

Magus

MAC PARA

TEST

Vuelve su magia

Un nombre mítico para la marca checa de Petr Rezec. Sinónimo de alas ágiles y rápidas. Desde la Magus 7 de hace diez años, habían dejado aparcadas las velas de competición y con esta nueva Magus entran de nuevo en el pequeño club de las "dos bandas", de la mano de una EN-D que busca diferenciarse para preservar cierta personalidad.

Están trabajando también en una CCC, pero sin intenciones comerciales por ahora, solo como banco de pruebas para el concepto y para no quedarse atrás.

Esta Magus destaca por su giro, su freno poco físico, una velocidad correcta para lo que se espera en esta categoría, un pilotaje con las bandas traseras suave y poco físico.

También llama la atención su estructura de varillas, al colocar una varilla intermedia corta y fina en el borde de ataque entre cada par de costillas y varillas principales. Que sumado al patronaje 3D positivo (extradós) y negativo (intradós delantero) y al mayor número de cajones, consigue formar un perfil limpio en el borde de ataque y su morro de tiburón.

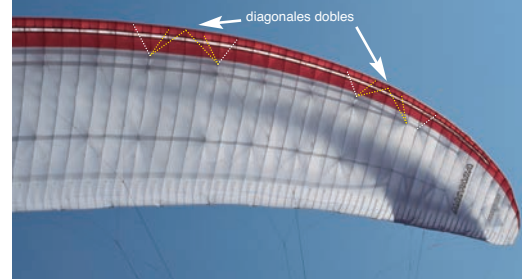
La planta elíptica tiene los extremos más puntiagudos dibujando una bóveda un poco más circular, con una leve reminiscencia a lo que hemos visto en la Elan2 (su EN-C). La punta de los establos queda suelta y vuelta hacia arriba y el sistema de bandas con la A sin estar dividida, deja la tarea de adaptarse al acelerador a la banda trasera, con una pequeña anilla y cordino. No podemos decir que sea copia de nada, logra diferenciarse.

Su personalidad en vuelo también es genuina, inclina y cierra el giro con alegría, se mece con libertad de cabeceo y brinda prestaciones para disputar la clase Serial y tratar de tu

a tu al selecto puñado de magníficas velas que disputan este segmento (Zeno, XRacer, Leopard y Peak5), dejando aparte las EN-D de 2 ó 3 bandas más ligeras para hike & fly.

Construida toda en tejido Skytex en dos gramajes y con suspenso de aramida sin funda.

Nos pilló el confinamiento empezando a probarla para este test, así que aun no la hemos podido comparar en prestaciones con sus rivales directas, dejaremos esa comparación para el verano, cuando todas se encuentren en las competiciones que puedan celebrarse y para los test de las que vendrán en las próximas revistas (Leopard, Peak5 y ZeoliteGT).



