

59 Zellen formen den Sport-
klasseflügel. Designer Stephan
Stiegler hat den Volt 3 völlig
neu konstruiert.



AIRDESIGN VOLT 3

Der österreichische Hersteller bringt mit dem Volt 3 die dritte Auflage seines erfolgreichen Sportklassemodells. Mit einer Streckung von 6,5 zeigt der neue Volt Zähne ...

*Testpilot: Franz Altmann
Fotos: Franz Altmann*

Headdesigner Stephan Stiegler ist seit Jahrzehnten in der Szene eine Koryphäe, sowohl als Pilot als auch als Gleitschirmdesigner. Entsprechendes Herzblut steckt in „seiner“ und Martin Gostners Marke AirDesign. Und natürlich im neuesten Sportklasseflügel Volt 3, der die Fangemeinde ganz besonders bewegen soll. „Unkompliziert Streckenfliegen“ – das ist das Erbe der Volt-Baureihe. Immerhin hat er einen Ruf zu verteidigen – kein anderes AirDesign-Modell sieht man in derart großer Stückzahl herumfliegen. Vielleicht, weil sie so lange in der Luft bleiben – die Legende besagt, dass der Volt legendär steigt – wohl aber vor allem deshalb, weil sie in großer Stückzahl verkauft wurden. So bemühte sich der Hersteller, die Tugenden des Vorgängers beizubehalten – also einen ehrlichen, nicht grenzwertigen C-Schirm zu bauen. Gleichzeitig wollte man am Handling – bzw. an der Agilität und Dynamik – nachlegen. Mit „Kosmetik“ hat sich Stephan Stiegler allerdings nicht zufriedengegeben – der Volt 3 ist komplett neu gedacht ...

KONSTRUKTION, MATERIALIEN & DESIGN

Eine der wesentlichen Neuerungen beim Volt 3 ist sicherlich ein allgemeiner Philosophiewechsel: Waren die AirDesign-Schirme ehemals stets in zwei Tuchvarianten, einer Normal- sowie einer Leichtversion verfügbar, so wird die jüngste Generation nunmehr nur noch in einer Semilight-Version gebaut. Die Begründung leuchtet ein: Die Erfahrung habe gezeigt, dass auch die Leichtversionen sehr gute Haltbarkeit bewiesen hatten und sich keineswegs

vor den Normalversionen verstecken müssten. Daher sei es ein logischer Schritt gewesen, die Leichtbauweise als Standard zu übernehmen und mit Materialien zu mixen, die Haltbarkeit, Langlebigkeit und Qualität garantieren, um ein „optimales Paket“ (Originalton Stephan Stiegler) zu entwickeln. Im Falle des Volt 3 bedeutet dies einen Schirm, der mit 4,2 kg in Größe SM lediglich 200 Gramm schwerer ist als der Vorgänger Volt 2 Superlight.

Ein weiteres Konstruktionsdetail, das ins Auge springt, ist die markante Erhöhung der Streckung von 6,2 auf 6,5 (Volt 3). Das sei die logische Konsequenz aus der Erhöhung der Leistung des Intermediate Rise 3, der mit Streckung 6,0 die Voltbaureihe unter erheblichen Zugzwang gebracht habe.

Wie der Rise 3 besitzt auch der Volt 3 Winglets – ein nach außen oben gebogener Stabilobereich. Sie sollen die Spurtreue und Stabilität im Geradeausflug erhöhen und sich zudem auf die Gleitleistung positiv auswirken.

Im Interieur wurde ebenfalls ordentlich umstrukturiert. „Eigentlich ist alles neu“, kommentiert Stephan Stiegler. Man könne anhand des Innenaufbaus gezielt die gewünschte Stabilität bzw. die Verformung des Flügels in der Praxis steuern und so das optimale Verhalten modellieren. Konkret ist der Volt 3 damit ein Flügel, der an manchen Stellen vorsätzlich etwas flexibler konstruiert ist, an anderen wieder maximal stabil. Eine perfekte Kombination dieser Parameter habe positive Auswirkungen auf Leistung, Handling und Steigverhalten.

