



por Greg Hamerton

# apco fiesta

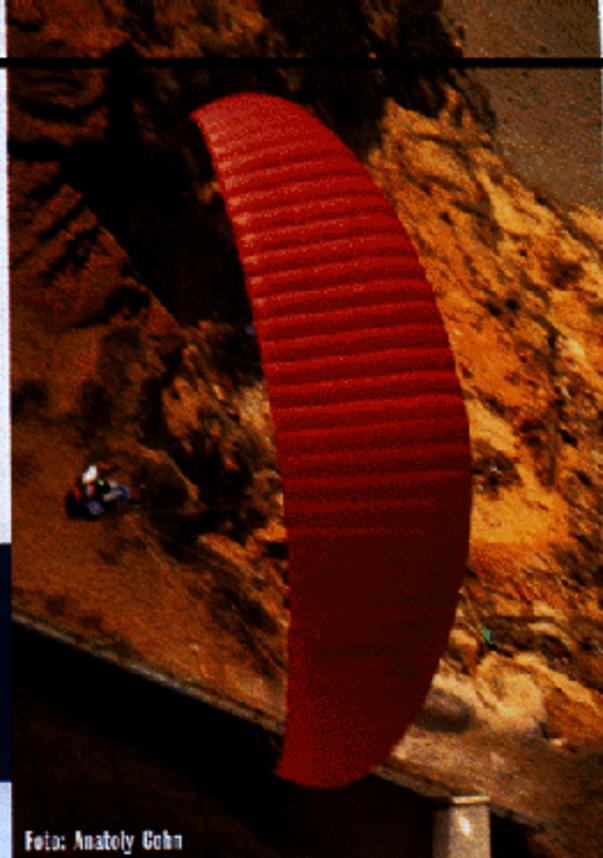


Foto: Anatoly Gohn

## Las velas de Apco tienen algo...

**que se nota desde que levantas la mochila: dan sensación de robustez, el tejido es fuerte y el acolchado está bien diseñado. Pero aparte de unos cuantos extras como un trozo para parchos, un anillo de goma de repuesto, un pedal de acelerador y una bolsa para el casco, ¿qué otra cosa ofrece la nueva vela de iniciación de Apco? Metí las narices a fondo en el último producto salido de la fábrica israelí y olfateé todo lo que se supone que no se debe oler.**

### CONSTRUCCIÓN

Se trata de una componente del equipo de vuelo muy bien hecha, con costuras consistentes y refuerzos donde hacen falta. Hay una cinta de carga a lo largo de toda la envergadura donde llegan las bandas D y en puntos elegidos por toda la vela. Los cordones inferiores son los gruesos y enfundados de superaramida que estamos acostumbrados a ver en las alas modernas, y sólo las cascadas superiores de las bandas C y D van sin funda con el dyneema blanco que emplea Apco. Pero, no os preocupéis, están pegados a la vela, donde es menos probable que se enganchen con nada. Todas las celdas van suspendidas y no hay costillas diagonales que añadan peso. Los puntos de anclaje de las bandas C y D van por dentro de la vela, con lo que no hay lengüetas visibles en el exterior, un detalle que hace que las reparaciones sean algo más

enrevesadas. Tres ollaos en el borde de fuga deja que los cordones externos del freno frunzan el tejido bajo tensión, lo que da una superficie más suave cuando se gira. El tejido es el recio nylon ripstop de doble capa de Gelvenor que emplea tradicionalmente Apco en sus velas, con una garantía de tres años ó 250 horas. Las cascadas de las líneas son las normales, con una banda A interior (2 cordones), una banda A exterior (1 cordón), 3 cordones y 1 estabilizador en las bandas B y 3 cordones en las bandas C. Esas bandas, junto a los frenos, proporcionan un sustentaje limpio y eficaz. La cinta de las bandas es la negra de toda la vida, con etiquetas cosidas en la que van impresas las letras correspondientes para que sea más fácil identificarlas. Las de meter orejas (las A externas) son amarillas. El acelerador tiene mucho recorrido, pero no le hace falta un sistema de dos peldaños. Los

frenos llevan unos bucles de tejido suave que a mí me encanta, porque resultan comodísimos para las muñecas. Se fijan a las bandas con imanes, un sistema fácil y limpio.

### DESPEGUE

Sube de manera acompañada y se detiene bien arriba. Tiene menos tendencia a abatir que velas como la Freex Flair y la Swing Arcus. En vientos ligeros la subida es algo lenta, sobre todo si te pasas colgándote de las A (plegarás el borde de ataque hacia adentro). Con un poco de viento, puede despegarse sin sujetar las bandas A, con tan sólo cargar la silla con firmeza, pero hace falta mantener una presión constante mientras sube. Si la vela empieza a caer hacia atrás, hay que engatusarla con las A para que vuelva a subir.

