



Review parapente APCO LIFT.

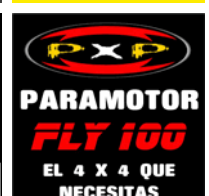
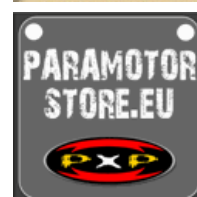
9 Noviembre 2014, por *Daniel Armengol*

Nos llegó la **APCO "LIFT"** de la legendaria fábrica israelí **APCO AVIACIÓN**, con una experiencia de más de 20 años en la fabricación de **parapentes y en Volarenparamotor.com** nos pusimos manos a la obra para poder compartir nuestras impresiones con vosotros. Hace algún tiempo, **APCO** se sumó al carro de las velas réflex puras, contando con dos modelos, la **LIFT** y la **FORCE-SP**. La primera y que nos ocupa, es una vela de perfil totalmente réflex, de altas prestaciones pero de mando suficientemente largo, con reacciones dinámicas dosificadas y alta seguridad pasiva para tratarse de una vela de este tipo de homologación, totalmente apta tanto para pilotos noveles como para pilotos consagrados que busquen una buena relación **velocidad-seguridad-maniobrabilidad**. Sin embargo su hermana mayor, la **FORCE-SP** es una vela más radical, prestaciones y con un planeo buenísimo. Y si lo que nos gusta son los giros o las pilonas...tenemos la **APCO NRG**.

LIFT
Lift the spirit



APCO Aviation Ltd.
setting future standards



[¿Te interesa ser patrocinador?](#)

Buscar en el Blog:

[Buscar](#)

PRESENTACIÓN Y PRIMERAS IMPRESIONES

Nada más recibirla no vemos nada reseñable respecto a otras marcas de velas... mochila, bolsa interior, manual, kit de reparación y los típicos detallitos que todas las marcas traen....que si una gorrita...que si unas pegatinas, etc... Cuando sacamos la vela de su bolsa interior, pronto me doy cuenta de que APCO sigue fabricando sus parapentes con la legendaria, resistente y duradera tela **Gelvenor 42g**.



Esta tela tiene muchas virtudes y sólo un defecto.... Como virtud señalaré que es la tela más resistente a los desgarros, enganchones y similares, tiene doble capa de barniz siliconado que le confiere una porosidad "cero" y una protección extra contra la erosión en los despegues y la humedad. También resiste mucho mejor la radiación solar, que es sin duda lo que más degrada y afecta a la longevidad de la tela. El único "contra" que tiene esta tela es que al tener doble tratamiento siliconado, pesa un poco más y tiene un tacto resbaladizo, dando la sensación de que la tela "no cruje" pero es algo insignificante e imperceptible respecto a otro parapente fabricado en **Porcher Marine** conocida como **Skytex** por ejemplo.



Respecto a los acabados de la **LIFT** podemos decir que tiene un corte perfecto, costuras impecables y bien rematadas, refuerzos y cintas de carga estructurales en **Mylar** de bajo gramaje por el interior de sus cajones y diagonales. Las varillas en el borde de ataque están perfectamente dispuestas y son más finas y maleables para que no se deformen por un mal plegado.

En el borde de ataque, concretamente en la parte superior de los cajones, cuenta con un sistema de válvulas que aumentan la entrada de flujo de aire cuando el réflex se activa, garantizando la presión interna de la vela. Los cordinos están perfectamente cosidos y rematados. En la cascada superior, que no tiene contacto con el suelo, monta dobles cordinos de 1mm sin funda y cosidos directamente a las costillas de la estructura, ahorrando los clásicos enganches de Mylar en el intradós y así evitar la resistencia parásita que tienen dichos enganches, algo insólito y exclusivo de esta marca.