Das Profil wurde ebenfalls adaptiert – es stammt dem Rise 3, dessen Profil wiederum

vom Hochleister Hero übernommen wurde. Das neue Profil zeichne sich durch ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Leistung, Steigverhalten, Stabilität, Handling und Sicherheit aus. Außerdem konnte durch das neue Profil der Geschwindigkeitsbereich erweitert werden, was mitunter der wichtigste Punkt auf der Agenda war.

Beim Leinenkonzept bleibt Stephan seiner eher unkonventionellen Linie treu: Drei Ebenen zu je nur zwei Stammleinen (+ eine Stabiloleine auf der B-Ebene). Damit besitzt der Volt 3 im Grunde gleich viele Stammleinen wie ein Zweileiner, respektive 252 Gesamtleinenmeter (Größe SM). In Kombination mit unummantelten Aramidleinen der 8000-U-Familie von Edelrid und reduzierten Leinendurchmessern (0,5/0,8/1,3 und 1,7 mm) ist das Leinensetup extrem ausgedünnt und stellt einen elementaren Baustein bei der Leistungsmaximierung dar.

Der Tragegurt ist beides: Leichtgewichtig und alltagstauglich. Ein ebenso sehenswertes wie funktionales Element ist das C-Gurte Kontrollsystem, das auf die B-Ebene mitwirkt.

START

Der Flügel füllt trotz der hohen Streckung und der spärlichen Aufhängung gut. Rasch steigt die Kappe über den Piloten. Dabei helfen natürlich das leichte Tuch und der gut abgesetzte A-Gurt. Ein wenig darf man beim Auslegen die Streckung im Hinterkopf behalten – wie immer empfiehlt sich die gebogene oder gepfeilte Form, um zu verhindern, dass die Ohren schneller hochsteigen als die Schirmmitte. Doch der Flügel baut schnell Innendruck auf

TECHNISCHE DATEN (HERSTELLERANGABEN)					
Hersteller/Vertrieb	AirDesign GmbH, Rhombergstraße 9, A-6067 Absam, Tel.: +43 (0)5223 22480, info@ad-gliders.com, www.ad-gliders.com				
Produktion	Thailand				
Konstrukteur	Stephan Stiegler				
Testpiloten	Stephan Stiegler & Team				
Größen	XS	S	SM	M	L
Zellenanzahl	59	59	59	59	59
Startgewicht (kg)	60–75	70–85	80–95	90–105	100–125
Fläche ausgelegt (m²)	19,96	21,77	23,45	25,01	27,16
Fläche projiziert (m²)	16,88	18,14	19,83	21,15	22,97
Spannweite ausgelegt (m)	11,39	11,90	12,35	12,75	13,29
Spannweite projiziert (m)	9,13	9,53	9,90	10,22	10,65
Streckung ausgelegt	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5
Streckung projiziert	4,94	4,94	4,94	4,94	4,94
Kappengewicht (kg)	3,53	3,85	4,15	4,43	4,81
Vtrimm	38	38	38	38	38
Vmax	57	57	57	57	57
Gesamtleinenlänge (m)	232	243	252	260	271
Preis inkl. Mwst. (€)	4.140,-	4.140,-	4.140,-	4.140,-	4.140,-
Gütesiegel LTF/EN	C	C	C	C	C
Lieferumfang	Gleitschirm, 50/50 AirPack (Innenpacksack), Packsack, Mappe mit Handbuch (USB-Stick), Reparaturmaterialien				



Mit Streckung 6,5 hat der Volt 3 gegenüber seinen Vorgängern deutlich zugelegt!



und entfaltet sich selbständig. Eventuell herein- geklappte Ohren öffnen ebenfalls rasch.

