

Swing Arcus 4 - Teste

Piloto de prueba: Norbert Aprissnig

El Arcus es de los pocos modelos en la historia de parapente que ha logrado ser sinónimo de una clase completamente nueva: ¡Diversión de vuelo y rendimiento para todo el mundo!

En esta primavera 2005, los alemanes tienen por fin la nueva edición de su exitoso modelo...

Para el fabricante alemán SWING, la serie de construcción Arcus es algo especial. El Arcus original y su segunda versión retocada pertenecían a los modelos de mayor éxito del fabricante bávaro. El Arcus con su perfil enormemente amplio: Un parapente de iniciación para talentos, un ala segura para pilotos que vuelan poco, un ala para la térmica y los pilotos que disfrutan de su montaña local, pero también una máquina para pilotos que buscaban máxima seguridad para el cross. Todo esto sabía hacer el Arcus y se podía comparar con el VW Golf del sector automovilístico.

Pero vamos a volver a la historia de parapente: ¡En nuestro test comparativo de velas dhv 1-2 en el año 2000, el Arcus original ya hizo gala y a partir de allí su camino de éxitos era imparable! La vida útil del Arcus se prolongó con razón con su segunda versión en el 2001 hasta que en el 2003 ya tocó renovarlo con un nuevo equipo de construcción: Con el nuevo Arcus 3, el equipo de Michael Hartmann se ponía a prueba.

¡Y ahora por fin la cuarta edición! La situación para el equipo de construcción ya es completamente distinta en este momento. Manuel Croci, Christian Amon y Michael Hartmann tienen entre tanto una gama extraordinariamente exitosa: El Axis 3, el Mistral 3 y el Astral 4 han hecho hasta ahora un camino sumamente victorioso, antes de que ahora diera la luz la nueva construcción del Arcus 4. El listón para hacer un nuevo Arcus ha sido por lo tanto muy alto y la brecha para colocarlo estrecha. La brecha entre el Axis 3, brillante en su clase de iniciación y el puro y clásico intermedio Mistral 3. Pero ya antemano: ¡esta pequeña brecha se ha rellenado bravurosamente con el Arcus 4!

Construcción, Fabricación

La construcción sigue el patrón a los modelos exitosos del Axis 3 y Mistral 3. Celdas colgadas independientemente con suspentes superiores cortos cambian con doble celdas, las cuales tienen costillas diagonales. En la línea B existen cintas ininterrumpidas, cintas pequeñas en los demás niveles proporcionan a la campana un estabilidad extra.

44 celdas, 5,2 de alargamiento, el borde de ataque dibujado en una ligera flecha y unos estabilizadores estirados elegantemente hacia atrás hacen del Arcus 4 un parapente ópticamente agradable y no tiene nada que ver una máquina pesada de iniciación. Al contrario de la mayoría de los fabricantes, SWING utiliza normalmente tela de color también en el intradós; ¡el rojo de nuestro



parapente de prueba se veía con bastante fuerza! Con respecto a la fabricación, los productos de Landsberied convencen desde hace muchos años. A pesar de que últimamente SWING produce en dos fábricas distintas, se detecta inmediatamente un nivel uniforme de alta calidad. El tipo de cosido de los suspentes, el color de las cintas de protección, la impresión de las costuras son prácticamente una señal de marca. Destacan también las costuras limpias entre los diversos cambios de diseño, una buena señal para una costura de alta calidad.

La elección de materiales es, a parte del tejido y unos pequeños detalles, prácticamente la misma. La goma alrededor de los puños de freno dejó al principio a más de un amigo de SWING un poco desconcertado, pero en la práctica estos refuerzos en los mandos han resultado útiles y además no se encuentran en ningún otro fabricante.

Los alemanes han hecho una buena elección con el tejido de Sofiletta para el extradós, un material poco conocido: El tejido está doblemente siliconizado y dejará dormir tranquilos a todos los pilotos que exigen larga durabilidad. ¡Tanto en la fabricación como en la elección de los materiales no hemos podido encontrar ningún punto crítico!

Comportamiento de despegue

El Arcus 4 se despliega normalmente en el suelo, sin truco. La campana sube lentamente pero con fiabilidad por encima del piloto. En condiciones de despegue malas pide un impulso decidido, sin embargo la dirección del inflado es fiable y no hemos observado ninguna tendencia de adelantamiento.

