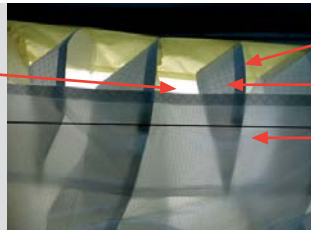
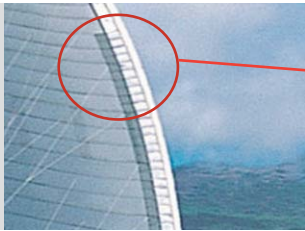


The Ultimate Racing Machine



Presentamos la Tactic, nuestra última vela de competición. No se trata de una evolución de la Nitro sino de una vela que parte de un diseño completamente nuevo y realizado desde 0 apoyándonos en la experiencia acumulada y en una nueva manera de trabajar.

La vela existe en 3 tallas 24,26 y 28. Son velas alargadas que hay que llevar con la máxima carga posible para conseguir el máximo rendimiento. La tasa de caída, el planeo y el giro plano te permitirán seguir subiendo en condiciones marginales y la nueva planta y estructura interior consiguen mayor rigidez que en anteriores velas.



doble tela
 refuerzo flotante B.A.
 doble tela

S.S.S.

¿Cuáles son las novedades de la Tactic?

Primeramente el SSS (Safety Speed System) evoluciona en la Tactic haciéndolo mucho más limpio y eficaz. Los pequeños refuerzos flotantes del borde de ataque que nacieron con el Syncro y que ayudan para rigidificar esta parte del ala sobre todo al accionar el acelerador se siguen aplicando en la Tactic. Sin embargo, ahora, la unión a los paneles del intradós y del extradós no se hacen a la tela del paño o a la cinturilla flotante como en los Syncros sino a una especie de doble fondo de tela con los que se deja limpia la superficie del B.A. por en extrados e intrados. Ya no hay costuras a la vista, un trabajo de velería nunca visto en parapente. Además así se consigue reducir el tamaño de los refuerzos y el peso.

Otra novedad es la estructura interna con diagonales enteras con mayor definición del perfil si bien el coste de producción es más alto. Pero a diferencia de los triángulos no existen marcas o arrugas en el extrados.



datos técnicos

TACTIC 28

Superficie (m2)	27,47
Envergadura (m)	13,15
Alargamiento	6,29
Cuerda central (m)	2,67
Altura susp. (m)	8,34
Celdas	81
Area proyectada (m2)	24,64
Envergadura proyect. (m)	10,95
Alargamiento proyect.	4,86
Peso total (Kg)	105-125

TACTIC 26

Superficie (m2)	26,47
Envergadura (m)	12,88
Alargamiento	6,29
Cuerda central (m)	2,62
Altura susp. (m)	8,18
Celdas	81
Area proyectada (m2)	23,69
Envergadura proyect. (m)	10,73
Alargamiento proyect.	4,86
Peso total (Kg)	95-112

TACTIC 24

Superficie (m2)	24,44
Envergadura (m)	12,39
Alargamiento	6,29
Cuerda central (m)	2,52
Altura susp. (m)	7,87
Celdas	81
Area proyectada (m2)	21,92
Envergadura proyect. (m)	10,32
Alargamiento proyect.	4,86
Peso total (Kg)	80-102



El logo también es nuevo y se alarga la W haciendo que el parapente parezca más alargado a la vez que repetimos el logo en el intrados y extrados. Además una pequeña franja negra en el borde de salida ayuda a identificar el Tactic en el aire y aumentar el alargamiento. La combinación con gris es sin duda otra de las novedades que a buen seguro tendrá gran aceptación.



