

## Результаты тестов GRADIENT Aspen6 26 от Алексея Тарасова (Теоретик)



### Работа с крылом на земле

Сразу заметен явный и сильный прогресс в сравнении с более старыми Аспенами. Новый Аспен заметно обновил свой характер! С первых секунд "наземки" Аспен неожиданно впечатляет динамикой и остротой реакций. Плотный порывистый ветер заставляет Аспена мощно "стрелять" вперёд -- но это движение можно практически мгновенно остановить клевантами, которые очень эффективны. Для подъёма достаточно несильного движения руками или даже рывка корпусом. Форсировать подъём работой за две центральные А-стропы нет никакого смысла -- и без того аппарат выскакивает в полётное положение мгновенно. Через полминуты игры с крылом начинаю понимать, что Аспен буквально провоцирует меня на разные энергичные движения, с ним скучно стоять на одном месте, даже если можешь и умеешь (а это не так просто с таким динамичным крылом). Даю аппарату заскочить слишком вперёд -- сложение возникает моментально, достаточно резко, но так же моментально и резко раскрывается. Интересно! Игра с Аспеном в касание ухом земли требует хорошей (по меркам класса EN C) координации движений и быстроты реакции, но если всё это есть -- то аппарат выполняет то, что от него требуется, мгновенно и очень точно. В целом ощущения балансируют где-то на грани между радостью от точности и быстроты реакций и лёгкого груза от них же. Несколько смахивает по ощущениям на Кайенн Пятый, но всё же чуть попроще.

## Буксировка

Дурная привычка после набора первых 50 метров отвлекаться от управления, чтобы потыкать в приборы и влезть в кокон, в случае с Аспеном оказывается действительно дурной. Аппарат легко уходит с курса, настоятельно требуя схватиться за клеванты... но практика показывает, что нужно это далеко не всегда. Крены примерно до 15 градусов на затыжке легко исправляются одним только весом! Круто для EN C. При буксировке в беспокойном воздухе Аспен склонен к выраженным движениям по тангажу и сильным изменениям воздушной скорости -- он как будто запрыгивает вверх по невидимым ступенькам. Ощущение вполне известное и знакомое, но нечасто возникающее на "ен-цешках". Эффективность клевант под тягой сильно выше среднего -- для быстрого исправления возникающих кренов достаточно бывает короткого "выпада" рукой сантиметров на 20-30. В процессе затыжки Аспен достаточно сильно заваливается назад, но запас по углам атаки у него очень велик, беспокоиться не о чем. Клевки после отцепки невелики по амплитуде, но достаточно выражены. Полетели!

## Полёт

Бодрит! Это если сжать ощущения от Аспена в одно слово. Разожмём его в более объёмный текст...

Динамика и энергоёмкость. Начну, пожалуй, именно с них -- потому что в этом отношении Аспен впечатляет больше всего. Много! И того, и другого. На июль-2017 верхний предел того, что возможно в классе EN C в плане энергоёмкости, для меня воплощён в Ozone Delta 3. Но наш сегодняшний фигурант тоже довольно близок к этому пределу. К счастью, не слишком близок -- иначе возникли бы проблемы с комфортом. Оставаясь в границах уместного и приличного для класса EN C, Аспен подходит к этим границам вплотную, а вот достоинство это или недостаток -- это уже вопрос индивидуального восприятия. Но мало не покажется никому! Лично мне мощная динамика этого Аспена сразу пришлась по душе, тем более что этот аппарат не склонен наказывать пилота за умеренные ошибки пилотирования. Винговеры крутить -- одно удовольствие! В крутую спираль Аспен уходит с пол-витка -- главное не переборщить, а также не забыть растянуть выход хотя бы на оборот-полтора для плавности. Но лёгкая неадекватность в пилотировании, что интересно, не приводит к каким-то суровым последствиям. Если "подвесить" аппарат на неаккуратном выходе из винговера -- он разгрузится, может даже замяться передняя кромка, но довести ситуацию до массивированного сложения таким способом не очень-то легко. Аспен с большей вероятностью коротко хлопнет консолью и тут же раскроется, чем "залипнет" в сложении. Энергии этот аппарат запасает очень большое количество -- ну, может, ещё не на уровне Дельты Третьей, но где-то очень близко. Взаимопереходы скоростей и высот происходят быстро и мощно, к этому надо быть готовым на любых манёврах -- от "наземки" до предпосадочной "подушки". Впечатляет!

