfen .....	23
i.	Steilspirale .....	23
ii.	B-Stall .....	24
iii.	„Ohren anlegen“ .....	25
8.	Wartung, Pflege und Reparaturen .....	25
9.	Kontrolle- Nachprüfung .....	32
10.	Schlusswort .....	33
A.	ANHANG – ANNEX - ANNEXE .....	108
a.	Übersichtszeichnung – Overview – Généralités .....	108
b.	Leinenplan – Line Plan – Plan de suspentage .....	109
c.	Tragegurt – Riser - Elévateur .....	111
B.	Material – Materials - Matériaux .....	115
C.	INSPECTION CERTIFICATE .....	116
D.	Leinen – Lines – Suspentes .....	123
E.	Faltleinen – Folding lines – Lignes de Pliage .....	154
F.	Produktregistrierung .....	167



### WILLKOMMEN BEI AIRDESIGN

WIR GRATULIEREN DIR ZUM KAUF DEINES NEUEN GLEITSCHIRMES UND WÜNSCHEN DIR DAMIT VIELE STUNDEN GENUSSVOLLEN FLIEGENS MIT DEINEM NEUEN SCHIRM.

Wir wollen jederzeit in der Lage sein, Dich sowohl mit Informationen über die aktuellen Entwicklungen bei AIRDESIGN, als auch über technische Neuerungen für Deinen Gleitschirm zu versorgen. Dies ist allerdings nur möglich, wenn die im Anhang befindliche Produktregistrierung ausgefüllt an uns zurückgeschickt wird. Du kannst Dich auch einfach online registrieren unter: [www.ad-gliders.com](http://www.ad-gliders.com)

Des Weiteren kannst du Dich auf unserer Homepage für den NEWSLETTER mit Deiner E-Mail Adresse eintragen. Dann wirst Du regelmäßig mit Neuigkeiten aus der AIRDESIGN Welt versorgt.

Noch aktueller bist du, wenn du bei FACEBOOK unter „AIRDESIGN gliders“ ein „FAN“ wirst. Auch hier werden immer aktuelle News und Infos gepostet.

Bei Fragen wende Dich bitte an Deinen AIRDESIGN Händler oder direkt an AIRDESIGN.

Nähere Informationen über den VOLT 5 findest Du auch auf unserer Homepage: [www.airdesign.at](http://www.airdesign.at)

AIRDESIGN GmbH  
Rhombergstraße 9 – A-6067 Absam – AUSTRIA  
e-mail: [info@ad-gliders.com](mailto:info@ad-gliders.com)  
[www.ad-gliders.com](http://www.ad-gliders.com)

## 1. Haftungsausschluss und wichtige Hinweise zur eigenen Sicherheit

Bitte diese Beschreibung sorgfältig durchlesen und folgende Hinweise beachten:

- Dieser Gleitschirm ist ein musterprüfpflichtiges, leichtes Luftsportgerät mit einer Leermasse von weniger als 120kg. Er ist in der Nutzung nicht als Fallschirm oder zur Öffnung aus dem freien Fall geeignet.
- Dieser Gleitschirm entspricht zum Zeitpunkt seiner Auslieferung dem geprüften Muster, getestet nach den Bestimmungen der deutschen Lufttüchtigkeitsforderung LTF und der Europäischen Norm EN: LTF NFL HG/GS 2-565-20 & EN 926-1:2016, DIN EN 926-2:2014-05 / EN926-2:2013+A1:2021
- Er darf nicht ohne gültigen Befähigungsnachweis geflogen werden. Jeder Eigenversuch ist lebensgefährlich.
- Die jeweiligen national gültigen Bestimmungen für den Betrieb von Gleitsegeln sind zu beachten.
- Jede eigenmächtige Änderung am Gleitsegel hat ein Erlöschen der Betriebserlaubnis zur Folge!
- Das Gleitsegel darf nur innerhalb der Betriebsgrenzen betrieben werden.
- Die Benutzung dieses Gleitschirmes erfolgt ausschließlich auf eigene Gefahr! Für etwaige Personen- oder Materialschäden, die im Zusammenhang mit AIRDESIGN Gleitsegeln oder deren Nutzung entstehen, kann der Hersteller nicht haftbar gemacht werden.
- Jede Haftung von Hersteller und Vertreiber ist ausgeschlossen!
- Der Pilot trägt die Verantwortung für die Lufttüchtigkeit seines Fluggerätes!
- Es wird vorausgesetzt, dass der Pilot die Gesetzlichen Bestimmungen respektiert und seine Fähigkeiten den Ansprüchen des Gerätes entsprechen!
- Das Gleitsegel ist unbedingt von einem Fachmann einzufliegen. Das Einfliegen muss auf dem Typenschild vermerkt werden.
- Das Gleitsegel soll keinesfalls mit einem Kraftfahrzeug, Motorboot oder ähnlichem geschleppt werden, wenn keine geeignete Schleppvorrichtung und kein geeignete Windenführer zur Verfügung stehen.
- Vor einem Windenschlepp soll der Pilot sich vergewissern, dass der Windenführer eine fürs Gleitsegelschleppen geeignete Ausbildung hat.
- Kunstflug ist nicht zulässig.
- Das Fliegen mit nasser Kappe oder bei Regen ist unzulässig und kann unter Umständen einen Sackflug verursachen.
- Das Gleitsegel sollte zuerst am Übungshang geflogen werden.
- Beim Fliegen sollten immer Helm und Handschuhe, sowie festes Schuhwerk und geeignete Kleidung getragen werden.
- Der Pilot sollte nur starten, wenn Windrichtung, Windgeschwindigkeit und Wetterlage einen gefahrlosen Flug zulassen

Bitte lesen Sie dieses Handbuch aufmerksam von Anfang bis Ende durch.

Die optimalen Eigenschaften des Schirmes werden nur gewährleistet, wenn sorgfältig damit umgegangen wird, und er regelmäßig überprüft wird.

## 2. Konstruktion und Design

### VOLT 5 – EN-C/LTF-D



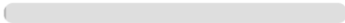
# Volt 5 – #speedmachine

Der Volt 5 ist der fünfte seiner Serie und... mmmm, wie sollen wir das beschreiben? Nun ja, es ist die zweite Generation des allerersten EN-C-2-Leiners. Oder, anders gesagt ist es der allererste EN-C-2-Leiner, dem eine zweite Generation folgt. Oder, mit anderen Worten: es ist jetzt die fünfte Generation des Volts aber die zweite Generation unseres 2-Leiners. Oder...

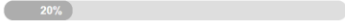


Sei's drum! Immer einen Schritt voraus. Dreh auf mit dem Volt 5. Ein echter EN-C-2-Leiner.  
**Volt 5 – Electrifying performance**

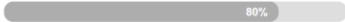
Anfänger



Fortgeschrittene



Erfahrene



Experte



Cross Country



Hike & Fly



Expeditionen



Cross Country Wettbewerbe



Hike & Fly Wettbewerbe



## Und was sagt der Designer?



Agil, elegant auf den Bremsen und schnell: hier kommt der Volt 5! Sein Vorgänger hat die Welt der EN-C-Schirme revolutioniert, der erste 2-Leiner in dieser Klasse! Der neue Volt 5 ist wieder einen Schritt voraus mit verbesserter Leistung im beschleunigten Flug und noch effektiverem Steigen. Keine Zeit für lange Erklärungen, hol dir deine #speedmachine und lass dich elektrisieren!

Stephan Stiegler  
 Designer

## Was ist Neu?



Da der Volt 4 der erste seiner Art war, gab es zum Zeitpunkt seiner Markteinführung keinen wirklichen Maßstab. Aber mittlerweile ist der Markt gewachsen und mit ihm auch unser Wissen und unsere Erfahrung! Verglichen mit seinem Vorgänger hat der Volt 5 beim Fliegen im Vollgas an Leistung gewonnen und sein Gleiten in aufsteigender Luft hat sich erheblich verbessert. Sein Geschick, Thermik zu erschnüffeln, wird dich verblüffen! Zu guter Letzt bestehen sein Ober- und Untersegel nun aus doppelt beschichtetem Dominico DOKDO-10DSF, einer strapazierfähigen Superlight-Konstruktion!

## Was ändert sich nicht?



Der Volt hat das 2-Leiner-Design in die EN-C-Klasse eingeführt und ist dabei ein ehrlicher C-Schirm geblieben. Das wird sich auch beim Volt 5 nicht ändern. Die glücklichen Piloten, die nach einem leichten Sportleistungsschirm suchen und sich für den Volt 5 entscheiden, profitieren von der passiven Sicherheit und dem Komfort, den die Volt-Serie garantiert, sowie von dem unermesslichen Vergnügen, einen 2-Leiner zu fliegen.

Der Volt 5? Ein echter EN-C-2-Leiner für Kilometerjäger, Hike-and-Fly-Athleten und alle Piloten auf der Suche nach einem leistungsstarken 2-Leiner, der gleichzeitig für jeden geeignet ist, und mit dem die Ausrüstung leicht bleibt. Denn „niemand wandert gerne mit einem großen und schweren Rucksack“. Mach es einfach!

## Konstruktion & Features

- ⊙ Neue Nose Guard Patches (eine Verstärkung gegen Durchscheuern an der Nase); Es muss robust sein!

---

- ⊙ Standardmäßig geliefert mit 12mm Aramid-Tragegurten. Superleichte Tragegurte aus Dyneema sind auf Bestellung erhältlich (-110g)

---

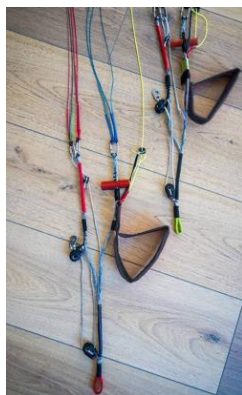
- ⊙ Ober- und Untersegel aus doppelt beschichtetem Dominico DOKDO-10DSF: strapazierfähige Superlight-Konstruktion

---

- ⊙ Durchgehende Nitinol-Stäbchen sparen nicht nur Gewicht und machen den Schirm robuster, sondern ermöglichen auch ein super kompaktes Packmaß

---

- ⊙ Die Langlebigkeit der Leistung wird durch die hochinnovative Innenkonstruktion garantiert. Unsere Schirme sind für die Ewigkeit gebaut – das gilt auch für ihre Leistung.













### 3. Technische Daten

VOLT 5	XXS	XS	S	M	ML	L
FLÄCHE AUSGELEGT (m <sup>2</sup> )	19.97	21.41	22.85	24.59	26.33	28.07
FLÄCHE PROJIZIERT (m <sup>2</sup> )	17.09	18.33	19.56	21.05	22.54	24.03
SPANNWEITE AUSGELEGT (m)	11.35	11.75	12.14	12.59	13.03	13.46
SPANNWEITE PROJIZIERT (m)	9.22	9.55	9.86	10.23	10.59	10.93
STRECKUNG AUSGELEGT	6.45	6.45	6.45	6.45	6.45	6.45
STRECKUNG PROJIZIERT	4.97	4.97	4.97	4.97	4.97	4.97
ZELLEN	57					
FLÜGELTIEFE (mm)	2222	2301	2377	2465	2551	2634
GEWICHT (kg) 13mm Tragegurt	3.39	3.64	3.72	3.83	4.10	4.37
GEWICHT (kg) SL Tragegurt	3.26	3.51	3.59	3.70	3.97	4.24
STARTGEWICHT (kg)	60-73	68-82	78-92	88-103	99-115	110-128
LTF/EN KATEGORIE	LTF-D / EN-C	LTF-D / EN-C	LTF-D / EN-C	LTF-D / EN-C	LTF-D / EN-C	LTF-D / EN-C

LTF-D/EN-C\*: Mit Revision der EN926-2:2013+A1:2021 sind Faltleinen im Rahmen der Musterprüfung auch in der Kategorie EN-C erlaubt. Der VOLT 5 wurde im Rahmen EN-C mittels Faltleinen getestet. In der LTF gibt es diese Revision noch nicht und daher fallen Musterprüfungen mit zu Hilfenahme von Faltleinen automatisch in die Kategorie LTF-D.

### 4. Piloteneignung

#### LTF und EN Einstufung

Der AIRDESIGN VOLT 5 wurde bei der abschließenden Klassifizierung in die **LTF Klasse D und EN C** eingestuft.

(siehe Fußnote unter Punkt 3 Technische Daten)

Der VOLT 5 wurde mit Faltleinen mustergeprüft.

DerVOLT 5 ist ausschließlich für „**einsitzige Nutzung**“ mustergeprüft.

#### Eignung für die Ausbildung

DerVOLT 5 ist nicht für die Ausbildung geeignet.

**Tabelle 1 — Beschreibung der Gleitschirmklassen**

Klasse	Beschreibung der Flugeigenschaften	Beschreibung des erforderlichen Pilotenkönnens
C	Gleitschirme mit mäßiger passiver Sicherheit und mit potenziell dynamischen Reaktionen auf Turbulenzen und Pilotenfehler. Die Rückkehr in den Normalflug kann präzisen Piloteneingriff erfordern.	Für Piloten, die das Ausleiten abnormaler Flugzustände beherrschen, die „aktiv“ und regelmäßig fliegen, und die die möglichen Konsequenzen des Fliegens mit einem Gleitschirm mit reduzierter passiver Sicherheit verstehen.
D	Gleitschirme mit anspruchsvollem Flugverhalten und potenziell heftigen Reaktionen auf Turbulenzen und Pilotenfehler. Die Rückkehr in den Normalflug erfordert präzisen Piloteneingriff.	Für Piloten, die über viel Übung im Ausleiten abnormaler Flugzustände verfügen, die sehr aktiv fliegen, die signifikante Erfahrungen in turbulenten Bedingungen gesammelt haben, und die die möglichen Konsequenzen des Fliegens mit einem solchen Gleitschirm akzeptieren.

Jeder selbstständig fliegende Pilot muss in der Lage sein, zu beurteilen, ob er mit seinem Können und seiner Ausrüstung den jeweiligen Flugbedingungen tatsächlich gewachsen ist. Auch mit einer Ausrüstung mit maximaler passiver Sicherheit können Fehleinschätzungen verheerende Folgen haben. Es liegt einzig und allein am Piloten, solche Fehleinschätzungen zu vermeiden, indem er sich in Theorie und Praxis weiterbildet, und seine Entscheidungen bedacht und entsprechend seinem Können trifft. Ebenso liegt es am Piloten, eine passende Schutzausrüstung zu verwenden sowie für die ständige Funktionsfähigkeit seiner Ausrüstung Sorge zu tragen. Wer sich diese Grundsätze bewusst macht, kann den Gleitschirmsport sicher und genussvoll betreiben.

### **Empfohlener Gewichtsbereich**

Der AIRDESIGN VOLT 5 muss innerhalb des mustergeprüften Startgewichts geflogen werden, welches Sie unter Punkt 3 Technische Daten finden. Das Gewicht bezieht sich auf das Abfluggewicht (Pilotengewicht plus Bekleidung, Schirm, Gurtzeug, Ausrüstung etc.). Der VOLT 5 reagiert auf Gewichtsveränderungen mit einer leichten Erhöhung bzw. Verlangsamung des Trimm speeds, wobei aber kaum ein Einfluss auf die Gleitleistung festzustellen ist.

## **5. Gurtzeug**

Der VOLT 5 ist für alle moderne Gurtzeuge mit Klassifizierung GH zugelassen.

**Auszug aus der EN 926-2 bezüglich Gurtzeugabmessungen die bei den Testflügen benutzt wurden:**

### 5.5.6 Gurtzeugabmessungen

Der Testpilot (und der Passagier im Falle der Prüfung in doppelsitziger Konfiguration) muss ein Gurtzeug mit einem Normalabstand laut Tabelle 49 von den Befestigungspunkten der Gleitschirm-Tragegurte (gemessen von den Mittellinien der Karabiner) zur Sitzbrettoberfläche verwenden.

Der horizontale Abstand der Befestigungspunkte der Gleitschirm-Tragegurte (gemessen von den Mittellinien der Karabiner) muss wie in Tabelle 49 eingestellt werden.

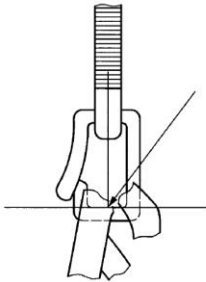


Figure 3 — Harness upper measuring point

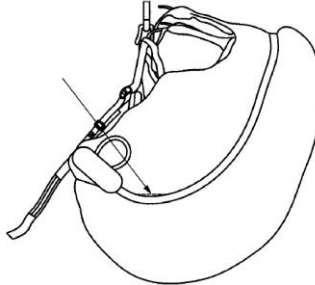


Figure 4 — Harness lower measuring point

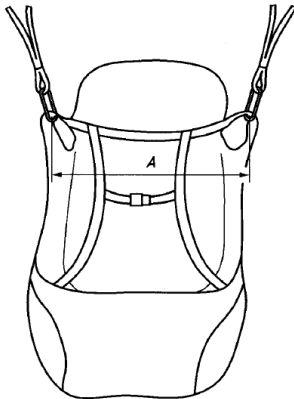


Figure 5 — Width of harness attachment points

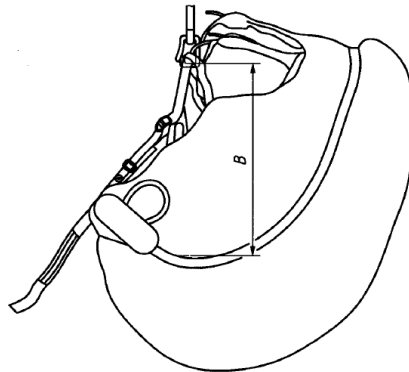


Figure 6 — Height of harness attachment points

Table 49 — Total weight in flight

TWF (total weight in flight)	< 80 kg	80 kg - 100 kg	> 100 kg
Width (measurement A on Figure 5)	(40 ± 2) cm	(44 ± 2) cm	(48 ± 2) cm
Height (measurement B on Figure 6)	(40 ± 1) cm	(42 ± 1) cm	(44 ± 1) cm

## 6. Windenschlepp

Der VOLT 5 ist problemlos für den Windenschlepp geeignet. Der Einsatz einer passenden Schlepphilfe ist nicht zwingend, aber auf jeden Fall empfehlenswert und verschafft dem Piloten mehr Sicherheitsreserven während der Schleppphase.

## 7. Flugpraxis

**Dieses Handbuch ist kein Lehrbuch für Gleitschirmfliegen. Die folgenden Punkte sind lediglich als Ergänzung zu verstehen.**

### a. Vorflugcheck und Startvorbereitungen:

Ein sorgfältiger Vorflugcheck ist vor jedem Flug durchzuführen. Dabei sind Leinen, Tragegurte und Schirmkappe auf Beschädigungen zu überprüfen! Auch bei kleinen Mängeln darf auf keinen Fall gestartet werden! Auch ist sicherzustellen, dass die Leinenschlösser (Schraubschäkel) fest geschlossen sind.

Das Gurtzeug ist mit größter Sorgfalt anzulegen und alle Schnallen zu prüfen.

Darüber hinaus empfiehlt es sich, den sicheren Sitz des Rettungsgerätegriffs und den korrekten Zustand der Außencontainer-Splints zu checken.

Auch die Hauptkarabiner sind einer optischen Prüfung zu unterziehen. Bei sichtbaren Schäden oder nach 300 Flugstunden sind die Hauptkarabiner zu tauschen.

Die Leinenebenen sind sorgfältig zu trennen und die Tragegurte zu ordnen.

Sind die Tragegurte nicht verdreht, verlaufen die Bremsleinen frei durch die Öse zur Hinterkante des Schirmes?

Alle Leinen müssen frei und ohne Verschlingung vom Tragegurt zur Kappe laufen. Verknottete Leinen lassen sich während des Fluges oft nicht lösen!

Die Bremsleinen liegen direkt auf dem Boden, deshalb ist besonders darauf zu achten, dass sie beim Start nicht hängenbleiben können.

Es dürfen keine Leinen unter der Schirmkappe liegen. Ein Leinenüberwurf kann verhängnisvolle Folgen haben!

Die Kappe wird halbkreisförmig gegen den Wind ausgelegt. Beim Aufziehen spannen sich die A-Leinen in der Mitte des Schirms zuerst, er füllt sich gleichmäßig und ein leichter, richtungsstabiler Start ist gewährleistet.

Vor dem Start werden die Tragegurte mittels Hauptkarabiner mit dem Gurtzeug verbunden. Es ist sorgfältig darauf zu achten, dass die Hauptkarabiner sicher schließen.

**ACHTUNG: NIEMALS MIT OFFENEN HAUPTKARABINERN STARTEN!**

### b. Checkliste - Vorflugcheck

Beim Auslegen:

- Schirmkappe ohne Beschädigungen
- Tragegurte ohne Beschädigungen
- Leinenschlösser fest verschlossen
- Fangleinenvernähung am Tragegurt



- alle Fangleinen frei von der Kappe zum Tragegurt, Bremsleinen

Beim Anziehen des Gurtzeugs:

- Rettungsgerätegriff (Splints)

- Schnallen (Beinschlaufen, Brustgurt) geschlossen

- Hauptkarabiner

Vor dem Start:

- Speedsystem eingehängt

- Gurte nicht verdreht

- Bremsgriffe in der Hand, Bremsleinen frei

- Pilotenposition mittig (alle Leinen gleich gespannt)

- Windrichtung

- Hindernisse am Boden

- freier Luftraum

### **c. Der Start**

Der VOLT 5 ist generell sehr einfach zu starten. Die Kappe steigt konstant und hat keine Tendenzen zum Hängenbleiben oder Überschießen.

Der startbereite Pilot hält je Seite die A-Gurte und die Bremsgriffe in den Händen. Zur besseren Orientierung und Kontrolle sind die A-Leinen sowie die Manschette an den A-Gurten rot gefärbt. Die äußerste A-Leine ist auf einem separaten Gurt aufgehängt. Beim Start ist es prinzipiell egal ob man nur die innersten A oder beide A-Gurte verwendet. Falls sich beim Starten öfters die Ohren schließen empfehlen wir nur die innersten A-Gurte zu verwenden – dies ist übrigens auch hilfreich bei Rückenwindstarts.

Die Arme sind in Verlängerung der A-Gurte leicht seitlich nach hinten gestreckt. Vor dem Anlauf sind der ausgelegte Schirm, die Windrichtung und der Luftraum zu überprüfen!

Mit konstantem Anlauf wird die Fläche aufgezogen. Die Kappe füllt sich schnell und zuverlässig. Dabei ist es nicht nötig in den Schirm zu laufen – ein konstantes zügiges Gehen reicht dabei aus – ein ruckartiges in den Schirm springen wäre sogar schlechter.

Sobald der Zug beim Aufziehen nachlässt, ist die Gleitschirmkappe durch dosiertes Bremsen senkrecht über dem Piloten zu halten. Eingeklappte Zellen sollten durch Pumpen auf der betroffenen Seite geöffnet werden. Eventuelle Richtungskorrekturen sind jetzt durchzuführen. Der Pilot führt den Kontrollblick durch und vergewissert sich, dass die Kappe vollständig geöffnet, ohne Knoten in den Leinen, über ihm steht. Die endgültige Entscheidung zu starten fällt erst, wenn alle Störungen erfolgreich behoben sind. Ansonsten ist der Start aus Sicherheitsgründen abubrechen!

Bei Rückwärtsstarts (Pilot mit Gesicht zum Schirm und rückwärts laufend) gibt es generell keine Auffälligkeiten.

#### d. Kurvenflug

Der VOLT 5 besitzt für einen Schirm dieser Klasse ein agiles Handling. Der Steuerdruck ist progressiv ansteigend, damit es zu keinem unabsichtlichen Überbremsen in den Sackflug kommt.

##### **Brake-Shifting:**

Die längere Bremsrollenaufnahme ermöglicht das Beeinflussen des Kurvenverhaltens. Wenn man während des Bremsens die Hand der Kurveninnenseite mehr Richtung Schirmmitte drückt, dreht der VOLT 5 noch enger und steiler – ohne dabei zu graben. Wenn man im Gegensatz dazu die Hände weit von sich streckt, wird das Drehen flacher und optimiert auch das Steigen. Wir nennen dies Brake-Shifting. Nähere Info diesbezüglich findest du auf unserer Homepage oder Facebook Seite ([www.ad-gliders.com](http://www.ad-gliders.com), [www.facebook.com/AirDesignGliders](https://www.facebook.com/AirDesignGliders))

VORSICHT: BEI ZU WEITEM UND ZU SCHNELLEM DURCHZIEHEN DER BREMSLEINEN BESTEHT DIE GEFAHR EINES STRÖMUNGSABRISSES!

Ein einseitiger Strömungsabriss kündigt sich deutlich an: der Schirm fängt an um die Kurve zu „schmieren“: die kurveninnere Flügelhälfte bleibt stehen und wird weich. In dieser Phase ist die kurveninnere Bremse sofort zu lösen. Sollte eine Bremsleine reißen, oder sich vom Bremsgriff lösen, lässt der VOLT 5 sich mit Hilfe der B-Gurte eingeschränkt steuern und landen.

##### **Bremsleinenlänge**

Der VOLT 5 wird ab Werk mit einer optimalen Bremseinstellung ausgeliefert.

Bei einer Verkürzung der Bremseinstellung ist besonders darauf zu achten, dass der Schirm im Trimmflug und beschleunigt nicht durch zu kurze Bremsleinen verlangsamt wird. Neben einer Verschlechterung der Leistungs- und Starteigenschaften können bei stark verkürzten Bremsen auch Sicherheitsprobleme auftreten. Es sollte daher immer ein „Leerweg“ von einigen Zentimetern zur Verfügung stehen, um den Schirm nicht unbeabsichtigt anzubremsen. Hierbei ist auch zu beachten, dass die Bremse bereits durch ihren Luftwiderstand eine Zugkraft verursacht. Wird die Bremseinstellung verlängert, so muss gewährleistet sein, dass der Pilot in extremen Flugsituationen und bei der Landung die Möglichkeit hat, den Stallpunkt ohne Wickeln der Bremsen zu erfliegen. Veränderungen des Bremsweges sollten immer nur in kleinen Schritten (3 bis 4 Zentimeter) erfolgen und am Übungshang kontrolliert werden. Auf eine symmetrische Einstellung von linker und rechter Bremsleine ist dabei zu achten! Eine individuell richtig eingestellte Bremse ist die Voraussetzung für aktives und ermüdungsfreies Fliegen. Um ein unbeabsichtigtes Lösen der Bremsgriffe zu verhindern, ist unbedingt auf die richtige Ausführung und den festen Sitz des Bremsleinenknotens zu achten.

#### e. Aktives Fliegen – B-Control

Aktives Fliegen erhöht die Sicherheit. Deswegen sollte in turbulenter Luft stets etwas angebremst geflogen werden. Man erreicht dadurch eine Vergrößerung des Anstellwinkels und mehr Stabilität der Kappe. Gleichzeitig spürt der Pilot über die Bremsen den Schirm besser und

kann somit bei möglichen Klappern schneller reagieren oder diese vermeiden. Beim Einfliegen in starke oder zerrissene Thermik ist darauf zu achten, dass die Gleitschirmkappe nicht hinter dem Piloten zurückbleibt und in einen dynamischen Strömungsabriss gerät. Verhindert wird dies, indem man beim Einfliegen in den Aufwindbereich den Steuerleinenzug lockert, um etwas Geschwindigkeit aufzunehmen. Umgekehrt muss der Gleitschirm abgebremst werden, wenn die Kappe durch Einfliegen in einen Abwindbereich oder Herausfliegen aus der Thermik vor den Piloten kommt. Schneller zu fliegen (Beschleunigungssystem aktiviert) ist zum Durchqueren von Abwindzonen und bei Gegenwind sinnvoll. Diese Art der Flugtechnik nennt man "aktives Fliegen".

Der VOLT 5 besitzt schon konstruktionsbedingt eine sehr hohe Stabilität. Ein aktiver Flugstil in turbulenter Luft, so wie oben beschrieben, trägt jedoch zusätzlich zur Sicherheit des Piloten bei. Ein Einklappen und Deformieren der Kappe können so weitgehend verhindert werden.