Bereits beim Start macht sich eine ganz zentrale Eigenschaft des Volt 3 bemerkbar: Der Flügel dreht kaum selbstständig um die Hochachse – nicht beim Groundhandling und nicht im Flug. Auf das Startverhalten bezogen bedeutet das, dass der Schirm exakt in die Richtung des Erstimpulses hochkommt. Die hochkommende Kappe ist also eher „unbeirrbar“, lässt sich also nur widerwillig von ihrer eingeschlagenen Peilung abbringen. Das bedeutet einerseits, dass Richtungskorrekturen eher beherzt erfolgen müssen, aber andererseits, dass der Volt 3 bei Seiten- oder Rücken- oder Nullwind sehr gut funktioniert: Die Kappe kommt verlässlich und leicht hoch, entfaltet auch bei mäßigem Vortrieb anständig und bleibt der eingeschlagenen (Lauf-)Richtung treu.

Im Starkwind kann der Volt oben raus etwas beschleunigen und will abgefangen werden. Beim Starkwindhandling liegt der Volt 3 generell gut in der Hand, lässt sich jedoch nur mit etwas Nachdruck auf Spielereien ein. Es ist ganz offensichtlich, dass der auf Leistung und Komfort konstruierte Flügel kein verspielter Geselle, sondern eher ein kilometerhungriger High-End-XC-Flügel und ohnehin zu schade für derartiges Herumgehüpfe ist.

FLUGVERHALTEN

Meinen ersten Kontakt mit dem Volt 3 hatte ich am Super Paragliding Festival in Kössen. Bei „Kaiserwetter“ lasse ich es mir nicht nehmen, den Sonntag mit einer wunderschönen zweistündigen Runde durch den Tiroler Kaiserwinkel zu beenden. Die Bedingungen sind

allerfeinst – mit bis zu 6 m/s zieht es mich über dem Unterberghorn an die Basis. Der Volt 3 ist dabei auffallend unkompliziert, wiewohl etwas gar langsam in allen Bewegungen, was mich anfangs eher irritieren als beruhigen sollte. Spätestens die erste Querung an den zahmen Kaiser jedoch ist für mich augenöffnend – das Gaspedal lässt sich einfach durchdrücken, das Gleiten bleibt bis Maxspeed erhalten. Spannantes Cruisen bei jenseits 56 km/h! Beim nicht ganz einfachen Aufdrehen in engen Ker- nen an den Flanken der Pyramidenspitze ist's letztlich um mich geschehen: Ich bin Feuer und Flamme für den neuen Sportklassenschirm von AirDesign!

Thermikflug

Bis zum zweiten Flug sollte noch ein halbes Jahr vergehen. So ist es Herbst mit einer typischen Herbstlage: nasskalt und windig, weiter oben sicherlich zu windig und ohnehin wolkenver- hangen. Am Startplatz rauschen die Bäume und feuchter Wind peitscht uns ins Gesicht. Wir scherzen noch. Welcher Verrückte würde bei solchen Bedingungen fliegen? Doch dann legt sich der Wind. Wir grübeln. Ich starte!

In der Luft geht es erwartungsgemäß unru- hig, aber hurtig nach oben. Links ein kleiner Klapper, doch der Volt 3 zieht gut voran, lässt sich durch keine Bö von seiner Peilung abbrin- gen, schneidet wunderbar neutral in steigende Luftmassen. Ich steige ins Gas, will erstmals Abstand gewinnen, das Aufwindband an sei- ner Vorderseite erreichen. Abermals bin ich überrascht, wie satt der Volt 3 beschleunigt in der Luft liegt. Die Taktik geht auf – das mächtige Aufwindband lässt sich durchfliegen.

Vorne wird es ruhiger, sodass ich eine Stunde lang mit wunderbarem Soaring belohnt werde. Manchmal droht mich die Wolke über mir zu verschlucken, was abwechselnd hohe Wing- over, Ohren oder Vollgaspassagen in lichtere Luvgebiete erfordert. Hier, in diesen ziemlich grenzwertigen Bedingungen, ist mir der Volt 3 mit seinen soliden Schnellflugeigenschaften ein herrlicher Begleiter!