Манёвренность. Это второе сильное -- и очень положительное! -- впечатление от Аспена. Острота и точность отклика на управление у этого крыла ещё не переопределяют рыночные стандарты (что не всегда приятно и комфортно для пилотов), но, как и в случае с динамикой и энергоёмкостью, лежат где-то очень

близко к верхним границам уместного для EN C. При этом вираж Аспена отличается приятной простотой и интуитивностью. Клеванты не запредельно острые, рабочие хода и нагрузки на руки подобраны очень приятно -- в итоге проблематичное парение в слабых, сложно устроенных "пузырях" превращается в азартное упражнение на быстроту и точность пилотирования. Естественно, на таком крыле очень приятно исполняются винговеры и крутые спирали -- ощущение полного контроля над ситуацией возникает мгновенно, и этому ощущению вполне можно доверять. И снова возникает желание сравнить Аспен Шестой с Кайенном Пятым от Скайвока: Аспен чуть менее остр в реакциях -- примерно настолько, чтобы острота не ошарашивала, но оставалась приятной.

Летучесть. Вот с ней у Аспена всё совсем интересно. По состоянию на 2017 год в классе EN C стало уже трендом жертвовать максимальной скоростью ради высокого аэродинамического качества (привет, BGD Cure!). Но наш сегодняшний Аспен, похоже, играет совсем в другую игру. Прирост скорости на первой ступени акселератора (довольно лёгкого, кстати): 7-8 км/ч, вполне нормально. Качество при этом заметно не меняется -- тоже нормально для современного EN C. А теперь -- вторая! Плавно (чтобы меньше было влияние переходных процессов на замер) выжимаем акселератор на 100% -- и получаем стабильный прирост скорости примерно +17 км/ч! В забросах доходит порой и до +20. Цифры, которых я давно не наблюдал в классе EN C! При балансировочной скорости около 36-39 км/ч в условиях равнины получаем максимальную воздушную скорость почти примерно до 58 км/ч! Справедливости ради надо заметить, что значения эти всё-таки не рекордные (похожие скорости выдавал ещё лет 10 назад ныне почти забытый Windtech Tesno) -- но в реалиях 2017 года новый Аспен претендует на лидерство по максимальной скорости в своём классе. Повосторговшись скоростью, зададимся сакраментальным вопросом -- а что у нас с качеством? Естественно, точный ответ требует параллельных полётов (что почти никогда не удаётся организовать). А если субъективно -- то по всей поляре Аспен Шестой не показался мне каким-то особенно выдающимся в плане аэродинамического качества. Летит нормально, даже хорошо -- но не настолько круто, как, например, Trango XC3. Впрочем, удивляться тут нечему -- невозможно одновременно добиться очень высокой скорости и очень высокого качества, не потеряв при этом в пассивной безопасности. Забегая вперёд, замечу, что с ней у нашего Аспена всё оказалось отлично. Итак, Аспен не жертвует скоростью ради качества. Скорее наоборот. И есть масса ситуаций, где высокая скорость без рекордного качества может оказаться куда полезней, чем супер-качество без высокой скорости. Зато с парением всё просто и понятно. Парит наш фигурант весьма убедительно, слабо наращивая снижение даже на довольно энергичных виражах.