### **B-Control**

Mit Hilfe des Griffes am B-Tragegurt kann der Schirm in Turbulenzen aktiv kontrolliert und gestützt werden. Auch kann die Flugrichtung kontrolliert werden. Der Vorteil in der B-Gurt Steuerung liegt darin, dass der Schirm weniger Geschwindigkeit und Leistung verliert, als wenn man den Schirm über die Bremsen stabilisiert.

**ACHTUNG:** B-Gurt Kontrolle ersetzt nicht aktives Fliegen. Der Schirm kann in starken Turbulenzen dennoch einklappen.

### **f. Beschleunigtes Fliegen**

Der Beschleuniger des VOLT 5 wird mit „quick hooks“ (Schnellverbindern) ausgeliefert, um mit allen gängigen Fuß-Beschleunigern verbunden werden zu können. Vor dem ersten Flug muss sichergestellt sein, dass der Beschleuniger gängig ist und die richtige Länge aufweist. Ein zu kurzes System beschleunigt den Schirm bereits im Normalflug!

Bei Betätigung des Beschleunigungssystems wird der Anstellwinkel verringert, wodurch die Geschwindigkeit stark zunimmt. Moderne 2-Leiner Gleitschirme haben eine sehr hohe Stabilität auch im beschleunigten Flug. Störungen im beschleunigten Flug können daher stärker ausfallen, als dies bei konventionellen 3-Leiner Konzepten der Fall ist. Deshalb sollte das Beschleunigungssystem nur mit genügend Sicherheitsabstand zum Boden, zu Hindernissen und zu anderen Fluggeräten betätigt werden.

Beschleunigte Klapper sind in der Regel impulsiver und erfordern erhöhte Reaktionsbereitschaft!

**NIEMALS DIE BREMSGRIFFE LOSLASSEN!**

**NICHT IM VOLLBESCHLEUNIGTEN ZUSTAND ANBREMSEN!**

**ANBREMSEN ERHÖHT DEN AUFTRIEB UND DER DRUCKPUNKT WANDERT NACH HINTEN.**

**DADURCH VERLIERT DER FLÜGEL FÜR EINEN KURZEN MOMENT AN STABILITÄT UND KANN**

EINKLAPPEN. SOLLTE DIE FLÄCHE EINKLAPPEN, SO IST SOFORT DAS BESCHLEUNIGUNGSSYSTEM ZU LÖSEN, DER GLEITSCHIRM ZU STABILISIEREN UND ZU ÖFFNEN!

#### **g. Die Landung**

Der VOLT 5 ist einfach zu landen. Aus einem geraden Endanflug gegen den Wind lässt man den Gleitschirm mit zunehmendem Anbremsen ausgleiten und richtet sich auf. Kurz vor Bodenkontakt zieht man die Bremsen ganz durch bis der Schirm komplett abgefangen ist. Bei starkem Gegenwind bremst man entsprechend schwächer. Landungen aus Kurven heraus und schnelle Kurvenwechsel vor der Landung sind wegen der damit verbundenen Pendelbewegungen zu vermeiden.

Sollte der Schirm in Bodennähe zum Pendeln anfangen (wegen Turbulenzen oder Windscherungen), kann man die Stabilisierung aktiv unterstützen indem man beide Bremsen leicht betätigt.

**Achtung:** Nach dem Aufsetzen am Boden ist ein Überschießen und Aufprallen der Kappe vor dem Piloten zu vermeiden, da dies ein Platzen der Zellwände zur Folge haben kann. (Papiertüteneffekt).

#### **h. Windenschlepp**

Beim Windenschlepp mit dem VOLT 5 ist darauf zu achten, dass der Gleitschirm vor dem Start senkrecht über dem Piloten steht. In der Startphase soll nicht mit zu großem Zug geschleppt werden, damit der Pilot im flachen Winkel vom Start wegsteigt. Schleppleinenzug über 90 kp ist nicht zulässig. In jedem Fall darf der maximale Zug auf der Schleppleine nicht höher als das Körpergewicht des Piloten sein.

In Deutschland ist Windenschlepp mit dem Gleitschirm prinzipiell nur zugelassen, wenn der Pilot einen Befähigungsnachweis für Windenschlepp, der Windenfahrer einen Befähigungsnachweis für Winden mit Berechtigung für Gleitschirmschlepp besitzt der Gleitschirm schlepptauglich ist, sowie Winde und Schleppklinge eine Musterzulassung haben, die sie als geeignet für Gleitschirmschlepp ausweist. Grundsätzlich sind die örtlich geltenden Vorschriften zu beachten und nur mit einem erfahrenen Schleppteam und geeignetem Material zu schleppen.

#### **i. Einseitige Klapper und Frontale Klapper**

Wie bei jedem anderen Gleitschirm, so können auch beim VOLT 5 stärkere Turbulenzen zum Einklappen der Fläche führen. Trotzdem sollten wie bereits unter dem Kapitel "aktives Fliegen" beschrieben, sofort beide Bremsen leicht angezogen werden. Das Wiederöffnen wird unterstützt, indem man die Drehbewegung der Kappe durch Gegensteuern stabilisiert, und auf der eingeklappten Seite langsam und dosiert die Bremse herunterzieht, bis sich diese Seite wieder öffnet. Beim Gegenbremsen zur Stabilisierung des Wegdrehens ist zu beachten, dass der Steuerweg im Gegensatz zum nicht eingeklappten Schirm kürzer ist. Daher wird ein

dosiertes Gegenbremsen empfohlen, um einen Strömungsabriss auf der gesunden Seite zu vermeiden. Klappt der Schirm während man beschleunigt, löst man zuerst den Beinstrecker, um die Stabilisierung und das Wiederöffnen der Kappe zu unterstützen. Das Wiederöffnen unterstützt man nun so wie oben bereits beschrieben.

Bei Frontklappern kann man das Wiederöffnen durch beidseitiges kurzes Ziehen der Steuerleinen unterstützen.

#### j. Öffnen eines Verhängers

##### **SICHERHEITSTRAINING MIT DEM VOLT 5 – Klapper am VOLT 5 selbst provozieren**

2-Leiner Konzepte haben eine sehr hohe Grundstabilität und sind deswegen sehr klappresistent. Um im Rahmen eines Sicherheitstrainings Klapper zu bewerkstelligen, müssen Faltleinen am Schirm montiert werden – diese können über AirDesign oder Händler bezogen werden.

*Wir empfehlen nicht*, Klapper mittels den A-Gurten zu machen. Der Schirm würde dadurch nur beschleunigen und eventuell unterschneiden, was zu einem unkontrollierten Flugzustand führen würde.

Provozierte Klapper mittels Faltleinen können hingegen gut kontrolliert und dosiert werden, um sich an ein Limit heranzutasten und so die eigenen Reaktionen zu schulen. In ANHANG unter Punkt „E“ findest du Informationen über die Montage der Faltleinen.

Es wird empfohlen, an den Bremsen sogenannte Extensions-Griffe zu montieren. Die Extensions bleiben bei den Manövern an der Hand und die Bremse wird nicht unabsichtlich mitgezogen (wenn man Klapper zieht). Somit kann man bei Bedarf noch eingreifen und reagieren.

In extremen Bedingungen und seltenen Fällen kann es vorkommen, dass sich das Flügelende verhängt.

Wenn dies geschieht, versuchen Sie zuerst alle Standardmethoden (wie oben beschrieben), um einen seitlichen Einklapper wieder zu öffnen. Wenn sich der Einklapper dann immer noch nicht öffnet, ziehen Sie die Stabilo-Leine einzeln herunter, bis sich der Verhänger löst. Wenn Sie schon sehr tief sind, ist es sehr viel wichtiger, den Gleitschirm zu einem sicheren Landeplatz zu steuern oder sogar den Notschirm zu ziehen, falls sich der Schirm nicht stabilisieren lässt.

#### k. Trudeln (Negativdrehung)

Prinzipiell sollte man einen Gleitschirm nicht zum Trudeln bringen. Bei manchen Sicherheitstrainings wird das Trudeln über Wasser mit Schwimmweste und einem einsatzbereiten Rettungsboot geübt. Sinn dieses Trainings ist es, sich an die Grenzen des

einseitigen Strömungsabrisses heranzutasten, um diese kennenzulernen. Das Ausleiten des Trudelns (Negativdrehung) geschieht, indem man beide Bremsen freigibt. Niemals Ausleiten wenn sich der Schirm hinter dem Piloten befindet – Durch das zusätzliche Anfahren von hinten kann der Schirm dann weit schießen. Nach Möglichkeit immer Ausleiten, wenn sich die Kappe vorne befindet.

**Achtung:** Dieses Manöver ist mit großem Höhenverlust verbunden und fordert ein hohes Maß an Pilotenkönnen! Es wird nicht empfohlen, dieses Manöver durchzuführen.

## I. Fullstall - Sackflug

**Maximaler symmetrischer Steuerweg bei maximalem Fluggewicht > 40cm für Größen XXS und XS / > 45cm für Größe S / > 50cm für Größe M, ML.**

**Dies sind die Mindestlängen laut Vorgabe der EN-Norm. Der VOLT 5 weist aber in jeder Größe deutlich längere Steuerwege auf.**

Der **verfügbare Steuerweg** bis zum Stall ist von der Schirmgröße und Zuladung abhängig. Diese Werte stellen nur einen groben Anhaltspunkt dar, dessen Angabe im Handbuch durch die EN 926-2 gefordert ist. Gerade in turbulenter Luft kann der Strömungsabriss aber auch deutlich früher, oder deutlich später als oben angegeben einsetzen. Wer den Steuerweg seines Schirms gänzlich nutzen will, muss durch viele Fullstalls und durch einseitiges Abreißen des Schirms ein Gefühl für den Strömungsabriss entwickeln. Die hier angegebenen Werte für den Steuerweg können höchstens eine erste Vorstellung für den nutzbaren Bremsbereich liefern.

**ACHTUNG:** Bei Klappern verringert sich der Bremsweg auf der offenen Seite des Schirmes – man kann also nicht generell von einer fixen Steuerweglänge ausgehen.

Um einen Fullstall einzuleiten, sind beide Bremsleinen durchzuziehen. Der Schirm wird stetig langsamer, bis die Strömung komplett abreißt. Die Kappe kippt plötzlich nach hinten weg. Trotz dieser unangenehmen Schirmreaktion sind beide Bremsleinen konsequent unten zu halten, bis sich der Schirm stabilisiert. Zur Stabilisierung empfiehlt es sich die Kappe vorzufüllen, indem man die Bremsen vorerst nicht vollständig frei gibt, sondern die Bremsen noch leicht angebremsst hält (ca. 1/3 des Bremsweges noch halten). Erst danach werden die Bremsen komplett freigegeben. Der Schirm pendelt nach vorne, um wieder Fahrt aufzunehmen.

**ACHTUNG:** Wenn die Kappe nach hinten wegkippt, z.B. im Moment der Einleitung des Fullstalls, dürfen die Bremsen auf keinen Fall freigegeben werden. Die Folge wäre, dass die Kappe extrem beschleunigt und die Gefahr besteht, dass der Pilot in die Kappe fällt oder großflächige Klapper auftreten.

Nach Möglichkeit immer Ausleiten, wenn sich die Kappe vorne befindet.

**Achtung:** Dieses Manöver ist mit großem Höhenverlust verbunden und fordert ein hohes Maß an Pilotenkönnen! Es wird nicht empfohlen, dieses Manöver durchzuführen.

Als **Sackflug** wird ein Flugzustand ohne Vorwärtsfahrt und mit starkem Sinken bezeichnet. Der Sackflug kann vom Piloten absichtlich durch starkes symmetrisches Anbremsen eingeleitet werden, und ist gewissermaßen die Vorstufe zum Fullstall (Beim Fullstall wird weiter durchgezogen).

Der VOLT 5 leitet den Sackflug selbstständig durch Freigeben der Bremsen aus.

Ein sehr stark gebrauchter Schirm mit porösem Tuch und/oder mit vertrimmten Leinen (z.B. als Folge von starker Nutzung, Unterlassung von Serviceintervallen) kann in einem stabilen Sackflug bleiben. Passieren kann dies z.B. bei einer zu langsamen B-Stall Ausleitung, oder nach einem Frontstall.

Im Falle eines stabilen Sackfluges sollte man die A-Leinen nach vorne drücken bzw. nach unten ziehen, oder den Beschleuniger betätigen. Nach einer leichten Pendelbewegung geht der Schirm dann wieder in den Normalflug über. Beim Sackflug in Bodennähe ist abzuwägen, ob die Höhe für das Durchpendeln noch ausreicht. Ein Dauersackflug soll nach den Angaben und Ausbildungsvorschriften des DHV in Bodennähe nicht mehr ausgeleitet werden.

Werden im Sackflug die Bremsen weiter gezogen, so geht der Schirm in einen Fullstall über!

### ***Hinweis zum Fliegen im Regen:***

Grundsätzlich weist der VOLT 5 keine Sackflugtendenzen im Regen auf. Trotzdem ist ein Flug durch Regenschauer nach Möglichkeit zu vermeiden, da dadurch die Möglichkeit zum Sackflug deutlich vergrößert wird. Sollte der Pilot dennoch in einen Schauer geraten, so ist damit zu rechnen, dass der verfügbare Bremsweg stark abnimmt. Dem entsprechend sollte nur wenig gebremst werden. Zusätzlich kann der Beschleuniger betätigt werden, falls die Wetterbedingungen und der Bodenabstand ein beschleunigtes Fliegen zulassen.

## **m. Abstieghilfen**

### **i. Steilspirale**

Die Steilspirale wird durch vorsichtiges Erhöhen des Bremsleinenzugs und Gewichtsverlagerung zur Kurveninnenseite eingeleitet. Der VOLT 5 nimmt kontinuierlich an Geschwindigkeit und Querlage zu bis er sich in einer Steilspirale befindet.

Sobald der Flügel vor den Piloten kommt (sich auf die Nase stellt), sollte der Pilot dem entstehenden Impuls etwas nachgeben und sein Gewicht neutral halten.

Die Schräglage und die Sinkgeschwindigkeit in der Steilspirale werden durch dosiertes Ziehen der kurvenäußeren Bremsleine bzw. Nachlassen der kurveninneren Bremse kontrolliert.

Leichtes Anbremsen des kurvenäußeren Flügels verhindert das Einklappen der kurvenäußeren Flügelspitze in steilen Spiralen. Wegen des extremen Höhenverlustes in der Steilspirale ist immer ausreichend Sicherheitshöhe einzuhalten!

Um starke Pendelbewegungen bei der Ausleitung der Steilspirale zu vermeiden wird die kurveninnere Bremse langsam gelöst, die kurvenäußere Bremse bleibt leicht angebrems.

Es wird grundsätzlich empfohlen eine kontrollierte Ausleitung aktiv einzuleiten. Dadurch wird ein zu schnelles Ausleiten und somit starkes Aufschaukeln und Anschließen verhindert. Am besten ist es, wenn man den Schirm außen etwas mitbremst, bis sich die Geschwindigkeit der Drehbewegung verringert und der Schirm langsam nachdreht, bis er sich aufrichtet. Damit wird auch verhindert, dass man in die eigenen Wirbel fliegt.

**Folgende Punkte können dazu beitragen, dass ein Schirm stabil in der Spirale bleibt:**

- **Zu enger Brustgurt**
- **Durch Gewichtsverlagerung nach innen oder wenn man sich gegen das „Nach außen Drücken“ wehrt.**
- **Gurtzeuge ohne Sitzbrett**
  - **Bei Gurtzeugen ohne Sitzbrett (mit sogenannten Beinhängern) erfolgt keine automatische Gewichtsverlagerung nach außen, wenn der Pilot die Bremsen frei gibt. Der Pilot muss aktiv sein Gewicht nach außen verlagern oder das Bein (der Kurvenaußenseite) bewusst nach unten drücken – Bleibt hingegen das Gewicht neutral oder sogar kurveninnenseitig, kann der Schirm markant nachdrehen oder sogar stabil bleiben.**
- **Ballast am Brustgurt montiert.**
- **Kreuzverstreben am Brustgurt**
- **Kein Anbremsen der Kurvenaußenseite**

**Sollte der Schirm in eine stabile Spirale geraten, kann der VOLT 5 trotzdem ausgeleitet werden, indem die kurvenäußere Bremse leicht mitgebremst wird (siehe oben – kontrollierte Ausleitung).**

**ACHTUNG:** EINE STABILE STEILSPIRALE AUSZULEITEN ERFORDERT AUFGRUND DER HOHEN G-BELASTUNG EINEN UNGEWOHNT GROSSEN KRAFTAUFWAND!

**ACHTUNG:** DURCH DIE HOHE LEISTUNG UND DYNAMIK MUSS MAN BEI EINER ZU SCHNELLEN AUSLEITUNG AUS EINER STEILSPIRALE DAMIT RECHNEN, WIEDER NACH OBEN ZU STEIGEN. DAMIT KANN MAN AUCH IN SEINE EIGENE WIRBELSCHLEPPE (ROTOR) GERATEN!

**ACHTUNG:** STEILSPIRALEN VERURSACHEN ORIENTIERUNGSVERLUST UND MAN BENÖTIGT ZEIT, UM SIE AUSZULEITEN. DIESES MANÖVER MUSS RECHTZEITIG, IN AUSREICHENDER HÖHE AUSGELEITET WERDEN!

**WICHTIGER SICHERHEITSHINWEIS:** EIN PILOT; DER DEHYDRIERT IST, ODER EINE STEILSPIRALE NICHT GEWOHNT IST, KANN DAS BEWUSSTSEIN VERLIEREN!

## **ii. B-Stall**

Konstruktionsbedingt besitzt der VOLT 5 nur A und B Stammleinen. Einen B-Stall, wie man es von 3-Leiner Schirmen gewohnt ist, ist beim VOLT 5 nicht möglich. Das Ziehen an den B-Gurten bringt den Schirm in einen Fullstall ähnlichen Zustand und eine Ausleitung ist dementsprechend schwerer zu kontrollieren. Beim Lösen der B-Gurte kann ein starkes Anschließen der Kappe erfolgen.

**Das Stallen über die B-Gurte als einfache Abstiegshilfe zu verwenden, wird nicht empfohlen!** Dieses Manöver kann auch konstruktionsbedingt nicht im Rahmen der Musterprüfung durchgeführt werden, da der Schirm nur zwei Leinenebenen aufweist.



### iii. „Ohren anlegen“

Um die „Ohren anzulegen“ werden beidseitig die äußerste A-Stammleine heruntergezogen bis der Außenflügel einklappt. Die Äußeren A sind auf einem gesonderten Gurt befestigt.

Um sowohl Sinken als auch die Vorwärtsgeschwindigkeit zu erhöhen, kann dieses Manöver mit einer gleichzeitigen Betätigung des Beschleunigungssystems kombiniert werden. Dazu zuerst die Ohren anlegen und dann den Beschleuniger drücken. Die Gefahr von Kappenstörungen in turbulenter Luft ist mit „angelegten Ohren“ deutlich reduziert.

Zur Ausleitung werden die äußeren A-Leinen wieder frei gegeben. Bei Ohren anlegen mit Beschleuniger zuerst den Beschleuniger lösen und dann Ohren öffnen. Um die Öffnung zu beschleunigen, bremst der Pilot leicht an.

#### **Alternative Methode „B-EARS“:**

Als gute Alternative zum konventionellem Ohren-anlegen kann man auch die äußerste B-Stammleine (BR3) zum Runterziehen verwenden → B-EARS.

Dabei wird am Außenflügel ein partieller Strömungsabriss erwirkt, das „Ohr“ (Stabi) biegt sich ähnlich dem „Ohren anlegen“ nach hinten.

Der Vorteil dieser Art ist, dass die Ohren nicht schlagen und es ein sehr stabiler Flugzustand ist. Das Ausleiten erfolgt wie üblich durch Freigeben der äußersten B-Stammleine:

---

ALLE ABSTIEGSHILFEN SOLLTEN BEI RUHIGER LUFT UND IN AUSREICHENDER SICHERHEITSHÖHE GEÜBT WERDEN, UM SIE IN NOTSITUATIONEN BEI TURBULENTER LUFT EINSETZEN ZU KÖNNEN!

#### **FÜR ALLE EXTREMFLUGMANÖVER UND ABSTIEGSHILFEN GILT:**

- ERSTES ÜBEN UNTER ANLEITUNG EINES LEHRERS IM RAHMEN EINER SCHULUNG ODER EINES SICHERHEITSTRAININGS
- VOR DEM EINLEITEN DER MANÖVER VERGEWISST SICH DER PILOT, DASS DER LUFTRAUM UNTER IHM FREI IST
- WÄHREND DER MANÖVER MUSS DER PILOT BLICKKONTAKT ZUR KAPPE HABEN UND DIE HÖHE ÜBER GRUND KONTROLLIEREN

## **8. Wartung, Pflege und Reparaturen**

Bei guter Pflege und Wartung wird der AIRDESIGNVOLT 5 über mehrere Jahre lufttüchtig bleiben.

#### **Packen des Gleitschirmes**

Grundsätzlich gibt es keine Packordnung für den Volt 5. Der Volt 5 besitzt NITINOL Drähte im Schirminnenen, welche knickunempfindlich sind.

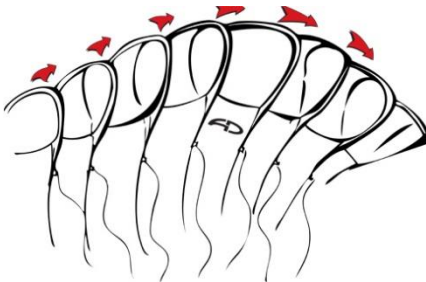
Für eine lange Haltbarkeit deines Schirmes empfehlen wir dennoch den Schirm Rippe auf Rippe zusammenzulegen (ähnlich einer Ziehharmonika).

Spezielle Innensäcke (AIRPack) erleichtern diese Packweise.

## Empfohlene Packweise von AirDesign Schirmen

1. Die Tragegurte (optional auch mit dem eingehängten Gurtzeug) werden an die Hinterkante des Schirms und die Leinen in die Kappe gelegt. Dies schützt die Leinen beim Packen und Verstauen.
2. Egal ob man an einer Seite der Stabis oder in der Schirmmitte beginnt, rafft man nun alle Zellwände der Eintrittskante so zusammen, dass die Stäbchen nebeneinander liegen.

WICHTIG: Wenn der Schirm auf rauem Untergrund gepackt wird, sollte man den Schirm zunächst wie eine Blume zusammenlegen, indem man alle Leinen zusammenzieht, und dann erst die Eintrittskante rafft. Das Schleifen des Schirms über rauen Untergrund kann das Schirmmaterial beschädigen.



3. Nun wird die geraffte Eintrittskante seitwärts auf den Innenpacksack bzw. AirPack gelegt und mittels Gurtband direkt hinter den Nylonstäbchen fixiert.



4. Alle Zellwände der Eintrittskante sollten nun flach übereinander liegen!

5. Der hintere Teil des Schirmes wird nun nach dem Ziehharmonika-Prinzip von der Mitte aus zu den Flügelenden hin zusammengerafft – abwechselnd links-rechts. Dabei entweicht auch die restliche Luft aus dem Schirm.



6. Beim **50/50 AirPack** wird nun lediglich der Schirm am Ende des Innenpacksackes einmal gefaltet und in den Innenpacksack gelegt. Der AirPack wird geschlossen und danach nochmals halbiert und mit den außenliegenden Kompressionsbändern fixiert.







7. Bei Verwendung des **Standard „AirPack“** wird der Schirm in der gesamten Flügeltiefe in den Innenpacksack gelegt, dann geschlossen und danach auf die gewünschte Länge gefaltet.



**Lagerung:**

Man lagert den Gleitschirm bei Raumtemperatur trocken, lichtgeschützt und nie in der Nähe von Chemikalien! Eine Lagerung bei hohen Temperaturen oder hoher Luftfeuchtigkeit ist zu vermeiden (Feuchtigkeitsaufnahme).

**Transport:**

Beim Transport ist darauf zu achten, dass manche in Gleitschirmen eingesetzten Materialien wärmeempfindlich sind. Man sollte das Gerät also nicht unnötig hohen Temperaturen aussetzen (z.B. Kofferraum eines abgestellten Autos im Hochsommer).

Beim Versand im Paket auf gute Verpackung achten (Karton).

**Reinigung:**

Zur Reinigung verwendet man einen weichen Schwamm und Wasser (keine Lösungsmittel)!

**Reparatur:**

Reparaturen sind nur vom Hersteller, Importeur oder von autorisierten Betrieben durchzuführen! Es sind nur Original-Ersatzteile zu verwenden! Im Zweifelsfall direkt bei AIRDESIGN nachfragen!

Ersatzteile oder Reparaturmaterialien können über AirDesign oder autorisierte Händler bezogen werden.

Kleinere Risse (bis zu 2cm) können mittels eines geeigneten Klebesegels selbst geflickt werden.

**Materialverschleiß:**

Der VOLT 5 besteht hauptsächlich aus NYLON- Tuch. Dieses Material zeichnet sich dadurch aus, dass es unter dem Einfluss von UV- Strahlen nur wenig an Festigkeit und Luftdichte verliert. Trotzdem sollte der Gleitschirm erst kurz vor dem Start ausgelegt bzw. unmittelbar nach der Landung eingepackt werden, um ihn vor unnötiger Sonneneinstrahlung zu schützen.

Der VOLT 5 ist mit unummantelten Aramid- und Dyneema Leinen ausgestattet. Es ist darauf zu achten, die Leinen mechanisch nicht zu beschädigen. Eine Überbelastung einzelner Leinen ist zu vermeiden, da eine sehr starke Überdehnung irreversibel ist!

Wiederholtes Knicken der Leinen an der gleichen Stelle vermindert die Festigkeit.

Beim Auslegen des Gleitschirmes ist darauf zu achten, dass weder Schirmtuch noch Leinen stark verschmutzen, da in den Fasern eingelagerte Schmutzpartikel die Leinen verkürzen können und das Material schädigen! Verhängen sich Leinen am Boden, können sie beim Start überdehnt oder abgerissen werden. Nicht auf die Leinen treten!

Es ist darauf zu achten, dass kein Schnee, Sand oder Steine in den Schirm gelangen, da das Gewicht in der Hinterkante den Schirm bremsen oder sogar stallen kann. Scharfe Kanten beschädigen das Tuch! Es ist zu vermeiden, dass die Kappe auf der Nase aufschlägt. Dies kann zu Profilirissen, Beschädigung der Nähte oder des Tuchs führen! Eine in den Fangleinen verwickelte Hauptbremsleine kann diese durchscheuern! Nach der Landung sollte die Fläche nicht mit der Nase voran zu Boden fallen, da dies auf die Dauer das Material im Nasenbereich schädigen kann! Nach Baum- und Wasserlandungen sollte man die Leinenlängen überprüfen! Nach Salzwasserkontakt ist das Gerät sofort sorgfältig mit Süßwasser zu spülen! Ebenso ist ein Eindringen von Schweiß in die Fangleinen oder Tuch zu vermeiden. Eingelagerte Salzkristalle zerstören die Fasern und können die Materialien schwächen. Niemals den ausgebreiteten Schirm über rauen Boden schleifen: dies führt zu Tuchbeschädigungen an den Reibungsstellen.

Besonders beim Ausbreiten am Startplatz ist darauf zu achten, dass der ausgebreitete Schirm nicht über den Boden gezogen wird. Es ist immer besser, den Schirm in der weichen Wiese zu packen, als auf einem rauen Untergrund.

Die Schirmfläche möglichst locker packen, um das Material zu schonen.

