



UP Ascent 3



118,98 km FAI vom Voralpenstartplatz Herndleck in knapp sechs Stunden mit einem A-Schirm? Flugschulbesitzer Hans Poscher hat es mit dem neuen UP Ascent 3 vorgemacht. Klar wollten wir daraufhin wissen, was im neuen UP-Einsteiger steckt ...

Testpilot & Fotos: Peter Feichtinger

pilotiere ich den Schirm in der satten Thermik bis an die Basis und fühle dabei erstaunlich genau den Puls des Aufwindes über die Bremsen und das Gurtzeug. Der Einsteiger dreht dabei wendig und variantenreich. Er stellt sich bei Bedarf steil in den Aufwind und lässt sich auch eng und flach im Steigen drehen. Der Wechsel von weiten, flachen Suchkreisen zum engen Drehen setzt der Einsteigerschirm nahezu verzögerungsfrei um. Er fühlt sich beim Steuern wie ein moderater EN B-Vertreter an, zwar mit etwas längeren Steuerwegen, aber genauso direkt und exakt. Das Flugverhalten selbst ist jedoch ruhig und gedämpft. Spurtreu und wenig beeindruckt von Turbulenzen kurbelt der Ascent 3 nach oben. An der Basis angekommen steige ich in den Beschleuniger und setze zu einer kleinen Talquerung an. Ich gebe Vollgas – die Eintrittskante deltet nur leicht ein. Mit einem Lächeln fliege ich durch die Randturbulenzen der Thermik. Stabil steht der Flügel über mir und ist davon kaum beeindruckt. Das Gaspedal ist etwas kurz eingestellt – ich kann meine Beine nicht ganz durchstrecken. Der nur moderate Beschleunigerdruck lässt mich aber problemlos bis zum nächsten Bart durchhalten. Schließlich fliege ich eine komplette Talrunde und lande bei anspruchsvollen Bedingungen am Startberg wieder ein. Mein erstes Resümee: ein gelungener Flug mit einem gelungenen Flügel.

Beim Soaring im italienischen Meduno zeigt der Ascent 3, wie exakt er im dynamischen Aufwind zu pilotieren ist. Einerseits liegt er dabei sehr sauber und direkt in der Hand, auf der anderen Seite erweckt er durch seine Dämpfung viel Vertrauen beim bodennahen Fliegen und schaukelt nicht unangenehm auf. Es zeigt sich auch, dass der Ascent 3 sehr einfach und doch effektiv mittels Gewichtsverlagerung und über beide Bremsen zu steuern ist. Bei dynamischen Manövern baut er moderat Dynamik auf und lässt sich bei entsprechendem Steuerweg auch weit aufschaukeln. Klapper lassen sich mit dem Ascent 3 nur schwer provozieren. Mit viel Schwung klappt der Flügel dann doch etwas mehr als 60 Grad weg. Dabei öffnet er langsam und weich mit nur geringem Dynamikaufbau. Lässt der Pilot das Gewicht auf die eingeklappte Seite fallen, dreht der Schirm etwas nach. Beim Klapper ist der Ascent 3 bei ausreichenden Steuerwegen sehr einfach auf Kurs zu halten.

Abstiegshilfen

Ohrenanlegen:

Bei der Einleitung klappen die Ohren bei moderatem Widerstand an den äußeren A-Gurten willig ein, legen sich an die benachbarten Leinen an und entleeren nur wenig. Während des Manövers und vor allem bei voller Einklapptiefe nimmt der Druck an den Anlegehilfen noch etwas zu. Trotz der hohen Einklapptiefe bleiben die Ohren stabil und der Flügel gleitet ruhig und fein gedämpft. Beim Steuern dreht der Schirm zuerst verlässlich ab, verlangsamt anschließend die Drehung und muss schließlich mit entschlossenem Gewichtseinsatz in der Kurve gehalten werden. Durch die ausgeprägte Öffnungstendenz öffnen die Ohren selbstständig und schnell.