Комфорт и информативность. Очень непростой вопрос для столь амбициозного аппарата -- но Аспен, похоже, знает правильные ответы. Информативности у нашего героя много -- тут мы снова оказываемся где-то недалеко от границ уместного в классе EN C. Однако, в отличие от уже упомянутой Дельты Третьей (которая эти границы и задаёт), Аспен 6 всё-таки более спокойный и менее "мозговывоспитанный". Пожалуй, наиболее информативны у Аспена изменения воздушной скорости, причём это очень своеобразная информативность. Аспен очень любит взять да и резко потерять скорость. Это происходит и на входе в скромные термические "пузыри" бестолкового и дождливого подмосковного лета, и при изучении опасных режимов полёта. С непривычки можно даже испугаться слегка, когда привычный шум потока резко стихает почти в нуль -- но Аспен не склонен к срывным режимам и очень быстро восстанавливает потерянную скорость.

Интересно, что наборы скорости у Аспена происходят менее резко и мощно -- хотя тоже очень, очень информативны. На втором месте в моём рейтинге факторов информативности Аспена -- изменения нагрузки на основные карабины. Даже несильные термики при попадании в них Аспена буквально бьют по подвеске, создавая очень чёткое и яркое ощущение формы потока. На третьем месте -- изменения нагрузки на клевантах. Нет, не подумайте плохого -- третье место в данном случае очень почётное, информативность клевант у Аспена явно зашкаливает за средние значения класса EN C. Спрашивается, а что у нас с комфортом при такой высокой информативности? Как ни странно, хорошо. Не отлично, конечно (отличный комфорт, увы, достигается только и только ценой совсем не отличной летучести), но вполне нормально для "ен-цешки". И уж точно намного лучше, чем у Дельты Третьей. Интересно, что, несмотря на заметно подросшее по сравнению с прежними поколениями Аспенов удлинение, Aspen 6 -- пожалуй, самый "монолитный" из известных мне Аспенов. И если у Аспена 4 паразитных, не несущих полезной информации движений было достаточно много, то у Аспена 6 их практически нет. Так, чуть-чуть пошевеливаются туда-сюда "уши" при энергичном центровании потока -- это, пожалуй, и всё. И это очень приятно -- потому что лишний "шум" в виде неинформативных движений крыла всегда мешает чувствовать воздух и "съедает ментальную батарейку".

## **Опасные режимы полёта**

### **Асимметричное сложение**

Отлично, с особенностями. Главная особенность -- ярко выраженная положительная крутка "ушей", из-за которой они стремятся раскрыться первыми. В целом раскрытие очень быстрое, практически взрывообразное, почти как у Skywalk Cayenne 5. Несмотря на быстроту протекания режима, Аспен всё-таки успевает уйти в выраженный косой клевок, но его амплитуда не превышает скромные для EN C 45 градусов. Курсовое отклонение -- обычно не больше 90 градусов. Ещё раз заострю внимание на том, насколько быстро всё происходит -- при наблюдении с земли очень тяжело понять максимальный размах сложения, он всегда кажется меньше реального (который можно увидеть только на раскадровках или непосредственно из-под крыла). Характерна сильная потеря воздушной скорости в начальной фазе сложения. Крайне желательно в "боевых" условиях работать на сложениях только весом -- иначе возникает немалый риск перекомпенсации.

### **Фронтальное сложение**

Отлично, с теми же особенностями. "Уши" раскрываются настолько быстро и энергично, что возникает небольшая, но заметная тенденция к уходу в "бабочку", что в сочетании с сильной потерей скорости может несколько смущать с непривычки. Но раскрывается Аспен очень быстро, причём, что очень приятно, без сильных клевков и с умеренной потерей высоты. Риск перекомпенсации "фронталки", пожалуй, даже выше, чем в случае асимметричного сложения -- в "боевых" условиях лучше не делать клевантами ничего, не пытаться "выбить переднюю кромку в рабочее положение". Она раскроется сама, причём очень быстро. А вот сорвать аппарат клевантами в начальной фазе сложения -- наверняка легче лёгкого. Нет, не пробовал и не хочу, но при такой потере скорости в начале сложения есть веские основания быть в этом уверенным.