## **9. Kontrolle- Nachprüfung**

Auch bei guter Pflege und Wartung unterliegt Ihr AIRDESIGN VOLT 5, so wie jeder andere Gleitschirm, Verschleiß- und Alterungserscheinungen, die das Flugverhalten, die Leistung und die Flugsicherheit beeinträchtigen können. Der VOLT 5 und die verwendeten Materialien unterliegen keiner generellen Lebenszeitbegrenzung. Eine regelmäßige Überprüfung der Gleitschirmkappe und Leinen ist deshalb erforderlich.

### **CHECK-INTERVALLE**

Nach Ablauf von **12 Monaten oder nach 100 Flugstunden** (je nach dem was vorher eintritt!) muss der Gleitschirm zur Nachprüfung. Diese wird vom Hersteller, Importeur oder einem anerkannten Check-Betrieb durchgeführt. Die Wartung ist durch den Check-Stempel zu bestätigen (am Schirm und im Serviceabschnitt des Handbuchs). Bei Nichteinhaltung verfällt die Musterprüfung. Für weitere Informationen zum Wartungscheck siehe „Nachprüfanweisung“ auf der AIRDESIGN Homepage.

In der Nachprüfanweisung werden unter anderem der Ablauf eines Gleitschirm-Checks sowie die Kontrolle von Materialien und Vermessungen abgehandelt.

### Trimm-Check:

Wir empfehlen einen sogenannten Trimm-Check nach ca. 30 bis 50 Flugstunden durchzuführen. Dabei werden lediglich die Leinen vermessen und gegeben falls nachgestellt. Wie bei jedem Gleitschirm (auch anderer Hersteller) und jeglichen verwendeten Materialien sind diese bei Gebrauch gewissen Einflüssen und Kräften ausgesetzt. Besonders in den ersten Flugstunden setzt sich der Schirm etwas und die Materialien fixieren sich.

Deswegen empfiehlt es sich einen Trimm-Check durchführen zu lassen, um zu gewährleisten, dass der Schirm immer im bestmöglichen Zustand fliegt und auch die optimale Leistung und Geschwindigkeit aufweist.

Unsere Erfahrungen haben gezeigt, dass nach dieser Eingewöhnungszeit (30-50 Flugstunden) sich die Leinen gesetzt haben und es danach kaum noch zu Längenvariationen kommt.

Beim Bodenhandling müssen auf Grund des erhöhten Kappenverschleißes die Zeiten mit dem Faktor 2 der Gesamtbetriebsstunden der Kappe multipliziert werden.

### **Natur- und landschaftsverträgliches Verhalten:**

Abschließend hier noch der Aufruf, unseren Sport möglichst so zu betreiben, dass Natur und Landschaft geschont werden!

Bitte nicht abseits der markierten Wege gehen, keinen Müll hinterlassen, nicht unnötig lärmern und die sensiblen biologischen Gleichgewichte im Gebirge respektieren. Gerade am Startplatz ist Rücksicht auf die Natur gefordert!



Die in einem Gleitschirm eingesetzten Kunststoff-Materialien fordern eine sachgerechte Entsorgung. Bitte ausgediente Geräte an AIRDESIGN zurückschicken. Diese werden von uns zerlegt und entsorgt.

## 10. Schlusswort

Mit dem VOLT 5 wirst du über lange Zeit Freude haben und wir wünschen Dir viele erfolgreiche Flüge damit. Behandle Deinen Schirm ordnungsgemäß und habe Respekt vor den Anforderungen und Gefahren des Fliegens. Wir bitten alle Piloten vorsichtig zu fliegen und die gesetzlichen Bestimmungen im Interesse unseres Sportes zu respektieren.

SEE YOU IN THE SKY!





Gleitschirm / Paraglider

## VOLT 5



EN-C

## Manual

Rev1 –20.02.2024

AIRDESIGN GmbH  
Rhombergstraße 9 – A-6067 Absam – AUSTRIA  
e-mail: [info@ad-gliders.com](mailto:info@ad-gliders.com)  
[www.ad-gliders.com](http://www.ad-gliders.com)

## Contents

1.	Disclaimer and important advice for your own safety.....	38
2.	Construction .....	40
3.	Technical Data.....	47
4.	Pilot target group .....	47
5.	Harness.....	48
6.	Towing / winching.....	50
7.	Practical Flying .....	50
a.	Pre-flight check .....	51
b.	Check-list – pre-flight-check .....	51
c.	Take-off.....	52
d.	Turning flight.....	52
e.	Brake line length .....	52
f.	Active flying – B-Riser Control .....	53
g.	Accelerating .....	54
h.	Landing .....	54
i.	Towing and winching.....	54
j.	Asymmetric and frontal collapses.....	55
k.	Reopening a cravat.....	55
l.	Negative spin .....	56
m.	Full-stall – Deep/Parachutal Stall.....	56
n.	Rapid decent manoeuvres.....	57
i.	Spiral.....	57
ii.	B-line stall .....	58
iii.	“Big-ears” – „B-ears“ .....	59
8.	Maintenance and Repairs.....	60
9.	Checking the glider.....	67
10.	The Final Word.....	68
A.	ANHANG – ANNEX - ANNEXE.....	108
a.	Übersichtszeichnung – Overview – Généralités .....	108
b.	Leinenplan – Line Plan – Plan de suspentage.....	109
c.	Tragegurt – Riser - Elévateur .....	111
B.	Material – Materials - Matériaux.....	115
C.	INSPECTION CERTIFICATE .....	116
D.	Leinen – Lines – Suspentes .....	123
E.	Faltleinen – Folding lines – Lignes de Pliage.....	154
F.	Registry Of Product – .....	167



### WELCOME TO AIRDESIGN

CONGRATULATIONS ON THE PURCHASE OF YOUR NEW PARAGLIDER.  
WE WISH YOU MANY ENJOYABLE HOURS OF FLYING.

We would like to be able to inform you of the latest news and developments at AIRDESIGN as well as offer relevant advice and special promotions. Please register your new paraglider by completing the registration form (in the annex) and return it to us. You may also register online on our web-site at [www.ad-gliders.com](http://www.ad-gliders.com). Please check the website for more details.

If you wish, you can register for the AIRDESIGN newsletter. Simply provide us with your e-mail address and you will always be up to date with the very latest news from the AIRDESIGN world.

s

Up to the minute news and information is available on our Facebook page under "AIRDESIGN gliders". Become a fan and you are online with us whenever you login to Facebook.

More information about the VOLT 5 can be found on our website: [www.ad-gliders.com](http://www.ad-gliders.com).

For any further questions, please contact your nearest AIRDESIGN dealer or contact us directly at AIRDESIGN.

**AIRDESIGN GmbH**  
Rhombenstraße 9 – A-6067 Absam – AUSTRIA  
e-mail: [info@ad-gliders.com](mailto:info@ad-gliders.com)  
[www.ad-gliders.com](http://www.ad-gliders.com)

## 1. Disclaimer and important advice for your own safety

Please read carefully and follow this important advice:

- This Paraglider is an air-sport-vehicle with the obligation of type testing and with a glider weight of less than 120kg. It is not usable as skydiving-glider or for openings in free-fall.
- This paraglider complies, at the time of delivery, with the “test-sample” tested by “ParaTest” under the certification requirements of the German LTF (Lufttüchtigkeitsforderung) and with the European Norm EN: LTF NFL HG/GS 2-565-20 & EN 926-1:2016, EN 926-2:2014-05 / EN926-2:2013+A1:2021
- Paragliders must not be flown by persons without a valid qualification unless under the instruction of a suitably experienced and qualified, registered paragliding school. Flying a paraglider without the proper knowledge, skills and qualification is dangerous.
- The national regulations for flying paragliders must be obeyed in all circumstances.
- The pilot must respect and comply with the rules of law.
- This paraglider must only be used within the certified weight limits.
- This paraglider is used exclusively at your own risk.

The manufacturer or distributor cannot be held responsible for any damages arising to persons, property or other materials which occur as a result of the use of this paraglider.

- All liability arising from the use of this paraglider is exclusively that of the pilot in charge. The manufacturer or distributor is excluded from any liability resulting for the use, misuse or otherwise, of this paraglider.
- It is the owner’s and/or pilot’s obligation to monitor and to maintain the airworthiness of this paraglider. To make sure the paraglider always flies with optimum characteristics, take care of the paraglider and make regular checks.
- Any change made to the structure of the paraglider renders it uncertified (non-conformity of type-testing) and invalidates any warranty. Structural repairs to paragliders must only be made by an appropriately experienced and recognised service centre. All changes and/or repairs must be recorded in the service history record in this manual.
- It is an implied requirement that the pilot flies a paraglider that matches his skill level. A pilot should not fly a paraglider outwith his ability to meet the demands of the paraglider in all states and conditions of flight.
- The glider must be ‘test’ flown by an expert before the first use. The ‘conformity checked by’ box on the certification sticker affixed to the wing must be countersigned with the signature of the testing pilot and date of the test flight.
- Appropriate towing equipment must be used. Never tow or winch the paraglider with a car, motorboat, or mechanical or other means without appropriate towing gear and /or appropriately qualified operators.
- Ensure before towing or winching that the operator has the proper experience and qualifications relevant to the type of tow/winich operation.
- Acrobatics are not allowed.

- Flying in rain or with a wet paraglider is not allowed. Pilots should always land well before any risk of contact with rain. Flying a wet paraglider can, in certain circumstances, lead to a deep-stall state.
- Before flying a new paraglider practice launch and control techniques on a flat field or training slope.
- Make the first flights with a new paraglider at a site that you use regularly and when meteorological conditions are favourable. Be aware that your new paraglider may have different characteristics from anything you have flown or trained with. Ensure that you allow adequate space for the landing approach.
- When flying always wear helmet and gloves, as well as suitable shoes and clothing.
- Always make sure that the wind direction and speed as well the general meteorological situations are within the pilot's capabilities and favour safe flight.

Please read this manual carefully and thoroughly.

### IMPORTANT SAFETY NOTICE

**By the purchase of this equipment, you are responsible for being a certified paraglider pilot and you accept all risks inherent with paragliding activities including injury and death. Improper use or misuse of paragliding equipment greatly increases these risks. Neither Airdesign nor the seller of Airdesign equipment shall be held liable for personal or third party injuries or damages under any circumstances. If any aspect of the use of our equipment remains unclear, please contact your local paragliding instructor, Airdesign dealer or the Airdesign importer in your country.**

## 2. Construction

### VOLT 5 - EN-C





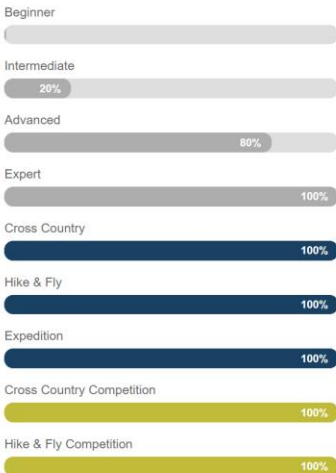
# Volt 5 – #speedmachine

The Volt 5 is the fifth of its name and... How shall we put it? Well, it is the second generation of the first EN-C two-liner. Put another way, it's the first EN-C two-liner to get a second generation. Or, in other words it's now the fifth generation of Volt but the second generation of two-liner. Or...



Anyway! Always a step ahead. Get into high gear with the Volt 5. A true EN-C 2-liner.

Volt 5 – Electrifying performance



## Designer's words...



Agile, smooth on the brakes and fast, here comes the Volt 5! Its predecessor revolutionized the world of EN-Cs by introducing the two-line construction in this category. The new Volt 5 continues to be at the forefront with, in particular, improved performance at top-end-speed. No more time for talking, grab your #speedmachine and get yourself electrified!

Stephan Stiegler  
Designer

### What's new?



The Volt 4 being the first of its kind, we didn't really have a benchmark at the time of its launch. Now, the market has grown and so have our knowledge and our know-how! Compared to its predecessor, the Volt 5 has gained performance at full speed and has significantly improved the floating in lifting air. Its ability to sniff out thermals will leave you astounded! Last but not least, it is now built in double-coated Dominico DOKDO-10DSF for top and bottom surfaces, a Superlight construction made to last!

### Construction & Features

- ① New nose guard patches on the leading edge: robustness is the key!
- ① Delivered with 1.2mm aramid risers as standard. Superlight Dyneema risers available as an option (-110g)
- ① Double-coated Dominico DOKDO-10DSF for top and bottom surfaces: durable Superlight construction
- ① Full chord Nitinol rods to not only save weight and increase robustness, but also to ensure compact folding
- ① Highly innovative inner construction to ensure longevity of performance. Our gliders are built to last, performance included.

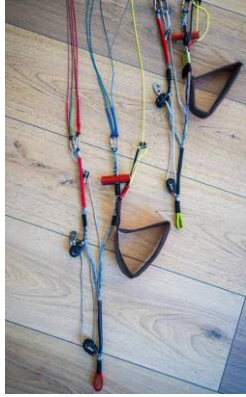


### What doesn't change?



While introducing the 2-liner design in the EN-C category, the Volt has proven its accessibility. This is something that doesn't change with the Volt 5. Looking for a lightweight Sport performance glider, the happy pilots choosing the Volt 5 will benefit from the passive safety and the comfort guaranteed by the Volt series and at the same time the immeasurable pleasure of flying a 2-liner.

The Volt 5? A true EN-C 2-liner for kilometer hunters, hike-and-fly athletes and every pilot looking for a high-performance but accessible 2-liner while keeping a light kit. 'Cause "nobody likes to walk with a heavy rucksack". Just go for it!









### 3. Technical Data

VOLT 5	XXS	XS	S	M	ML	L
AREA FLAT (m2)	19.97	21.41	22.85	24.59	26.33	28.07
AREA PROJECTED (m2)	17.09	18.33	19.56	21.05	22.54	24.03
SPAN FLAT (m)	11.35	11.75	12.14	12.59	13.03	13.46
SPAN PROJECTED (m)	9.22	9.55	9.86	10.23	10.59	10.93
ASPECT RATIO FLAT	6.45	6.45	6.45	6.45	6.45	6.45
ASPECT RATIO PROJ.	4.97	4.97	4.97	4.97	4.97	4.97
CELLS	57					
CHORD LENGTH (mm)	2222	2301	2377	2465	2551	2634
WEIGHT (kg) 13mm RISER	3.39	3.64	3.72	3.83	4.10	4.37
WEIGHT (kg) SL RISER	3.26	3.51	3.59	3.70	3.97	4.24
TAKE OFF WEIGHT (kg)	60-73	68-82	78-92	88-103	99-115	110-128
EN CATEGORY	EN-C	EN-C	EN-C	EN-C	EN-C	EN-C

EN-C\*: the latest revision of the European Norm EN926-2:2013+A1:2021 allows the use of folding lines in the category EN-C - the VOLT 5 is tested with the use of folding lines according to this.

### 4. Pilot target group

#### EN Certification

The VOLT 5 is type-tested within EN -C.

Please read the footnote at point 3. Technical Data.

The glider has been test flown by using folding lines.

The glider has been type-tested for **“one-seated”** use only.

#### Suitability for training

The VOLT 5 is not suitable for the use in the school environment as stated by the manufacturer.

Excerpt from the EN

**Table 1 — Description of the paraglider classes**

<b>Class</b>	<b>Description of flight characteristics</b>	<b>Description of pilot skills required</b>
C	Paragliders with moderate passive safety and with potentially dynamic reactions to turbulence and pilot errors. Recovery to normal flight may require precise pilot input.	Designed for pilots familiar with recovery techniques, who fly "actively" and regularly, and understand the implications of flying a glider with reduced passive safety.

### **Pilots' aptitude**

The VOLT 5 is a performance glider with high stability due to its 2-line construction – placed inside the EN-C category. Nevertheless,

- Each pilot should be able to act on his own responsibility.
- Each pilot flying under their own responsibility, must be able to judge if they are able to cope successfully with the particular flying conditions during a flight.
- Even with the best and safest equipment, a wrong decision can lead to serious injury. It is the pilot's obligation to avoid such misjudgements by progressing through structured theoretical and practical training.
- It is the pilots' obligation to use suitable protective gear and to maintain the airworthiness of their equipment.

By following these basic principles, we wish all pilots a successful, safe and enjoyable flying career.

### **Recommended weight range**

The VOLT 5 must only be flown within the certified weight range as stated in the technical data under section 3. The take-off weight includes pilot plus clothing, glider, harness, equipment etc.

The VOLT 5 reacts to a variation in loading with a slight reduction or increase of trim-speed. The performance remains more or less the same.

## **5. Harness**

The VOLT 5 is type-tested for use with all modern harnesses – rated as GH.

Below you find information about the use of harness dimensions which was used during certification and is written in the EN-926-2 norm:



### 5.5.6 Harness dimensions

The test pilot (and the passenger when testing in two-seater configuration) shall use a harness with a perpendicular distance from the harness attachment points (bottom of the carabiners as shown in Figure 3, measured from connector centrelines) to the seat board top surface as shown in Figure 4 depending on the total weight in flight as shown in Table 49.

The horizontal distance between the harness attachment points (measured between connector centrelines) shall be set depending on the total weight in flight as shown in Figure 5 and Table 49.

When testing in two-seater configuration, the horizontal dimension of the passenger's harness is set to the same width as the pilot's harness.

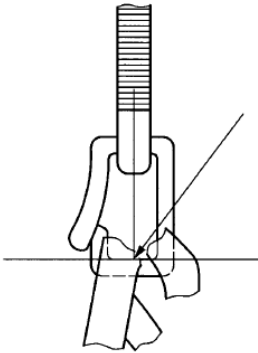


Figure 3 — Harness upper measuring point

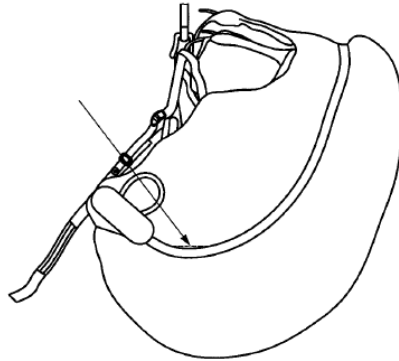


Figure 4 — Harness lower measuring point

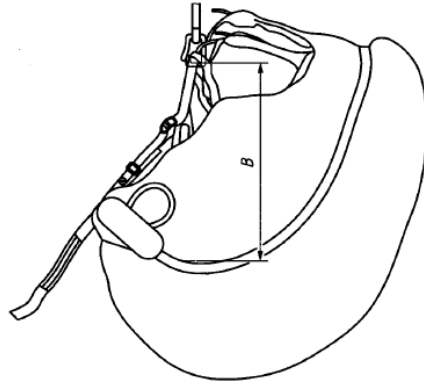
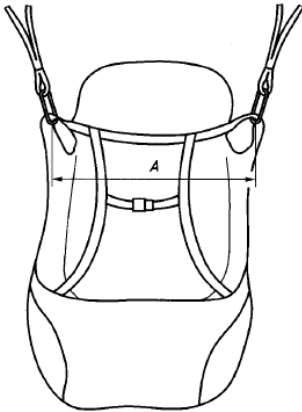


Figure 5 — Width of harness attachment points

Figure 6 — Height of harness attachment points

Table 49 — Total weight in flight

TWF (total weight in flight)	< 80 kg	80 kg - 100 kg	> 100 kg
Width (measurement A on Figure 5)	(40 ± 2) cm	(44 ± 2) cm	(48 ± 2) cm
Height (measurement B on Figure 6)	(40 ± 1) cm	(42 ± 1) cm	(44 ± 1) cm

## 6. Towing / winching

The VOLT 5 is suitable for towing/winching. The use of a suitable tow-adapter is not obligatory but is helpful and gives more confidence during towing.

### Hint!

Towing is only recommended if:

- The pilot has received towing instruction
- The winch and release-links are suitable for towing paragliders
- The winch operator is experienced and qualified for towing paragliders

### Attention: Danger of accident!

The most common reason for accidents during towing is when the pilot releases the A-riser too early during take-off. The pilot should make sure that the glider is completely overhead when giving the command for start.

## 7. Practical Flying

This manual is not an instruction manual for learning how to fly. Following points are just additional information.

### **a. Pre-flight check**

A careful pre-flight check is recommended before every flight.

The lines, risers, maillons and canopy should be checked for damage. Do not take off if there is the smallest amount of visible damage.

Ensure that the main Karabiners between harness and risers are undamaged and are closed.

The harness must be put on with greatest care and all straps secured correctly.

Check the correct position of the reserve (rescue) handle and make sure the pins of the reserve (rescue) are in place.

The lines and risers should be sorted carefully. Check that the risers are not twisted and that the brake lines are running free. All lines must run from riser to canopy free from tangles or knots – during flight it is often not possible to release knots in lines.

Lines lay directly in contact with the ground. Therefore, take care that they don't get caught or snagged during take-off.

No lines should be underneath the canopy, line-overs can cause accidents.

The canopy should be laid out in a circular shape facing the wind so that all lines become tensioned evenly when inflating.

**ATTENTION: NEVER TAKE OFF (START) WITH OPEN KARABINAS!**

### **b. Check-list – pre-flight-check**

Lay the glider out into a slight arc and check that:

- Canopy is dry and undamaged
- Cell openings are free of obstructions
- Risers are without damage and all stitching is intact
- Maillons on lines are closed correctly
- All lines are free from tangles or knots
- Brakes lines run freely through the pulleys
- Knots on brake lines are secure

After putting on harness check the:

- Position of reserve (rescue) handle and pins
- Leg loops and strap are fastened correctly
- Main Karabiners are closed

Before launch check that:

- Speed-system is connected correctly and runs smoothly through the pulleys
- Risers are not twisted
- Place brake handles in the hands and check brake lines are free
- Position pilot in centre of wing
- Check wind direction
- Check take off area is clear
- Check airspace is free from congestion

### **c. Take-off**

The key to successful launching is to practice ground-handling on flat ground as often as possible.

The VOLT 5 inflates easily and steadily using forward or reverse launch techniques. Allow the glider to stabilise overhead and run positively forward checking the canopy is fully inflated and clear of any knots or tangles. Reverse launching is recommended in stronger winds.

The glider has split A-risers. For launching you can take either the inner A-risers or both. If the ears are folding in during launch its advisable to just use the inner A-lineriser – this is also helpful at tail-wind launches.

### **d. Turning flight**

Even for a glider of this class your will notice the agile handling from the first flight. The VOLT 5 is easy to turn at any bank angle, from flat through to steeply banked turns.

Brake pressure is progressive which enables the pilot to feel the wing and helps prevent unintentional stalling.

In turbulent air the VOLT 5 absorbs turbulence very effectively which improves pilot comfort in flight.

#### **brake-shifting**

The webbing attachment for the brake-line pulley is intentionally long making it possible to move the brake handle either to the inside or outside of the riser.

For example: if the glider turns flat: make a steeper or faster turn by moving the inside hand towards the centre of wing. The glider then speeds up in the turn and the angle of bank becomes steeper. When doing the opposite – moving the arms away from the body - the glider turns flatter and the climb becomes more efficient. We call it “brake-shifting”. Please find more information at our website or facebook ([www.ad-gliders.com](http://www.ad-gliders.com), [www.facebook.com/AirDesignGliders](http://www.facebook.com/AirDesignGliders)).

**ATTENTION: PULLING THE BRAKES TOO FAST AND DEEP INCREASES THE RISK OF STALLING THE WING!**

When entering an asymmetric stall (negative): the glider starts to slide into the turn.

The inner wing stops flying, loses pressure and becomes soft. At this point the brakes have to be released immediately.

In the unlikely event that a brake line releases from the brake handle or breaks, the glider is manoeuvrable using the B-risers. By pulling gently on the B-risers it is possible to steer the glider and land safely.

### **e. Brake line length**

The brake-line length of your new VOLT 5 has been finely tuned by AIRDESIGN test pilots and it should not be necessary to adjust it.

If you feel it is necessary to adjust the brake-line length to suit physical build, height of harness hang points, or style of flying we recommend you ground handle the glider before you test-fly it and carry out this process after every 20mm of adjustment.

Brake lines that are too short:

- May lead to fatigue from flying with your hands in an unnatural position
- May impede recovery from certain manoeuvres
- Will certainly reduce your glider's speed range.

Brake lines that are too long will:

- Reduce pilot control during launch
- Reduce control in extreme flying situations
- Make it difficult to execute a good flare when landing.

Each brake line should be tied securely to its control handle with a suitable knot.

Other adjustments or changes to your VOLT 5 lead to a loss of warranty, airworthiness and validity of certification and may endanger both yourself and others.

If you have any suggestions for improvements let us know and our test pilots will try out your ideas in a controlled situation.

#### **f. Active flying – B-Riser Control**

This is a general advice valid for all kind of paraglider:

Flying actively improves the safety. Flying with a little brake applied equally will slightly increase the angle of attack and help to prevent deflations and allow the pilot to experience more direct feedback. This allows the pilot to feel the air and the glider which can help prevent collapses.

The aim of active flying is to keep the glider above the pilot's head in all situations by responding correctly to the glider's movements using the brakes and weight shift.

When entering a strong or rough thermal it is important that the glider is not too far back or able to enter a dynamic stall. To avoid this, it is often helpful to release the brakes slightly when entering, which gives the glider a little more speed. Equally, when exiting a strong climb it may be necessary to brake more to prevent the glider from diving forward.

#### **B-Riser Control**

An alternative option to control the VOLT 5 is to do it via the B-Risers – therefore is a handle mounted at the B-riser.

When pulling down at this B-control the glider can be stabilized and actively flown. Like this the glider can be kept on track or the glider can be controlled.

The advantage by using B-riser control compared to active flying by brakes is that the glider loses less speed and performance.

It works throughout the whole speed range – also fully accelerated.

**NOTE:** The use of B-riser control does not make the glider indestructible. It does not replace proper active flying in strong turbulences.

### **g. Accelerating**

The speed system on the VOLT 5 comes supplied with 'quick hooks' ready to attach to a speed bar of choice. The complete speed system should be checked to ensure it runs smoothly by hanging in the harness before flying.

In particular, check that the speed system won't be engaged when in normal flight. Unnecessary knots and loops in a speed system are not recommended.

Modern 2-line paragliders like the VOLT 5 showing a great stability also when accelerating. In spite of the exceptional stability any accelerated collapse will be more dynamic than the same event experienced at trim speed and will require quicker reactions to maintain normal flight.).

Always keep both hands on the controls when flying fast or in turbulence and be ready to release the speed system immediately at the first sign of a collapse.

Use the speed system carefully when flying close to the terrain and maintain enough height from the ground or other obstacles to recover in the event of a collapse.

**DO NOT BRAKE WHILE FLYING FULLY ACCELERATED – THIS MAY RESULT IN A COLLAPSE OF THE WING.**

### **h. Landing**

The VOLT 5 is easy to land, however, on your first flights you may be surprised at how well it glides. Take account of this when making your landing approach and give yourself the opportunity for S-turns or a longer approach than you might be used to.

For a normal, into-wind landing evenly pull the brakes all the way down when you are close to the ground and straighten up to land on your feet. The glider will stop almost completely as the brakes are fully applied. Avoid landing directly out of a turn or wing-over since the momentum of the pilot will be much greater due to the pendulum effect.

#### **Attention:**

After touching down do not allow the glider to dive overhead and fall in front of you. If the leading edge hits the ground hard the structure of the cell walls may become damaged.

### **i. Towing and winching**

When towing or winching, the glider must be above the pilots head before starting.

In the initial phase the tension should not be too high – a pilot climbing at a flatter angle has more control.

Tension of more than 90kp is not allowed. In any situation, the maximum permitted tension on the line must not exceed the pilot's weight.

The pilot must be informed and aware of the national requirements for towing. This includes matter such as; tow/winch licence requirements, qualified tow operators, suitability of glider for towing, if winch and towing-links are certified etc.

In general, the regulated and enforced regulations must to be followed.

#### **j. Asymmetric and frontal collapses**

As with any paraglider collapses can occur. “Active flying” as described in point “f” can help avoid deformations.

You should always maintain course and direction by weight-shifting away from the collapsed side. This can be reinforced by applying a small amount of brake on the opposite side to the deflation. If the collapse stays in, the glider can be re-inflated by pumping the brake on the collapsed side in a firm and smooth manner. Be aware that the brake travel is shorter when the glider is collapsed and the glider can stall with less brake input.

