

Salsa

APCO

Hit



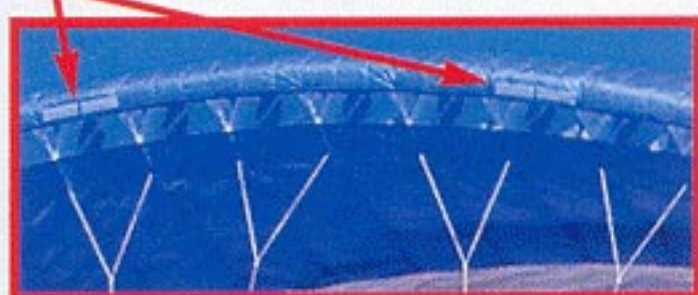
Sucesora de la Simba, reúne innovaciones originales de Apco, vistas en la Keara (su vela superior de clase 2). Tales como las válvulas HIT y las intercostillas diagonales parciales, que triplican el número de cajones en el borde de ataque del extradós, alisándolo al máximo, pero en este caso, sin incremetarle apenas el peso. Las válvulas permiten una mejor entrada de aire al acelerar, cuando el punto de impacto del borde de ataque queda por encima de la boca del cajón. Con lo que se consigue reforzar la presión interna del borde de ataque a alta velocidad.

Esta veterana marca israelí (hizo su primer parapente en 1986) dejó la competición de lado hace tiempo y centró el trabajo de su equipo de ingenieros de origen ucraniano, en las velas de iniciación e intermedias. Anatholy Cohn (dueño y director de Apco) fue visionario al apostar hace una década por el uso de tejidos con silicona para combatir la porosidad y en el Dyneema sin funda para el piso superior del suspentaje. Esta Salsa es curvada en los extremos, estable y fácil (cabecea poco) en vuelo. Su freno endurece con la inclinación mientras la respuesta en velocidad de banqueo aumenta.

Con 113 cajones en el extradós delantero y 35 en el intradós, consigue un borde de ataque bien conformado, sin la típica forma tubular de las velas de celdas anchas. Sobre algunas bocas además, lleva 6 pequeñas válvulas que trabajan a ángulos de incidencia bajos. La bóveda queda bastante plana, con los establos doblados hacia abajo muy verticales, afilados y casi simétricos. El sustentaje se reparte en 3 pisos y 3 bandas, aunque en realidad son 5, porque A y C están desdobladas en interior y exterior. La primera como tira-orejas y la C para mejorar el trabajo del acelerador manteniendo el centro picado respecto a las puntas. Grandes cascadas piramidales reúnen las líneas C y D en una banda.

El piso superior lleva dyneema sin funda cosido directamente a la costilla (algo clásico en Apco desde la Xtra de 1994), sin anclajes visibles externos en el intradós. El freno actúa en todas las costillas y en las puntas, 3 cajones llevan un sistema que frunce (tensa) el borde de salida.