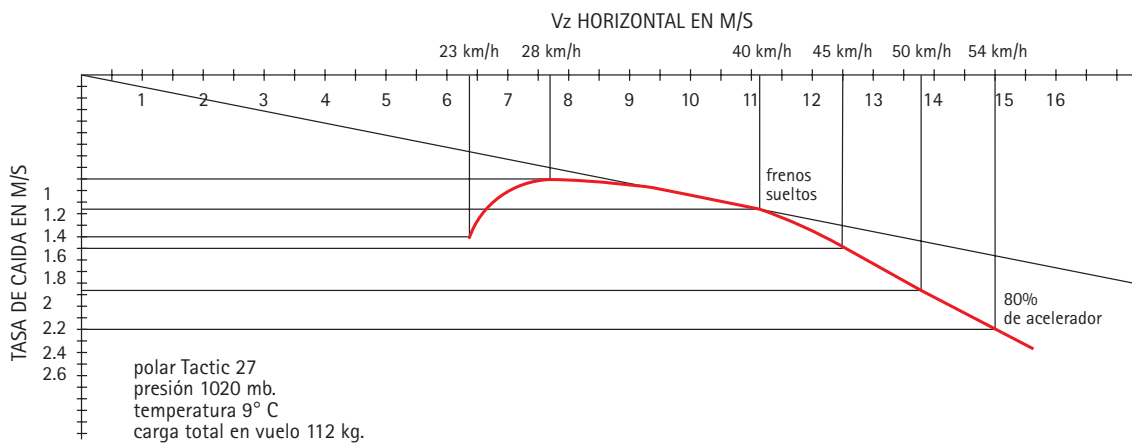
¿Cuál son las prestaciones?

Como habíamos dicho el mayor avance de la Tactic sobre otras velas de alto rendimiento es el uso de acelerador en turbulencia que permite una mayor explotación del mismo. También la tasa de caída en giro ha mejorado con lo que la vela se puede llevar más cargada.

En el último gráfico aportamos la polar de la vela. Estos datos han sido sacados con un Flytec 5030 y el programa Compe GPS. Ha sido todo como ya sabéis es imposible precisar hasta la última décima las prestaciones de un parapente ya que cambian según la densidad de la masa de aire, la temperatura, la altura y sobre todo el arnés que lleva el piloto. Así todos los datos que damos son una referencia bastante objetiva.

Mejor planeo 9.66 a 40 km/h
 Planeo con el 25 % de acelerador 8.5 a 45 km/h.
 Planeo con el 50 % de acelerador 7.4 a 50 km/h.
 Planeo con el 80 % de acelerador 7 a 55 km/h.
 Velocidad al 100% 63 km/h.

Es muy importante considerar que estos datos son a 500 m.
 A 2000 metros esos 60 km/h se convierten en 66 km/h!



¿Cuál es el precio?

El Tactic se venderá al mismo precio que el Nitro y los competidores de alto nivel tendrán las mismas condiciones que el año pasado.