El manejo en tierra es predecible, la vela es lenta de respuesta, pero no se mueve mucho





Foto: Anatoly Cohn

y puede recuperarse aunque se vaya mucho hacia un lado. En una palabra: sencilla.

#### VUELO

Lo primero que noté fue una buena velocidad de calado que me pareció rápida para su clase. El acelerador tenía poco efecto en la primera mitad del recorrido, ya que lo único que hace hasta ese punto es tirar hacia abajo de las bandas A centrales. Luego la presión en la barra, que es ligera, aumenta notoriamente y actúa sobre las A externas y las B al mismo tiempo. La vela se pone en directa y surca el aire con un ángulo de planeo reducido. Tiene una velocidad máxima razonable, pero nada extrema. Los 45 km/h que dicen las especificaciones son una aproximación bastante acertada. El ala da la impresión de ser bastante pequeña, a pesar de que su

superficie se corresponde adecuadamente con la que indica su ficha. Los cordones son medianamente largos, teniendo la misma longitud que los del Allegra.

Volando en condiciones térmicas movidas me gustó lo que me transmitía la vela. Podía sentir dónde le estaba golpeando la turbulencia, pero la reacción de la vela fue tranquila. En el eje de cabeceo, absorbe la mayoría de las abatidas y trepadas con una desviación de la vertical no superior a 10 grados. En el de alabeo, un giro amplio acabará en una corrección doble: primero te columpias debajo del ala, saliéndote de ella y luego ella bascula adelantándose ligeramente, y te vuelves a colocar bien respecto a ella con un leve movimiento de estabilización. En otras palabras, espera a lo que yo llamo "los 4 segundos del Fiesta",

pues la vela se nivelará si se le da el tiempo adecuado. La tendencia que tienen los pilotos con pocas horas de sobre corregir puede que induzca a una oscilación. No tiene tendencia notoria a guiñar.

Tuve unas cuantas plegadas pequeñas (a base de volar de manera totalmente pasiva a través de turbulencia), pero salieron solas, al estilo de "ola de tubo" (Fritrip ¡glopl!, sería el sonido, por si quisiérais saberlo). Las orejas hay que sujetarlas y ejercen una presión moderada. Los giros a la silla son más fáciles con las orejas metidas, y en seguida se convierten en grandes wingovers, así que haced gestos suaves. No mostró propensión a parachutar durante las plegadas.

#### SEGURIDAD

Las plegadas asimétricas pequeñas (inferiores al 50%) dan como resultado un giro de menos de 90 grados, y columpian al piloto suavemente hacia el lado plegado. Se reinfla sola y te devuelve a tu trayectoria original. Esta tendencia inspira seguridad y ya se vio antes en la hermana mayor de la Fiesta, la Allegra. Las plegadas grandes (más del 50%) parecían inducir más giro de lo que se dice en las pruebas de la DHV (menos de 90 grados), lo que puede verse acentuado por el hecho de que vuelo una silla sin cruzado para pilotar al máximo a la silla. El Fiesta demostró ser de clase DHV1 de todos modos, pues salió de



golpe por su cuenta justo antes de llegar a los 180 grados de giro y sin una pérdida importante de altura. Con un poco de contramando, puede mantenerse una trayectoria recta tras la plegada más violenta con lo que es fácil controlar plegadas grandes sin provocar una pérdida. Con el acelerador, el Fiesta mostró un comportamiento muy similar. Las B entran de manera suave y con ellas puede alcanzarse una alta tasa de caída al tiempo que se mantiene la estabilidad. Tarda algo en salir, pero lo hace de manera suave y sin pegas. Una plegada frontal se transforma en orejas que salen cómodamente. La recuperación tiene, de nuevo, algo de retraso. Acercarse al punto de pérdida va acompañado por un ligero aumento en la presión de los frenos, pero nada tan duro como en el Swing Arcus o el viejo Apco Sierra. El cordón de los frenos está unido a los estabilizadores, pero de manera que la presión es refleja, no directa, incluso en el punto de pérdida. El recorrido del freno es todo lo corto que puede ser. Un cuarto de freno es a la altura de las orejas, como cabría esperar, pero el punto de pérdida queda justo por encima de la tabla de la silla. La DHV lo midió como de más de 75 cm antes de alcanzar una pérdida profunda y 90 cm antes de llegar a la pérdida total, lo que cumple los requisitos para entrar en la clase DHV1. Los pilotos acostumbrados a frenos de gran recorrido se llevarán una sorpresa. En el Fiesta nunca hace falta enrollarse el freno en las muñecas. La vela cae hacia atrás suavemente en la pérdida, pero no le gusta que la dejen ahí. Nunca había notado tanta resistencia en unos frenos una vez en la pérdida, pues tiraban literalmente de mis manos tratando de liberar la vela. El resultado fue que una de las tres veces que lo hice la salida de la pérdida fue asimétrica, con una pequeña corbata en una punta. Eso se convirtió solito, y sin mucho retraso, en una

espiral de la que, con un poco de peso al lado opuesto y un leve contramando, el Fiesta salió, nivelándose. Un tirón rápido del lado afectado sacó la corbata. Las otras dos pérdidas salieron sin extraños.