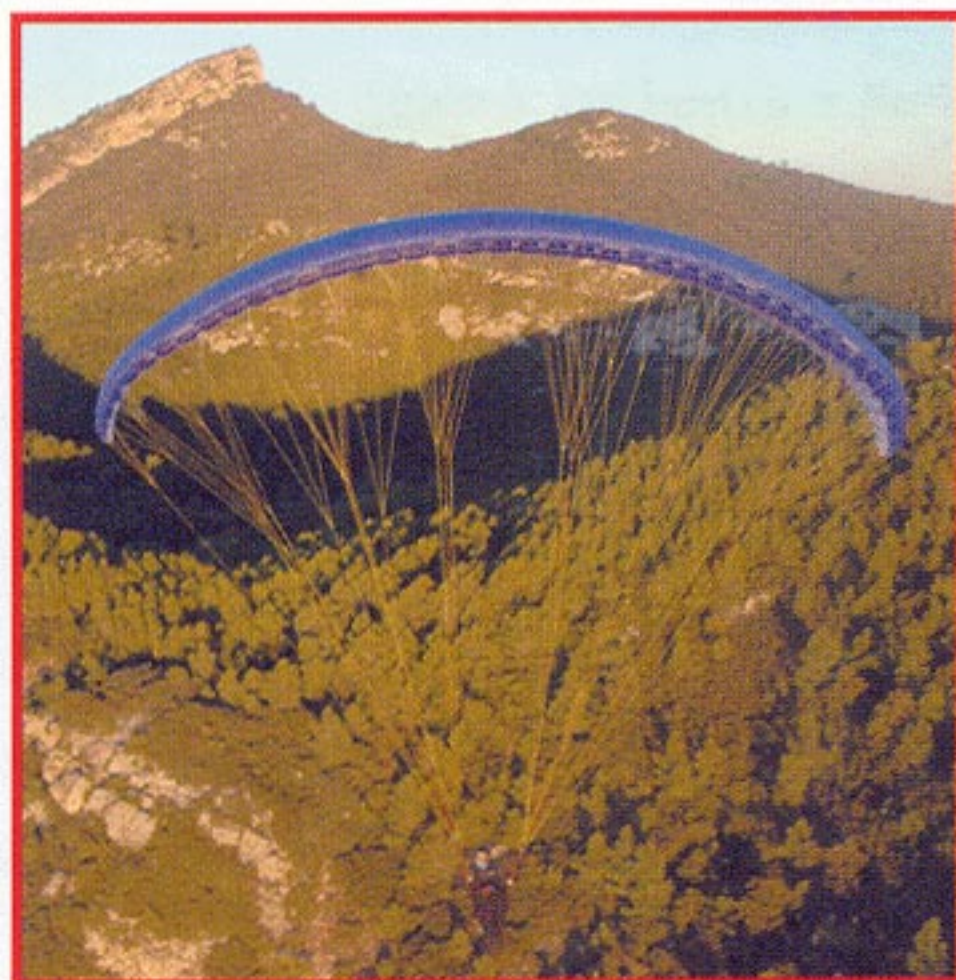
Válvulas
HIT



Tejido con silicona (Apco lo usa desde hace tiempo, demostrando que tarda años en perder los colores y volverse poroso) estética tricolor en 9 combinaciones posibles. Bandas con puños rígidos con cierre de imán (poco imantado), acelerador largo de doble polea (poleas de aluminio protegidas con funda de neopreno). Maillones con guía plástica y termorretractil adicional en las dos que pivotan al acelerar. La A y B están bien identificadas y los acabados generales son robustos.

EN VUELO

La preparación, inflado y despegue no tiene secretos. Solo des-



Izquierda: **Detalle de la bóveda y establos verticales.**
Foto: Coll de Lilla (Tarragona)

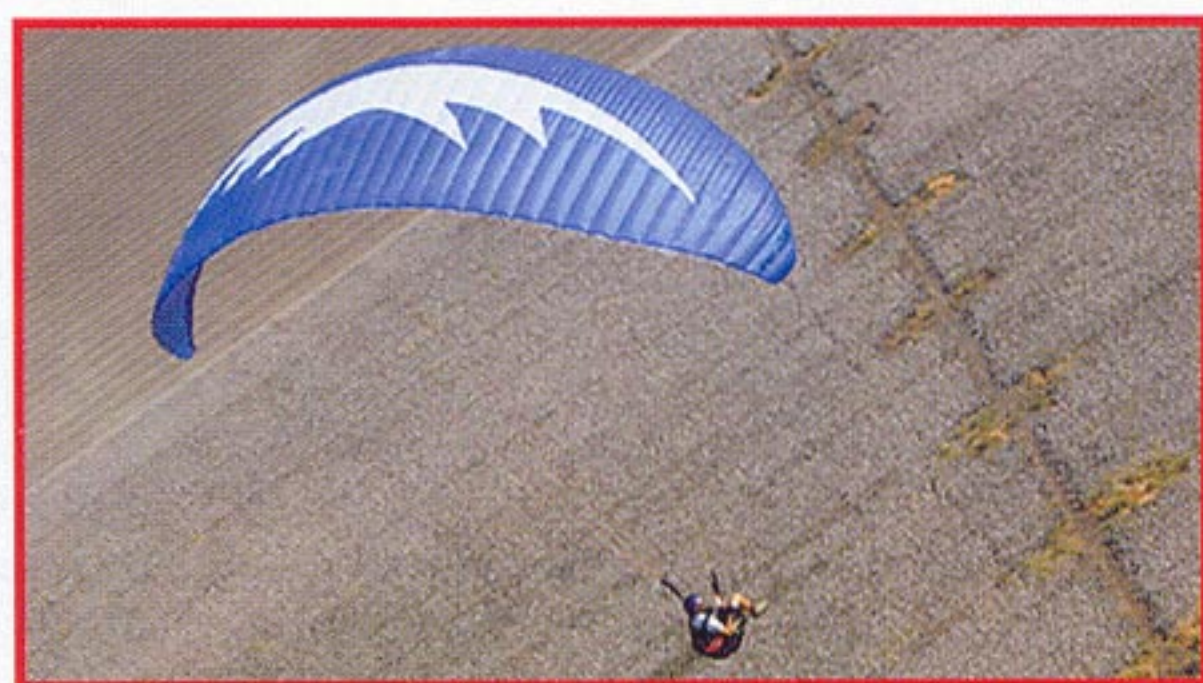
enredar bien las pirámides traseras. El ala se controla arriba con facilidad, incluso con poco viento y no adelanta. En el primer giro ya se puede comprobar que responde bien a la silla y en cambio el freno endurece bastante en todo el recorrido. Inclina más deprisa con niveles altos de mando que para alabeos pequeños y tiende a aplanar y estabilizar el giro. Las orejas son pequeñas, entran fácil y abren solas. Las B tampoco van duras y la barrena, debido a su elevada estabilidad con el freno, requiere afinarse para lograr valores de descenso muy elevados.