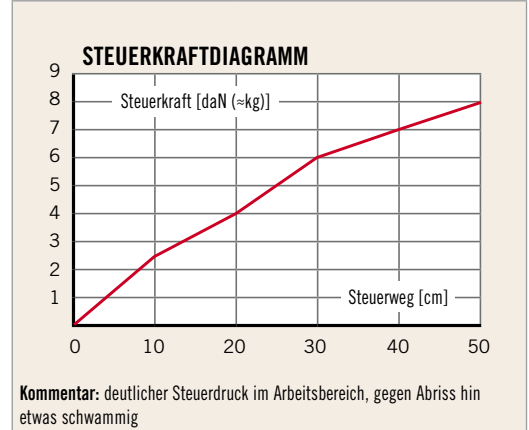
Der zweite Flug hätte trotz der fortgeschritte- nen Jahreszeit im Frühling sein können. Statt- dessen ist es Ende Oktober. Unser „Hike-&- Fly-Hausberg“ Schoberstein besitzt im Gegen- satz zu südlichen Gipfeln noch keine Cumuli, dennoch erreichen verdächtige Ablösungen den Startplatz – nichts wie raus! Vor dem Startplatz zieht der Hausbart sogleich wunderbar ver- lässlich 300 Höhenmeter hinauf in die Kälte. Beim Kurbeln im engen Zweimeterbart erkenne ich plötzlich die Kehrseite der ausgeprägten Richtungsstabilität meines Flügels: Der Volt 3 scheint erstmals unangenehm überrascht, wenn sein Pilot einen Haken schlagen möchte. Um schnell steil einzudrehen, muss ich die Innen- bremsen doch gehörig strapazieren, respektive von der Außenbremse erstmals komplett ablas- sen. Ich probiere es mit „Brake shiffig“, also einem nach innen versetzten Zugwinkel der Bremsleine, um eine etwas sportlichere Brems- anlenkung zu generieren. Die Drehfreude wird etwas besser, doch das Kurbeln mit überkreuzter Innenbremse ziemlich anstrengend. Ein paar Bärte später habe ich den Dreh raus: Der Volt 3 will mit ein wenig Schwung in die Kurve gelegt werden, dann dreht er willig und lässt sich aus- ladend oder auch steil ins Zentrum des Steigens

KONSTRUKTION/MATERIALIEN	
Kappe	Leichte Kappe, hohe Streckung (6,5), 59 Zellen; Winglets, Shark Nose, Vortex Holes, 3D-Shaping, Miniribs; Obersegel: Dokdo-20DMF(WR) Untersegel: Porcher Skytex 27 classic II
Leinen	Unummantelte Kevlarleinen mit nur je zwei Stammleinen pro Ebene und Seite; Hybrid-Dreileiner, die inneren drei Mittelgalerien gabeln auf eine 4. Ebene am Schirm (D1-D10); Insgesamt 106 Aufhängungen; Galerieleinen: Edelrid 8000/U-070, 090 Gabelleinen: Edelrid 8000/U-130, 190 Stammleinen: Edelrid 8000/U-190, 230, 280, 360
Tragegurt	Alltagstauglicher Tragegurt mit C-Griff; Tragegurt: Liros 13 mm Aramid/Polyester

EIGNUNG					
Schulung	Einsteiger	Gemüspilot	Erfahrener Pilot	Streckentlieger	Wettkampfpilot