If you experience a big collapse while accelerated release the speed-bar immediately.

To assist in the reopening of a frontal collapse the pilot should pull both brakes equally at the same time. This also reduces the dive after the glider reopens.

NOTE: Pulling too much brake during a frontal collapse recovery can stall the glider or cause the glider to revert from the frontal collapse directly into a deep-stall.

#### **k. Reopening a cravat**

##### **SAFETY TRAINING WITH THE VOLT 5 – how to make collapses**

2-line gliders showing a great stability and therefore they are very resistant to collapses.

To make collapses (during a safety clinics) there must be “folding-lines” mounted to the wing – these can be ordered at your dealer or AirDesign.

We do not recommend trying to make collapse with the A-risers. The glider would only accelerate and might undercut which will result in a non-controllable state.

Collapses made with “folding-lines” can be controlled in a much better way, it can be dosed to reach a limit slowly and therefore to train your own abilities for a better control.

At annex “E” you can find information about how to mound folding-lines.

Do not leg go your brake handles while testing – install extension-handles in addition to be able to react quickly when needed.

In extreme conditions and rare cases, it is possible that the wing tip(s) can become trapped between the lines. In general, this would happen only after a big uncontrolled collapse or during extreme manoeuvres.

If this cravat occurs, in the first instance use the techniques described for releasing asymmetric

collapses.

If it fails to release, take hold of the stabilo line and pull hard towards yourself until the trapped section of the wing is released.

At low altitude it is important to stabilise the rotation, if any, and if necessary use the reserve (rescue) if this is not possible.

### **I. Negative spin**

We recommend that this manoeuvre is only carried out during a safety training course over water and under supervision. The intention in this situation is for a pilot to discover the point-of-spin and to control it. This demands a high level of experience and skill.

The longer the time between the glider entering a spin and the pilot attempting to recover, the more chance there is of it becoming out of control.

As the glider surges forward slow it down with the brakes to avoid the possibility of an asymmetric collapse. Always wait for the glider to be in front of you or above you when releasing a fully deployed spin - never release the spin while the wing is behind you because the glider would dive very far in front of you or even underneath.

### **m. Full-stall – Deep/Parachutal Stall**

The **available brake travel** before stalling the wing depends on the size and the loading. For the VOLT 5 is the minimum range of brake travel 40cm for size XXS and XS / 45cm for size S / 50cm for size M and ML. Those numbers are just a rough indication. (This publication of the brake travel is claimed by the EN 926-2.) Nevertheless, the VOLT 5 has got a longer brake-travel as demanded by the EN-norm in general.

It would be dangerous to use the brake travel according to those numbers, because it is not practicable to measure the brake travel during flight, and in turbulences the stall might occur with less brake travel. If you want to use the whole brake travel of your glider safely, it is necessary to do intended spins and full stalls to get a feeling for the stall behaviour – preferable during a safety training course.

NOTE:

IN GENERAL, THE BRAKE TRAVEL BECOMES SHORTER DURING A SIDE COLLAPSE (WHEN TRYING TO STABILIZE ON THE OPEN SIDE)!

This is an extreme manoeuvre that should rarely, if ever, be required.

To induce a full stall, pull both brake-lines down smoothly. Hold them down, locking your arms under your seat until the canopy falls behind you and deforms into a characteristic crescent shape. In spite of how uncomfortable it may feel as the glider falls backwards, be careful not to release the brakes prematurely or asymmetrically. If the brakes are released while the glider is falling backwards the surge and dive forwards is very fast and the glider may shoot in front and even underneath you.



In a full stall the canopy will oscillate back and forth. To stabilise this, the pilot can release the brakes slowly and for approximately 1/3 of the brake travel and then hold at this level. Holding at this position allows the wing to refill slightly across the span. When releasing the brakes without pre-filling the ears mostly will most probably hook in the lines and this can result in a cravat.

After pre-filling the glider stabilizes its movements and the brakes can be leased until the glider recovers speed and flies again.

Only release the glider when it's in front or over head – never when the glider sits back of the pilot.

**ATTENTION:** The full stall requires a lot of height and demands certain skills to recover. It is important this manoeuvre is not practiced without qualified supervision. It should preferably be practiced during a safety training course.

The **deep stall, or parachutal stall** is kind of the pre-stage to a full stall. The wing has no forward motion and a high sink speed, but it is almost fully inflated. The pilot can enter the deep stall by applying both brakes. It is very difficult to keep the wing in a deep stall: If you pull the brakes a little too much, the glider will enter a Full Stall. If you release the brakes too much, the glider will go back to normal flight. To practice a deep stall, it is necessary to master the full stall first.

A very old or worn out glider with a porous cloth or with a changed trim (due to many winch launches, or deep spirals) might stay in a deep stall even after releasing both brakes. Do not apply the brakes in such a situation, because the wing would then enter a full stall! You can exit the deep stall by pushing the speed bar, or by simply pushing the A-Risers forward. If you fly through rain, the risk of a deep stall is higher.

**We strongly advise against flying in rainy conditions.** Normally the VOLT 5 does not show a tendency for a deep stall. If it happens that you get into rainfall, we recommend not to perform a B-stall or Big Ears. The best is to leave the rain as soon as possible, and to fly with both brakes released, or even accelerated, as this reduces the risk of a deep stall. (The available brake travel before entering a deep stall may be reduced significantly.)

If a deep stall should happen release it according to instructions above.

## n. Rapid decent manoeuvres

### i. Spiral

The spiral dive is an effective way of making a fast descent. During the spiral dive the pilot and glider will experience strong centrifugal forces which strain the glider. As such it should be considered an extreme manoeuvre. Due to the rapid height loss during a spiral, pilots must always take care that they have sufficient altitude before initiating the manoeuvre and that the airspace is free around the pilot.

**Initiation:** Weight shift and smoothly pull on one brake (the same side you are weight shifting into) so the glider goes from a normal 360-degree turn into a steep turn and from there into a

spiral dive. Once established in the spiral the descent rate and bank angle can be controlled with weight shift and the releasing or pulling of inner brake. As the glider banks in front of the pilot maintain the spiral by keeping the brake pressure constant, at this point weight-shift can be neutralised. Descent is controlled by pulling more on the inner brake. A slight pull on the outside brake helps to keep the glider stable.

**Recovery:** In general, we recommend exiting the spiral actively by weight shifting returns to neutral, pulling slightly on the outside brake and releasing at the same time the inner-brake. Let the glider turn some turns more to avoid a quick exit. A quick exit might result in a strong climb out of spiral and you can hit your own turbulences.

***A spiral can become locked due to a variety of reasons including the following:***

- ***Chest strap is too narrow***
- ***Weight shifting to the centre of the turn, or actively pushing or holding the body weight against the forces generated in the spiral***
- ***Harness without seat-plate***  
***When utilising a harness without a seat-plate there is less or no automatic weight-shifting to the outside of the turn. The pilot has to actively shift the weight to the outside by pushing down on the outside-turn leg. If the weight is kept neutral or even to the inside of the turn, the wing can maintain the spiral.***
- ***Ballast is mounted on the chest/waist strap***
- ***Cross bracing on the chest strap***
- ***No braking input on the outside brake***

***Should the VOLT 53 remain in a constant spiral, even gentle brake input on the outside brake will release the spiral.***

**ATTENTION:** In a stable spiral the G-forces are very high. Be aware that it may therefore require considerably more input and effort to recover from this state.

**ATTENTION:** When exiting a spiral too fast the conversion of energy may result in the glider climbing quickly and entering its own turbulence. This may cause the glider to collapse. We advise that you allow the VOLT 5 to exit from the spiral dive in a controlled manner.

You should take care to use only moderate spirals so as not to put unnecessary load on you and your lines.

**IMPORTANT SATEFY NOTICE!** A pilot who is dehydrated and/or not accustomed to spiralling can lose consciousness during a steep spiral dive!

## **ii. B-line stall**

The VOLT 5 is a 2-line paraglider and therefore has got only A and B main-lines. To do a B-line stall like it is on a 3-line glider is not possible. Pulling on the B's is more like making a full-stall and the recovery is more likely harder to control. When releasing the B's the glider will shoot forward.

**We do not recommend using a B-line stall at the VOLT 5 as a rapid decent manoeuvre!**

This manoeuvre hasn't been tested during the certification-testing process due to the glider construction of 2-lines.

### iii. "Big-ears" – „B-ears“

This is the easiest and safest technique for descent while maintaining forward speed.

Depending on how much of the wing-tip you deflate, 3m/s to 5m/s sink rate can be achieved.

While in big-ears your forward speed can be increased by using the speed system. To use big-ears with speed system pull the ears in first and then push the speed bar. To recover release the speed bar first and then open the ears.

The tendency for the wing to collapse is reduced while flying with big-ears.

The VOLT 5 can be steered with big ears in by weight-shift alone.

**Initiation:** Reach up high and take hold of the metal maillon (quick-link) of the "outer" A-riser on each side of the glider. Pull both sides down simultaneous. Hold them in firmly. The tips will fold in. Make sure the lines are pulled down equally on each side and your big ears are even.

**Recovery:** The ears will open by itself. To support the reopening pull a little at the brakes.

#### **Alternative method: „B-EARS“:**

A good option for doing ears is by pulling the most outer B-mainline (both sides simultaneously) (BR3) down. → B-EARS.

This induces a partial stalling at the outer wing (tips) which makes the ears bend backwards – a kind of doing big-ears.

The advantage doing B-EARS is that the ears are not shaking and it is a very stable manoeuvre.

For exiting, simply release the most outer B-main line.

---

ALL RAPID DESCENT MANOUVRES SHOULD BE FIRST PRACTICED IN CALM AIR, WITH SUFFICIENT ALTITUDE AND WITH QUALIFIED SUPERVISION.

#### REMEMBER:

A wrong manoeuvre at the wrong time may change a straightforward situation into a dangerous problem. Extreme manoeuvres also expose your glider to forces which may damage it.

- Practice these techniques under qualified supervision preferably during a safety training course
- Before initiating a manoeuvre make sure that the airspace below is clear of obstructions or other pilots.
- During manoeuvres watch both the glider and altitude above the ground.

## **8. Maintenance and Repairs**

The materials used to construct your VOLT 5 have been carefully chosen for maximum durability. If you treat your glider carefully and follow these guidelines it will last you a long time. Excessive wear can occur by bad ground-handling, careless packing, unnecessary exposure to UV light, exposure to chemicals, heat and moisture.

### **Ground-handling**

- Choose a suitable area to launch your glider. Lines caught on roots or rocks lead to unnecessary strain on the attachment tabs during inflation. Snagging lines may rip the canopy fabric or damage lines.
- When landing, never let the canopy fall on its leading edge. The sudden pressure increase can severely damage the air-resistant coating of the canopy as well as weaken the ribs and seams.
- Dragging the glider over grass, soil, sand or rocks, will significantly reduce its lifetime and increase its porosity.
- When preparing for launch or when ground-handling, be sure not to step on any of the lines or the canopy fabric.
- Don't tie any knots in the lines.

This glider will remain airworthy and in good condition for many years, if well cared for and packed correctly.

### **Packing the glider:**

In general, the VOLT 5 does not need any special packing method.

But we recommended to concertina pack your glider by folding it rib onto rib, in order to preserve the shape of the leading edge and therefore help maintain inflation characteristics and performance.

The VOLT 5 has NITINOL wire support in the leading edge which cannot break or being deformed.

The AIRPack inner-bag can help you to pack easily and properly.

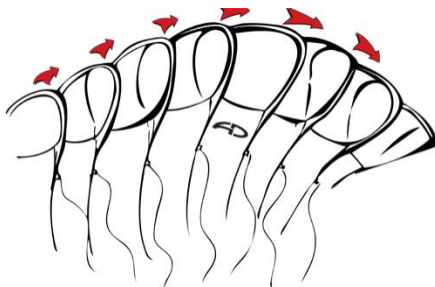
For details see the accessories section of the [www.ad-gliders.com](http://www.ad-gliders.com) website.

### **Packing Recommendations for your AirDesign Glider.**

1. Lay the lines /riser / harness at the trailing edge of the wing. Collect the lines together and lay them as much as possible on top of the wing fabric. This protects the lines during packing and storage.

2. Starting either at one tip or at the centre of the wing, gather all the leading-edge cell walls together so that the polyamide rods are side by side.

**IMPORTANT NOTE:** if you pack the glider on rough ground, first gather the wing into a 'cauliflower' by pulling in the lines, and then pack the leading edge. Dragging the canopy over rough ground will damage the fabric.



3. Lay the leading edge flat on the packing bag / AirPack and secure with the strap just below the end of the polyamide rods.



4. Adjust the packed leading edge to ensure all polyamide rods are flat against each other.

5. Fold the back of the wing in from the centre to the tips using a concertina folding style – alternating left – right. Also, by doing this the remaining air will get out from the canopy.



6. Using the **AirPack 50/50**: Fold the wing up from the trailing edge one time at the length of the innerbag.

Put the glider into the bag and close it. Fold the closed bag at half. Then fix it with the outer straps.







By using the standard „*AirPack*“, the whole glider will be put into the inner-bag first, then closed, and then folded to the required length and fixed with the straps.



## Storage

- Avoid packing your glider when it is wet. If there is no other way, then dry it as soon as possible away from direct sunlight and heat. Be careful to avoid storing your canopy when damp or wet: this is the most common reason for canopy degradation.
- Do not let your glider come into contact with seawater. If it does, rinse the lines, canopy and risers with fresh water and dry it away from direct sunlight before storing.
- After flight or when storing, always use the inner protection sack (or AIRPack).
- When storing or during transport make sure your glider is not exposed to temperatures higher than 50°C.
- Never let the glider come into contact with chemicals. Clean the glider with clean lukewarm water only. Never clean using abrasives.
- For long-term storage do not pack the glider too tightly. Leave the rucksack zip open when possible to allow any moisture to evaporate.

## Transport:

Some materials used in the construction of the glider are sensitive to temperature. Therefore, the pilot should ensure that the glider is not exposed to excessive heat. For instance, do not leave the glider in a car during hot summer days.

When packing to send by post use appropriate packing material.

## Cleaning:

For cleaning just use only a soft sponge and clean water.

Do not use solvents, cleaners or abrasives.

## Repairs:

Repairs must be done exclusively by the manufacturer, importer or authorised persons.

Use only original parts.

In case of questions please contact AIRDESIGN directly.

## Material wear:

The VOLT 5 consists mainly of Nylon cloth.

This material does not lose much strength or become porosity through exposure to UV radiation. However, despite this, the pilot should take care to not expose the glider unnecessarily to sunlight. Unpack shortly before take-off and pack the glider right after landing.

The VOLT 5 is lined with unsheathed Aramid and Dyneema lines. Take care not to stress any line mechanically. Overloading should be avoided as a stretching is non-reversible. Continuous bending of Aramid lines at the same spot weakens the strength.

When putting the glider to the ground avoid dirt and dust as much as possible. Dirt can get between the fibres of the lines which may shorten the lines and damage the covering.

When lines get caught during take-off, they can stretch or even break. Do not step on lines. Sharp edges on the ground can damage the sheathing.

A brake line tangled around other lines can tear or cause damage.

Take care that no snow, stones or sand get into the canopy. The weight can pull down the trailing edge and slows the glider. In the worst case scenario, the glider can be caused to stall.

When launching in strong winds the canopy can, if not controlled, overshoot and hit the ground hard. This can lead to tears in the ribs or damage the sail or stitching.

When landing, avoid the leading edge hitting the ground in front of the pilot. This can damage the materials in the leading edge.

After landings in trees or water the line length must be checked. After contact with salt water wash the glider immediately with clean water.

Avoid contact between the fabric and sweat.

Do not pull the glider over rough ground; this can damage the cloth at the contact points.

Do not pack the glider too tightly.

The total line length documents for each size of the VOLT 5 are found in the annex.

## 9. Checking the glider

Even with the best possible care each glider is subjected to a certain ageing which can affect the flying characteristics, performance and safety.

A thorough inspection of all components, including checking suspension line strength, line geometry, riser geometry and permeability of the canopy material is mandatory.

### **Regular Inspection:**

After **12 months or 100 flight hours** (whichever occurs first) the glider must be inspected. This check will be made by the manufacturer, importer, distributor or other authorised persons.

The checking must be proven by a stamp on the certification sticker on the glider as well in the service book.

If a glider is NOT checked according to this schedule, the airworthiness warranty of the glider is invalidated.

More information about servicing and inspections can be found in the document "Inspection Information" available on the AIRDESIGN website [www.ad-glidern.com](http://www.ad-glidern.com)

### Trim-Check:

After around 30 to 50 flight hours we recommend doing a trim-check – only lines are measured and if needed trimmed.

In general, all kind of materials and all kind of paragliders are affected by forces and other influences. Especially within the first hours of flights the glider and its materials are setting.

That's why we recommend doing a trim-check to ensure the best performance and speed on your wing.

Our experiences have shown us that after this setting time (after around 30-50 hours) lines are not moving or changing length anymore.

Ground-handling times must be multiplied by factor of 2 due to the greater contact with abrasive surfaces.

**Respecting nature and environment:**

Finally, we would ask each pilot to take care of nature and our environment. Respect nature and the environment at all times but most particularly at take-off and landing places.

Respect others and paraglide in harmony with nature.

Do not leave marked tracks and do not leave rubbish behind.

Do not make unnecessary noise and respect sensitive biological areas.

The materials used on a paraglider should be recycled.

Please send old AIRDESIGN gliders back to us AIRDESIGN offices. We will undertake to recycle the glider.

**10. The Final Word**

The VOLT 5 will give you hours of fun and satisfaction in the air. We wish you lots of good flights.

Treat your glider well and have respect for the demands and dangers of flying.

We ask all pilots to fly with care and to respect the national and international laws with regard to our sport.

SEE YOU IN THE SKY!





Parapente

## VOLT 5



EN-C

Rev1 –20.02.2024

## Manuel d'utilisation

AIRDESIGN GmbH  
Rhombergstraße 9 – A-6067 Absam – AUSTRIA  
e-mail: [info@ad-gliders.com](mailto:info@ad-gliders.com)  
[www.ad-gliders.com](http://www.ad-gliders.com)

## Sommaire

1.	Avertissement et informations importantes pour votre sécurité .....	73
2.	Construction .....	75
3.	Données Techniques .....	82
4.	Pilote ciblé .....	82
5.	Sellette.....	84
6.	Remorquage / treuillage .....	85
7.	Pratique du vol libre .....	85
a.	Vérification pré-vol.....	86
b.	Check-list – vérification pré-vol .....	86
c.	Décollage .....	87
e.	Longueur de ligne de frein.....	88
f.	Pilotage actif .....	88
g.	Accélérer.....	89
h.	Atterrissage.....	89
i.	Remorquage et treuillage.....	90
j.	Fermetures asymétriques et frontales.....	90
k.	Rouvrir une cravate.....	91
l.	Virille .....	91
m.	Décrochage complet et parachutale.....	92
n.	Manœuvres de descente rapide .....	93
iv.	Spirale.....	93
v.	Décrochage aux B.....	95
vi.	“Grandes Oreilles” – « B-Oreilles » .....	95
8.	Entretien et réparations .....	97
9.	Contrôler le parapente.....	105
10.	Le dernier mot .....	106
A.	ANHANG – ANNEX - ANNEXE.....	108
a.	Übersichtszeichnung – Overview – Généralités .....	108
b.	Leinenplan – Line Plan – Plan de suspentage.....	109
c.	Tragegurt – Riser - Elévateur .....	111
B.	Material – Materials - Matériaux.....	115
C.	INSPECTION CERTIFICATE .....	116
D.	Leinen – Lines – Suspentes .....	123
E.	Faltleinen – Folding lines – Lignes de Pliage.....	154
F.	Enregistrement de produit .....	167



**BIENVENUE CHEZ AIRDESIGN**

**FÉLICITATIONS POUR L'ACHAT DE VOTRE NOUVEAU PARAPENTE.  
NOUS VOUS SOUHAITONS DE NOMBREUSES HEURES DE VOL.**

Nous aimerions être en mesure de vous informer des dernières nouvelles et des développements à AIRDESIGN ainsi que de vous offrir des conseils pertinents et des promotions spéciales. Veuillez enregistrer votre nouveau parapente en remplissant le formulaire d'inscription (en annexe) et nous le renvoyer.

Vous pouvez également vous inscrire en ligne sur notre site Web à l'adresse [www.ad-gliders.com](http://www.ad-gliders.com). S'il vous plaît consulter le site Web pour plus de détails.

Si vous le souhaitez, vous pouvez vous inscrire à la newsletter AIRDESIGN.

Il suffit de nous fournir votre adresse e-mail et vous serez toujours au courant des dernières nouvelles du monde AIRDESIGN.

À tout instant, des nouvelles et des informations sont disponibles sur notre page Facebook "Air Design Gliders France". Devenez fan et vous êtes en ligne avec nous chaque fois que vous vous connectez à Facebook.

Plus d'informations sur la VOLT 5 peuvent être trouvées sur notre site Web: [www.ad-gliders.com](http://www.ad-gliders.com).

Pour toute autre question, veuillez contacter votre revendeur AIRDESIGN le plus proche ou contactez-nous directement à AIRDESIGN.

AIRDESIGN GmbH  
Rhombergstraße 9 – A-6067 Absam – AUSTRIA  
e-mail: [info@ad-gliders.com](mailto:info@ad-gliders.com)  
[www.ad-gliders.com](http://www.ad-gliders.com)



## 1. Avertissement et informations importantes pour votre sécurité

Merci de lire attentivement ce qui suit :

- Ce parapente est un accessoire de sport aérien homologué avec un poids de moins de 120 kg. Il n'est pas utilisable pour des ouvertures en chute libre.
- Ce parapente satisfait, au moment de la livraison, aux exigences de certification de la norme allemande LTF (Lufttüchtigkeitsforderung) et à la norme européenne EN: LTF NFL HG/GS 2-565-20 & EN 926-1:2016, EN 926-2:2014-05 / EN926-2:2013+A1:2021.
- Les parapentes ne doivent pas être pilotés par des personnes sans qualification valable, sauf si elles sont sous la direction d'une école de parapente agréée et qualifiée. Piloter un parapente sans connaissances, compétences et qualifications appropriées est dangereux.
- Les règlements nationaux pour l'utilisation des parapentes doivent être respectés en toutes circonstances.
- Le pilote doit respecter et respecter les règles de droit.
- Ce parapente doit uniquement être utilisé dans les limites de poids certifiées.
- Ce parapente est utilisé exclusivement à vos risques et périls.
- Le fabricant ou le distributeur ne peut être tenu responsable des dommages causés aux personnes, à la propriété ou à d'autres matériels résultant de l'utilisation de ce parapente.
- Toute responsabilité découlant de l'utilisation de ce parapente est exclusivement celle du pilote en charge. Le fabricant ou le distributeur est exclu de toute responsabilité résultant de l'utilisation, de la mauvaise utilisation ou autre, de ce parapente.
- Il incombe au propriétaire et / ou au pilote de surveiller et de maintenir la navigabilité de ce parapente. Pour s'assurer que le parapente vole toujours avec des caractéristiques optimales, prenez soin du parapente et faites des contrôles réguliers.
- Toute modification apportée à la structure du parapente le rend non certifié (non-conformité des essais de type) et invalide toute garantie. Les réparations structurelles des parapentes ne doivent être effectuées que par un centre de service adéquatement expérimenté et reconnu. Toutes les modifications et / ou les réparations doivent être enregistrées dans l'historique de maintenance de ce manuel.
- C'est une exigence implicite que le pilote vole avec un parapente correspondant à son niveau de compétence. Un pilote ne doit pas voler avec un parapente hors de sa capacité à répondre aux exigences du parapente dans tous les états et conditions de vol.
- Le parapente doit être « testé » par un expert avant la première utilisation. La case « conformité vérifiée par » sur l'autocollant de certification apposé sur l'aile doit être contresignée avec la signature du pilote d'essai et la date du vol d'essai.
- Un équipement de remorquage approprié peut être utilisé. Ne jamais remorquer ou treuiller le parapente avec une voiture, un bateau à moteur ou un moyen mécanique ou autre sans un équipement de remorquage approprié et / ou des opérateurs qualifiés.
- S'assurer avant le remorquage ou le treuillage que l'opérateur possède l'expérience et les qualifications appropriées au type d'opération de remorquage / treuil.
- Les acrobaties ne sont pas autorisées.

- Voler sous la pluie ou avec un parapente humide n'est pas autorisé. Les pilotes devraient toujours atterrir bien avant tout risque de contact avec la pluie. Piloter un parapente mouillé peut, dans certaines circonstances, mener l'aile à son décrochage.
- Avant de piloter un nouveau parapente, pratiquez des techniques de décollage et de contrôle sur un terrain plat ou une pente d'entraînement.
- Effectuez les premiers vols avec un nouveau parapente sur un site que vous utilisez régulièrement et lorsque les conditions météorologiques sont favorables. Sachez que votre nouveau parapente peut avoir des caractéristiques différentes de tout ce que vous avez piloté ou testé. Assurez-vous de laisser suffisamment d'espace pour l'approche d'atterrissage.
- En volant, portez toujours un casque et des gants, ainsi que des chaussures et des vêtements appropriés.
- Assurez-vous toujours que la direction et la vitesse du vent ainsi que les situations météorologiques générales sont dans les capacités du pilote et favorisent un vol sécuritaire.

Veillez lire l'ensemble de ce manuel attentivement.

#### **NOTICE DE SECURITE IMPORTANTE**

**En achetant cet équipement, vous êtes responsable en tant que pilote de parapente certifié et vous acceptez tous les risques inhérents aux activités de parapente, y compris les blessures et la mort.**

**Une utilisation mauvaise ou incorrecte de l'équipement de parapente augmente considérablement ces risques.**

**Ni Airdesign ni le vendeur de l'équipement Airdesign ne peuvent être tenus responsables des blessures ou des dommages causés par le pilote à lui-même ou à des tiers en aucune circonstance.**

**Si un comportement de votre équipement devenait incertain, veuillez contacter votre représentant local immédiatement, votre instructeur de parapente, revendeur Airdesign ou l'importateur Airdesign dans votre pays.**

## 2. Construction



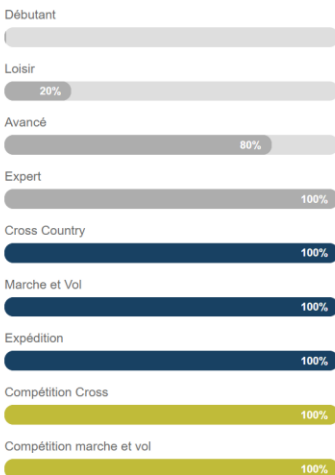
# Volt 5 – #speedmachine

La Volt 5 est la cinquième du nom et... Comment dire ? Eh bien, c'est la deuxième génération de la première 2-lignes EN-C. En d'autres termes, il s'agit de la première EN-C en deux lignes à bénéficier d'une deuxième génération. Ou, dit autrement, il s'agit désormais de la cinquième génération de Volt mais de la deuxième génération en deux lignes. Ou..



Bref ! Toujours un temps d'avance. Passe à la vitesse supérieure avec la Volt 5. Une vraie 2-lignes EN-C.

## Volt 5 – Electrifying performance



## Les mots du designer



Agile, douce à la commande et rapide, voici la Volt 5 ! Sa prédécesseur a révolutionné le monde des EN-C en introduisant la construction en deux lignes dans cette catégorie. La nouvelle Volt 5 continue d'être à l'avant-garde avec notamment des performances améliorées à fond de barreau. Trêve de bavardages, prends ta #speedmachine et va te faire électrifier !

Stephan Stiegler  
Designer

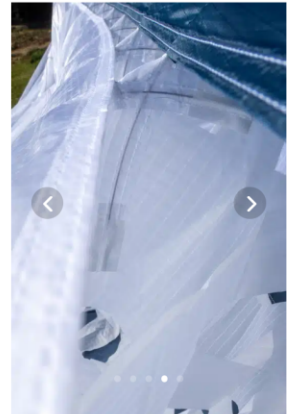
### Qu'est-ce qui change ?