Inicio de giro fácil (alabeo pequeños a partir de una velocidad alta), a medio giro mayor estabilidad y si bajamos más el mando, empieza a banquear con franqueza, picar y acelerar el giro.

El acelerador es largo y la doble polea permite aun mayor recorrido y dosificación. Hasta 45 km/h apenas cambia la estabilidad y el borde de ataque mantiene la forma (las válvulas deben funcionar), pero llegar al máximo pide piernas largas o usar doble pedal.

A la salida de una pérdida sostenida puede hacer un croissant hacia adelante, que se recupera enseguida al subir las manos con una abatida franca.

Rendimiento y alargamiento (que aumenta en cada talla) correcto para su categoría, haciendo más compacta la XS que la L. Con 4 tallas de Salsa (de 60 a 130 Kg), nadie quedará fuera del baile.



Forma elíptica casi simétrica de elevado estrechamiento. Lo más innovador está en el borde de ataque.

Test DHV SALSA M (92 kg)

INFLADO: 1 Rápido, inmediato.

Despegue y mando: Normal.

VUELO RECTO: 1

Buen rango de velocidades, alabeo elevado, cabeceo normal. Estabilidad alta.

MANEJABILIDAD: 1-2

Tendencia a la barrena: Leve

Recorrido del freno: Normal

Agilidad: Normal

Dureza del freno: Normal

Control sin frenos: Posible con las D.

PÉRDIDA SIMÉTRICA: 1-2

Parachutaje: 60-75 cm

Pérdida: 65-80 cm

Pérdida suave en el rango de freno.

Retroceso del ala: Leve

Incremento dureza del freno: Elevada

PLEGADA FRONTAL: 1-2

Pre-aceleración: Normal

Apertura: Espontánea y retrasada

PLEGADA FRONTAL ACCELERADA: 1-2

Pre-aceleración: Leve

Apertura: Espontánea y retrasada

PLEGADA ASIMÉTRICA: 1-2

Cambio de rumbo: 90-180°

Giro: Normal con deceleración 90-180°

Alabeo y cabeceo: < 45°

Descenso: Normal con deceleración.

Estabilización: Espontánea

Apertura: Espontánea y retrasada

PLEGADA ASIMÉTRICA ACCELERADA: 1-2

Cambio de rumbo: 90-180°

Giro: Normal con deceleración 90-180°

Alabeo y cabeceo: < 45°

Descenso: Normal con deceleración.

Estabilización: Espontánea

Apertura: Espontánea y retrasada

CORRECCIÓN PLEGADA ASIMÉTRICA: 1-2

Compensación fácil. Aumento de la presión al freno y control normal. Giro fácil al lado opuesto sin tendencia a la pérdida. Apertura espontánea y retrasada.

