

# Puebas

# Simba



## Ingeniería Genética

¿Qué oscuros tejemanajes se dan últimamente en la selva de las velas, en la que hemos visto como una panteira negra ha dado a luz a un león?. El caso es que, mientras todavía quedan ecos del potente rugido de la Bagheera, en forma de victoria en alguna serie de la PWC, ya aparece la garra de la recién llegada Simba, intentando conquistar su nicho ecológico entre la selecta fauna de las velas de altas prestaciones; pero con homologaciones que las hacen accesibles al común de los mortales. En este artículo vamos a intentar encontrar los argumentos con los que la recién llegada pretende desbancar a una vela de tanto éxito como es la Bagheera erigiéndose en su sucesora.

## El Material

La bolsa de la vela es la habitual en los últimos modelos de APCO, de buena calidad, buena capacidad y para portear, pero algo incómoda de guardar, a causa del gran volumen de la misma, debido al gramaje del tejido y los acolchados.

Junto a la vela, en su bolsa interior, aparece un acelerador, un pequeño kit de reparación con algo de ripstop (idéntico al de la vela) pero no adhesivo, y unas juntas teóricas. En cuanto a documentación, aparece un completo manual (pero en inglés y alemán), con todo tipo de consejos, medidas, especificaciones y homologaciones y la garantía por 250 h. o tres años.

Las bandas sin trim, presentan una banda C partida en dos con el objeto de conseguir diferente cambio de inclinación entre el centro y los extremos de la vela cuando se actúa sobre el acelerador. El acelerador, de larguísimo recorrido, con 20 cm entre poleas, exige el uso de un segundo pedal o unas piernas capaces de estirarse los casi 60 cm de cordino que hay que tensar para que se dé el ayuntamiento de las poleas.

Al extender la vela se percibe un inconfundible aire de familia respecto a las últimas creaciones de APCO, Allegra o Bagheera, pero con los establos más retrasados, diagonales parciales dobles en cada cajón, los conocidos anclajes de dyneema directamente cosidos al extradós, o falso tercer piso, abundantes cintas de carga, etc.; si bien, se da una ligera reducción de superficie para las mismas gamas de pesos, de aprox. medio metro cuadrado (a cuenta de afilar los establos), manteniendo la envergadura y la cuerda central.

Es en la mitad posterior de la vela donde aparecen las novedades. En primer lugar se perciben en los anclajes de las líneas de las bandas C's, unas diagonales parciales, que, naciendo de un anclaje llegan a la mitad de la altura del intercajón contiguo. De éste una banda horizontal hasta el siguiente, bajando finalmente al anclaje vecino. ¿Qué es lo que se consigue con esta complicación?. Pues sencillamente reducir a un tercio el número de los anclajes, lo cual a su vez da como resultado una reducción de la longitud total del suspentaje de, aproximadamente, entre 40 y 60 m! según talla, respecto a la Bagheera, con medidas del cono de suspentaje y superficies parecidas. Finalmente, hay un uso masivo de ollaos en el borde de fuga; a través de los cuáles pasan las líneas del freno, que se ramifican en la parte superior y van cosidas en la parte del extradós del borde de fuga. El resultado, es que, cuando se frena antes de empezar a bajar el borde de fuga, se da un fruncimiento del mismo.

## El vuelo

Tras un despegue sin nada que reseñar, una vez en el aire, echamos una mirada a la vela. Lo primero que llama la atención son sus establos, que parecen apuntar casi hacia atrás, especialmente cuando se frena, gra-



Perfil sin arrugas

cias al fruncido del borde de fuga. La otra impresión la proporciona la mitad trasera del cono de suspentaje, por el esquematismo del mismo, ya que, contando partes altas y bajas sólo se pueden contar 15 cordinos en cada lado, siendo el más triste y solitario el único que sale de la banda C exterior; que únicamente se ramifica en otros dos y cuyos anclajes son los únicos en los 9 últimos cajones.

Si además, cuando se mira, se está volando manos arriba, el cordino cuelga del intradós, sin tensión. ¿Estará tan sólo para cumplir, por ser exactamente igual que las demás?. Afortunadamente, al frenar, recupera su tensión, y ya se le encuentra función a su existencia.

El primer contacto, sirve para despejar la primera duda. ¿Mantendrá el mando blando y directo, pero de escasísimo recorrido de la Bagheera?. Pues no. El mando ha pasado a ganar mucho en recorrido, además de ofrecer un endurecimiento progresivo,



*Intradós limpio*

bastante marcado, que lo hace más asequible a pilotos de mano pesada. Ya no hace falta dosificar con tanto cuidado, y es previsible que no se den incidentes de pérdidas intempestivas en manos poco avisadas.

La vela sigue girando, eso sí, igual de bien que su antecesora, únicamente que el mando, que ha ganado en recorrido, también lo ha hecho en dureza. La impresión de este vuestro humilde probador, es que se ha abandonado una manejabilidad excepcional de gran rango de maniobra (Bagheera) en apenas un palmo de recorrido y pilotando con dos dedos, pero que exigía finura y experiencia, con el fin de ampliar un tanto el espectro de pilotos que se ven atraídos por las prestaciones de esta vela DHV-2.

En resumen: se ha mantenido la maniobrabilidad y se ha aumentado la seguridad incrementándose el número de candidatos a volarla, pero se ha pagado con la manejabilidad, que ha pasado a ser normal.

