



MAC PARA EDEN 7

Un ala para conocedores, esta nueva EN B+ es un sueño, dice Marcus King

Cuesta creer que la Eden ya va por su séptima generación. La Eden ha sido un ala popular en la gama de Mac Para desde sus inicios cuando fue lanzada en 1998. La versión más reciente se develó en el festival de Kossen en julio del año pasado pero no fue hasta este invierno que pudimos conseguir un ala para reseñar.

Construcción

La nueva Eden tiene tres celdas más que su predecesora, para un total de 59. La mayoría de las celdas tienen rigifoil con refuerzos de Mylar cosidos al perfil. Junto con el moldeo 3D, le da a la nariz un aspecto muy limpio. También ayuda la nueva costura de moldeo 3D negativo, justo sobre las bocas.

Normalmente, el moldeo 3D funciona añadiendo un poco de tela para evitar que se formen arrugas cuando esta se hincha bajo presión. Con el moldeo 3D negativo, se elimina un poco de tela, lo que aumenta la tensión a lo largo de la envergadura de la celda. Se usa para reducir las hendiduras que se producen en el borde de ataque al acelerar.

▲ SE VE BIEN

El extradós único de la Eden 7. La canopia se ve como de carrera, con 6,06 de alargamiento y 59 celdas
Foto: Charlie King

Los diseñadores pueden añadir tensión al borde de ataque haciendo que las puntas apunten hacia afuera, pero esto aumenta la resistencia parásita. En las bocas es obvia la nariz de tiburón.

Comparada con la Eden 6, se aumentó el alargamiento de 5,91 a 6,06. El ala se ve como de carrera cuando la miras. El diseñador y dueño Petr Recek me dijo: “A pesar de que la canopia es más alargada, desarrollamos un ala con la que el piloto se siente relajado”.

Añadió: “Para lograrlo, usamos una combinación de perfiles, tensiones e hinchamientos diferentes. También añadimos cintas internas para estabilizar la vela a lo largo de la envergadura”. Mira dentro de un cajón y les obvia la estructura interna compleja.

También tiene varillas delgadas de nylon cosidas dentro de la costura por la cuerda alrededor de los anclajes de las C/D para soportar la carga. Es interesante que las puntas no se halen hacia adentro como en modelos anteriores sino que sean ligeramente curvas hacia arriba. Pueden verse en las fotos.

Tiene minicostillas en el borde de fuga para que sea más limpio. Como dijo Petr, “Puede sonar como disco rayado, pero la teoría es obvia. Un borde de ataque y de fuga limpios son responsables del rendimiento de un perfil”.

“A pesar de costar más y de requerir más tiempo de fabricación, detalles como los rigifoils en las costillas del centro del borde de ataque, junto con el moldeo 3D y las minicostills ayudan a aumentar el rendimiento”.

La vela está hecha con una combinación de Skytex 32 y 38 estando la tela más duradera en el borde de ataque. A pesar de toda esta tecnología, la talla 26 que volé pesa apenas 4,75kg. Podemos compararla con una Ozone Rush 5 de una talla similar (5,47kg) y una Advance Iota 2 un poco más pequeña (25m², 4,85kg). La Eden 7 está disponible en seis tallas que abarcan rangos de 55kg a 145kg en tres combinaciones de colores.

Líneas y bandas

Mientras que la Eden 6 era una tres bandas pura, la Eden 7 tiene anclajes D adicionales en el centro de la vela para darle mejor soporte a esta parte. Tiene una combinación de líneas sin funda en la parte superior y con funda para las principales y son de colores diferentes para una manipulación más fácil. No tuve problemas con la mezcla de líneas.



Las asas de freno se fijan con broches y tienen quitavueeltas.

Las bandas tienen cintas delgadas y se ven sofisticadas. En la banda trasera, encontrarás asas para pilotar que se conectan mediante cintas y poleas para afectar las bandas C y B. El sistema se usa para que el ala sea más eficiente al pilotar con las bandas traseras y actúa de forma inversa al acelerador. El sistema permite frenar el ala casi a velocidad manos libres pero sin deformar el perfil, que podría hacerlo inestable.

Con sistemas como este, cada vez estamos más cerca a tener verdadero control con las bandas traseras en modelos tres bandas.