PILOTENANSPRUCH (ANFORDERUNG AN DEN PILOTEN)									
E1	E2	i1	i2	S1	S2	H1	H2	CC	
S1: Ab Sportklasse 1 ist Leistung das Primärziel der Entwicklung. S1-Geräte sind vorwiegend Streckenfluggeräte für geübte Piloten, die viel fliegen. Erforderliche Skills/Erfahrung: Aktives Eingreifen bei Störungen ist ebenso eine Grundvoraussetzung wie umfangreiches Wissen und Erfahrung in den Bereichen Aerodynamik, Meteorologie und XC oder Akrobatik. Erforderliche Airtime: ab min. 70 Std./Jahr									
PILOTENKOMMENTAR									
Der Volt 3 ist genau das, was man für lange XC-Flüge braucht: pfeilschnell, kilometerhungrig, einfach zu fliegen, spurtreu, steigfreudig und vollgasfest. Und leicht ist er auch noch!									
Was uns gefiel: das geringe Kappengewicht, die ausgedünnten Leinen, die Steigfreude, die hohe Stabilität im beschleunigten Flug, die Gleitleistung, die Flugruhe									
Was anders ist: viel Endspeed (bis 57 km/h!)									
Was uns fehlt: Ich persönlich würde mir etwas mehr Verspieltheit wünschen.									

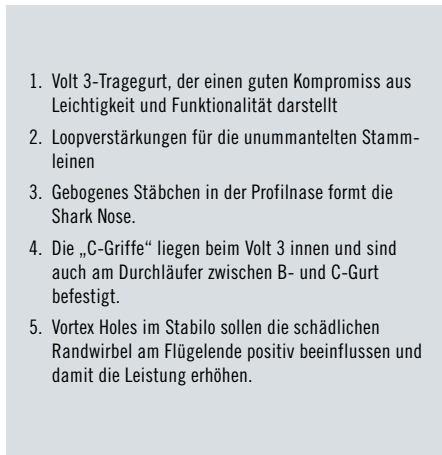
TESTPROTOKOLL	
Startgewicht Testpilot (kg)	93
Flächenbelastung (kg/m ²)	3,97
Gurtzeug	Advance Lightness 3, Supair Delight 3
Messinstrumente	Skytraxx 2.0, Flymaster SD Live
Beschleunigungsweg (cm)	46
Gewicht Schirm (kg)	4,3
Vtrimm (km/h)	39
Vmax (km/h)	56–57



AIRDESIGN VOLT 3

setzen. Zwar ist immer ein gewisses Aufrichtemoment spürbar, gegen das man als Pilot arbeiten muss, doch stellt sich gleichermaßen jenes Großseglerfeeling ein, das man nur selten und nur bei richtig gleichmäßigem Steigen erlebt: Alles ist ruhig, nichts hebelt oder stößt, das Vario trällert. Einfach herrlich! Mit der Zeit sind auch erste Cumuli entstanden, ich entscheide mich für einen kleinen Rundflug. In dieser durchwühlten Luft mit abrupften, engen Steigkernen zieht der Volt 3 spurtreu und satt seine Linie, anstatt sich wilden Schaukeleien hinzugeben. Bei der Thermiksuche fällt es mir nicht ganz leicht, die Heber korrekt zu deuten. Rechts oder links eindrehen – manchmal entscheide ich mich falsch und kippe wieder aus dem Steigen. Dabei kommt die Kappe etwas weiter nach vorne als gewohnt – doch halb so tragisch, von einem Vorschießen kann kaum die Rede sein. Ein dezenter Bremsinput und man hat den Flügel wieder sicher an den Zügeln. Mittlerweile habe ich gelernt, die Andeutungen von Feedback zu erkennen, die dem Volt 3 entkommen, im Vergleich zum Volt 2 ist er vielleicht durch das Leichttuch insgesamt etwas mitteilbarer, ein sensibler Thermiksnüffler wird er aber nie sein. Doch einmal korrekt „eingefädelt“ lässt der Volt 3 den Bart nicht mehr los und ermöglicht auch das Ausdrehen windversetzter Bärte. Dabei kommt dem Flügel eine Eigenschaft zugute, die ich persönlich als ganz wichtig erachte: Er stellt beim Einfahren in stärkeres Steigen kaum auf, nickt also nicht nach hinten. Das ermöglicht, auch zerrissene, windversätzte Bärte auszdrehen, da der Flügel ins Steigen so selbstverständlich einfährt wie ein heißes Messer in Butter.