El comportamiento para despegar de espalda es muy bueno: ¡La campana se para firmemente encima del piloto y no necesita a penas correcciones!

Comportamiento en vuelo

Una de las características destacadas se nota desde los primeros minutos: ¡El ala impresiona por una enorme tranquilidad y seguridad! Debajo de esta campana los principiantes y los pilotos que vuelan poco se sentirán cómodos.

El Arcus 4 nos ha encantado también en los giros y especialmente en la térmica. Al entrar en las ascendencias, la campana se comporta con neutralidad y se desliza fácilmente hacia el núcleo de la térmica. El Arcus 4 se deja maniobrar con suavidad. La respuesta de la campana es igualmente suave y la característica de campana en general es la facilidad de adaptación. La fuerza media del mando es muy agradable incluso para vuelos más largos. A pesar de que el Arcus 4 no sea un parapente de acrobacia, transmite alegría. La homogeneidad del esfuerzo progresivo del mando se demuestra claramente en nuestro diagrama. Un esfuerzo desproporcionado solamente hemos podido descubrir ya fuera de la zona de medición.

La pérdida se da muy tarde y necesita un comportamiento por parte del piloto muy equivocado. A la entrada en la pérdida total precede un largo margen de seguridad, donde la vela solamente entra en parachutaje, del cual sale, en condiciones normales, fácil y rápidamente.

Este comportamiento muy previsible se ve igualmente reflejado en las plegadas asimétricas. La campana gira solamente un poco y abre de inmediato. Evidentemente podemos evitar este giro al compensar con el freno opuesto. ¡El

margen de seguridad es muy alto y de hecho nuestra talla Arcus 4.26 tiene en esta maniobra una homologación 1 incluso acelerando al máximo!

Es muy agradable volar el Arcus 4 con acelerador, las fuerzas a superar con el acelerador son pequeñas, aunque el recorrido de 44 cm resulta algo largo y podría incluso pedir un segundo peldaño.

Los descenso rápidos

Plegar orejas:

Gracias a las bandas A divididas en dos, plegar orejas es fácil. La profundidad y la efectividad de esta maniobra se encuentran en una zona intermedia. ¡La apertura es automática y ligeramente retrasada!

Pérdida con bandas B:

Después de superar la notable resistencia inicial descendemos con el Arcus 4 controladamente hacia la tierra. Parecido al parachutaje provocado con los mandos, el arranque al vuelo normal es seguro.

Espiral:

Con esta maniobra el Arcus logra descensos muy rápidos y muy controlados. No deberíamos entrar con demasiada brusquedad, para no provocar una pérdida asimétrica. Dentro de la espiral, la dosificación es una gozada. Salir es fácil; el Arcus no tiene tendencia a seguir con el giro y recupera el vuelo recto sin pendular mucho.

Resumen:

Con el Arcus 4, el equipo de desarrollo de SWING ha logrado mejorar su antecesor en todos los aspectos. El Arcus sigue siendo una referencia en su propia clase: Diversión, rendimiento y sobre todo seguridad se unifican en su cuarta edición de una manera impresionante. Por eso la gama de pilotos potenciales es grande: ¡Iniciados, pilotos que vuelan poco, pilotos que vuelan sobre todo en térmica y hasta los pilotos XC que ponen el acento en la seguridad pasiva tendrán con la nueva edición del Arcus su parapente ideal!

Construcción

Bandas:	4
Niveles de suspentaje	4
Galerías de suspentaje	3
Ayudas para plegar orejas sí (Bandas A separadas)	
Aperturas para eliminar suciedad:	sí

Plano de suspentaje

Librito de deberes

El nuevo Arcus debería transmitir diversión para el vuelo en térmica y en vuelos de cross y sin embargo disponer de un comportamiento

especialmente seguro. Así que incluso los pilotos con poca experiencia tuvieran un ala de buenas prestaciones.

Medios empleados: El perfil se basa en el del Mistral 3 y se modificó hasta lograr un comportamiento absolutamente sencillo. El calado exigido costó varios prototipos.