B-Stall:

Der zuerst kräftige Widerstand bei der Einleitung des B-Stalls entspannt sich nach dem Strömungsabriss und das Manöver ist problemlos über einen längeren Zeitraum zu halten. Der Stall ist ausgesprochen stabil, der Flügel weist lediglich eine minimale, leicht zu vernachlässigende und auch korrigierbare Tendenz zum seitlichen Abdriften auf. Nach einer längeren „Beschleunigungsphase“ zeigt sich das Manöver mit rund 10 m/s Sinken durchaus effektiv. Bei der Ausleitung fährt der Schirm zuerst verzögerungsfrei an, schießt nur wenig vor und pendelt nach kompletter Befüllung sanft in den Normalflug zurück. Aufgrund seiner gemächlichen Reaktionen benötigt der Ascent 3 dafür insgesamt etwas Zeit.

Steilspirale:

Die Steilspirale kann durchaus als das Parademanöver des Ascent 3 bezeichnet werden. Der Einsteiger dreht willig in den Spiralflug hinein, dreht bis zu 14 m/s sehr überschaubar und setzt Steuerimpulse verzögerungsfrei und exakt um. Für höhere Sinkwerte – 20 m/s und mehr



Ob Thermik oder Soaring – der Ascent 3 macht in allen Lagen eine gute Figur. Eine Absauf-Ausrede sind A-Schirme schon lange nicht mehr.

sind mit dem Ascent 3 problemlos möglich – benötigt der A-Schirm einen entschlossenen Bremsimpuls. Zum Abbau der Energie braucht der Flügel dann etwas Zeit und dreht ein bis zwei Runden nach, um sich wieder auf moderate Sinkwerte zu stabilisieren. Homogen und sanft bewegt sich der Ascent 3 aus der Spirale auch wieder hinaus.

Resümee

Selten war sich das THERMIK-Testteam dermaßen einig. Welcher Testpilot den UP Ascent 3 auch in die Finger bekam, die Begeisterung war groß. Gelobt wurde vor allem der große Spaßfaktor, egal ob in der Thermik, beim bodennahen Soaring an der Hausbergkante, beim Free-style oder beim Streckenfliegen. Erreicht wurde dieses Spaßpotential beim Ascent 3 durch eine kompakte Mischung aus Leistung, Handling, Sicherheit, Wendigkeit und Dämpfung, die man nur schwer messen kann, so der einhellige Tenor. Fest steht, dass der Ascent 3 diese Parameter in der richtigen Mischung hat und dadurch auch ein beachtliches Einsatzspektrum besitzt. Egal ob Einsteiger, Genusspilot, Thermikflieger, Vielflieger, Streckenaspirant und solche, die entspannt XC fliegen möchten, alle fühlen sich gleichermaßen unter dem Ascent 3 wohl. Zwar mit den kleinen leistungsmäßigen Abstrichen der A-Klasse, dafür jedoch mit einem sensationellen Sicherheitspolster. ■

TESTBEDINGUNGEN

Kleine XC-Ausflüge bei Sommerthermik. Teils anspruchsvolle, teils herrliche Thermik- und Soaringbedingungen im italienischen Meduno im September.

EIGNUNG

Schulung	Einsteiger	Genusspilot	Erfahrener Pilot	Streckenflieger	Wettkampfpilot

MESSDATEN

Gewicht Schirm (kg)	4,8
Messhöhe (m MSL)	700
V-trimm (km/h)	38
V-max. mit Speedsystem (km/h)	51
Startgewicht Testpilot (kg)	100
Flächenbelastung (kg/m ²)	3,78

KONSTRUKTION

Tragegurtebenen	3
Leinenebenen (Kappe)	4
Leingalerien	1
Ohrenanlegehilfen (geteilte A-Gurte)	ja
Schmutzauslassöffnungen	ja



Nur schwer in Worte zu fassen: Der hohe Spaßfaktor, der sich aus Laufruhe, Vertrauen in das Gerät und Handling ergibt.