Es digno de mención la rapidez y la estabilidad con la que se terminan las series de wingovers, y especialmente,

las salidas de las barrenas, actuando, por supuesto, según arte.

Otra duda, ¿al reducir superficie y suspentaje, se habrá conseguido una vela rápida?. Rápida, no. ¡Es rapidísima!. Si bien es cierto que la carga era importante (pero dentro del rango de pesos), las medidas obtenidas concuerdan con la sensación de velocidad y la facilidad para adelantar a las otras velas presentes.

### **Lo mejor, velocidad, materiales y acabados**

Se estabiliza a 39-40 Km/h a mandos libres y con acelerador pasa muy tranquilamente de 50 Km/h. La contrapartida, paradójicamente, no es la pérdida de estabilidad o prestaciones (tasa de caída) a velocidades elevadas - ya que incluso la mejor fineza se obtiene con un cuarto de acelerador - si no la pérdida del vuelo lento, tan agradable cuando las condiciones flojean y las ascendencias se estrechan. Y así, con las manos muy, muy bajas, es difícil bajar de 24-26 Km/h. Y por fin, la duda existencial más

absoluta: ¿cómo se porta en condiciones térmicas y/o turbulentas?. Tras varios días en condiciones de estabilidad con insolaciones máximas (este final de junio) que dan como resultado el típico vuelo en el que te sientes agredido por los taponazos estrechos e improductivos que salen de la tierra quemada y que no van a ninguna parte, la percepción es que es realmente una vela DHV 2 o una perfo humana; si bien los descuelgues y los saques son tan impresionantes como con cualquier vela alargada.

En la única plegada no provocada, no muy importante, la sensación fue de caída, prácticamente sin rotación y con reapertura explosiva y autónoma. En cuanto se organizaba un poco el día, pues a exprimir el vuelo térmico. La vela sube muy bien, pero para mi gusto, preferiría que el mando exterior quedase un poco más blando y autónomo, con el fin de recentrar mejor. Supongo que la sensación de que va toda la vela a bloque debe ser una servidumbre de las buenas homologaciones, o un deseo de muchos pilotos. En cualquier caso cuestión de gustos.....

Cuando toca transitar o, más interesante aún, salir de zonas de fuga es cuando realmente muestra su potencial gracias a su excelente planeo - sobrepasa ampliamente los 8 puntos de fineza, 8,8 según Parapente Mag - a muy, muy alta velocidad (43-45 Km/h). Además de la alta velocidad a mandos libres, se puede ir pisando por lo menos hasta medio acelerador con cierta alegría, independientemente de las condiciones existentes. A partir de ahí, ya cada uno, allá con su conciencia y que se atenga a las consecuencias... El resultado es que la velocidad media a lo largo de un vuelo es ciertamente muy alta, muy eficiente si se quiere volar lejos (cross) o rápido (comepe). Si el párrafo os parece algo elegiaco, no olvidéis que estamos hablando de la sustituta de la Bagheera, que ahora misma es toda una referencia en su clase...

Sólo cuando afloja o toca rascar, se ve algo penalizada por su elevada velocidad media, ya que literalmente te pasas las microascendencias, obligando a un buen trabajo de anticipación, y al uso de giros enérgicos.

Es de señalar que he estado volando casi al límite de su carga, penalizando en tasa de caída e incrementando la velocidad, aunque pienso que es la mejor elección para vuelos eficientes.

De todas formas es el mismo problema de las alas delta calvas, que poco a poco van siendo mayoría. Y puestos a elegir entre correr y flotar, pues tu mismo...

#### Para qué y para quién

La vela es un modelo de muy alto rendimiento, de hecho, existe una versión de competición pura, que tiene exactamente las mismas medidas y homologación, cambiando sólo la naturaleza del suspentaje, sin funda y con la adición de un pequeño trim.

Se encontrará en su salsa en una competición, forzando algún paso contra el viento o transitando en un vuelo de cross, colaborando muy eficazmente con el piloto que busca superarse y evolucionar.

No es una vela recomendable para vuelos puramente recreativos u ocasionales, pues existen actualmente multitud de velas en el mercado con prestaciones suficientes y mayor seguridad pasiva. No se usa un



Foto: Tami Oshimura

Detalle de las costillas en el primer tercio y borde de fuga

Ferrari para ir a una merienda campestre...

Para describir el pilot@ indicado transcribo literalmente la definición de la clase 2 de la DHV: Parapentes con comportamiento más exigente (que 1-2), sobre todo en turbulencias y/o tras errores de pilotaje. Para pilotos que vuelan regularmente.

¡ Buenos vuelos y lejanos aterrizajes! Vuestro humilde probador, esperando vuestras críticas,

T. Max

bonitovuelo@mxmail.com



Para más información:  
[www.apco.demon.co.uk](http://www.apco.demon.co.uk)

### FICHA VELA SIMBA

Fabricante: APCO

Tejido: Gelvenor; Nylon Ripstop 46 g/m<sup>2</sup>

Cordino: Cousin, Kev. Sup. Aram 2,2 1,7 y 1,1, Dyneema 1,1 y 0,8

#### Medidas vela probada:

Talla: S (25,8 m<sup>2</sup>)

Peso total en vuelo: 88 Kg

Carga Alar: 3,41 Kg/m<sup>2</sup>

QNH: 1000 m s.n.m.

V min: 24 Km/h

V max: 39 Km/h

V max, acel.: 52 Km/h

**Lo mejor: Velocidad, materiales, acabados**  
**Lo peor: Mando algo físico.**