Despegue y en el aire

Los despegues de frente y de espalda son facilísimos con esta ala. Infla fácil y sube estable hasta detenerse a la vertical y requiere muy poco control. A pesar de su alargamiento relativamente alto, no serpentea mucho ni se deforma. Es muy relajada como es de esperarse.

El primer vuelo, despegué, giré a la izquierda y encontré una térmica casi inmediatamente. Desde que la enrosqué, el pilotaje del ala me hizo sonreír. Los frenos se sienten directos y el recorrido para que sea eficiente es relativamente corto.

Un poco de peso ayuda a girar cerrado, pero no se estanca: simplemente gira



ESPECIFICACIONES DEL ALA

Lo que dice Mac Para: “La mejor la clase sport de la gama ... potencial excepcional para hacer distancia”.

Uso: Vuelos de distancia y competencias amistosas

Nivel del piloto: Intermedio y de distancia

Tallas: XS, S, M, L, XL, XXL

Superficie plana (m²): 21,92, 23,95, 26,08, 28,30, 30,61, 33,93

PTV homologado (kg): 55-80, 70-90, 82-103, 93-115, 105-130, 115-145

Peso del ala (kg): 4,2, 4,45, 4,75, 5, 5,3, 5,6

Celdas: 59

Alargamiento plano: 6.06

Velocidad, nuestra medida): 37km/h manos libres, 52km/h máxima

Homologación: EN B

Macpara.com

▼ COMO LA SEDA

La vela está hecha de Skytex 32 con 38 más duradera en el borde de ataque. Se usó moldeo 3D negativo para que el borde de ataque sea muy liso

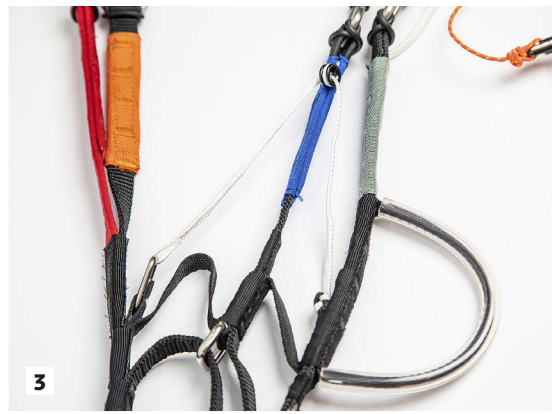
Fotos: Charlie King / Max Seigal



1



2



3



4

▲DETALLES

1. El borde de fuga es tan limpio como el borde de ataque, lo que la hace un ala elegante
Foto: Max Seigal
2. El sistema de bandas, con bandas de colores diferentes y sistema de pilotaje BC
3. El sistema BC le da al piloto bastante control. Las asas ayudan a halar las bandas correctamente hacia abajo y hacia atrás
4. Moldeo 3D negativo en el borde de ataque

Fotos: Marcus King / CK

suavemente. No pareciera retrasarse para nada, en cambio se adelanta bien hacia la ascendencia para encontrar la mejor. De verdad me gusta la sensación que transmite - se comporta como un bloque sólido y transmite una sensación que tranquiliza pero pude saber lo que sucedía en las puntas. Se siente que las puntas son una extensión de las manos para sentir el aire. Escuchar esta información me permitió encontrar las mejores partes de la ascendencia. Es el tipo de sensación que te ayuda a avanzar como piloto cuando pasas a otra clase.

Volé la talla 26 que va hasta 103kg en unos 99kg con mi arnés GTO Light de Woody Valley, ropa de invierno y una cámara. A este peso, el ala pareciera tener buena tasa de ascenso en térmica.

En varias ocasiones, pude remontar mientras los demás se quedaron bajos. También me fue bien en núcleos pequeños en los que se entraba y salía de la térmica. Por no cabecear casi, es eficiente en burbujas pequeñas.

Es un ala a la que le gusta volar rápido. En térmica, vuela mejor casi manos libres. Petr me dijo: "El ala vuela bien con poco freno. Una vez que el piloto crea en la estabilidad del ala, se dará cuenta que solo necesita darle un poco de peso con el cuerpo y frenar un poco el lado interno".