1. Volt 3-Tragegurt, der einen guten Kompromiss aus Leichtigkeit und Funktionalität darstellt
2. Loopverstärkungen für die unummantelten Stammleinen
3. Gebogenes Stäbchen in der Profilnase formt die Shark Nose.
4. Die „C-Griffe“ liegen beim Volt 3 innen und sind auch am Durchläufer zwischen B- und C-Gurt befestigt.
5. Vortex Holes im Stabilo sollen die schädlichen Randwirbel am Flügelende positiv beeinflussen und damit die Leistung erhöhen.

AIRDESIGN VOLT 3

Die nächste Querung ist gewagt. Mit 1.500 m Abflughöhe gilt es, die 4,2 km lange Querung zu einem 1.150 m hohen Berg zu bewerkstelligen. Wer unter Gipfelhöhe ankommt, muss sich mühsam um den Berg herum in die Südseite arbeiten. Ich verkrieche mich in mein Liegegurtzeug, um ja keinen Widerstand zu bieten. Da Nullwind herrscht, gleite ich im Trimmspeed, der Schirm macht keinen einzigen Zupfer und liegt die kommenden acht Minuten so ruhig in der Luft, als wäre er ein Standbild. Es geht sich haarscharf aus – am Ende habe ich 366 Meter eingebüßt – ich kann exakt auf Gipfelhöhe in den nächsten Bart einsteigen. Später sollte ich mir ausrechnen, dass dies eine Gleitzahl von 11,4 bedeutet. Ein Zufall?

Am nächsten Berg auf meiner Route (1.237 m) tappe ich wie befürchtet in die Talwindfalle. Ich entscheide mich dennoch, ins Lee zu fliegen, was ich sogleich bereuen sollte. Mit einem gehörigen Rumpfler räumt es mir knapp die Hälfte meines Flügels nach unten, während das Vario zeitgleich ordentlich zu kreischen beginnt. Der Volt 3 verharrt regungslos in Flugrichtung, während ich die eingeklappte Seite mit einem sachten Pumper wieder öffne. Mit einem Raschler „wabbeln“ diese wieder in die gewohnte Position retour, ich drehe mit bis zu 4 m/s integriert hangnah aus dem Lee,

als wäre nie etwas geschehen. Erst auf Gipfelhöhe erkenne ich meinen Denkfehler: Es zieht mich eindeutig zum Gipfel hin, obwohl der Wind eigentlich von der anderen Seite kommt. Dort – im Zentrum des Bartes, vereinen sich Leeviper und Luv-Aufwind zu einem konstanten, entspannten Aufwind – in den der Volt dankbar und wie selbstverständlich eindringt. Beim Rückflug beherzige ich Erlebtes und kann in einem gemütlichen Luv-Bart noch einmal Basis machen, ehe ich in den Endanflug gehe. Ob ich nochmal aufdrehen muss? Nein – die Gleitzahlangabe am Instrument pendelt sich bei +10 ein, ich kann nach 5 km Gleiten sogar noch eine größere Platzrunde ausfliegen.

Der folgende Flug sollte eine Feuertaufe für die Steigfreude des neuen Volt 3 sein. Waren bereits die Vorgänger für ihre hohe Steigwilligkeit bekannt, so eilt dem Neuen voraus, ein ganz besonders guter „Aufdreher“ zu sein. Bei seichtem Föhn gilt es an jenem Novembertag, ein schwaches Aufwindband mit anderen Mitfliegern zu teilen. Bald schon lässt sich erkennen, was ich ohnehin vermutet hatte: Ich soare problemlos oben mit. Der Volt 3 erleichtert die Aufgabe durch seine prinzipielle Neigung zum Flachdrehen – nur knapp am Hang muss ich ab und an etwas mehr zupacken, um die Kurve zu verjüngen.

Auch die folgenden Flüge sollten herbstgemäß thermisch ziemlich schwach ausfallen, sodass stets das Obenbleiben die Aufgabe des Tages darstellt. Hier macht sich der Volt 3 tatsächlich abermals einen Namen – er steigt einfach sensationell gut, sodass man nicht einmal tief in die Trickkiste greifen muss, um oben mitzuschwimmen.