La Volt 4 étant la première du genre, nous n'avions pas vraiment de point de comparaison au moment de son lancement. Aujourd'hui, le marché s'est développé et nos connaissances et notre savoir-faire aussi ! Par rapport à sa prédécesseur, la Volt 5 a gagné en performances à plein régime et son rendement dans une masse d'air active s'est vu considérablement amélioré. Sa capacité à détecter les thermiques te laissera bouche bée ! Enfin et surtout, la Volt 5 est désormais construite en Dominico DOKDO-10DSF à double enduction pour l'extrados et l'intrados, une construction Superlight faite pour durer !

### Construction & caractéristiques

- ③ Nouveaux Nose Guard Patches, des patches de protection sur le bord d'attaque : la robustesse est la clé !
- ③ Livrée avec des élévateurs standard en aramide de 12 mm. Elévateurs Superlight en Dyneema disponibles en option (-110g)
- ③ Dominico DOKDO-10DSF avec double enduction pour l'extrados et l'intrados : construction Superlight durable
- ③ Joncs Nitinol tout le long de la corde pour non seulement gagner du poids et augmenter la robustesse, mais aussi pour assurer un pliage compact
- ③ Construction interne innovante pour assurer la longévité de la performance. Nos parapentes sont construits pour durer, performances incluses.

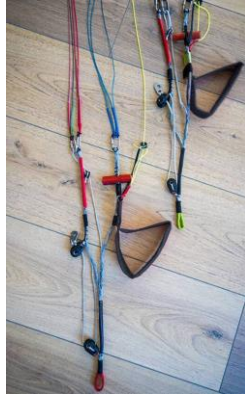


### Qu'est-ce qui ne change pas ?



Tout en introduisant le design en 2 lignes dans la catégorie EN-C, la Volt a prouvé son accessibilité. Et ça ne change pas avec la Volt 5. À la recherche d'une voile Sport performante et légère, les heureux pilotes choisissant la Volt 5 bénéficieront de la sécurité passive et du confort garantis par la série Volt tout en jouissant du plaisir incommensurable de piloter une 2-lignes.

La Volt 5 ? Une vraie EN-C en 2 lignes pour les chasseurs de kilomètres, les adeptes de marche & vol et puis tout pilote recherchant un 2-liner performant mais accessible, tout en gardant un kit léger. Parce que « personne n'aime marcher avec un sac trop lourd ». Alors vas-y !











### 3. Données Techniques

VOLT 5	XXS	XS	S	M	ML	L
SURFACE A PLAT (m <sup>2</sup> )	19.97	21.41	22.85	24.59	26.33	28.07
SURFACE PROJETÉE (m <sup>2</sup> )	17.09	18.33	19.56	21.05	22.54	24.03
ENVERGURE A PLAT (m)	11.35	11.75	12.14	12.59	13.03	13.46
ENVERGURE PROJETÉE (m)	9.22	9.55	9.86	10.23	10.59	10.93
ALLONGEMENT A PLAT	6.45	6.45	6.45	6.45	6.45	6.45
ALLONGEMENT PROJETE	4.97	4.97	4.97	4.97	4.97	4.97
CELLULES	57					
CORDE (mm)	2222	2301	2377	2465	2551	2634
POIDS (kg) Elévateurs 13mm	3.39	3.64	3.72	3.83	4.10	4.37
POIDS (kg) SL Elévateurs	3.26	3.51	3.59	3.70	3.97	4.24
POIDS TOTAL VOLANT (kg)	60-73	68-82	78-92	88-103	99-115	110-128
CERTIFICATION EN	EN-C	EN-C	EN-C	EN-C	EN-C	EN-C

EN-C\* : la dernière révision de la norme européenne EN926-2:2013+A1:2021 autorise l'utilisation de lignes de pliage (« folding lines ») dans la catégorie EN-C – la VOLT 5 est testée comme cela.

### 4. Pilote ciblé

#### Homologation EN

La VOLT 5 a été homologuée selon la norme EN -C.

Veuillez lire la note de bas de page du point 3. Caractéristiques techniques.

Le parapente a été testé en vol en utilisant des lignes de pliage (« folding lines »).

#### Utilisation en initiation.

La AirDesign VOLT 5 n'est pas apte à initiation au Parapente. Son utilisation en école n'est pas recommandée par AirDesign.

Extrait de l'homologation EN

**Table 1 — Description of the paraglider classes**

Class	Description of flight characteristics	Description of pilot skills required
C	Paragliders with moderate passive safety and with potentially dynamic reactions to turbulence and pilot errors. Recovery to normal flight may require precise pilot input.	Designed for pilots familiar with recovery techniques, who fly "actively" and regularly, and understand the implications of flying a glider with reduced passive safety.

Class	Description des caractéristiques de vol	Description des compétences attendues du pilote
C	Parapentes avec une sécurité passive modérée et des réactions potentiellement dynamiques dans la turbulence ou en cas d'erreur de pilotage. Le retour en vol droit peut nécessiter un pilotage précis de la part du pilote.	Conçus pour des pilotes familiers des techniques de récupération, capables d'un pilotage « actif », qui volent régulièrement et qui comprennent les enjeux du vol sous une aile ayant une sécurité passive moindre.

### **Aptitude du pilote**

La VOLT 5 est une aile intermédiaire de base offrant une bonne sécurité passive et des caractéristiques de vol indulgentes. Néanmoins,

- Chaque pilote doit pouvoir agir sous sa propre responsabilité.
- Chaque pilote volant sous sa propre responsabilité doit être en mesure de juger s'il est capable de faire face avec succès à des conditions particulières pendant le vol.
- Même avec l'équipement le meilleur et le plus sûr, une mauvaise décision peut entraîner des blessures graves. Il incombe au pilote d'éviter ces erreurs de jugement en passant par une formation théorique et pratique structurée.
- Les pilotes sont tenus d'utiliser un équipement de protection approprié et de maintenir la navigabilité de leur équipement.

En suivant ces principes de base, nous souhaitons à tous les pilotes une carrière réussie, sûre et agréable.

### **Gamme de poids recommandée**

LA VOLT 5 ne doit être utilisée que dans la plage de poids certifiée indiquée dans les données techniques de la section 3. La masse au décollage inclut le pilote plus les vêtements, le parapente, la sellette, l'équipement, etc.

La VOLT 5 réagit à une variation de charge avec une légère réduction ou augmentation de la vitesse. La performance reste plus ou moins la même.

## 5. Sellette

La VOLT 5 a été testée pour une utilisation avec tous les harnais modernes classés GH (sans croisillons actifs). Extrait de la norme EN-926-2 :

### 5.5.6 Harness dimensions

The test pilot (and the passenger when testing in two-seater configuration) shall use a harness with a perpendicular distance from the harness attachment points (bottom of the carabiners as shown in Figure 3, measured from connector centrelines) to the seat board top surface as shown in Figure 4 depending on the total weight in flight as shown in Table 49.

The horizontal distance between the harness attachment points (measured between connector centrelines) shall be set depending on the total weight in flight as shown in Figure 5 and Table 49.

When testing in two-seater configuration, the horizontal dimension of the passenger's harness is set to the same width as the pilot's harness.

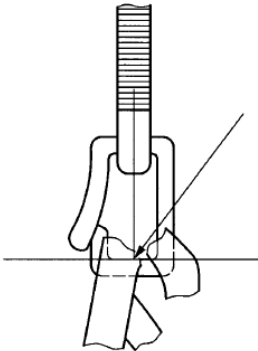


Figure 3 — Harness upper measuring point

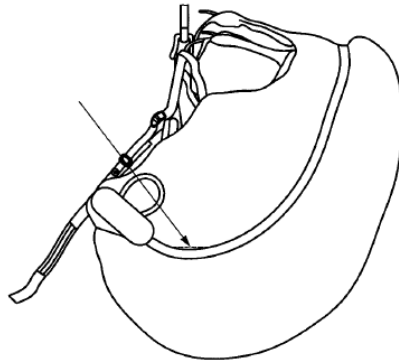


Figure 4 — Harness lower measuring point

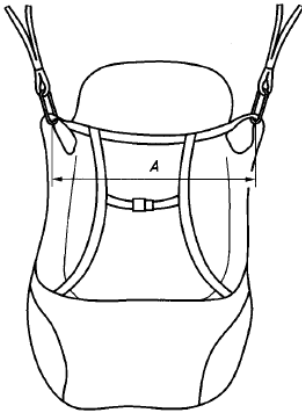


Figure 5 — Width of harness attachment points

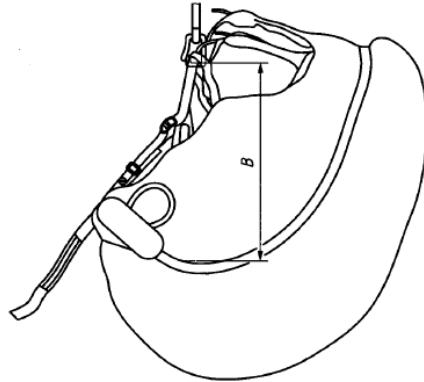


Figure 6 — Height of harness attachment points

Table 49 — Total weight in flight

TWF (total weight in flight)	< 80 kg	80 kg - 100 kg	> 100 kg
Width (measurement A on Figure 5)	(40 ± 2) cm	(44 ± 2) cm	(48 ± 2) cm
Height (measurement B on Figure 6)	(40 ± 1) cm	(42 ± 1) cm	(44 ± 1) cm

## 6. Remorquage / treuillage

La VOLT 5 est adaptée pour le remorquage / treuillage. L'utilisation d'un système de remorquage approprié n'est pas obligatoire mais est utile et donne plus de confiance lors du remorquage.

Important !

Le remorquage n'est recommandé que si :

- Le pilote a reçu l'instruction de remorquage
- Le treuil et les liens de débrayage conviennent au remorquage de parapentes
- L'opérateur du treuil est expérimenté et qualifié pour remorquer des parapentes

### Attention : risque d'accident !

La raison la plus fréquente d'accidents pendant le remorquage est lorsque le pilote relâche les éleveurs A trop tôt pendant le décollage. Le pilote doit s'assurer que le parapente est complètement au-dessus de lui lorsqu'il donne l'ordre pour le départ.

## 7. Pratique du vol libre

**Ce manuel n'est pas un manuel d'instruction pour apprendre à voler. Les points suivants ne sont que des informations supplémentaires.**

### **a. Vérification pré-vol**

Une vérification pré-vol prudente est recommandée avant chaque vol.

Les suspentes, les élévateurs, les maillons et la voile doivent être vérifiés pour déceler tout dommage. Ne décollez pas s'il y a le moindre dommage visible.

Assurez-vous que les mousquetons principaux entre les harnais et les élévateurs ne sont pas endommagés et sont fermés.

La sellette doit être mise en place avec le plus grand soin et toutes les sangles doivent être fixées correctement.

Vérifiez la position correcte de la poignée de secours et assurez-vous que les aiguilles de celui-ci sont en place.

Les suspentes et les élévateurs doivent être démêlés avec soin. Vérifiez que les élévateurs ne sont pas torsadés et que les lignes de frein sont libres. Toutes les suspentes doivent passer de l'élévateur à la voile sans enchevêtrement ni nœuds - pendant le vol, il n'est souvent pas possible de défaire des nœuds dans les suspentes.

Les suspentes sont directement au contact du sol. Par conséquent, veillez à ce qu'elles ne soient pas coincées lors du décollage.

Aucune suspente ne doit être sous la voile, sous peine de causer des accidents.

La voile doit être disposée dans une forme circulaire face au vent de sorte que toutes les lignes soient tendues uniformément lors du gonflage.

**ATTENTION : NE JAMAIS DECOLLER AVEC DES MOUSQUETONS OUVERTS !**

### **b. Check-list – vérification pré-vol**

Étalez l'aile en un léger arc de cercle et vérifiez que :

- La voile est sèche et non endommagée
- Les ouvertures de cellules sont libres
- Les élévateurs sont sans dommages et toutes les coutures sont intactes
- Les mousquetons sur les lignes sont correctement fermés
- Toutes les lignes sont exemptes de nœuds
- Les lignes de freins coulissent librement à travers les poulies
- Les nœuds sur les lignes de frein sont intacts

Après avoir enfilé la sellette vérifiez :

- La bonne position de la poignée du secours et des aiguilles
- Que les cuissardes et la sangle sont attachées correctement
- Que les mousquetons principaux sont fermés et verrouillés

Avant le décollage, vérifiez que :

- Les élévateurs ne sont pas torsadés
- Les lignes de frein sont libres une fois les poignées de frein dans les mains
- Le pilote est bien centré par rapport à l'aile
- La direction et la force du vent sont favorables
- La zone de décollage est dégagée

- L'espace aérien immédiat est libre de tout encombrement

### c. Décollage

La clé d'un décollage réussi est de pratiquer la en pente école ou sur terrain plat aussi souvent que possible.

La VOLT 5 se gonfle facilement et régulièrement à l'aide de techniques de décollage face ou dos-voile. L'aile n'a pas tendance à rester en retrait pendant le gonflage, ni à dépasser le pilote. En dos-voile pour décoller dans un vent léger ou nul, il n'est pas nécessaire de tirer les élévateurs trop fort, ni de courir rapidement dans la phase de montée. Laisser l'aile se stabiliser au-dessus de la tête puis courir positivement vers l'avant en chargeant la sangle ventrale de la sellette, après avoir vérifié que l'aile est complètement gonflée et le suspentage dégagé de tout nœud.

Le décollage face-voile est recommandé dans les vents forts.

Les élévateurs A sont séparés. Pour le décollage, vous pouvez prendre les élévateurs A intérieurs, ou les deux. Si les oreilles se replient lors du lancement, il est conseillé de n'utiliser que les lignes A internes, ce qui est également utile pour les décollages par léger vent arrière.

### d. Virage

Même pour un parapente de cette classe, vous remarquerez sa maniabilité dès le premier vol. La VOLT 5 est facile à faire tourner à n'importe quel angle de virage, des virages plats aux virages serrés.

La pression de freinage est progressive, ce qui permet au pilote de sentir l'aile et d'éviter le décrochage involontaire.

Dans l'air turbulent, la VOLT 5 absorbe très efficacement la turbulence, ce qui améliore le confort du pilote en vol.

#### « brake-shifting »

La fixation de la sangle de la poulie de la ligne de frein est intentionnellement longue ce qui permet de déplacer la poignée de frein à l'intérieur ou à l'extérieur de l'élévateur.

Par exemple : Si le parapente tourne à plat, modulez la vitesse de virage en déplaçant la commande vers le centre de l'aile. Ainsi le parapente accélère dans le virage et l'angle d'inclinaison devient plus important. Quand vous faites le contraire – déplacer les bras loin du corps - l'aile tourne plus à plat et la montée devient plus efficace. Nous l'appelons "brake-shifting". Veuillez trouver plus d'informations sur notre site Internet ou sur Facebook.

**ATTENTION : TIRER LES FREINS TROP RAPIDEMENT OU TROP PROFONDEMENT AUGMENTE LES RISQUES DE DECROCHAGE !**

En entrant dans un décrochage asymétrique (virage négatif) : l'aile commence à glisser dans le virage.

L'aile intérieure cesse de voler, perd de la pression et devient molle. À ce stade, les freins doivent être libérés immédiatement.

Dans le cas improbable où une ligne de frein se dégage de la poignée ou se casse, l'aile est manœuvrable à l'aide des élévateurs C. En tirant doucement sur les élévateurs B, il est possible de diriger le parapente et d'atterrir en toute sécurité.

#### **e. Longueur de ligne de frein**

La longueur de la ligne de frein de votre nouvelle VOLT 5 a été réglée avec précision par les pilotes d'essais AIRDESIGN, et il n'est normalement pas nécessaire de les ajuster. Si vous pensez qu'il est nécessaire d'ajuster la longueur de la ligne de frein en fonction de votre morphologie, de la hauteur des points d'accrochage du harnais ou du style de vol, nous vous recommandons de manipuler le parapente au sol avant de le tester en vol, et de répéter cette procédure par plage de 20mm d'ajustement.

Les lignes de frein sont trop courtes

- Peut entraîner de la fatigue en volant avec vos mains dans une position non naturelle
- Peut empêcher la récupération de certaines manœuvres
- Va certainement réduire la plage de vitesse de votre parapente.

Les lignes de frein sont trop longues :

- Peut réduire le contrôle du pilote lors du décollage
- Peut réduire le contrôle dans les situations de vol extrêmes
- Peut rendre difficile l'exécution d'une bonne ressource lors de l'atterrissage.

Chaque ligne de frein doit être attachée solidement à sa poignée de commande avec un nœud approprié.

D'autres ajustements ou modifications apportés à votre VOLT 5 entraînent une perte de garantie, de navigabilité et de validité de la certification et peuvent vous mettre en danger. Si vous avez des suggestions d'amélioration, faites-le nous savoir et nos pilotes d'essai pourront essayer vos idées dans une situation contrôlée.

#### **f. Pilotage actif**

Le pilotage actif améliore la sécurité du pilote. Voler avec un peu de frein appliqué de manière égale augmentera légèrement l'angle d'attaque et aidera à prévenir les fermetures et permettra au pilote d'avoir une réaction plus directe. Cela permet au pilote de mieux sentir l'air et l'aile, et d'anticiper les fermetures potentielles.

Le but du pilotage actif est de maintenir le parapente au-dessus de la tête du pilote dans toutes les situations en réagissant correctement aux mouvements de l'aile à l'aide des freins et du transfert de poids dans la sellette.

Lorsque vous entrez dans un thermique fort, il est important que l'aile ne soit pas trop loin derrière ou ne puisse pas entrer dans un décrochage dynamique. Pour éviter cela, il est souvent utile de relâcher légèrement les freins à l'entrée, ce qui donne un peu plus de vitesse au parapente. De même, lorsque vous sortez d'une forte montée, il peut être nécessaire de freiner davantage pour empêcher l'aile de plonger vers l'avant.



### **Pilotage avec les B**

Une autre façon de piloter la VOLT 5 est d'utiliser les B plutôt que les freins. Vous pouvez trouver sur l'élévateur B une poignée .

En tirant sur les B vers le bas la voile peut être stabilisée et pilotée activement.

L'avantage du système du pilotage aux B est de réduire les déformations du profil en comparaison au pilotage aux freins. Ce qui permet un meilleur rendement en transition, notamment en vol accéléré. Le pilotage aux arrières fonctionne sur toute la plage de vitesse de l'aile, donc aussi accélérée à fond.

**NOTE:** L'utilisation du pilotage aux arrières ne rend pas la voile inflexible. En aucun cas cela ne peut remplacer un pilotage actif en conditions turbulentes.

**ATTENTION:** lorsque vous pilotez aux arrières, la poignée de frein ne doit pas être tenue en dragonne ou avec un tour de frein, ceci aurait pour effet de mettre du frein et de cause des fermetures !

### **g. Accélérer**

Le système d'accélérateur de la VOLT 5 est fourni avec des « crocs fendus » prêts à être fixés à un barreau d'accélérateur. Le système d'accélérateur complet doit être vérifié pour s'assurer qu'il fonctionne bien en étant suspendu dans la sellette avant de voler.

En particulier, vérifiez que l'accélérateur n'est pas enclenché en vol normal. Les nœuds et les boucles inutiles dans un système d'accélérateur ne sont pas recommandés.

En poussant le barreau d'accélérateur, l'angle d'incidence du parapente est réduit. L'aile accélère mais est en même temps plus sensible à la fermeture.

Les parapentes modernes en deux-lignes comme la Volt 5 montrent une très grande stabilité, notamment en vol accéléré. En dépit de la stabilité exceptionnelle de la VOLT 5, toute fermeture accélérée sera plus dynamique que le même événement rencontré bras hauts et nécessitera des réactions plus rapides pour revenir au vol normal.

Toujours garder les deux mains sur les commandes en volant rapidement ou en turbulence et être prêt à relâcher l'accélérateur immédiatement au premier signe d'une fermeture.

Utilisez le système d'accélérateur avec précaution lorsque vous volez près du sol et maintenez une hauteur suffisante par rapport au sol ou d'autres obstacles pour ré-ouvrir en cas de fermeture.

**NE FREINEZ PAS SI VOUS ACCELEREZ A FOND – CECI PEUT PROVOQUER DES FERMETURES.**

### **h. Atterrissage**

La VOLT 5 est facile à poser, cependant, lors de vos premiers vols, vous serez peut-être surpris par son plané. Tenez-en compte lors de votre approche d'atterrissage et donnez-vous la possibilité de faire des virages en S ou une approche plus longue que celle dont vous avez l'habitude.

Pour un atterrissage normal dans le vent, tirez uniformément sur les freins lorsque vous êtes près du sol et redressez-vous pour atterrir sur vos pieds. Le parapente s'arrêtera presque complètement lorsque les freins seront complètement appliqués. Évitez d'atterrir directement à la sortie d'un virage car le déplacement du pilote sera beaucoup plus rapide en raison de l'effet pendulaire.

**Attention :**

Après avoir atterri, ne laissez pas l'aile plonger au-dessus de votre tête et tomber devant vous. Si le bord d'attaque heurte le sol, la structure des cloisons peut être endommagée.

**i. Remorquage et treuillage**

Lors du remorquage ou du treuillage, le parapente doit être au-dessus de la tête du pilote avant de commencer.

Dans la phase initiale, la tension ne doit pas être trop élevée - un pilote qui monte à un angle plus plat a plus de contrôle.

La tension de plus de 90kg n'est pas autorisée. Dans toutes les situations, la tension maximale autorisée sur la ligne ne doit pas dépasser le poids du pilote.

Le pilote doit être informé et conscient des exigences nationales en matière de remorquage. Cela inclut des sujets tels que ; les exigences de permis de remorquage / treuil, les opérateurs de remorquage qualifiés, l'aptitude de l'engin à remorquer, si le treuil et les liens de remorquage sont certifiés, etc.

En général, les réglementations locales et internationales doivent être appliquées et suivies.

**j. Fermetures asymétriques et frontales**

Comme avec n'importe quel parapente, des fermetures peuvent se produire. Le "pilotage actif" décrit au point "f" peut aider à éviter les fermetures.

Vous devez toujours maintenir votre cap en priorité en transférant votre poids du côté opposé à la fermeture. Cela peut être renforcé en appliquant un peu de frein sur le côté opposé à la fermeture. Si la fermeture est stable, le parapente peut être regonflé en pompant avec le frein du côté fermé d'une manière ferme et ample, sans à-coups. Sachez que la course du frein est plus courte lorsque le parapente est fermé et que l'aile peut décrocher avec une moindre amplitude de freinage.

Si l'aile ferme pendant une phase d'accélération, relâchez immédiatement le barreau d'accélérateur.

Pour aider à la réouverture d'une fermeture frontale, le pilote doit tirer les deux freins de manière égale en même temps. Cela réduit également l'abattée survenant après la réouverture du parapente.

REMARQUE : Tirer trop de frein pendant une réouverture frontale peut décrocher le parapente ou le faire passer directement de la fermeture au décrochage.

#### **k. Rouvrir une cravate**

Dans des conditions extrêmes et dans de rares cas, il est possible que la ou les extrémités de l'aile se coincent entre les lignes. En général, cela n'arriverait qu'après une fermeture majeure incontrôlée ou lors de manœuvres extrêmes.

Si cette cravate se produit, dans un premier temps utiliser les techniques décrites pour rouvrir les fermetures asymétriques.

Si elle ne se relâche pas, prenez la ligne de stabilo et tirez-la vers vous jusqu'à ce que la section coincée de l'aile soit relâchée.

À basse altitude, il est important de stabiliser la rotation. Le cas échéant, et si nécessaire, utilisez le parachute de secours si la cravate ne se défaisait pas et le parapente ne serait plus contrôlable.

#### **l. Vrille**

Nous recommandons que cette manœuvre ne soit effectuée qu'en sécurité lors d'un stage, sur l'eau et sous surveillance. L'intention dans cette situation est pour un pilote de découvrir le

### **STAGE DE PILOTAGE - SIV AVEC La VOLT 5 – comment provoquer des fermetures**

Les voiles en 2 lignes montrent une grande stabilité et sont donc très résistantes aux fermetures. Pour effectuer des fermetures (lors d'un stage en milieu aménagé), des lignes de pliage (« folding lines ») doivent être montées sur l'aile - celles-ci peuvent être commandées auprès de votre revendeur ou d'AirDesign.

Nous ne recommandons pas d'essayer de provoquer une fermeture en tirant sur les avants. Le parapente ne ferait qu'accélérer et pourrait s'effondrer, ce qui entraînerait un état non contrôlable.

Les fermetures réalisées avec des "lignes de pliage" peuvent être réalisées et contrôlées de bien meilleure façon, elles peuvent être dosées pour atteindre le point de fermeture plus lentement et donc mieux éduquer vos propres capacités pour un meilleur contrôle.

À l'annexe « E », vous pouvez trouver les informations sur la façon de monter les lignes de pliage.

point de rotation négatif et de le contrôler. Cela exige un haut niveau d'expérience et de compétence.

Plus le temps s'écoule entre le moment où le parapente entre en vrille et le moment où le pilote tente de récupérer, plus il y a de chances qu'elle devienne hors de contrôle.

Au fur et à mesure que l'aile avance, ralentissez-la avec les freins pour éviter la possibilité d'une fermeture asymétrique. Attendez toujours que le planeur soit en face de vous ou au-dessus de vous lorsque vous relâchez une vrille complètement déployée - ne relâchez jamais la vrille lorsque l'aile est derrière vous parce que l'aile plongerait très loin devant vous ou même en dessous.

### **m. Décrochage complet et parachutale**

La course de frein disponible avant de décrocher l'aile dépend de la taille et de la charge. Pour la VOLT 5 4 - , la course minimale est de 55cm pour les tailles XXS et XS / 60cm pour la taille S / 65cm pour les tailles M et L. Ces chiffres sont juste une indication approximative. (La publication de la course de freinage est répertoriée dans l'EN 926-2.)

Il serait dangereux d'utiliser la course du frein en fonction de ces chiffres, car il n'est pas possible de mesurer la course du frein pendant le vol, et dans les turbulences, le décrochage pourrait se produire avec moins de course de freinage. Si vous souhaitez utiliser toute la course de freinage de votre parapente en toute sécurité, il est nécessaire d'effectuer des décrochages volontaires en milieu sécurisé.

REMARQUE :

EN GÉNÉRAL, LE DEBATTEMENT DE FREIN DEVIENT PLUS COURT LORS D'UNE FERMETURE ASYMETRIQUE (EN TENTANT DE STABILISER LE CÔTÉ OUVERT) !

C'est une manœuvre extrême qui devrait rarement, voire jamais, être requise.

Pour provoquer un décrochage complet, tirez doucement et symétriquement sur les deux lignes de frein. Maintenez-les enfoncées, en verrouillant vos bras sous votre sellette jusqu'à ce que l'aile tombe derrière vous et se déforme en une forme de croissant caractéristique. Même si cette phase de décrochage est plus confortable que prévue, assurez-vous de ne pas relâcher les freins de façon prématurée ou asymétrique. Si les freins sont relâchés alors que l'aile est en train de tomber en arrière, la remontée subite et la plongée vers l'avant sont très rapides et le parapente peut plonger violemment en avant et même en dessous de vous.

Pendant un décrochage maintenu, la voile oscille d'avant en arrière. Pour stabiliser cela, le pilote peut relâcher les freins lentement et pour environ 1/3 de la course totale, et ensuite maintenir à ce niveau. Le maintien à cette position permet à l'aile de se remplir légèrement à travers la corde. Lorsque vous relâchez les freins sans pré-remplissage, les oreilles s'accrocheront très probablement dans les lignes et cela peut entraîner une cravate.

Après le pré-remplissage, le parapente stabilise ses mouvements et les freins peuvent être lâchés jusqu'à ce que le parapente récupère sa vitesse et vole à nouveau.