SALIDA DE LA PÉRDIDA SIMÉTRICA: 1-2

Comportamiento estable, reacción normal, abatida sin plegada ni giro.

BARRENA PLANA DESDE VUELO RECTO: 1-2

Giro normal, a la salida sigue girando < 90°, reacción de abatida asimétrica sin plegada ni tendencia al giro.

BARRENA PLANA DESDE UN GIRO: 1

Leve abatida asimétrica, sin plegada ni tendencia al giro.

BARRENA CENTRIFUGADA: 1-2

Entrada: Normal, poca tendencia a quedarse en giro, a la salida sigue girando < 180°.

Descenso tras 2 giros de 360°: 6 m/s

BANDAS B: 1-2

Entrada fácil, salida retrasada < 4".

OREJAS: 1 Entrada fácil y salida rápida.

OREJAS ACCELERADA: 1 Entrada fácil.

Salida: espontánea y rápida.

ATERRIZAJE: 1-2 Normal, velocidad baja y comportamiento normal.

FICHA TÉCNICA

Inflado: ligero, no adelanta

Inicio de viraje: pide ayuda con cuerpo

Inversión de giro: gradual, nada inestable

Giro lento: freno largo y duro

Estabilidad

Vuelo lento: seguro y lejos del negativo

Vuelo normal: responde bien a la silla

Vuelo rápido: acelerador largo (36 cm)

Cabeceo: poco, mas al salir de la pérdida

Alabeo: lento al principio

Giro: con mucho freno inclina mejor

Pérdida: (sostenida) con *croissant*

Tensión: rara vez la pierde

Equipamiento

Refuerzo b. ataque trilam

Puños de freno rígidos

Espesor máximo: 16,5 %

Cierres de freno con imán

Bandas A y C desdobladas

Guía plástica en maillones

Bocas de cajón rectangulares

Boca central: 32 x 13 cm - Boca menor: 32 x 6 cm

Ancho de cajones: Reducción de 32 a 19 cm

Galón de mylar flexible en el borde de salida

Freno en cada celdas

Diagonales

Suspentaje en 3 pisos

Piso superior sin funda

Acelerador: 18 cm

Recorrido pedal: 36 cm

10 cajones cerrados

Materiales: Garantía de 3 Años / 250 horas

Tejido: Nylon (con silicona) 46 grs/m²

Suspentaje: Aramida 1,2 - 1,8 y 1,9 mm ø

y Dyneema de 0,8 y 1,1 mm ø

Prestaciones (Salsa M)

Velocidades	Carga alar: 105 Kg (3,67 Kg/m²)
Mínima	21 Km/h
Tasa de caída mínima 50% freno	30 Km/h
Máximo planeo (frenos libres)	36 Km/h
Máxima: 100% acelerador	48 Km/h
Tasa de caída mínima: 1,1 m/s a 30 Km/h	
Planeo máximo: 8,2 a 36 Km/h	
Mediciones: a 1.500 m QNH y 5° C, (Skywatch Pro y Compeo)	

Características

SALSA	XS	S	M	L
Superficie real (m²)	25,70	26,70	28,60	30,50
Superficie proyectada	23,10	24,10	25,40	27,10
Envergadura real (m)	11,65	11,98	12,65	13,32
Envergadura proyectada	9,8	10,00	10,50	11,00
Alargamiento real	5,3	5,4	5,6	5,8
Alargamiento proyectado	4,2	4,2	4,4	4,5
Cuerda máxima (m)	2,90	2,90	2,90	2,90
Cuerda media	2,21	2,23	2,26	2,29
Cuerda mínima (m)	0,23	0,23	0,23	0,23
Total cajones e intercajones:	104	107	113	119
Bandas:	5	5	5	5
Suspentaje: A+A': 3,9,17 - B: 3,9,17 - C+C': 4,20,33 (e) - F: 3,7,17				
Altura suspentaje con bandas	7,19	7,19	7,59	7,61
Metraje total suspentaje	387	388	406	430
Peso de la vela, sin bolsa (kg)		6,7	7,0	7,3
Carga total en vuelo (Kg)	60-75	70-90	80-105	100-130
Homologación DHV en curso 1-2 1-2 en curso				
Fabricante: Apco Aviation (Israel). Diseño: Oleg Dzhanoev				