Beschleunigter Flug

Der Beschleunigerdruck ist weder butterweich noch bretthart, sodass stundenlanges „Gasen“ problemlos möglich sein sollte. Was mich vielmehr beeindruckt, ist, wie satt der Volt 3 beschleunigt in turbulenter Luft in der Luft liegt. Es scheint fast so, als wäre er beschleunigt noch stabiler und absolut unbeeindruckt von jedweden Windscherungen. Zudem gefallen mir die C-Griffe im Tragegurt sehr gut, die das beschleunigte Fliegen eindeutig noch erleichtern.

Um den Beschleuniger voll durchzutreten, muss das Speedsystem gut eingestellt sein: Beim Blick auf den Tacho erlebt der Pilot eine große Überraschung: Der Volt 3 toppt erst bei 56–57 km/h aus, womit er bei den allerschnellsten C-Schirmen rangiert! Das Gleiten erscheint auch im Vollgas gut, sodass der Volt 3 in diesem Belange ausgesprochen effizient zu sein verspricht.



„Horseshoe“: Der Strömungsabriss erfolgt von der Flügelspitze aus, symmetrisch kippen die Ohren nach hinten. Passiert der Stall unabsichtlich, hat der Pilot im Ansatz ausreichend Zeit, den Volt 3 wieder zum Fliegen zu bewegen!

Extremflugverhalten/Dynamik

Beim Wingovern ereilt mich jene Empfindung, die ich bereits zuvor bemerkt hatte: Der Volt 3 fühlt sich ein bisschen wie ein Langleiner an, der schnell Dynamik und Schwung aufbaut, wenn man das Timing heraushat. Dadurch werden Wingover schnell sehr hoch, was irre Spaß macht!

Bei den Klappern hinterlässt der Volt 3 einen ausgesprochen zahmen Eindruck. Bis Halbgas sind seitliche Einklapper vollkommen unspektakulär – der Flügel verzögert erst einmal, um die Schirmmitte auch ohne Zutun den Piloten selbstständig zu füllen. Dann fährt er gemächlich an und öffnet den Rest weich. Erst bei Vollgas dreht er etwas rascher an, kann aber super gestützt und bei der Öffnung unterstützt werden. Frontale Einklapper öffnen sofort und bei sehr geringem Höhenverlust.

Selbst der Fullstall ist überschaubar: Die Stallgrenze lässt sich auch ohne scharfem Steuerkraftanstieg gut erkennen: Der Volt 3 reißt von der Flügelspitze her ab, sodass er erst die Ohren nach hinten nimmt. Dabei ist noch nichts verloren – lässt der Pilot in dieser Phase schnell von der Bremse ab, „wabbelte“ das Ohr wieder nach vorne – der Schirm fliegt weiter.

Wer also gerne mit angezogener Bremse eng kurbelt, sollte das Innenohr stets im Auge behalten.

ABSTIEGSHILFEN

Steilspirale

Korrekt getaktet (mit etwas Schwung) zieht der Volt 3 sauber in die Spirale und baut rasch hohe Sinkwerte auf. Bis zu 20 m/s sind tatsächlich möglich, der Ausleitung darf ein bisschen nachgeholfen werden, da der Volt 3 etwas nachdreht. Sobald der meiste Schwung raus ist, muss der Pilot ein bisschen darauf achten, dass der Flügel nicht zu früh aufstellt, dabei kann er den (passiven) Piloten deutlich rauspendeln lassen. Lieber etwas nachdrücken und den Flügel aktiv aus der Spirale führen, was für einen Sportklassepiloten kein Problem sein darf.

B-Stall:

Der B-Stall wurde nicht getestet, ist aber laut Hersteller möglich.