#### **BARRENAS**

Al Fiesta no le gusta barrenar y lo hace bastante deprisa si entras en una. Tuve que hacerla volar muchísimo más despacio, de todos modos, y luego tirar de un mando. Si abate durante la barrena, entra derecha en espiral, que es la maniobra preferida en situaciones extremas y una buena manera de salir deprisa. Volar a la velocidad de calado y dar un tirón de un lado da como resultado más a menudo una espiral que una barrena.

#### **ESPIRALES**

Si giras con un tercio de freno y cargando un poco el peso, tras el primer giro completo entrarás en una espiral que se acelerará rápidamente. En seguida se convierte en una espiral centrifugada con grandes Gs. Eso ocurría de una manera más rápida de lo que yo esperaba. Soltar ambos frenos no tiene un efecto inmediato y pasan los "4 segundos del Fiesta" de rigor antes de que salgas de la espiral, pero eso no es ni mucho menos algo malo. Para cuando sales, la vela ha aminorado su velocidad y no se dan trepadas radicales.

#### **VOLAR EN TÉRMICA**

¡Por fin una vela de Apco que responde tanto a los frenos como al peso! Normalmente hay que colgarse de los frenos para hacer girar un Apco y también cargar una generosa cantidad de peso, pero eso ya no es así en el Fiesta. Gira con un tercio de freno incluso sin cargar peso y cuando sincronizas tu peso con el giro, alabea maravillosamente y se ciñe a esos núcleos estrechos. Todos los gestos parecen llevar los 4 segundos de retraso de

rigor, pero los giros en seguida se vuelven fáciles y predecibles. La única pega es que al Fiesta le gusta dejar caer un poco el plano interior, sacrificando algo de la capacidad para girar plana a cambio de su agilidad.

Consecuencia directa de esto es que si te pasas con el giro (demasiado amplitud en el gesto), la vela entra en espiral más que en una barrena plana. Esto es un buen detalle en cuanto a seguridad, pues le deja al piloto una manera fácil de recuperar. Tirar una pizca del freno exterior puede ayudar a mejorar el ascenso y aplanar levemente el giro sin afectar negativamente el ritmo al que se gira.

#### **RESUMEN**

Es un perchón fornido y predecible que tiene su mercado. Ideal para los que están aprendiendo y como primera vela, con mandos sencillos, presión positiva en los frenos, buena transmisión de sensaciones y una respuesta segura ante situaciones que se dan en vuelo. El rendimiento es bueno, la velocidad también y el vuelo en térmica es agradable y fácil. Los pilotos que estén queriendo pasar a una vela mejor y quieran un ala para volar cross country puede que quieran más alto en la gama de Apco u otras velas más deportivas. Para quienes quieran vuelos seguros y de confianza, el Apco Fiesta es el billete para llegar a la base de la nube.

#### **CONDICIONES DE LA PRUEBA**

Porterville, Cape Town : despegue 700m ASL, altitud máxima 1250m, 3 horas en total en condiciones térmicas moviditas (max 5.7m/s), vuelo de cross de 44km Lions Head, Cape Town : 500m ASL, media hora en térmica suave (menos de 1m/s) condiciones de brisa marina.



#### DATOS DEL PILOTO

Greg Hamerton. Llevo seis años enseñando parapente y he volado todo lo que ha caído en mis manos, sobre todo buenas velas de clase deportiva. He dirigido cursos de maniobras extremas en Cape Town y estoy especializado en enseñanza avanzada (torno, técnicas, acrobacia, cross country). En el 97 competí en la PWC con un Freex Spark Pro, una vela sensible con mando ligero. A finales del 98 preferí volver a volar velas DHV2. Actualmente vuelo un Freex Spear y prefiero el vuelo vivac a las competiciones. Tengo más de 1.000 horas de vuelo y hasta la fecha he volado más de 70 velas. Esta prueba refleja mis opiniones. **\*\*\***



Foto: Anatoly Goh

#### APCO FIESTA M - ESPECIFICACIONES:

Cajones:	39
Área:	29.20 m
Área proyectada:	25.81
Alargamiento:	5.12
Alargamiento proyectado:	3.93
Peso Piloto (equipado):	kg 85-105
V-mín:	20 km/h
V-trim:	35 km/h
V-max:	45 km/h
Longitud total cordones:	425 m
Longitud bandas B:	7.17
Garantía:	3 años / 250 Horas
Certificación:	AFNOR/CEN "STANDARD CLASS" DHV Class 1 (Trím y Acelerada)