Ne relâchez les freins que lorsque l'aile est devant ou au-dessus de la tête - jamais lorsque l'aile se trouve à l'arrière du pilote.

**ATTENTION** : Le décrochage complet nécessite beaucoup de hauteur et exige certaines compétences pour récupérer une phase de vol stable. Il est important que cette manœuvre ne soit pas pratiquée sans supervision qualifiée.

Il devrait de préférence être pratiqué en milieu sécurisé lors d'un stage encadré.

Le décrochage parachutal aux freins est une sorte de pré-étape à un décrochage complet. L'aile n'a pas de mouvement vers l'avant, présente une vitesse de chute élevée, mais elle est presque entièrement gonflée. Le pilote peut entrer dans ce décrochage en appliquant un freinage profond symétrique. Il est très difficile de maintenir l'aile dans un décrochage parachutal : si vous freinez un peu trop, l'aile entrera en décrochage complet. Si vous relâchez trop les freins, l'aile reprendra son vol normal. Pour pratiquer un décrochage parachutal aux freins, il est nécessaire de maîtriser le décrochage complet en premier.

Un parapente très vieux ou usé avec un tissu poreux ou avec un calage modifié (en raison de nombreux lancements de treuil, ou de spirales engagées par exemple) peut rester dans une phase de décrochage parachutal même après avoir relâché les deux freins. N'appliquez pas les freins dans une telle situation, car l'aile entrerait alors en décrochage complet ! Vous pouvez sortir de cette phase parachutale en poussant l'accélérateur ou simplement les élevateurs A vers l'avant. Si vous volez sous la pluie ou avec une aile mouillée, le risque de décrochage est plus élevé.

Nous déconseillons fortement de voler dans des conditions pluvieuses. Normalement, la VOLT 5 ne montre pas de tendance à un décrochage parachutal. S'il arrive que vous rencontriez des précipitations, nous vous recommandons de ne pas effectuer un décrochage B ou de grandes oreilles. Le mieux est de quitter la zone pluvieuse le plus tôt possible et de voler avec les deux freins relâchés, voire accéléré, car cela réduit le risque de décrochage. (La course de freinage disponible avant d'entrer dans un décrochage parachutal peut être considérablement réduite avec une aile mouillée.)

Si un décrochage se produit, relâchez-le en suivant les instructions ci-dessus.

## **n. Manœuvres de descente rapide**

### **iv. Spirale**

La spirale engagée est un moyen efficace de faire une descente rapide. Pendant la descente en spirale, le pilote et le parapente subissent de fortes forces centrifuges qui sollicitent la structure du parapente. En tant que tel, elle devrait être considérée comme une manœuvre extrême. En raison de la perte de hauteur rapide au cours d'une spirale, les pilotes doivent toujours veiller à avoir une altitude suffisante avant de commencer la manœuvre et à vérifier que l'espace est libre sur la trajectoire anticipée.

Entrée : transférez votre poids et tirez doucement sur un frein (du même côté que vous déplacez le poids) de sorte que le parapente passe d'un virage normal à 360 degrés à un virage

serré et de là à une plongée en spirale. Une fois établi dans la spirale, le taux de descente et l'angle d'inclinaison peuvent être contrôlés par transfert de poids et relâchement ou la traction du frein interne. Quand l'aile est devant le pilote, la spirale se maintient en conservant une pression de freinage constante, à ce moment-là, le placement dans la sellette peut être au neutre. La descente est contrôlée en tirant plus ou moins sur le frein interne. Une légère traction sur le frein extérieur aide à garder le parapente stable.

**Sortie:** En général, nous recommandons de sortir de la spirale de façon active en déplaçant le poids du corps pour un retour au neutre, en tirant légèrement sur le frein extérieur et en relâchant en même temps le frein intérieur. Laissez le parapente tourner encore quelques virages pour une sortie dissipée. Une sortie brusque et rapide peut entraîner une forte montée (chandelle) et vous pouvez rencontrer votre propre trainée.

***Une spirale peut rester neutre et ce pour diverses raisons :***

- ***Ventrale trop serrée***
- ***Appui sellette important du côté de la rotation, ou activement pousser et retenir le poids du corps contre les forces générées par la spirale.***
- ***Sellette sans planchette***  
***Lorsque vous utilisez une sellette sans planchette il y a moins ou pas d'appui sellette vers l'extérieur. Le pilote doit donc activement balancer son poids vers l'extérieur du virage en poussant avec sa jambe extérieure. Si le poids est maintenu au neutre ou vers l'intérieur, la voile peut rester en neutralité spirale.***
- ***Le lest est monté sur la sangle ventral ou pectoral.***
- ***Si la sangle ventrale est croisée (pas correctement bouclée à plat).***
- ***Pas de frein côté extérieur.***

***Si la VOLT 5 reste en neutralité spirale, une simple pression au frein côté extérieur suffira à la faire sortir de cette neutralité.***

ATTENTION : Dans une spirale stabilisée, les forces G sont très élevées. Soyez conscient qu'une sortie active de spirale engagée peut demander beaucoup d'efforts.

ATTENTION : Lorsque vous sortez une spirale trop rapidement, la conversion d'énergie peut entraîner une montée rapide du parapente et la traversée de sa propre turbulence. Cela peut entraîner des fermetures. Nous vous conseillons de laisser la VOLT 5 sortir de la spirale engagée de manière contrôlée.

Veillez à n'utiliser que des spirales modérées pour ne pas surcharger inutilement vos lignes.

AVIS IMPORTANT DE SECURITE ! Un pilote qui est déshydraté et / ou n'est pas habitué à la spirale peut perdre conscience pendant une spirale engagée du fait de l'importante accélération !

#### v. Décrochage aux B

La VOLT 5 est un parapente en 2 lignes et n'a donc que les lignes de suspentes A et B. Faire un décrochage aux B comme sur un parapente en 3 lignes n'est pas possible. Tirer sur les B ressemblerait plus à un décrochage complet et la récupération est probablement plus difficile à contrôler. En relâchant les B, le parapente fera une abattée vers l'avant.

Nous vous déconseillons donc vivement d'utiliser le décrochage aux B avec la VOLT 5 comme manœuvre de descente rapide !

Cette manœuvre n'a pas été testée lors du processus d'homologation en raison de la construction en 2 lignes de ce parapente.

#### vi. "Grandes Oreilles" - « B-Oreilles »

C'est la technique la plus simple et la plus sûre pour une descente rapide tout en maintenant la vitesse horizontale. Selon l'amplitude de la fermeture créée, une vitesse de chute de 3 m/s à 5 m/s peut être atteinte. Avec les grandes oreilles, votre vitesse peut être augmentée en utilisant l'accélérateur. Pour utiliser de grandes oreilles avec un accélérateur, fermez d'abord les oreilles puis appuyez sur l'accélérateur. Pour sortir de la manœuvre, relâchez d'abord l'accélérateur, puis ouvrez les oreilles.

La tendance à la fermeture frontale de l'aile est réduite en volant avec de grandes oreilles.

La VOLT 5 peut être pilotée avec de grandes oreilles par transfert de poids dans la sellette.

Entrée : Atteindre haut et saisir le maillon en métal (lien rapide) de la suspente «A» externe de chaque côté du parapente. Tirer les deux côtés simultanément. Tenez-les fermement. Les pointes se replient. Assurez-vous que les lignes sont tirées de chaque côté de la même manière et que vos grandes oreilles sont symétriques.

Sortie : Les oreilles s'ouvriront d'elles-mêmes. Pour accélérer la réouverture, tirez un peu sur les freins.

#### Méthode alternative : « Oreilles aux B »

Une bonne option pour faire des oreilles est de tirer la suspente basse B la plus extérieure (BR3) vers le bas. Tirer des deux côtés simultanément : on appelle cela les Oreilles aux B.

Cela induit un décrochage partiel au niveau des bouts d'aile qui replie les oreilles vers l'arrière - une autre sorte de grandes oreilles.

L'avantage de faire les oreilles aux B est que celles-ci ne tremblent pas et c'est une manœuvre très stable. Pour sortir, relâchez simplement la suspente basse B la plus extérieure.

---

TOUTES LES MANŒUVRES DE DESCENTE RAPIDE DOIVENT ÊTRE TESTÉES D'ABORD EN AIR CALME, AVEC SUFFISAMMENT DE HAUTEUR SOL, ET SOUS SUPERVISION PAR UN PROFESSIONNEL.

RAPPEL :

Une mauvaise manœuvre au mauvais moment peut transformer une situation simple en un problème dangereux. Les manœuvres extrêmes exposent également votre parapente à des forces qui peuvent l'endommager.

- Pratiquer ces techniques sous supervision qualifiée de préférence lors d'un stage de sécurité.
- Avant de lancer une manœuvre, assurez-vous que l'espace aérien autour et en dessous est dégagé d'obstacles ou d'autres pilotes.
- Pendant les manœuvres, surveiller le parapente et l'altitude au-dessus du sol.



## 8. Entretien et réparations

Les matériaux utilisés pour construire votre VOLT 5 ont été soigneusement choisis pour une durabilité maximale. Si vous traitez soigneusement votre aile et suivez ces directives, elle vous durera longtemps. Une usure excessive peut être due à une mauvaise manipulation au sol, à un pliage inadapté, à une exposition inutile à la lumière UV, à l'exposition à des produits chimiques, à la chaleur et à l'humidité.

### Manutention au sol

- Choisissez une zone appropriée pour installer votre aile au sol. Les lignes prises sur les racines ou les roches entraînent une tension inutile sur les pattes de fixation pendant le gonflage. Les lignes d'accrochage peuvent déchirer le tissu de la voile ou endommager les lignes.
- Lors de l'atterrissage, ne laissez jamais la voile tomber sur son bord d'attaque. L'augmentation soudaine de la pression peut gravement endommager l'enduction résistante à l'air de la voile et affaiblir les nervures et les coutures.
- Faire glisser le parapente sur l'herbe, le sol, le sable ou les roches réduit considérablement sa durée de vie et augmente sa porosité.
- Lors de la préparation au décollage ou lors de séances de gonflages, assurez-vous de ne pas marcher sur les lignes ou le tissu de la voile.
- Ne faites jamais pas de nœuds dans les suspentes.

Ce parapente restera en état de navigabilité et en bon état pendant de nombreuses années, s'il est bien entretenu, plié et stocké correctement.

### **Pliage de l'aile:**

En général, la VOLT 5 n'a besoin d'aucune méthode de pliage particulière. Il est néanmoins fortement recommandé de plier votre voile caisson sur caisson, afin de préserver la forme du bord d'attaque et ainsi aider à maintenir les caractéristiques de gonflage et de performance. La VOLT 5 a des joncs en Nitinol dans le bord d'attaque qui ne peuvent ni se casser ni se déformer.

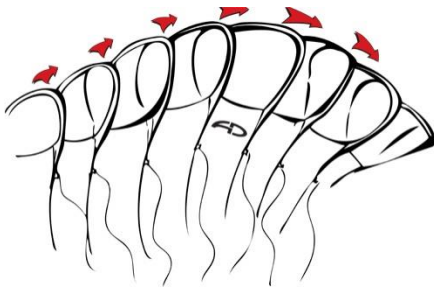
Le sac de pliage AirPack peut vous aider à plier votre aile facilement et correctement. Pour plus de détails, voir la section « accessoires » sur [www.ad-gliders.com](http://www.ad-gliders.com).

### **Recommandations de pliages pour votre aile AirDesign.**

1. Poser les suspentes / élévateurs / sellette au bord de fuite de l'aile. Recueillir les lignes ensemble et les poser autant que possible sur le tissu de l'aile. Cela protège les lignes pendant l'emballage et le stockage.

2. A partir du centre de l'aile, rassemblez toutes les cellules de façon à ce que les joncs de polyamide soient côte à côte.

REMARQUE IMPORTANTE : si vous placez le parapente sur un terrain accidenté, commencez par rassembler l'aile en un « chou-fleur » en tirant sur les lignes, puis emballez le bord d'attaque. Faire glisser la voile sur un sol accidenté endommagerait le tissu.



3. Poser le bord d'attaque à plat sur le sac d'emballage / AirPack et fixer avec la sangle juste en dessous de l'extrémité des joncs de polyamide.



4. Ajuster le bord d'attaque emballé pour s'assurer que tous les joncs en nylon sont à plat l'un contre l'autre.

5. Pliez le bord de fuite de l'aile du centre vers les pointes en utilisant un style de pliage concertina - alternant gauche - droite. En procédant comme cela, l'air restant sortira de l'aile.





6. Utilisation de l'AirPack 50/50 : Rabattez l'aile du bord de fuite une fois sur la longueur du sac intérieur (le AirPack 50/50 mesure la moitié de la corde de l'aile).

Mettez le parapente dans le sac et fermez-le. Pliez le sac fermé à moitié. Ensuite, fixez-le avec les sangles extérieures.





En utilisant le "AirPack" standard, le parapente entier sera d'abord mis dans le sac intérieur, puis fermé, puis plié à la longueur requise et fixé avec les sangles.



**Stockage :**

- Évitez d'emballer votre aile lorsqu'elle est mouillée. S'il n'y a pas d'autre moyen, séchez-la le plus vite possible à l'abri de la lumière directe du soleil et de la chaleur. Ranger et stocker son aile humide ou mouillée est la raison la plus fréquente de la détérioration de la voile.
- Ne laissez pas votre aile entrer en contact avec l'eau de mer. Si c'est le cas, rincer les suspentes, la voile et les élévateurs avec de l'eau douce et les sécher loin de la lumière directe du soleil avant de les ranger.
- Après le vol ou lors du stockage, utilisez toujours le sac de protection interne (ou AirPack).
- Lors du stockage ou du transport, assurez-vous que votre parapente n'est pas exposé à des températures supérieures à 50 ° C.
- Ne laissez jamais le parapente entrer en contact avec des produits chimiques. Nettoyez la voile uniquement avec de l'eau tiède propre. Ne jamais nettoyer avec des produits abrasifs.
- Pour le stockage à long terme, ne pas trop serrer l'aile. Laissez la fermeture éclair du sac à dos ouverte lorsque cela est possible pour permettre à l'humidité de s'évaporer.

**Transport :**

Certains matériaux utilisés dans la construction du parapente sont sensibles à la température. Par conséquent, le pilote doit s'assurer que le parapente n'est pas exposé à une chaleur excessive pendant le stockage et le transport. Par exemple, ne laissez pas le parapente dans une voiture fermée pendant les chaudes journées d'été.

Lors de d'envois par la poste, utiliser un emballage approprié.

**Nettoyage :**

En cas de nettoyage de l'aile, n'utiliser que des chiffons ou éponges doux, et de l'eau douce. Ne jamais utiliser de solvants, savons ou abrasifs.

**Réparations :**

Les réparations doivent être effectuées exclusivement par le fabricant, l'importateur ou des ateliers autorisés par AirDesign.

Utilisez uniquement des pièces d'origine.

En cas de questions, veuillez contacter AIRDESIGN directement.

**Usure des matériaux :**

La VOLT 5 se compose principalement de tissu en nylon.

Ce matériau ne perd pas beaucoup de solidité et ne devient pas poreux par l'exposition aux rayons UV. Cependant, le pilote doit veiller à ne pas exposer inutilement le parapente à la lumière du soleil tant qu'il ne l'utilise pas. Déballer peu de temps avant le décollage et ranger le parapente juste après l'atterrissage améliorera sa durée de vie.

Le suspentage de la VOLT 5 est en Aramid et Dyneema non gainé. Prenez soin de ne pas contraindre les suspentes mécaniquement inutilement. La surcharge doit être évitée car un



étirement est irréversible. Une flexion continue des lignes Aramid au même endroit affaiblit la résistance.

Lorsque vous placez le parapente au sol, évitez autant que possible la saleté et la poussière. Des poussières peuvent se trouver entre les fibres des suspentes et peuvent raccourcir les lignes et endommager le revêtement.

Lorsque les suspentes accrochent pendant le décollage, elles peuvent s'étirer ou même se casser. Ne pas marcher sur les suspentes.

Les arêtes vives sur le sol peuvent endommager les gaines ou le revêtement.

Une ligne de frein emmêlée autour d'autres lignes peut se déchirer ou causer des dommages.

Veillez à ce qu'il n'y ait pas de neige, de pierres ou de sable dans la voile. Le poids peut abaisser le bord de fuite et ralentir l'aile. Dans le pire des cas, le parapente pourrait décrocher.

Lors du décollage dans des vents forts la voile peut, si elle n'est pas contrôlée, dépasser et frapper le sol. Cela peut entraîner des déchirures dans les cloisons ou endommager la voile ou les coutures.

Lors de l'atterrissage, éviter que le bord d'attaque ne touche le sol devant le pilote. Cela peut endommager la structure du bord d'attaque.

Après un atterrissage dans les arbres ou dans l'eau, la longueur des suspentes doit être vérifiée. Après un contact avec de l'eau salée, laver le parapente immédiatement avec de l'eau douce.

Évitez le contact entre le tissu et la sueur.

Ne tirez pas l'aile sur un sol accidenté ou abrasif ; ceci pourrait endommager le tissu aux points de contact.

Ne pas trop comprimer le parapente lors du pliage et du stockage.

Les documents relatifs à la longueur totale des lignes pour chaque taille de la VOLT 5 se trouvent dans l'annexe.

## **9. Contrôler le parapente**

Même avec les meilleurs soins possibles, chaque aile subit un vieillissement qui peut affecter les caractéristiques de vol, la performance et la sécurité.

Une inspection complète de tous les composants, y compris la vérification de la résistance des suspentes, de la géométrie du suspentage, de la géométrie des élévateurs et de la porosité du tissu de la voilure, est obligatoire.

### **intervalle d'inspection:**

Après 12 mois ou 100 heures de vol (selon la première éventualité), le parapente doit être contrôlé. Cette vérification sera effectuée par le fabricant, l'importateur, le distributeur ou toute autre atelier autorisé. La vérification doit être attestée par un tampon sur l'autocollant de certification sur l'aile ainsi que dans le carnet de service.

Dans le cas où un parapente n'est pas vérifié selon ce programme, la garantie de navigabilité du parapente serait invalidée.

Plus d'informations sur l'entretien et les inspections peuvent être trouvées dans le document "Information d'inspection" disponible sur le site internet d'AIRDESIGN [www.ad-gliders.com](http://www.ad-gliders.com)

**Contrôle du calage :**

Après environ 30 à 50 heures de vol, nous recommandons de procéder à une vérification du calage de l'aile - seules les lignes sont mesurées et si nécessaire leur longueur ajustée.

En général, tous les types de matériaux et tous les types d'assemblages sont susceptibles d'évoluer suivant les contraintes appliquées. Dans les premières heures de vols surtout, le parapente et ses matériaux sont en cours de « rodage ».

C'est pourquoi nous recommandons de faire une vérification du calage pour assurer la conservation de la meilleure performance et de la meilleure vitesse de votre aile.

Nos expériences nous ont montré qu'après ce temps de vol (environ 30-50 heures) les lignes ne bougent plus ou ne changent plus de longueur.

Les durées d'exercices au sol doivent être multipliés par un facteur de 2 pour le calcul des heures de vol en raison du plus grand contact avec les surfaces abrasives.

**Respecter la nature et l'environnement :**

Enfin, nous demandons à chaque pilote de prendre soin de la nature et de notre environnement. Respecter la nature et l'environnement en tout temps, et plus particulièrement dans les lieux de décollage et d'atterrissage.

Respectez les autres et le parapente en harmonie avec la nature.

Ne laissez pas de traces et ne laissez pas d'ordures derrière vous.

Ne faites pas de bruit inutile et respectez les zones biologiques sensibles.

Les matériaux utilisés sur un parapente doivent être recyclés.

Merci de renvoyer les anciennes ailes AIRDESIGN aux bureaux AIRDESIGN. Nous entreprendrons de recycler l'aile.

## **10. Le dernier mot**

La VOLT 5 vous procurera des heures de plaisir et de satisfaction dans les airs. Nous vous souhaitons beaucoup de bons vols.

Traitez bien votre aile et respectez les exigences et les dangers du vol.

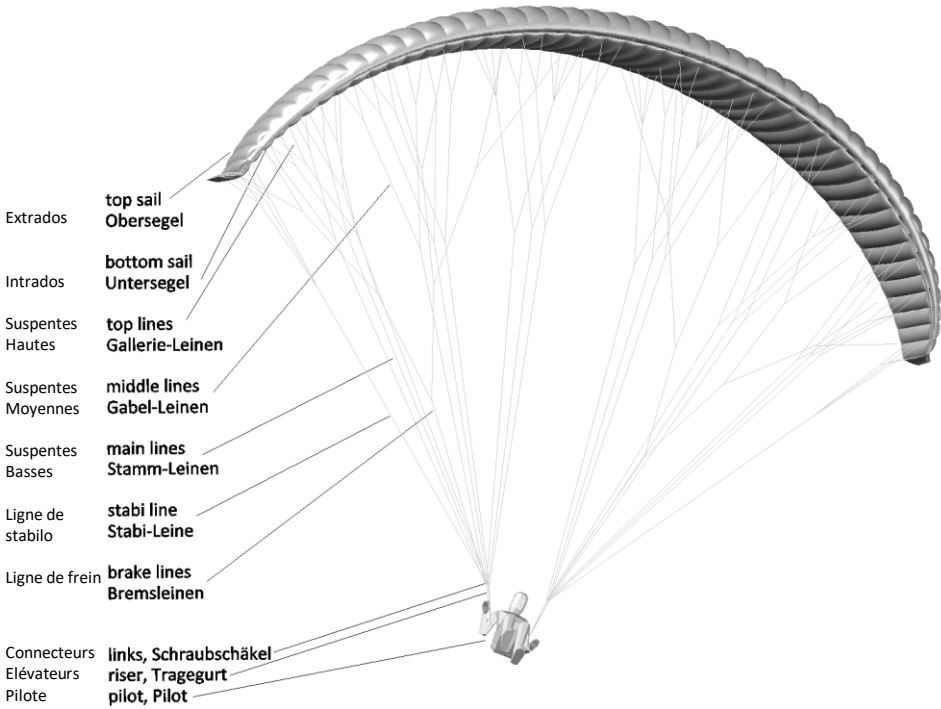
Nous demandons à tous les pilotes de voler avec prudence et de respecter l'environnement, ainsi que les lois nationales et internationales en ce qui concerne notre sport.

A BIENTOT DANS LE CIEL !

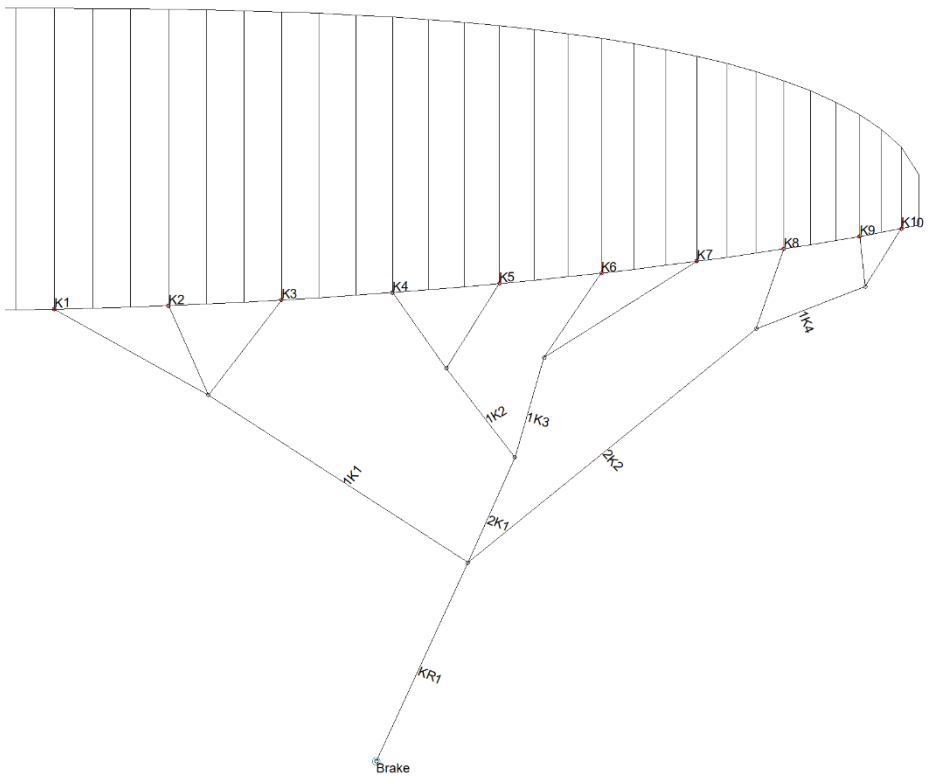


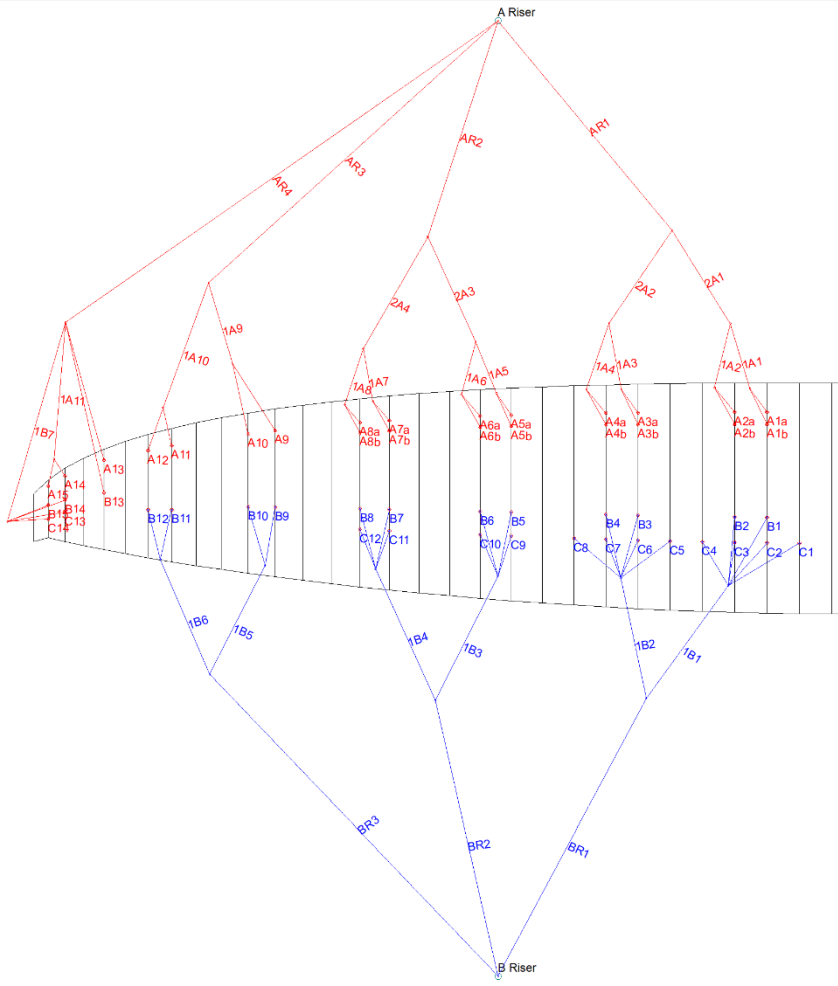
## A. ANHANG – ANNEX - ANNEXE

### a. Übersichtszeichnung – Overview – Généralités



b. Leinenplan – Line Plan – Plan de suspentage





### c. Tragegurt – Riser - Elévateur

Die Längen des Tragegurtes sowie der Beschleunigerwege entnehmen sie bitte aus untenstehender Tabelle.

Für die Betätigung zum „Ohren anlegen“ bitte lesen Sie unter Punkt: 7.m.iii Ohren anlegen

Bis auf den Beschleuniger und das „Ohren anlegen“ weist der Tragegurt keine anderen einstellbaren, entfernbaren oder variablen Vorrichtungen auf.

---

Please find length for riser and accelerator in below table.