Añade tu anuncio

Categorías

[Apps Smartphones](#) (10)
[Competición paramotor](#) (122)
[Concentraciones](#) (7)
[Concursos](#) (6)
[Cuidados paramotor](#) (6)
[Las velas](#) (1)
[Curiosidades](#) (41)
[Curso paramotor](#) (12)
[Entrevistas](#) (6)
[Eventos](#) (197)
[Humor](#) (18)
[Novedades](#) (44)
[Paramotor](#) (688)
[Reviews](#) (6)
[Rutas paramotor](#) (104)
[seguridad](#) (18)
[Taller](#) (37)
[Tienda](#) (11)
[Trike](#) (174)
[videos](#) (63)
[Volarenparamotor](#) (21)



Feed RSS

Recibe nuevos contenidos del blog



Según condiciones de [FeedBurner](#):



Comentarios recientes

[very cheap car insurance](#) en [Vario & Speedmeter](#)
[juan](#) en [Paratrike Predator, de fabricación casera.](#)
[¿Cómo revisar el chaleco salvavidas? | Volar en Paramotor - Portal de paramotor](#) en [Simulación de amerizaje en Paramotor realizada por Club Paramotor Barcelona.](#)
[Mauricio](#) en [Paratrike Predator, de fabricación casera.](#)
[louis](#) en [COCKPIT PARA TRIKES.](#)
[Skynomad PPG Buggy un proyecto que ve la luz. | Volar en Paramotor - Portal de paramotor](#) en [Nuevo prototipo de PPG Buggy](#)
[levitra pharmacy](#) en [Concentración Ortho 2013 - Bélgica](#)



Las bandas también cuentan con un excelente acabado y tienen una excelente terminación de costura a la altura del resto de la vela, con dos anclajes, uno de libre y otro para vuelo motorizado. El acelerador es bastante largo y sus trims son suaves de meter y soltar con un solo dedo. También contamos con unos minimandos como es común en las velas réflex,

ergonómicos y anclados a las bandas B mediante imanes .



shalahuddin othman en [Review parapente APCO LIFT.](#)
[insurance car price](#) en [Resultados del mundial de slalom tras el parón forzado por la meteo](#)
[コーチ バッグ 斜めがけ 2way](#) en [captura-de-pantalla-2013-11-04-a-las-124425](#)

Entradas recientes

[Feliz Navidad y Prospero Año 2015.](#)
[Quiéres saber como se comporta el viento en diferentes escenarios.](#)
[El Pistón, ¿Cómo lo hacen?.](#)
[Conoces el Paramotor Indoor !!](#)
[¿Quieres saber la velocidad del viento de un vistazo?](#)

Últimas entradas del blog

Seleccionar mes

There's a reason they call us Mr.®

Mr. Rooter
PLUMBING

Discover the difference.

Call
800-563-0828

CLICK HERE TO SAVE

\$25 OFF

Any Plumbing Service

Not valid with any other offer. Valid only at participating locations.