Información sobre el fabricante

Fabricante: Swing Gmbh
An der Leiten 4
D-82290 Landsberied
Tel. +49 8141 3277 888
Fax. +49 8141 3277 870
www.swing.de
info@swing.de

Producción: desconocida
Constructor: Michael Hartmann
Pilotos de prueba: Christian Amon, Manuel Croci

Datos técnicos (según fabricante)

Talla:	4.22	4.24	4.26	4.28	4.30
Celdas:	44	44	44	44	44
Peso total en vuelo:	55-80	65-90	80-105	90-115	105-130
Envergadura plana (m)	11,6	12,1	12,5	12,8	13,2
Envergadura proyectada	9,2	9,45	9,75	10	10,3
Superficie real (m2)	26,0	28,0	30,0	31,5	33,5
Superficie proyectada	22,8	23,8	25,6	26,8	28,5
Alargamiento real	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2
DHV	1/1-2	1/1-2	1/1-2	1/1-2	1/1-2
Velocidad a frenos libres	37	37	37	37	37
Velocidad máx.	50	50	50	50	50

Protocolo de prueba GLEITSCHIRM

Velocidades

Instrumento de medición	Bräuniger IQ Basis II, GPS
Altura de medición	700
V _{mín}	21
V trim	37
V max	49
Peso total en vuelo	97
Carga alar	3,23
Peso del parapente	6,85

Modelo de prueba: Arcus 4.26

Peso total de vuelo mínimo: 80 kg

Peso total de vuelo máximo: 105 kg

Peso total de vuelo del pilot de prueba: 97 kg

Arnés del piloto de prueba: Airwave Ram Race

Diagrama del recorrido y esfuerzo al freno:

10 cm = 1 kg

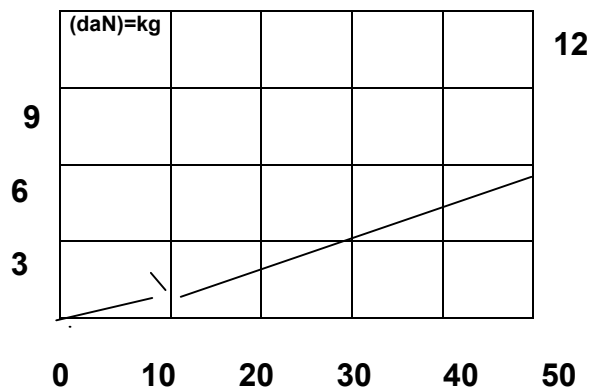
20 cm = 2,5 kg

30 cm = 3,5 kg

40 cm = 4,5 kg

50 cm = 5,5 kg

Diagrama del recorrido y esfuerzo al mando



Fineza: 8,0 (velocidad trim/manos libres)

La fineza se evalúa por el equipo de prueba de la revista a través de un sistema muy laborioso. Los vuelos se realizan antes del amanecer con el parapente de prueba y otro de referencia. Varios pilotos intercambian las velas . Finalmente se calculan los valores medios para definir la fineza +/-0,1.

Instrumentos de medición: 2 x Aircotec XC-Trainer

Recorrido del acelerador: 44 cm

[Materiales/Costura](#)

Extradós:	Sofileta Nylon RD4019 (tejido dentro y fuera encubierto con silicona)
Intradós:	Toray Nylon WT7
Costillas:	Toray Nylon WT7
Suspentes superiores:	Liros DSL 70 Dyneema 1,0 mm
Suspentes intermedios:	Liros NTSL Tecnora 1,2 mm
Suspentes principales:	Liros TSL Tecnora 1,9 mm
Accesorios:	Mochila, bolsa interior, acelerador
Material de poleas:	Metal/cápsula de plástico
Fijación del mando:	Imán
Mandos:	Ergo Grip (refuerzo de goma)
Fijación de los suspentes dentro de los maillones:	Anillos de goma
Costuras:	Interiores
Costura en los suspentes:	Costuras muy trabajadas, terminaciones esquinados pero no agudas
Puntos de anclaje de en suspentes: están	En todos los niveles de suspentes (A/B/C/D), incluido los estabilos, las piezas de distribución de la fuerza cosidas limpiamente
Obere Foto Seite 60: de los	Unas piezas de distribución de fuerzas en el anclaje suspentes en el estabulo de alta calidad
Mittlere Foto Seite 60:	Pequeñas cintas transversales en todos los niveles de suspentaje
Untere Foto Seite 60: celdas	En la punta del ala solamente quedan cerradas tres