Test (EN) Magus 24 (M) (95-107 Kg) DHV

- 1-Inflado/despegue: C**
Adelanta, debe ralentizarse para evitar la plegada frontal. Pide control.
- 2-Aterrizaje: Sin exigencia especial A**
- 3- Vuelo recto: B**
Velocidad >30 km/h, rango con freno >10 km/h, mínima 25-30 km/h.
- 4- Dureza y recorrido de freno: C**
Dureza creciente, 45-60 / 50-65 cm
- 5-Estabilidad de cabeceo a la salida del vuelo acelerado: C / A**
Abate 30-60° / <30°. Sin plegada.
- 6-Estabilidad usando los frenos durante el vuelo acelerado: A**
- 7-Estabilidad de alabeo: A**
Oscilaciones amortiguadas.
- 8-Estabilidad en espiral normal: A**
Salida espontánea.
- 9-Salida de la barrena: B**
Sin respuesta inmediata, salida espontánea. Gira 720-1080° salida espontánea.
- 10-Plegada frontal simétrica: D**
Retrocede <45°, sale espontánea en <3 seg. Cabecea 0-30°. Gira <90° sin cascada incidentes. Líneas plegado.
- Plegada frontal (grande, 50%): D**
Sale espontánea en <3 seg. / con acción del piloto siguientes 3-5 seg. Cabecea 0-30°. Gira <90°.
- Plegada frontal (acelerada): D**
Retrocede <45°. Sale espontánea <3 seg. / tras acción piloto siguientes 3 seg. Cabecea 30-60°. Gira <90° / 90-180°. Usadas líneas de plegado.
- 11-Salida del paracataje: D / B**
Logra entrar y sale espontánea <3 seg. Abate 60-90° / 30-60°. Gira <45°.
- 12-Salida de gran ángulo de ataque: A**
Espontánea en <3 seg.
- 13-Salida de pérdida sostenida: C**
Abate/alabea 60-90° sin plegar. Retrocede >45°, y líneas tensas.
- 14-Plegada asimétrica 45-50%: D**
Gira <90°, abate/alabea 15-45°. Reinfla espontánea. Gira <360°. Sin plegada del lado contrario o unos pocos cajones con reapertura espontánea, sin twist o cascada de incidentes.
- Plegada asimétrica 70-75%: D**
Gira 90-180°, abate/alabea 45-60°. Reinfla espontánea. Gira >360°. Plegada lado opuesto: No / Si*, o algunos cajones y reapertura espontánea.
- Plegada 50% acelerada: D**
Plegada lado opuesto: No / No*. Resto igual.
- Plegada 75% acelerada: D** Igual, salvo que abate-alabea 60-90°. Gira <360° y No / Si* pliega el establio contrario o lo hace ocasionalmente, causando giro inverso.
- 15-Control direccional manteniendo una plegada asimétrica: C**
Sí puede mantener el rumbo y permite girar 180° al lado contrario en 10 seg. El rango de freno disponible entre el giro y la pérdida o negativo es 25-50% del recorrido simétrico.
- 16-Tendencia a barrena plana: A**
- 17-Tendencia barrena plana lenta: A**
- 18-Salida de barrena plana: A**
Deja de girar <90°, al subir frenos. Sin cascada incidentes.
- 19-Bandas B: No deben hacerse**
- 20-Orejas: A / B**
Control dedicado, estable, sale espontánea / con acción del piloto <3 seg. Abate 0-30°.
- 21-Orejas y acelerador: A / B** Igual.
- 22-Métodos de giro alternativos: A**
Puede girar 180° en <20 seg sin riesgo de pérdida o negativo.
- 23-Procedimientos alternativo: Ningún otro método descrito.**

Las características más destacables de esta nueva vela EN-D es su mando suave y velocidad. No tiene un freno duro y tampoco es muy largo su recorrido, así que resulta preciso y docil. En cuanto a las velocidades, volar a 40 km/h a frenos libres y llegar cómodamente a 60 km/h con el acelerador, conservando un excelente planeo, son cualidades que solo podemos encontrar en las velas de 2 bandas de alargamiento 7 y superior. El precio es aceptar que también será una vela exigente en turbulencia, técnica para la gestión del inflado y control en el suelo y pensada únicamente para pilotos experimentados que quieran todo ese rendimiento.

Es una vela para competir o para hacer cross a un nivel alto. En cambio su EN-C, la Elan2 es una vela fácil y situada en pleno centro de la categoría inferior. Así que el salto va de una 3 bandas cómoda y tranquila a esta 2 bandas fina y avanzada.

La batería de detalles técnicos es interminable: Por supuesto, perfil con morro de tiburón, pero poco pronunciado. 3 Varillas largas en extradós e intradós, que se alternan con otra varilla intermedia corta situada entre las costillas y que ayudan a mantener la forma del borde de ataque más liso y plano. Usando varillas finas de dos grosores, no incrementan mucho peso, la vela es ligera en el intradós y normal en el borde de ataque y extradós delantero.