www.windtech.es



colores

blue

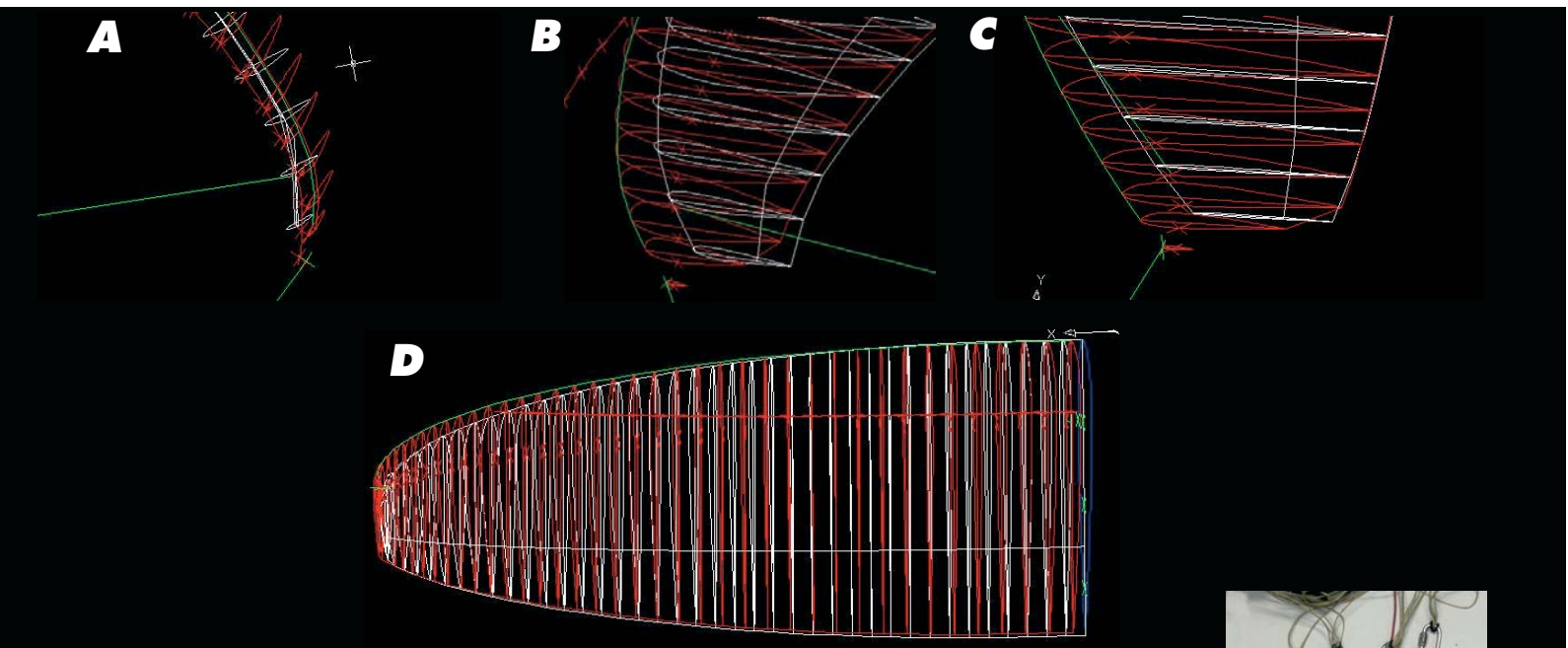


red



grey





El suspentaje esta muy optimizado a pesar de que se hayan desdoblado ramificaciones como la piramidal CD del estabulo. Esto es muy importante, ya que a la hora de acelerar el nuevo calaje es uniforme y no se dobla el perfil debido a que no existe esa ramificación piramidal. También es importante la ramificación del suspentaje en 3 pisos. Ahora las plegadas son más sanas y pequeñas y la vela se mueve menos. No existe sensación de culebreo como en otras velas tan alargadas como ésta.

Los anclajes a la vela son la mínima expresión. Están hechos en dynema de 300 kg y aerodinamicamente son muy eficientes.

El ancho de cajones se reduce progresivamente como en el Tempus. En el Nitro la reducción no era progresiva sino que había 3 anchos de cajón diferentes en cada tercio de cada semi ala. Ahora no se repite el mismo ancho en ninguna celda.

El giro es menos agil que en el Nitro, pero es mucho mejor la tasa de caída en condiciones marginales.

El acelerador es más cómodo y suave de accionar debido a la amplia desmultiplicación y a las poleas interiores de las bandas. Permite un uso más intenso ya que las puntas de ala tiene torsiones nuevas. Las bandas tiene un ancho de 15 mm y están construidas en una cinta llamada Diolem que es resistente a los UV y a los ácidos minerales y orgánicos.



¿Qué diferencias hay en la planta y construcción entre el Nitro y el Tactic?

La primera y gran diferencia se puede apreciar en el gráfico A sacado del CAD. Como vemos ahí los perfiles están orientados siguiendo la bóveda y el tiro del cono del suspentaje. Esto provoca que el reparto de presiones está mucho más conseguido y la resistencia a las plegadas aumenta considerablemente. A parte de ésto, el espesor crece en los extremos considerablemente, con lo que podemos aumentar la torsión (sin riesgo a plegadas), mejorar la maniobrabilidad y alargar el recorrido de frenos.

En los gráficos B-C-D se ven los cambios en la planta. La cuerda en el extremos es más ancha y en el centro más estrecha. El alargamiento se mantiene a lo largo de toda la envergadura y aumenta el proyectado. El resultado es que al banquear en un giro la superficie proyectada aumenta generando una mejor tasa de caída. De ahí que podemos afirmar que el giro a pesar de ser menos agil es mucho más efectivo en condiciones marginales a la vez que podemos llevar la velas más cargada para aprovechar al máximo su velocidad.

Las bandas también han evolucionado y ahora el maillon que hace pivotar la C-D se ha sustituido por poleas con lo que el rozamiento es menor y el acelerador es, consiguientemente, más blando.