©2013 Mr. Rooter LLC

TECHNICAL DATA

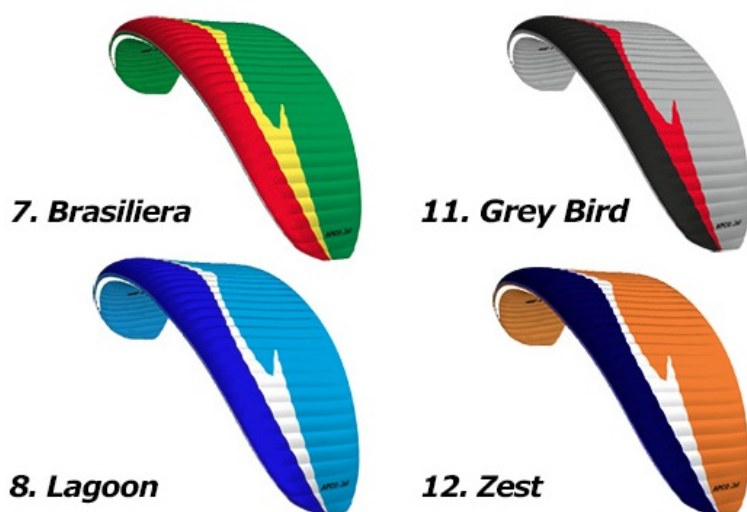
	Small	Medium	Large
Product Code			
Cells	40	42	44
Area [m ²]	26.17	28	29.82
Area (projected) [m ²]	23.18	24.8	26.41
Span(incl. Stabiliser) [m]	11.28	11.93	12.58
Span (projected) [m]	9.43	9.97	10.51
Aspect Ratio	4.86	5.08	5.30
Aspect Ratio (projected)	3.83	4	4.17
Pilot Weight (all up) free flight[kg]	70-100	85-120	110-140
Pilot Weight (all up + paramotor unit) [kg]	75-140*	100-165*	125-185*
Canopy Weight [kg]	5.9	6.5	7.1
Root Cord m	2.79	2.79	2.79
Tip Chord [m]	0.47	0.47	0.47
Length of Lines on B [m]	6.52	7.17	7.63
Total Length of Lines [m]	271	300	326

* Higher wing loading advised when flying trike.

PERFORMANCE

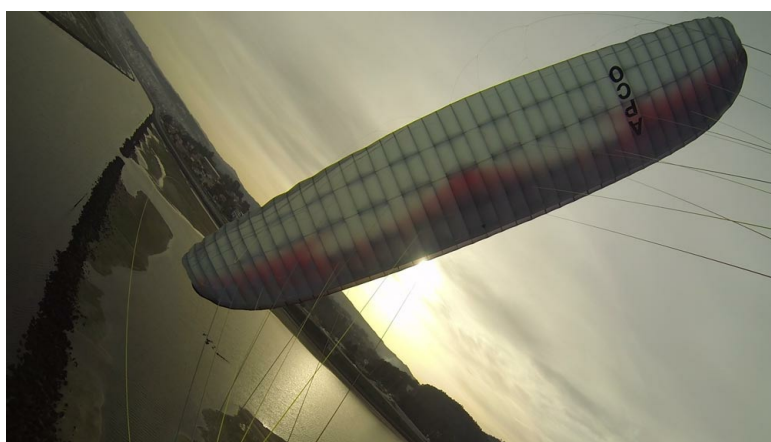
V-min [km/h]	21
V-trim [km/h]	36-39
V-trim off [km/h]	48-50
V-max [km/h]	62+
Min Sink [m/s] at optimal wing loading	less than 1.1 m/sec

COLOR OPTIONS



SECUENCIAS DEL TEST DE CERTIFICACIÓN DE LA APCO LIFT.

LA APCO LIFT EN VUELO



Con una brisa de mar laminar de 8 km/h y ausencia de térmicas, hincho la **Lift** que sube uniforme y compacta, pero pronto noto que tiene una tendencia a quedarse posicionada a las 11, ni se adelanta ni se retrasa, se queda ahí (con los trims recogidos "calado positivo"). Colocando el trimmer en posición neutral se soluciona quedando posicionada encima de forma perfecta....doy gas al motor y me saca al aire en menos de lo que me esperaba, es una vela muy sustentadora y noble que sale como si fuese por railes absorbiendo casi la totalidad del par motor. Tomo altura de seguridad para hacer las pruebas de giro, velocidad.....etc, comprobando que es una vela muy noble, de mando largo pero directo y que a pesar de su homologación C da una sensación de vuelo como cualquier intermedia avanzada. Me alejo unos kilómetros y me doy cuenta de que el viento se quedó a cero, por lo que aprovecho para hacer la prueba de velocidad y planeo. **Con una talla M**, cargada en su **rango medio-alto**, **la velocidad** que obtengo **a manos libres son 41-42 km/h** hora, **con un más que aceptable planeo de 8'6 puntos**. **Con trimmers sueltos** la velocidad aumenta hasta los **49-51 km/h** y **con trimmers en posición neutral más acelerador 100%** pisado, **61km/h** que no está mal para una réflex claramente de progresión como esta. La sensación al ir 100% réflex es de "tablón come turbulencias". También tenemos la posibilidad de soltar trims a tope y pisar acelerador a fondo, configuración no recomendada ni aconsejada ya que aumenta la susceptibilidad a las plegadas, aun así dada la ausencia de viento y térmica comprobamos unos alucinantes 68 km/h de esta forma.