En transición

El acelerador tiene bastante presión cuando lo presionas pero el ala sigue siendo eficiente a lo largo del rango de velocidades. Medí una velocidad manos libres de 37km/h con la sonda TAS de Flymaster y una velocidad máxima de unos 53km/h. Algo importante es que el ala se sigue sintiendo bien sólida a esa velocidad y se mueve muy poco. De hecho, me pareció que la vela se tensa más al acelerar y casi puedes sentir cómo cruje cuando se tensa.

Las asas en las bandas C que actúan tanto en las C y en las B son un poco duras al principio pero después son fáciles de usar y son eficaces. Las usé principalmente para pilotar con acelerador o para frenar el ala un poco dentro de la ascendencia en lugar de atraparla porque no cabecea mucho.

Sin embargo, el sistema B/C da mucho control. Acelerando al 100%, pude frenar el ala a velocidad manos libres con las bandas traseras. Es posible frenarla en las ascencias y hacerla girar sin soltar el acelerador. También puedes usarlas para girar sin acelerar. Las asas ayudan a halar correctamente las bandas hacia abajo y hacia atrás (si solo halas la banda C hacia abajo, deformarás el perfil).

En transición, simplemente puedes dejar



a la Eden sentir las ascendencias cuando aceleras. Volé a lo largo de la cresta de nuestra zona de vuelo varias veces en una zona de convergencia que a veces puede ser razonablemente turbulenta y siempre me sentí cómodo acelerando.

En cuanto al rendimiento, está seguramente a la par de otras alas de su clase y es similar al de muchas C intermedias. Definitivamente vuela igual que otras B de alto rendimiento como la Maestro de Phi y la Swift de Ozone y tiene con esa buena velocidad máxima.

Seguridad

El ala transmite seguridad y no se mueve mucho, que junto a su solidez hacen que se sienta segura. En las aproximadamente 15 horas de vuelo en condiciones térmicas no sucedió nada más que un aleteo mínimo. Esto sucedió con térmicas de 4m/s y en un sotavento bastante fuerte.

Las orejas son fáciles de hacer y son estables sin aletear demasiado. Un día con techo bajo las usé bastante para evitar entrar en la nube y siempre se comportaron igual.

Al hacer colapsos, las A tienen bastante presión. Una vez adentro fue fácil mantener el rumbo con un poco de freno y la tasa de caída fue razonable. No se siente que

escondiera algo y me sorprendió lo fácil que era de conducir a pesar del alargamiento.

Los wingovers son fáciles de hacer y no tienen demasiada energía - son suaves. Lo mismo aplica para las barrenas, que pueden iniciarse con peso del cuerpo y freno. La salida es igual de suave y el pilotaje permite liberar la energía fácilmente. Hice barrenas con ira un par de veces para bajar y fueron fáciles de hacer. Hice una salida rápida y pude ver su buen comportamiento en el cabeceo y lo fácil que fue de "atrapar".

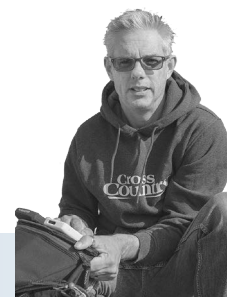
Conclusión

Si estás buscando una B avanzada, deberías considerar la Eden. El trabajo artesanal que se hizo en el diseño rindió sus frutos en cuanto a rendimiento y sensación. Es un ala que tiene un buen nivel de comodidad y seguridad, pero al mismo tiempo transmite bien lo que hace el aire, sube bien y rinde bien en planeo.

Si eres un piloto en progresión, esa información te permitirá aprovechar al máximo las ascendencias. El pilotaje con las B/C es eficaz y puedes aprender esta habilidad con un sistema que funciona bien. Todo esto se suma a un ala que te ayudará a progresar además de ser una herramienta excelente para vuelos de distancia largos. **XC**

▲ UN ALA BIEN HECHA

El ala tiene buena puntuación en todos los aspectos: comodidad, seguridad, rendimiento y sensación. Está bien hecha y se prestó atención a los detalles. Una herramienta excelente para volar distancia
Foto: Charlie King



Marcus King

Marcus hace las reseñas de las alas EN-B y EN-C para Cross Country. Es el diseñador de nuestra revista y vuela parapente desde hace 25 años. Vive en el sur de Francia cerca de las zonas de vuelo de Greolieres y Gourdon. Voló la Eden 7 (M) con una GTO Light de Woody Valley a unos 99kg.