La geometría de una genuina 2 bandas, ya que la banda trasera dividida en pirámides triangulares, hará trabajar a los cordinos traseros C solo cuando se use plenamente el acelerador (al pivotar y subir el borde de fuga), eso también deja largo el freno y toca acostumbrarse en el inflado o darle una vuelta al puño en vuelo para tensarlo más alto. Por supuesto, se puede y se debe pilotar con las bandas traseras siempre que no sea imprescindible usar los frenos.

Las B no van duras y su recorrido es cómodo y dosificable. Preparación en arco necesaria y como la A no está dividida, para inflar tomaremos toda la A en despegues sin viento (de frente) o solo un cordino delantero central por lado, además de sujetar los cordinos B exteriores con la otra mando y los frenos, para templar

la subida de la vela con viento. Requiere técnica y el piloto debe ser activo y preciso para conseguir un inflado y control correctos (hay que practicarlos).

Una vez en el aire, es un ala espectacular, buena velocidad, una gran sensación de planeo y un giro vivo y ágil, nada físico. Con un alabeo franco que permite enroscar y cerrar bien los giros, sin tendencia a sacarte del viraje ni volverse perezosa. A cambio, tiene un cabeceo ligero, que oscila con cierta libertad al alternar freno y acelerador, con una sensación de tobogán. Hay que dosificar y ser comedidos, acompañando las variaciones de velocidad para reducir cabeceos. No tiende a retrasarse con las rachas y muere perfectamente en la térmica, ahí es donde más se nota el estilo y personalidad de Mac Para. Le gusta ir cargada, así que el peso ideal queda un poco por debajo del máximo. Ya que la banda A no va dividida, la tarea de ajustar el calado de las puntas al acelerar, pasa al cordino exterior de la banda trasera, donde con una pequeñísima anilla y un cordino, logran que la punta pique lo justo para acelerar sin plegarse. Con ello, todo el conjunto de bandas resulta muy simple y limpio. En el freno lleva emerillón y un puño clásico, con un cilindro como tirador de la banda trasera (igual que llevan las Ozone).

En su forma, destacar que la curvatura de las puntas la hace afilada y elíptica, subiendo ese poco de alargamiento hasta pasar de 7 por este motivo. El último cajón queda plano hacia afuera a modo de winglet. En su estructura interna, 4 cintas transversales completas y estrechas, con los anclajes separados cada 3 y 4 cajones. Las minicostillas y anillas de fruncido en el borde de fuga, le dan un acabado plano y tenso con cualquier nivel de freno. La curva del borde de ataque es muy pronunciada hacia las puntas mientras que la línea trasera es más recta. No se puede hacer bandas B y las orejas mejor hacerlas tirando de las B3, acelerando antes.

La barrena entra fácil, se mantiene centrado el peso y tirando un poco del freno exterior para evitar que pliegue y se sale con cuerpo y freno gradual.

FICHA TÉCNICA

- Inflado, técnico (2 bandas) y freno bajo** ○ ● ○
- Inicio de viraje, suave, nada físico** ○ ○ ●
- Inversión de giro, gran amplitud, ágil** ○ ○ ●
- Giro lento, le gusta llevar cierta velocidad** ○ ● ○

Estabilidad

- Vuelo lento, lo permite, con banda o freno** ○ ○ ●
- Vuelo normal, sensible y ligera** ○ ○ ●
- Vuelo rápido, está en su ambiente al correr** ○ ○ ●
- Cabeceo, ligero, no se siente bloqueado** ○ ● ○
- Alabeo, inclina y lo mantiene con facilidad** ○ ○ ●
- Giro, enrosca bien y cierra aun mejor** ○ ○ ●
- Pérdida, recorrido correcto, entra suave** ○ ○ ●
- Tensión, A sólida, atención a la descarga** ○ ● ○