Ohren anlegen

Mit den äußeren A-Leinen klappen (bedingt durch das Leinensystem mit lediglich vier A-Stammleinen) große Flügelteile herein. Dabei lasten erhebliche Kräfte auf den Leinen und folglich auf den Fingern des Piloten, sowohl beim Einleiten des Manövers als auch beim Halten. Insofern sollte man unbedingt mit Handschuhen fliegen, um allenfalls die Ohren anlegen zu können. Das Manöver selbst fällt teilweise etwas unruhig aus, die Ohren

KURZBEWERTUNG

STARTEIGENSCHAFTEN		
Vorwärtsstart ★★★★	Füllt und kommt verlässlich und auffallend spurtreu, durch die hohe Streckung auf eine gepfeilte Auslegeform achten	
Rückwärtsstart ★★★★	Hohe Spurtreue beim Hochkommen, entfaltet sich gut, vorhersehbare Reaktionen, etwas unwillig bei Korrekturen	
Starkwindhandling ★★★★★	Überschießt und will abgefangen werden, ansonsten sehr einfach und intuitiv	
FLUGVERHALTEN		
Agilität/Wendigkeit ★★★★	Mit ein bisschen Schwung durchaus wendig, ansonsten eher kein Hakenschläger	
Steuerverhalten ★★★★	Etwas höhere Steuerdrücke, manchmal beim Nachdrücken etwas lang und stark, mit etwas Gefühl aber doch meist im angenehmen und kürzeren Bereich	
Klapperverhalten ★★★★★	Klapper verzögern zuerst, drehen erst gemächlich ab und öffnen weich; Frontklapper öffnen sehr rasch wieder	
Beschleunigter Flug ★★★★★	Top: hoher Endspeed, vollgasfest, gut über C-Handles lenkbar	
Dämpfung/Stabilität ★★★★★	Hohe Dämpfung und Stabilität auch in turbulenter Luft	
ABSTIEGSHILFEN		
Ohrenanlegen ★★★★	Hoher Widerstand beim Anlegen und Halten, schlagen gerne, aber äußerst effizient (nur zwei A-Stammleinen)	
B-Stall	Wurde nicht getestet	
Steilspirale ★★★★	Hohe Sinkwerte, beim Exit deutliches Nachdrehen und Aufrichten in der Endphase	
Eignung	Hike- & Fly-Enthusiasten, XC-Flieger und jene, die beides wollen, Biwakflieger	
Wertung	★ mangelhaft, ★★ durchschnittlich ★★★ gut, ★★★★ sehr gut, ★★★★★ ausgezeichnet	

beginnen zumeist deutlich zu flattern und auch zu schlagen, ist aber immerhin sehr effizient und für die Flucht vor der Wolke oder einen Notabstieg gut brauchbar.

FAZIT

Was den Volt 3 von anderen C-Klasse-Schirmen absetzt, ist das Fehlen der Gierbewegungen, das er mit einigen anderen höher gestreckten Schirmen gemein hat. Um die Hochachse dreht der Flügel nicht so selbstverständlich wie viele andere Schirme seiner Klasse, beim Kurbeln will er es bevorzugt flach. Dennoch besitzt der Flügel ungeahnte Dynamik, wenn man seinen Schwung korrekt zu takten weiß, was ihm den Touch des „Großseglerfeelings“ verpasst. Diese Eigenschaft macht ihn gleichzeitig spurtreu und hilft sowohl beim Start als auch auf Gleitpassagen, wo er – vor allem beschleunigt – seine Leistungsausrichtung perfekt ausspielt. So gelingt es auch in engen, starken Kernen, ihn steil in den Kern zu setzen und entspannt hochzuzirkeln. Insgesamt hat Stephan Stiegler eine tadellose XC-Maschine auf die Beine gestellt, die in allen Belangen genau den Nerv treffen sollte: stabil, einfach und verlässlich, wenn es bockt, steigfreudig, wenn es mal schwach ist, und leistungsorientiert, spurtreu und vollgasfest, wenn es zieht. Und last but not least: Leicht ist er auch noch! Gratulation an AirDesign! ■