MATERIALIEN/VERNÄHUNG

Rollenmaterial	Kunststoff/Metall
Bremsgriffbefestigung	fest sitzender Druckknopf
Steuergriff	weiche Schlaufe mit weichem Steg
Leinenfixierung in den Schäkeln	Gummiringe
Nähte	innenliegend
Vernähung der Leinenenden	exakte, enge Nahtführung, solide Endverstärkung
Leinenaufhängungspunkte	mehrfach verstärkt auf Mylar vernäht, Zugentlastung an den stärker belasteten Punkten

TESTPROTOKOLL

Startgewichtsbereich: 65-100 kg Startgewicht Testpilot: 100 kg	STEUERKRAFTDIAGRAMM
Gurtzeug Testpilot: Woody Valley Peak 2	
Messinstrumente: Bräuniger Competino	
Beschleunigungsweg: 36 cm (benötigter Weg für volles Beschleunigen)	

PILOTENANSPRUCH (Anforderung an den Piloten)

E1	E2	i1	i2	S1	S2	H1	H2	CC

E2: Einsteigergeräte, die neben maximalen Sicherheitsreserven auch noch genügend Handling und Steigfreude für den Gebrauch in Thermik und Aufwindbändern besitzen. Als erster Schirm für Einsteiger empfehlenswert. Erforderliche Skills/Erfahrung: keine, aber etwas Talent und Verständnis für die Materie.

KURZBEWERTUNG

MATERIAL UND VERARBEITUNG	Material ★★★★	Hochwertiger Materialmix bei Kappe und Leinen, Tragegurt Standard
	Verarbeitung ★★★★★	Nähte an Kappe, Tragegurt und Leinen hochwertig mit enger Nahtführung und wohl überlegten Verstärkungen, Leinen rund abgelängt
START-EIGENSCHAFTEN	Vorwärtsstart ★★★★★	Schulungstauglich
	Rückwärtsstart ★★★★★	Gut führbar mit überschaubaren Reaktionen, für Korrekturen deutliche Impulse erforderlich
FLUGVERHALTEN	Agilität ★★★★★	Ein A-Schirm, der Spaß macht! Wendig und trotzdem für Einsteiger ausreichend gedämpft.
	Steuerverhalten ★★★★★	Mit wohlfeiler Dämpfung sehr schön über Gurtzeug und beide Bremsen zu steuern, liegt in der Thermik beim Soaren direkt in der Hand
	Klappverhalten ★★★★★	Schwer provozierbar, langsame, unspektakuläre Öffnung mit geringem Dynamikaufbau und moderatem Abdrehen
ABSTIEGSHILFEN	Beschleuniger ★★★★★	Kurzer Beschleunigungsweg, mäßiger Widerstand am Gaspedal, im Klassenvergleich schnell und trotzdem sehr stabil
	Ohrenanlegen ★★★★★	Deutlich zunehmender Widerstand bei voller Einklapptiefe, gute Effektivität, fein abgestimmtes Gleit- und Steuerverhalten
	B-Stall ★★★★★	Kräftiger Widerstand bei der Einleitung, Kappe stabil, minimale Abdrehtendenz, verzögerungsfreies Anfahren bei der Ausleitung
	Steilspirale ★★★★★	In jeder Phase einfach und direkt zu steuern und zu dosieren
Technische Besonderheiten		Raffsystem an der Hinterkante, Plastikstäbchen zur Eintrittskantenverstärkung
Eignung		Flugschüler, Einsteiger, Genusspilot, Thermikflieger, gemäßigte XC-Ausflüge
Wertung		★ mangelhaft ★★ durchschnittlich ★★★ gut ★★★★ sehr gut ★★★★★ ausgezeichnet