Equipamiento

Freno cada 3 costillas, 13x2 anillas de fruncido
4 transversales enteras, con varias diagonales dobles
Espesor máximo perfil: 16% - Morro de tiburón
Diagonales hasta el extradós - Bocas 11x1 a 20x4 cm
Suspentaje aramida sin funda - 3D positivo y negativo
Puño freno semi-rígido, cierre de clip y emerillón
Cajones: 74 abiertos y 12 cerrados - Sin velcro limpieza
Acelerador (poleas Ronstan 20): 16 cm, pedal: 31 cm
Suspentaje: 2 bandas, 4 pisos, líneas a 1, 3 y 4 celdas
Maillones con junta tórica - Mini-costillas atrás
Galon flexible en bocas y de mylar en borde de fuga
4 varillas: 73, 110, 125 y 30 cm, de 2,2 y 2,5 mm ø
Recorrido del freno: 55 / 59 / 63 cm (según talla)

Materiales

Extradós: Skytex Universal E25A y E3W, de 38 y 32 grs/m²
Intradós: Porcher Classic 7000 E91, 27 grs/m²
Costillas y diagonales: Skytex Hard E29A de 32 grs/m²
Cordinos: Aramida Edelrid 8000U todo sin funda.
25, 50, 70, 90, 130, 190, 280 y 360 kg.
Y Dyneema PPSL 191 (principal freno)

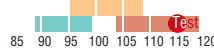
115 kg

Prestaciones

Velocidades	Carga: 115 Kg (4,5 kg/m ²)
Mínima	26 Km/h
Tasa de caída mínima 50% freno	36 Km/h
Máximo planeo (frenos libres)	40 Km/h
Máxima: 100% acelerador	62 Km/h
Tasa de caída mínima: 1,00 m/s a 36 Km/h	

Características

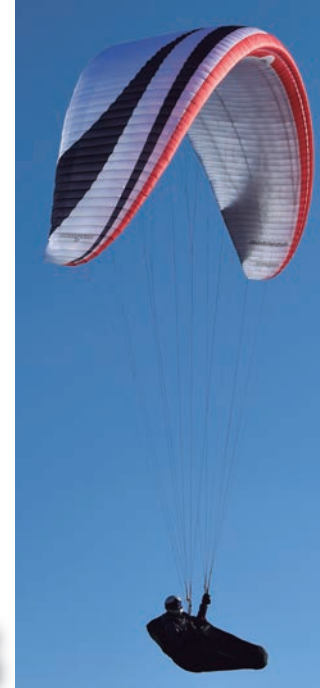
Magus	22 (S)	24 (M)	26 (L)
Superficie real (m ²)	22,35	24,25	26,48
Superficie proyectada	17,69	19,20	20,97
Envergadura real (m)	12,53	13,05	13,64
Alargamiento real:	7,05	7,05	7,05
Alargamiento proyectado:			
Cuerda máxima (m)	2,25	2,34	2,45
Cuerda mínima (estabilo)			0,52
Total cajones e intercajonas:	86	86	86
Suspentaje: A: 4-6-12-28 (e). B: 3-6-10-31. F: 3-6-13.			
Altura suspentaje (m)			8,10
Total suspentaje (m)			
Peso vela (Kg)	5,9	6,2	6,6
Homologación (EN)	D	D	D
Carga total (Kg)	88-99	95-107	104-118
Carga alar (Kg/m ²)	3,9 / 4,4	3,9 / 4,4	3,9 / 4,4



Fabricante: MAC PARA (República Checa), www.macpara.com
Diseñador: Petr Rezec - Producción: República Checa

Parapente - VUELO LIBRE 37

TEST



Magus

Texto y fotos:
Mario Arqué.
Lugar: Serrateix
(Barcelona).



MAC PARA



anilla reenvío del acelerador

emerillón

tirador B

limitador



Literalmente, dos bandas, A y B. La bolita sobre el puño es un bricolaje personal del "modelo" de las fotos, Juanma García. Derecha: detalle del panel 3D negativo en el borde de ataque inferior y de la mini-varilla intermedia entre las costillas.