How to use the “big-ears” please read at point: 7.m.iii “big-ears”.

Except for the accelerator and the “big-ears” the glider has no other adjustable, removable or variable equipments mounted.

---

Longueurs des freins et élévateurs.

Pour faire les « grandes oreilles », lire le point: 7.m.iii “grandes oreilles”.

A l’exception des systèmes d’oreilles et d’accélérateur, les élévateurs n’ont aucun autre système démontable.

**VOLT 5 - XXS**

**Riser measurement - total length**

Total length	Risers	Std	Acc
(incl. Carabiner or connect)	A	514	358
	A'	511	432
	B	514	514
	Acc	156.2	*[mm]
	Trimmer	n/a	[mm]

**VOLT 5 - XS**

**Riser measurement - total length**

Total length	Risers	Std	Acc
(incl. Carabiner or connect)	A	513	355
	A'	511	430
	B	514	514
	Acc	157.9	*[mm]
	Trimmer	n/a	[mm]

**VOLT 5 - S:**

**Riser measurement - total length**

Total length	Risers	Std	Acc
(incl. Carabiner or connect)	A	522	370
	A'	521	445
	B	523	523
	C		
	D		
	Acc	151.7	*[mm]
	Trimmer	n/a	[mm]

**VOLT 5 - M:**

**Riser measurement - total length**

Total length	Risers	Std	Acc
(incl. Carabiner or connect)	A	523	361
	A'	522	438
	B	524	524
	C		
	D		
	Acc	161.5	*[mm]
	Trimmer	n/a	[mm]

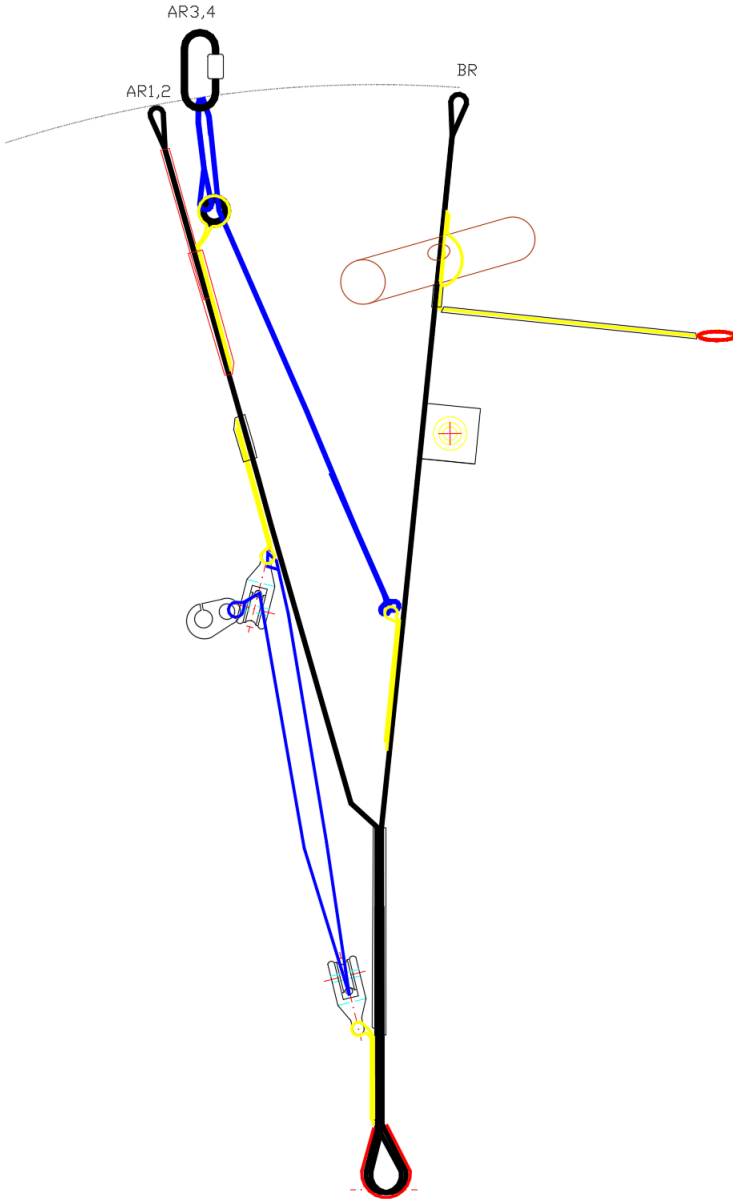


VOLT 5 - ML:

<b>Riser measurement - total length</b>			
<b>Total length</b>	<b>Risers</b>	<b>Std</b>	<b>Acc</b>
(incl. Carabiner or connect)	A	563	402
	A'	562	481
	B	565	565
	C		
	D		
	Acc	160.6	*[mm]
	Trimmer	n/a	[mm]

VOLT 5 - L:

# VOLT 5 - - TRAGEGURT / RISER / ELEVATEUR



## B. Material – Materials - Matériaux

### VOLT 5:

Segeltuch/Sail/Voile:

- Obersegel/Top Sail/Extrados: Dominico 10 DSF
- Untersegel/Bottom Sail/Intrados: Dominico 10 DSF
- Rippen/Ribs/Cloisons: Dominico DOKDO-204432FM / Porcher Skytex 27 hard

Leinen/Lines/Suspentes:

- Gallerieleinen/Top lines/Suspentes hautes: Edelrid 8001/U-070, 090, 9200-035
- Gabelleinen/Middle lines/Suspentes moyennes: Edelrid 8001/U-130, 190
- Stammleinen/Main lines/Suspentes basses: Edelrid 8001/U-190, 230, 280, 360

Tragegurt/Riser/Elévateurs:

- Standard Riser: COUSIN - 13mm Aramid
- Superlight Riser: EDELRID Taurus - ~3,7mm Dyneema Rope

Schraubschäkel/Maillons: 4,3mm JOO-TECH/Korea or AirDesign Softlinks

## C. INSPECTION CERTIFICATE

## AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM

Route du Pré-au-Compte 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65

test laboratory for paragliders, paraglider harnesses  
and paraglider reserve parachutes



Classification: **C**

In accordance with standards:

EN 926-1:2015 and EN  
926-2:2013+A1:2021

PG\_2321.2024

Date of issue (DMY):

20.02.2024

Manufacturer:

AirDesign GmbH

Model:

VOLT5 XXS

Serial number:

XD55XXS1PP2345018P

## Configuration during flight tests

### Paraglider

Maximum weight in flight [kg]	<b>73</b>
Minimum weight in flight [kg]	<b>60</b>
Glider's weight [kg]	<b>3.6</b>
Number of risers	<b>2+1</b>
Projected area [m <sup>2</sup> ]	<b>17.09</b>

### Accessories

Range of speed system [cm]	<b>15.6</b>
Speed range using brakes [km/h]	<b>11</b>
Total speed range with accessories [km/h]	<b>29</b>
Range of trimmers [cm]	<b>n/a</b>

### Harness used for testing (max weight)

Harness type	<b>ABS</b>
Harness brand	<b>Flugsau GmbH</b>
Harness model	<b>XX-Light</b>

### Inspections (whichever happens first)

After 12 months or 100 flight hours (whichever occurs first)

Person or company having presented the glider for testing: **None**

Harness to risers distance [cm]	<b>40</b>
Distance between risers [cm]	<b>40</b>

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23  
**C A B C A A A A B C A A B C A A A A 0 B B A 0**

## AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM

Route du Pré-au-Compte 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65

test laboratory for paragliders, paraglider harnesses  
and paraglider reserve parachutes



paragliding by air turquoise



Classification: **C**

In accordance with standards:

EN 926-1:2015 and EN  
926-2:2013+A1:2021

PG\_2314.2024

20.02.2024

Date of issue (DMY):

Manufacturer:

AirDesign GmbH

Model:

VOLT5 XS

Serial number:

XD55XS1PP2345017P

## Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight [kg]	<b>82</b>	Range of speed system [cm]	<b>15.8</b>
Minimum weight in flight [kg]	<b>68</b>	Speed range using brakes [km/h]	<b>11</b>
Glider's weight [kg]	<b>3.7</b>	Total speed range with accessories [km/h]	<b>29</b>
Number of risers	<b>2+1</b>	Range of trimmers [cm]	<b>n/a</b>
Projected area [m <sup>2</sup> ]	<b>18.33</b>		

Harness used for testing (max weight)

Harness type

**ABS**

Harness brand

**Advance Thun AG**

Harness model

**Success 4 M**

Inspections (whichever happens first)

After 12 months or 100 flight hours (whichever occurs first)

Person or company having presented the glider for testing: **None**

Harness to risers distance [cm]

**43**

Distance between risers [cm]

**43**

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23  
**C A B C A A A A B C A A B C A A A B 0 B B A 0**

## AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM

Route du Pré-au-Compte 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65

test laboratory for paragliders, paraglider harnesses  
and paraglider reserve parachutes



Classification: **C**

In accordance with standards:

EN 926-1:2015 and EN  
926-2:2013+A1:2021

PG\_2376.2024

Date of issue (DMY):

20.02.2024

Manufacturer:

AirDesign GmbH

Model:

VOLT5 S

Serial number:

XD55S1PP2336012P

## Configuration during flight tests

### Paraglider

Maximum weight in flight [kg]	<b>92</b>
Minimum weight in flight [kg]	<b>78</b>
Glider's weight [kg]	<b>3.9</b>
Number of risers	<b>2+1</b>
Projected area [m <sup>2</sup> ]	<b>19.56</b>

### Accessories

Range of speed system [cm]	<b>15.2</b>
Speed range using brakes [km/h]	<b>11</b>
Total speed range with accessories [km/h]	<b>29</b>
Range of trimmers [cm]	<b>n/a</b>

### Harness used for testing (max weight)

Harness type	<b>ABS</b>
Harness brand	<b>Woody Valley srl</b>
Harness model	<b>Wani Light 2 M</b>
Harness to risers distance [cm]	<b>43</b>
Distance between risers [cm]	<b>44</b>

### Inspections (whichever happens first)

After 12 months or 100 flight hours (whichever occurs first)

Person or company having presented the glider for testing: **None**

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23  
**C A B C A A A A B C A A B C A A A A 0 B A A 0**

## AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM

Route du Pré-au-Compte 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65

test laboratory for paragliders, paraglider harnesses  
and paraglider reserve parachutes



paragliding by air turquoise



Classification: **C**

In accordance with standards:

EN 926-1:2015 and EN  
926-2:2013+A1:2021

Date of issue (DMY):

Manufacturer:

Model:

Serial number:

PG\_2315.2024

20.02.2024

AirDesign GmbH

VOLT5 M

XD55M1PP2345016P

## Configuration during flight tests

### Paraglider

Maximum weight in flight [kg]	<b>103</b>
Minimum weight in flight [kg]	<b>88</b>
Glider's weight [kg]	<b>4.1</b>
Number of risers	<b>2+1</b>
Projected area [m <sup>2</sup> ]	<b>21.05</b>

### Accessories

Range of speed system [cm]	<b>16.2</b>
Speed range using brakes [km/h]	<b>11</b>
Total speed range with accessories [km/h]	<b>29</b>
Range of trimmers [cm]	<b>n/a</b>

### Harness used for testing (max weight)

Harness type	<b>ABS</b>
Harness brand	<b>Advance Thun AG</b>
Harness model	<b>Success 4 M</b>
Harness to risers distance [cm]	<b>43</b>
Distance between risers [cm]	<b>48</b>

### Inspections (whichever happens first)

After 12 months or 100 flight hours (whichever occurs first)

Person or company having presented the glider for testing: **None**

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23  
**C A B C A A A A B C A A A C A A A A 0 B B A 0**



## AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM

Route du Pré-au-Compte 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65

test laboratory for paragliders, paraglider harnesses  
and paraglider reserve parachutes



Classification: **C**

In accordance with standards:

EN 926-1:2015 and EN  
926-2:2013+A1:2021

Date of issue (DMY):

PG\_2317.2024

20.02.2024

Manufacturer:

AirDesign GmbH

Model:

VOLT5 ML

Serial number:

XD55ML1PP2345019P

## Configuration during flight tests

### Paraglider

Maximum weight in flight [kg]	<b>115</b>
Minimum weight in flight [kg]	<b>99</b>
Glider's weight [kg]	<b>4.3</b>
Number of risers	<b>2+1</b>
Projected area [m <sup>2</sup> ]	<b>22.54</b>

### Accessories

Range of speed system [cm]	<b>16.1</b>
Speed range using brakes [km/h]	<b>11</b>
Total speed range with accessories [km/h]	<b>29</b>
Range of trimmers [cm]	<b>n/a</b>

### Harness used for testing (max weight)

Harness type	<b>ABS</b>
Harness brand	<b>Advance Thun AG</b>
Harness model	<b>Success 4 M</b>
Harness to risers distance [cm]	<b>43</b>
Distance between risers [cm]	<b>48</b>

### Inspections (whichever happens first)

After 12 months or 100 flight hours (whichever occurs first)

Person or company having presented the glider for testing: **None**

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23  
**C A B C A A A B C A A B C A A A B 0 B B A 0**



#### D. Leinen – Lines – Suspentes

Leinen- und Tragegurtlängen wie im Handbuch angegeben, wurden von der Zulassungsstelle nach den Testflügen kontrolliert.

Die einzelnen Gesamtlängen dürfen maximal +/- 10 mm abweichen, und zwar im Verhältnis zur nächsten Ebene in Profiltiefe - also zum Beispiel von A zu B, oder von B zu C, usw...

Wenn zum Beispiel nun die A 10mm zu kurz wäre und die B 10mm zu lange, wäre der Unterschied 20mm von A zu B – dies wäre über den vorgegebenen +/-10mm und somit nicht korrekt!

Leinengruppen dürfen durch Einschlaufen korrigiert werden (z. Bsp. Verkürzen der zu langen A-Leinen durch Einschlaufen am Fangleinenschloss).

Die Gesamtlängen aller Leinen (vorausgesetzt der Trimmzustand ist korrekt) dürfen nicht mehr als +/- 40 mm abweichen. Weicht die Gesamtlänge aller Leinen um einen Wert X ab, wird im Prüfprotokoll ein Korrekturwert für diesen Wert eingegeben, um wieder alle Leinen an die Gesamtlänge anzugleichen.

-----  
Suspension lines, control lines and risers with the dimensions given in the user's manual have been checked by the testing laboratory after the test flights have been completed.

Line length shall be specified when measured under a tension of 50N, this tension being slowly and gradually applied before taking the measurement. The values must be noted in the inspection sheet.

The actual line length should be compared with the original line length. The tolerance allowed over the total length is +/- 10mm compared to the next line-level chordwise. Means, from A to B, B to C, and so on...

For example, if the A's are 10mm too long and the B's are 10mm too short the difference is 20mm between A and B – this is over the 10mm tolerance! Line length can be corrected by looping in at the line-link (maillon).

The tolerance for the total length of all lines (assumed the state of trim is correct) is +/- 40mm. If the total lengths of all lines are different compared to

the target values, you can put the mismatching value X into the excel sheet to match the total length of all lines again (normally this is done by adjusting the value in the field for the riser length, or some sheets having a dedicated correction field for doing so).

---

Les suspentes, les suspentes de frein et les élévateurs aux dimensions indiquées dans le manuel d'utilisation ont été vérifiés par le laboratoire d'essais après la fin des vols d'essai.

Les valeurs doivent être notées dans la fiche de contrôle.

La longueur de ligne réelle doit être comparée à la longueur de ligne d'origine. La tolérance autorisée sur la longueur totale est de +/- 10 mm par rapport au niveau de corde suivant. Signifie, de A à B, de B à C, et ainsi de suite...

Par exemple, si les A sont 10 mm trop longs et les B sont 10 mm trop courts, la différence est de 20 mm entre A et B - c'est au-dessus de la tolérance de 10 mm !

La longueur de la ligne peut être corrigée en bouclant au maillon.

La tolérance pour la longueur totale de toutes les lignes (en supposant que le calage est correct) est de +/- 40 mm. Si les longueurs totales de toutes les lignes sont différentes par rapport aux valeurs cibles, il est possible de mettre la valeur non concordante X dans la feuille Excel pour qu'elle corresponde à nouveau à la longueur totale de toutes les lignes (normalement, cela se fait en ajustant la valeur dans le champ pour longueur d'élévateur, ou certaines feuilles ayant un champ de correction dédié pour le faire).

# VOLT 5 XXS

XD55XXS rev3 - VOLT5 XXS														
Linked Line Check Sheet														
A			B			C			D			K		
Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name
1	A1a	7050	A1b	7026	B1	7016	C1	7212	K1	7385				
2	A2a	7008	A2b	6982	B2	6972	C2	7093	K2	7076				
3	A3a	6969	A3b	6944	B3	6933	C3	7052	K3	6944				
4	A4a	6985	A4b	6963	B4	6947	C4	7106	K4	6817				
5	A5a	6918	A5b	6896	B5	6888	C5	7096	K5	6617				
6	A6a	6869	A6b	6847	B6	6837	C6	7009	K6	6515				
7	A7a	6802	A7b	6781	B7	6762	C7	7017	K7	6501				
8	A8a	6804	A8b	6788	B8	6768	C8	7114	K8	6390				
9	A9	6637			B9	6622	C9	6963	K9	6367				
10	A10	6575			B10	6562	C10	6912	K10	6439				
11	A11	6472			B11	6467	C11	6830						
12	A12	6478			B12	6474	C12	6830						
13	A13	6347			B13	6309	C13	6273						
14	A14	6246			B14	6247	C14	6299						
15	A15	6232			B15	6240								

total line-length measured including riser-length  
 \* K-lines measured including brake-raff system

<b>XD55XXS rev3 - VOLT5 XXS</b>			
<b>8001-090 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
A7b	2	171	
A8b	2	173	
A6b	2	182	
A5b	2	186	
A8a	2	189	
A7a	2	192	
A4b	2	198	
A3b	2	199	
A6a	2	204	
A2b	2	207	
A5a	2	208	
A1b	2	211	
A4a	2	220	
A3a	2	224	
A2a	2	233	
A1a	2	235	
A11	2	314	
A10	2	362	
A9	2	424	
1K4	2	465	INI both sides
1A10	2	1150	INI both sides
1B5	2	1205	INI both sides
1K2, 1K3	4	1395	INI both sides
1B4	2	1560	INI both sides
1B3	2	1610	INI both sides
<b>8001-070 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
B11	2	307	
B12	2	314	
A12	2	319	
B7	2	343	
B10	2	348	
B8	2	349	
B6	2	368	
B3	2	389	
B4	2	403	
B9, B2	4	408	
B5	2	419	
B1	2	452	
1A11	2	695	INI both sides
1B6	2	1150	INI both sides
<b>9200-035 - 2 9200 035 001 0</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
A15	2	230	
B15	2	237	
AB14	4	244	
C13	2	270	
C14	2	296	
C11, C12	4	420	double loop at line-tab (DL)
C10	2	452	double loop at line-tab (DL)
C6	2	474	double loop at line-tab (DL)
C7	2	482	double loop at line-tab (DL)

C3	2	497	double loop at line-tab (DL)
C9	2	503	double loop at line-tab (DL)
K9	2	503	
C2	2	538	double loop at line-tab (DL)
C4	2	551	double loop at line-tab (DL)
C5	2	561	double loop at line-tab (DL)
C8	2	579	double loop at line-tab (DL)
K10	2	575	
C1	2	657	double loop at line-tab (DL)
K7	2	977	
K8	2	987	
K6	2	991	
B13	2	999	
A13	2	1037	
K5	2	1093	
K4	2	1293	
K3	2	1496	
K2	2	1628	
K1	2	1937	
<b>8001-130 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
1A7	2	200	INI both sides
1A8	2	205	INI both sides
1A6	2	215	INI both sides
1A3	2	225	INI both sides
1A2	2	235	INI both sides
1A4	2	245	INI both sides
1A5	2	260	INI both sides
1A1	2	275	INI both sides
2K1	2	1030	INI both sides
1A9	2	1205	INI both sides
1K1, 2K2	4	2325	INI both sides
<b>8001-050 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
1B7	2	695	INI both sides
<b>8001-130 300 blue</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
1B2	2	1685	INI both sides
1B1	2	1705	INI both sides
<b>8001-190 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
2A4	2	1560	INI both sides
2A3	2	1600	INI both sides
2A2	2	1670	INI both sides
2A1	2	1690	INI both sides
<b>8001-360 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
AR1, AR2	4	4360	INI top side / red sleeve lower side

<b>8001-190 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
AR3	2	4510	INI top side / red sleeve lower side
<b>8001-090 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
BR3	2	4525	INI top side / blue sleeve lower side / loop at maillon
AR4	2	4805	INI top side / green sleeve lower side
<b>8001-190 300 blue</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
BR1, BR2	4	4375	INI top side / blue sleeve lower side / loop at maillon
<b>PPSL200 yellow</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
KR1	2	3090	sleeve lower side





# VOLT 5 XS

XD55XS rev3 - VOLT5 XS		Linked Line Check Sheet															
	A	B					C					D					K
	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	
1	A1a	A1b	7302	7277	B1	7264	C1	7465	D	K1	7679						
2	A2a	A2b	7259	7232	B2	7219	C2	7345	D	K2	7362						
3	A3a	A3b	7219	7193	B3	7179	C3	7302	D	K3	7226						
4	A4a	A4b	7237	7213	B4	7194	C4	7356	D	K4	7095						
5	A5a	A5b	7174	7150	B5	7139	C5	7342	D	K5	6888						
6	A6a	A6b	7123	7100	B6	7087	C6	7259	D	K6	6784						
7	A7a	A7b	7045	7023	B7	7010	C7	7268	D	K7	6767						
8	A8a	A8b	7046	7029	B8	7015	C8	7364	D	K8	6633						
9	A9		6875		B9	6861	C9	7217	D	K9	6608						
10	A10		6811		B10	6799	C10	7164	D	K10	6680						
11	A11		6704		B11	6701	C11	7081	D								
12	A12		6709		B12	6706	C12	7080	D								
13	A13		6576		B13	6538	C13	6498	D								
14	A14		6471		B14	6471	C14	6523	D								
15	A15		6456		B15	6464			D								

total line-length measured including riser-length  
 \* K-lines measured including brake-raff system

<b>XD55XS rev3 - VOLT5 XS</b>			
<b>8001-090 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
A7b	2	193	
A8b	2	194	
A6b	2	210	
A8a	2	211	
A7a, A5b	4	215	
A3b, A4b	4	228	
A1b, A2b	4	232	
A6a	2	233	
A5a	2	239	
A4a	2	252	
A3a	2	254	
A1a	2	257	
A2a	2	259	
A11	2	346	
A10	2	393	
A9	2	457	
1K4	2	485	INI both sides
1A10	2	1190	INI both sides
1B5	2	1250	INI both sides
1K2, 1K3	4	1445	INI both sides
1B4	2	1615	INI both sides
1B3	2	1665	INI both sides
<b>8001-070 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
B11	2	341	
B12	2	346	
A12	2	350	
B10	2	380	
B7	2	381	
B8	2	386	
B6	2	408	
B3	2	425	
B2, B4	4	440	
B9	2	442	
B5	2	460	
B1	2	485	
1A11	2	720	INI both sides
1B6	2	1190	INI both sides
<b>9200-035 - 2 9200 035 001 0</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
A15	2	259	
B15	2	266	
B14	2	273	
A14	2	274	
C13	2	300	
C14	2	325	
C12	2	458	double loop at line-tab (DL)
C11	2	459	double loop at line-tab (DL)
C10	2	492	double loop at line-tab (DL)
C6	2	512	double loop at line-tab (DL)
C7	2	521	double loop at line-tab (DL)

K9	2	519	
C3	2	530	double loop at line-tab (DL)
C9	2	545	double loop at line-tab (DL)
C2	2	573	double loop at line-tab (DL)
C4	2	584	double loop at line-tab (DL)
C5	2	597	double loop at line-tab (DL)
K10	2	591	
C8	2	618	double loop at line-tab (DL)
C1	2	694	double loop at line-tab (DL)
K8	2	1025	
K7	2	1033	
K6	2	1050	
B13	2	1058	
A13	2	1096	
K5	2	1154	
K4	2	1361	
K3	2	1573	
K2	2	1709	
K1	2	2026	
<b>8001-130 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
1A7	2	210	INI both sides
1A8	2	215	INI both sides
1A6	2	220	INI both sides
1A3	2	230	INI both sides
1A2	2	240	INI both sides
1A4	2	250	INI both sides
1A5	2	265	INI both sides
1A1	2	285	INI both sides
2K1	2	1065	INI both sides
1A9	2	1250	INI both sides
1K1, 2K2	4	2405	INI both sides
<b>8001-050 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
1B7	2	720	INI both sides
<b>8001-130 300 blue</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
1B2	2	1740	INI both sides
1B1	2	1765	INI both sides
<b>8001-190 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
2A4	2	1615	INI both sides
2A3	2	1665	INI both sides
2A2	2	1730	INI both sides
2A1	2	1755	INI both sides
<b>8001-360 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
AR1, AR2	4	4515	INI top side / red sleeve lower side

<b>8001-190 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
AR3	2	4670	INI top side / red sleeve lower side
<b>8001-090 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
BR3	2	4685	INI top side / blue sleeve lower side / loop at maillon
AR4	2	4975	INI top side / green sleeve lower side
<b>8001-190 300 blue</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
BR1, BR2	4	4530	INI top side / blue sleeve lower side / loop at maillon
<b>PPSL200 yellow</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
KR1	2	3210	sleeve lower side



# VOLT 5 S

XD55S rev4 - VOLT5 S		A		B		C		K		
Linked Line Check Sheet		Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	Name	
1	A1a	7560	A1b	7534	B1	7513	C1	7717	K1	7936
2	A2a	7516	A2b	7489	B2	7468	C2	7593	K2	7613
3	A3a	7477	A3b	7450	B3	7427	C3	7550	K3	7474
4	A4a	7495	A4b	7470	B4	7443	C4	7603	K4	7338
5	A5a	7421	A5b	7396	B5	7382	C5	7592	K5	7127
6	A6a	7369	A6b	7344	B6	7328	C6	7506	K6	7018
7	A7a	7289	A7b	7265	B7	7249	C7	7516	K7	7000
8	A8a	7289	A8b	7271	B8	7255	C8	7614	K8	6862
9	A9	7114			B9	7102	C9	7459	K9	6835
10	A10	7047			B10	7038	C10	7405	K10	6908
11	A11	6937			B11	6936	C11	7320		
12	A12	6941			B12	6940	C12	7318		
13	A13	6808			B13	6768	C13	6725		
14	A14	6699			B14	6698	C14	6749		
15	A15	6681			B15	6689				

total line-length measured including riser-length  
 \* K-lines measured including brake-raff system

<b>XD55S rev4 - VOLT5 S</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
A7b, A8b	4	215	
A6b	2	230	
A8a	2	233	
A5b	2	235	
A7a	2	239	
A3b, A4b	4	245	
A1b, A2b	4	250	
A6a	2	255	
A5a	2	260	
A4a	2	270	
A3a	2	272	
A1a	2	276	
A2a	2	277	
A11	2	374	
A10	2	424	
A9	2	491	
1K4	2	500	INI both sides
1A10	2	1230	INI both sides
1B5	2	1290	INI both sides
1K2, 1K3	4	1495	INI both sides
1B4	2	1670	INI both sides
1B3	2	1720	INI both sides
<b>8001-070 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
B11	2	371	
B12	2	375	
A12	2	377	
B7	2	405	
B8	2	411	
B10	2	414	
B6	2	434	
B3	2	453	
B2, B4	4	469	
B9	2	478	
B5	2	488	
B1	2	514	
1A11	2	745	INI both sides
1B6	2	1230	INI both sides
<b>9200-035 - 2 9200 035 001 0</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
A15	2	286	
B15	2	293	
B14	2	302	
A14	2	304	
C13	2	329	
C14	2	353	
C12	2	482	double loop at line-tab (DL)
C11	2	484	double loop at line-tab (DL)
C10	2	519	double loop at line-tab (DL)
C6	2	541	double loop at line-tab (DL)
C7	2	551	double loop at line-tab (DL)