## Подсрыв из термической спирали

Хорошо, не более. Вероятно, засчёт всё той же положительной крутки "ушей" в срыв вовлекается сразу вся консоль. Падение нагрузки на внутреннюю руку в момент начала срыва выражено достаточно хорошо, равно как и уход крыла в скольжение -- но усилие на клеванте вблизи срыва не становится очень большим, а времени на осознание и исправление ошибки Аспен даёт не очень много. При частичном отпуске внутренней клеванты выход из режима происходит практически мгновенно, аппарат остаётся в термической спирали.

## Режимы быстрого спуска

### "Уши"

Вау! Это не уши, это какие-то ушищи. Внешние стропы А-рядов у Аспена расположены так, что в сложение вовлекается процентов по 25 размаха с каждой стороны. Естественно, такие мега-уши очень эффективны: снижение уверенно вырастает примерно до -3, а если ещё и вдавить акселератор -- то можно раскочегариться даже примерно до -4. При этом режим относительно стабилен. Конечно, приходится нащупывать такое положение "ушных" строп, при котором Аспен (точнее, то, что от него осталось) не начинает трястись над головой -- но такое положение, определённо, существует. Оценка -- отлично!

## Выводы

Советский авиаконструктор Туполев когда-то сказал, что хорошо летают только красивые машины. Собственно, именно эстетика формы обновлённого Аспена заставила предполагать, что с появлением шестого поколения Аспенов нас ждут не количественные, а качественные изменения. Ожидания оказались справедливы, и имеют они под собой более чем реальную основу -- сейчас уже ни для кого не секрет, что Gradient объединился с Sup'Air, и новые градиентовские крылья разрабатывает и доводит до ума новая (и, судя по всему, очень толковая) команда разработчиков.

Главное достоинство обновлённого Аспена -- его максимальная скорость, если не рекордная в классе EN C, то очень близкая к тому. С манёвренностью и динамичностью тоже всё отлично, да и пассивной безопасностью наш фигурант, что называется, не обделён. А недостатки, где же недостатки? С некоторой натяжкой -- ибо в данном случае вынужден опираться сугубо на субъекции -- могу отнести к ним не рекордное (особенно на максимальной скорости) аэродинамическое качество. А ещё некоторым пилотам может оказаться многовато той чуткости и остроты реакций, которые даёт Аспен 6 -- но это уже недостаток весьма условный.

Кому и в каких условиях лучше всего подойдёт наш подопытный? Пожалуй, он достаточно универсален (как любое удавшееся крыло) -- но сочетание высокой максимальной скорости и отличной манёвренности, пожалуй, более интересно в горах, чем на равнине, где хочется иметь побольше "глайда", иногда даже ценой

потерь в управляемости и пассивной безопасности. Думаю, что идеальное применение Аспена Шестого -- это длительные, сложные и амбициозные полёты в настоящих горах, что под силу только зрелым, опытным пилотам. Отчасти это подтверждается успехом "старшего брата" -- крыла Sup'Air Wild (EN D), на котором было взято второе место в X-Alps 2017. А ещё новый Аспен очень хорош для всяческого фан-флая (спиралей, винговеров и прочего неакробатического пилотажа). Вероятно, и в акро этот аппарат тоже сможет раскрыть себя с лучшей стороны.

Минимальный потребный налёт в данном случае определяется не пассивной безопасностью (повторюсь -- с ней у Аспена 6 всё очень хорошо), а высоким уровнем чуткости и остроты реакций крыла на управление и поведение воздуха. Поэтому нижнюю планку потребного налёта придётся задрать как минимум часов до 70-80, из которых не менее 50 желательно набрать за полгода до покупки.

### **Плюсы**

- Близкая к рекордной в классе максимальная скорость
- Отличная манёвренность
- Высокая пассивная безопасность

### **Минусы**

- Не найдено

### **Особенности**

- Выраженная потеря скорости на входе в потоки и в начале сложений