Como muchos sabréis, al accionar el perfil réflex debemos de girar accionando los mini mandos que en este caso cumplen su función a la perfección y son muy suaves. Con el réflex accionado observo que a los cordinos del freno les sobran unos 5 centímetros, que estoy seguro de que son los culpables de que esta vela "se lo piense" antes de girar (con los trims calzado a tope), así que me dispongo a aterrizar para acortar los frenos lo necesario y para el aire otra vez... y waaaalá!!! Parecía que me habían

cambiado la vela: de entrar en barrena a la segunda vuelta y tirando 15 cm del freno, pasó a entrar con 10 cm a la primera vuelta, una pasada.... Así mismo, en el anterior aterrizaje tuve que dar una vuelta de freno para hacer la restitución. En la segunda vez, con el mando acortado, no fue necesario.

En la prueba de tasa de ascenso, con un **Polini Thor 250** conseguimos unos buenisimos 2,7 metros por segundo, desde mi punto de vista es una excelente tasa de ascenso.



PARA QUIEN

Es una vela claramente sana y fácil en todos los aspectos, sin que las turbulencias le afecten en gran medida.

Es ideal para pilotos principiantes por su dócil mando y estabilidad sobresaliente, o bien para pilotos consagrados, que les gusta rutar a gran velocidad sin estrés y con una seguridad sobresaliente.

No apta para gente que quiera competir en ninguna disciplina, para eso ya están otras velas más avanzadas y diseñadas al efecto como la **Apco NRG**.

CLASIFICACIONES:

DESPEGUE	★★★★
INFLADO	★★★★★
VELOCIDAD	★★★★
GIRO	★★★★
PLANEIO	★★★★
ATERRIZAJE Y RESTITUCIÓN	★★★★★

Test realizado por Carlos Estévez.

Colaborador de Volarenparamotor.com, piloto, mecánico y fabricante amateur de paramotores.

+ info: **APCO SPAIN**. Importador Oficial de Apco para España. Mail: apcospain@outlook.es



Artículos relacionados:

- [Nueva Ozone Viper3](#)
- [Nueva vela reflex VISTA HP de APCO](#)
- [Nueva SLALOM de Ozone](#)
- [Nuevas velas de Ozone para paramotor](#)
- [Nueva Revo 2 de Paramania](#)

 [Comparte este artículo](#)

« [Posiblemente este fue el comienzo del paratrike.](#)
[Nueva caja de láminas para el Polini Thor 200 Evo.](#) »





Etiquetas: [apco](#), [Apco Aviation](#), [Apco Force-sp](#), [Apco Lift](#), [APCO NRG](#), [FORCE-SP](#), [Gelvenor 42g](#), [Lift](#), [Mylar](#), [Paramotor](#), [parapente](#), [polini thor 250](#), [Porcher Marine](#), [reflex](#), [Skytex](#)

Un comentario

1 - shalahuddin othman dice:

10 de Noviembre de 2014 a las 18:23

Need to buy one...pls sent me some details about yr wings....tq

Deja un comentario

Nombre (requerido)

E-mail (no se publicará) (requerido)

Sitio Web

Enviar comentario

[Sobre VolarenParamotor.com](#) | [Publicitarse](#) | [Contacto](#)

Volar en Paramotor.com 2014