C3	2	560	double loop at line-tab (DL)
K9	2	558	
C9	2	573	double loop at line-tab (DL)
C2	2	603	double loop at line-tab (DL)
C4	2	613	double loop at line-tab (DL)
C5	2	627	double loop at line-tab (DL)
K10	2	631	
C8	2	649	double loop at line-tab (DL)
C1	2	727	double loop at line-tab (DL)
K8	2	1081	
K7	2	1088	
K6	2	1106	
B13	2	1115	
A13	2	1155	
K5	2	1215	
K4	2	1426	
K3	2	1648	
K2	2	1787	
K1	2	2110	
<b>8001-130 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
1A7	2	215	INI both sides
1A8	2	221	INI both sides
1A6	2	229	INI both sides
1A3	2	240	INI both sides
1A2	2	249	INI both sides
1A4	2	260	INI both sides
1A5	2	276	INI both sides
1A1	2	294	INI both sides
2K1	2	1100	INI both sides
1A9	2	1290	INI both sides
1K1, 2K2	4	2485	INI both sides
<b>8001-050 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
1B7	2	745	INI both sides
<b>8001-130 300 blue</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
1B2	2	1800	INI both sides
1B1	2	1825	INI both sides
<b>8001-190 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
2A4	2	1670	INI both sides
2A3	2	1720	INI both sides
2A2	2	1800	INI both sides
2A1	2	1825	INI both sides
<b>8001-360 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
AR1, AR2	4	4665	INI top side / red sleeve lower side

<b>8001-190 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
AR3	2	4825	INI top side / red sleeve lower side
<b>8001-090 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
BR3	2	4840	INI top side / blue sleeve lower side / loop at maillon
AR4	2	5140	INI top side / green sleeve lower side
<b>8001-190 300 blue</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
BR1, BR2	4	4680	INI top side / blue sleeve lower side / loop at maillon
<b>PPSL200 yellow</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
KR1	2	3305	sleeve lower side



# VOLT 5 M

VOLT5 M - XD55M rev3		Linked Line Check Sheet													
A		B		C		D		K							
Name		Name		Name		Name		Name		Name		Name		Name	
1	A1a	A1b	7810	B1	7791	C1	8000	K1	8241						
2	A2a	A2b	7763	B2	7745	C2	7874	K2	7911						
3	A3a	A3b	7723	B3	7704	C3	7830	K3	7768						
4	A4a	A4b	7744	B4	7720	C4	7883	K4	7627						
5	A5a	A5b	7670	B5	7658	C5	7871	K5	7409						
6	A6a	A6b	7617	B6	7603	C6	7785	K6	7297						
7	A7a	A7b	7536	B7	7522	C7	7795	K7	7276						
8	A8a	A8b	7541	B8	7527	C8	7895	K8	7140						
9	A9		7379	B9	7369	C9	7738	K9	7112						
10	A10		7311	B10	7303	C10	7682	K10	7184						
11	A11		7196	B11	7197	C11	7594								
12	A12		7199	B12	7200	C12	7593								
13	A13		7065	B13	7023	C13	6978								
14	A14		6952	B14	6950	C14	7001								
15	A15		6932	B15	6940										

total line-length measured including riser-length  
 \* K-lines measured including brake-raff system

<b>VOLT5 M - XD55M rev3</b>			
<b>8001-090 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
A7b, A8b	4	241	
A6b	2	252	
A8a, A5b	4	260	
A7a	2	265	
A2b, A3b	4	268	
A4b	2	269	
A1b	2	270	
A6a	2	278	
A5a	2	286	
A4a	2	295	
A1a	2	296	
A2a, A3a	4	297	
A11	2	408	
A10	2	458	
1K4	2	520	INI both sides
A9	2	526	
1A10	2	1275	INI both sides
1B5	2	1340	INI both sides
1K2, 1K3	4	1550	INI both sides
1B4	2	1730	INI both sides
1B3	2	1785	INI both sides
<b>8001-070 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
B11	2	407	
AB12	4	410	
B7	2	443	
B8	2	448	
B10	2	449	
B6	2	469	
B3	2	490	
B2	2	501	
B4	2	506	
B9	2	515	
B5	2	524	
B1	2	547	
1A11	2	775	INI both sides
1B6	2	1275	INI both sides
<b>9200-035 - 2 9200 035 001 0</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
A15	2	315	
B15	2	322	
B14	2	332	
A14	2	335	
C13	2	360	
C14	2	383	
C12	2	522	double loop at line-tab (DL)
C11	2	523	double loop at line-tab (DL)
C10	2	556	double loop at line-tab (DL)
C6	2	579	double loop at line-tab (DL)
C7	2	589	double loop at line-tab (DL)
C3	2	594	double loop at line-tab (DL)
K9	2	598	

C9	2	612	double loop at line-tab (DL)
C2	2	638	double loop at line-tab (DL)
C4	2	647	double loop at line-tab (DL)
C5	2	665	double loop at line-tab (DL)
K10	2	670	
C8	2	689	double loop at line-tab (DL)
C1	2	764	double loop at line-tab (DL)
K8	2	1142	
K7	2	1147	
K6	2	1168	
B13	2	1178	
A13	2	1220	
K5	2	1280	
K4	2	1498	
K3	2	1725	
K2	2	1868	
K1	2	2198	
<b>8001-130 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
1A7	2	225	INI both sides
1A8	2	230	INI both sides
1A6	2	240	INI both sides
1A3	2	250	INI both sides
1A2	2	260	INI both sides
1A4	2	270	INI both sides
1A5	2	285	INI both sides
1A1	2	305	INI both sides
2K1	2	1140	INI both sides
1A9	2	1340	INI both sides
1K1, 2K2	4	2580	INI both sides
<b>8001-050 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
1B7	2	775	INI both sides
<b>8001-130 300 blue</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
1B2	2	1865	INI both sides
1B1	2	1895	INI both sides
<b>8001-190 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
2A4	2	1730	INI both sides
2A3	2	1785	INI both sides
2A2	2	1865	INI both sides
2A1	2	1895	INI both sides
<b>8001-360 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
AR1, AR2	4	4840	INI top side / red sleeve lower side
<b>8001-190 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>

AR3	2	5005	INI top side / red sleeve lower side
<b>8001-090 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
BR3	2	5020	INI top side / blue sleeve lower side / loop at maillon
AR4	2	5330	INI top side / green sleeve lower side
<b>8001-190 300 blue</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
BR1, BR2	4	4855	INI top side / blue sleeve lower side / loop at maillon
<b>PPSL200 yellow</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
KR1	2	3425	sleeve lower side





# VOLT 5 ML

XD55ML rev3 - VOLT5 ML		Linked Line Check Sheet											
A		B		C		D		K					
Name		Name		Name		Name		Name		Name			
1	A1a 8148	A1b 8121	B1 8100	C1 8314		K1 8531							
2	A2a 8103	A2b 8073	B2 8052	C2 8185		K2 8189							
3	A3a 8063	A3b 8033	B3 8011	C3 8140		K3 8042							
4	A4a 8082	A4b 8055	B4 8028	C4 8193		K4 7896							
5	A5a 8002	A5b 7975	B5 7966	C5 8181		K5 7673							
6	A6a 7947	A6b 7920	B6 7909	C6 8095		K6 7557							
7	A7a 7863	A7b 7837	B7 7826	C7 8105		K7 7533							
8	A8a 7863	A8b 7843	B8 7831	C8 8207		K8 7394							
9	A9 7676		B9 7669	C9 8047		K9 7362							
10	A10 7605		B10 7601	C10 7990		K10 7435							
11	A11 7487		B11 7491	C11 7899									
12	A12 7490		B12 7493	C12 7898									
13	A13 7354		B13 7311	C13 7264									
14	A14 7237		B14 7235	C14 7285									
15	A15 7216		B15 7224										

total line-length measured including riser-length  
 \* K-lines measured including brake-raff system

<b>XD55ML rev3 - VOLT5 ML</b>			
<b>8001-090 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
A7b	2	262	
A8b	2	263	
A6b	2	280	
A8a	2	283	
A5b	2	285	
A7a, A3b	4	288	
A4b	2	290	
A1b	2	291	
A2b	2	293	
A6a	2	307	
A5a	2	312	
A4a	2	317	
A1a, A3a	4	318	
A2a	2	323	
A11	2	439	
A10	2	492	
1K4	2	535	INI both sides
A9	2	563	
1A10	2	1320	INI both sides
1B5	2	1385	INI both sides
1K2, 1K3	4	1605	INI both sides
1B4	2	1795	INI both sides
1B3	2	1845	INI both sides
<b>8001-070 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
A12, B11	4	441	
B12	2	443	
B7	2	472	
B8	2	477	
B10	2	487	
B6	2	505	
B3	2	522	
B2	2	533	
B4	2	539	
B9	2	555	
B5	2	562	
B1	2	581	
1A11	2	800	INI both sides
1B6	2	1320	INI both sides
<b>9200-035 - 2 9200 035 001 0</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
A15	2	344	
B15	2	351	
B14	2	362	
A14	2	365	
C13	2	391	
C14	2	412	
C12	2	552	double loop at line-tab (DL)
C11	2	553	double loop at line-tab (DL)
C10	2	594	double loop at line-tab (DL)
C6	2	614	double loop at line-tab (DL)
C7	2	624	double loop at line-tab (DL)
C3	2	629	double loop at line-tab (DL)
K9	2	643	

C9	2	651	double loop at line-tab (DL)
C2	2	674	double loop at line-tab (DL)
C4	2	682	double loop at line-tab (DL)
C5	2	700	double loop at line-tab (DL)
K10	2	716	
C8	2	726	double loop at line-tab (DL)
C1	2	803	double loop at line-tab (DL)
K8	2	1206	
K7	2	1209	
K6	2	1233	
B13	2	1236	
A13	2	1279	
K5	2	1349	
K4	2	1572	
K3	2	1809	
K2	2	1956	
K1	2	2298	
<b>8001-130 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
1A7	2	230	INI both sides
1A8	2	235	INI both sides
1A6	2	245	INI both sides
1A3	2	265	INI both sides
1A2	2	270	INI both sides
1A4	2	285	INI both sides
1A5	2	295	INI both sides
1A1	2	320	INI both sides
2K1	2	1180	INI both sides
1A9	2	1385	INI both sides
1K1, 2K2	4	2670	INI both sides
<b>8001-050 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
1B7	2	800	INI both sides
<b>8001-130 300 blue</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
1B2	2	1930	INI both sides
1B1	2	1960	INI both sides
<b>8001-190 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
2A4	2	1795	INI both sides
2A3	2	1845	INI both sides
2A2	2	1930	INI both sides
2A1	2	1960	INI both sides
<b>8001-360 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
AR1, AR2	4	5010	INI top side / red sleeve lower side
<b>8001-190 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
AR3	2	5180	INI top side / red sleeve lower side

<b>8001-090 772 Magenta</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
BR3	2	5195	INI top side / blue sleeve lower side / loop at maillon
AR4	2	5520	INI top side / green sleeve lower side
<b>8001-190 300 blue</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
BR1, BR2	4	5025	INI top side / blue sleeve lower side / loop at maillon
<b>PPSL200 yellow</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
KR1	2	3525	sleeve lower side



**VOLT 5 L**









## **E. Faltleinen – Folding lines – Lignes de Pliage**

Faltleinen sind nicht Teil des Standard-Lieferumfangs des VOLT 5 und müssen separat über AirDesign oder Händler geordert werden.

### MONTAGE:

Die Faltleinen werden auf den eigens dafür vorgesehenen Leinenansatzpunkten angebracht, welche sich vor den A-Leinen befinden.

Die Positionen sind wie unten folgend ersichtlich.

Die montierten Faltleinen sind im Flug lose und nicht auf Zug.

-----  
Folding Lines are not delivered with your glider as a standard. They need to be ordered individually via AirDesing or Distributor.

### MOUNTING:

The Folding Lines are mounted on separate line-tabs which are positioned in front of the original A-lines.

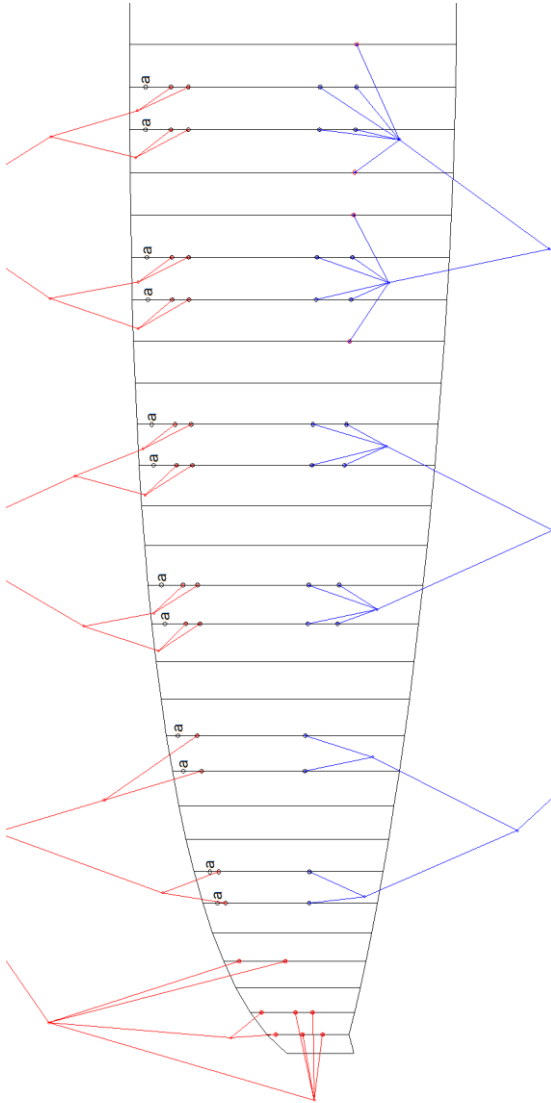
You can find the positions for these on below drawing.

Folding Lines mounted are slack and not on tension when flying.

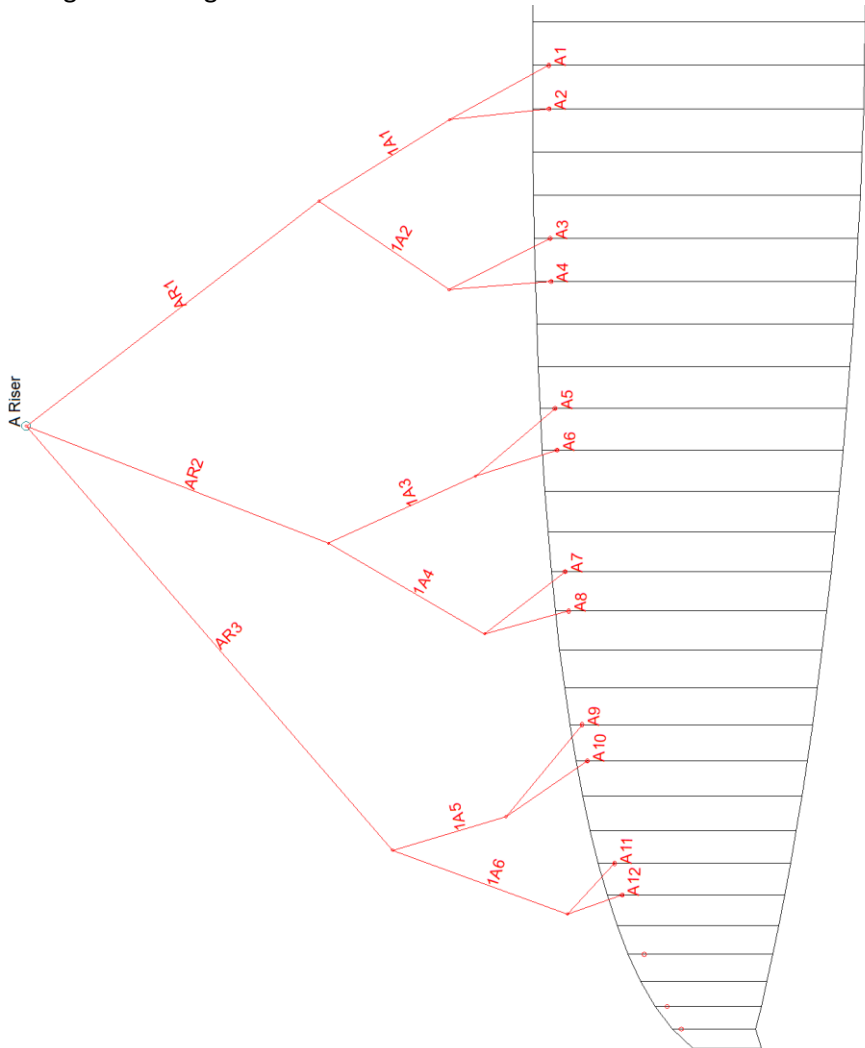
-----

Positionen der Faltleinen am Schirm (vor den A-Leinen) markiert mit „a“ (in roter Farbe sind die originalen A-Leinen ersichtlich).

-----  
Position of Folding Lines marked with “a” (in red are the original A-lines).



Leinenplan – Faltlinien  
Line-Plan – Folding Lines  
Plan de Lignes de Pliage



Die Leinen A1-10 werden an der Leinenschlaufe, welche sich im Schirminnenen befindet, eingeschlaucht. Dabei wird die Leine durch die kleine Öffnung durchs Segel geführt.

---

Lines A1-10 will be mounted on tabs which are inside the glider. The line will be guided through the sail.

---

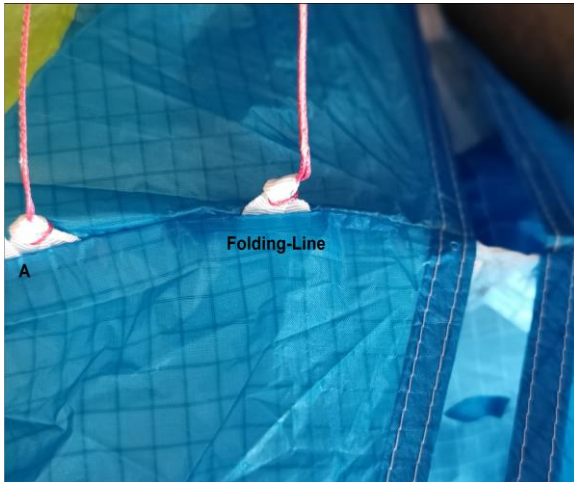


Leinen A11-12 werden auf eine Standard-Leinenschlaufe eingehängt, welche sich zwischen originaler A und Eintrittsöffnung befindet.

---

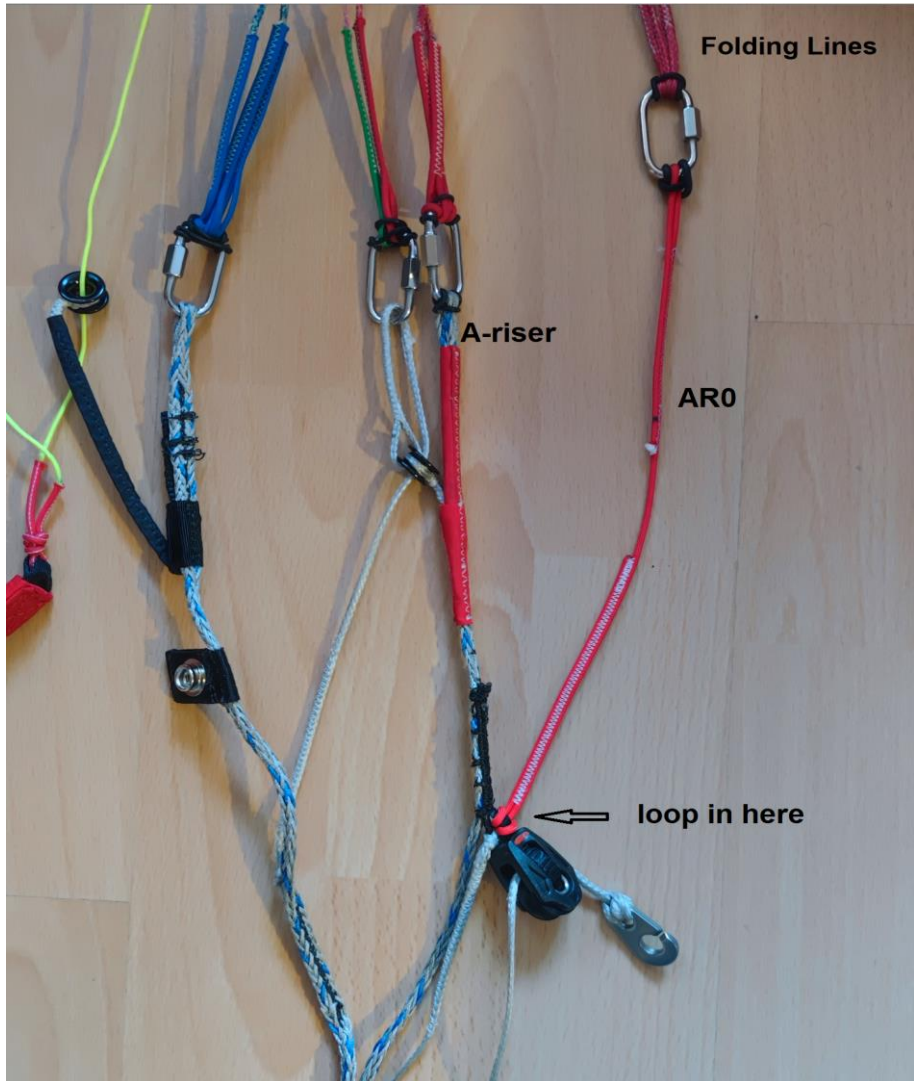
Lines A11-12 are looped to a standard line-tab positioned between original A and inlet.

---



Die „AR0“ Leine wird an der Schlaufe der oberen Beschleunigerrolle eingeschleift.

The „AR0“ line is looped at the webbing from the upper accelerator pulley.





<b>xd55xxs - VOLT5 XXS - folding lines</b>			
<b>DSL70 red</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
A12	2	328	
A8	2	510	
A7	2	521	
A6	2	563	
A5	2	624	
A3	2	638	
A4	2	643	
A2	2	674	
A1	2	726	
A11	2	356	
A10	2	470	
A9	2	552	
<b>PPSL120 red</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
1A4	2	1560	
1A3	2	1610	
1A2	2	1685	
1A1	2	1705	
1A5	2	1205	
1A6	2	1150	
<b>A-7343-280 - 2 7343 280 222 0 red</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
AR1, AR2	4	4360	
AR3	2	4510	
<b>7343 420 222 - red</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	
AR0	2	320	
<b>MAILLON OVAL (incl rubber</b>	2 pcs		

<b>xd55xs - VOLT5 XS - folding lines</b>			
<b>DSL70 red</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
A12	2	356	
A8	2	544	
A7	2	555	
A6	2	600	
A5	2	662	
A3	2	676	
A4	2	682	
A2	2	707	
A1	2	760	
A11	2	385	
A10	2	501	
A9	2	585	
<b>PPSL120 red</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
1A4	2	1615	
1A3	2	1665	
1A2	2	1740	
1A1	2	1765	
1A5	2	1250	
1A6	2	1190	
<b>A-7343-280 - 2 7343 280 222 0 red</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
AR1, AR2	4	4515	
AR3	2	4670	
<b>7343 420 222 - red</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	
AR0	2	320	
<b>MAILLON OVAL (incl rubbers)</b>			
	2 pcs		

<b>xd55s Rev2 - VOLT5 S - folding lines</b>			
<b>DSL70 red</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
A12	2	420	
A11	2	428	
A10	2	533	
A8	2	574	
A7	2	585	
A9	2	612	
A6	2	632	
A5	2	696	
A3	2	704	
A4	2	711	
A2	2	736	
A1	2	790	
<b>PPSL120 red</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
1A6	2	1230	
1A5	2	1290	
1A4	2	1670	
1A3	2	1720	
1A2	2	1800	
1A1	2	1825	
<b>A-7343-280 - 2 7343 280 222 0 red</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
AR1, AR2	4	4665	
AR3	2	4825	
<b>7343 420 222 - red</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	
AR0	2	320	
<b>MAILLON OVAL (incl rubbers)</b>	2 pcs		

<b>xd55m - VOLT5 M - folding lines</b>			
<b>DSL70 red</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
A12	2	412	
A8	2	611	
A7	2	622	
A6	2	667	
A5	2	732	
A3	2	741	
A4	2	748	
A2	2	767	
A1	2	822	
A11	2	443	
A10	2	565	
A9	2	654	
<b>PPSL120 red</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
1A4	2	1730	
1A3	2	1785	
1A2	2	1865	
1A1	2	1895	
1A5	2	1340	
1A6	2	1275	
<b>A-7343-280 - 2 7343 280 222 0 red</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
AR1, AR2	4	4840	
AR3	2	5005	
<b>7343 420 222 - red</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	
AR0	2	320	
<b>MAILLON OVAL (incl rubbers)</b>	2 pcs		

<b>xd55ml - VOLT5 ML - folding lines</b>			
<b>DSL70 red</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
A12	2	438	
A8	2	640	
A7	2	651	
A6	2	703	
A5	2	770	
A3	2	772	
A4	2	781	
A2	2	799	
A1	2	855	
A11	2	470	
A10	2	599	
A9	2	690	
<b>PPSL120 red</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
1A4	2	1795	
1A3	2	1845	
1A2	2	1930	
1A1	2	1960	
1A5	2	1385	
1A6	2	1320	
<b>A-7343-280 - 2 7343 280 222 0 red</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
AR1, AR2	4	5010	
AR3	2	5180	
<b>7343 420 222 - red</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	
AR0	2	320	
<b>MAILLON OVAL (incl rubbers)</b>	2 pcs		

<b>xd55L - VOLT5 L - folding lines</b>			
<b>DSL70 red</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
A12	2	459	
A8	2	677	
A7	2	689	
A6	2	737	
A3	2	803	
A5	2	806	
A4	2	812	
A2	2	830	
A1	2	887	
A11	2	492	
A10	2	626	
A9	2	720	
<b>PPSL120 red</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
1A4	2	1850	
1A3	2	1905	
1A2	2	1995	
1A1	2	2025	
1A5	2	1430	
1A6	2	1365	
<b>A-7343-280 - 2 7343 280 222 0 red</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	<b>INI</b>
AR1, AR2	4	5170	
AR3	2	5350	
<b>7343 420 222 - red</b>			
<b>Name</b>	<b>No.</b>	<b>Length</b>	
AR0	2	320	
<b>MAILLON OVAL (incl rubi</b>	2 pcs		

## F. Registry Of Product – Produktregistrierung - Enregistrement de produit

**Model/Modell/Modèle:** VOLT 5

Size/Größe/Taille:  XXS  XS  S  M  ML  L

Serial Number/Seriennummer/Numéro de série: \_\_\_\_\_

Date of Purchase/Kaufdatum/Date d'achat: \_\_\_\_\_

First Flight/Erstflug/Date de premier vol: \_\_\_\_\_

Check Flight made from/Eingeflogen von/Vol de contrôle effectué par: \_\_\_\_\_

### **Customer/Käufer/Client:**

Family Name/ Nachname/Nom de famille: \_\_\_\_\_

First Name/Vorname/Prénom: \_\_\_\_\_

Address/Adresse/Adresse: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Tel: \_\_\_\_\_

Fax: \_\_\_\_\_

Email: \_\_\_\_\_

Stamp of Distributor and Signature/Händlerstempel und Unterschrift/ Tampon et signature du revendeur

Product Registration: cut off and send to AIRDESIGN, or register online at: [www.ad-gliders.com](http://www.ad-gliders.com)

Produktregistrierung abtrennen und einschicken, oder online registrieren unter:

[www.airdesign.at](http://www.airdesign.at)

Enregistrement produit : couper et envoyer à AIRDESIGN, ou enregistrer en ligne sur :

[www.airdesign.at](http://www.airdesign.at)

