

Antea²

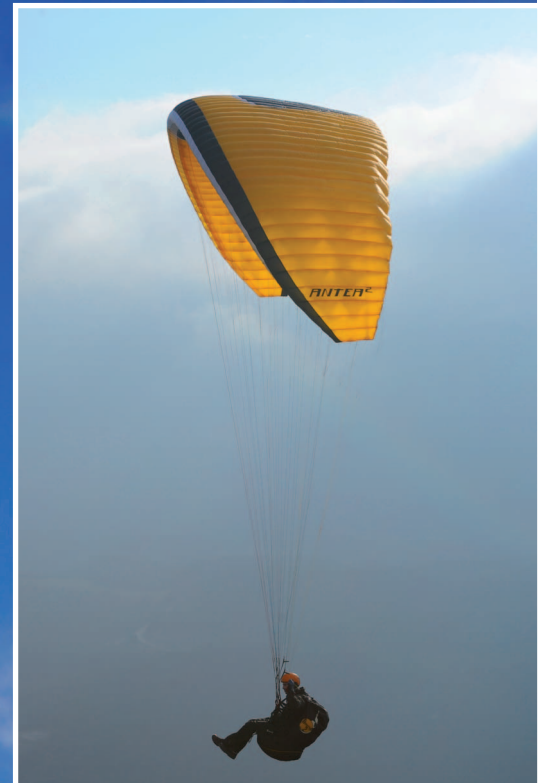
SKY

TEST

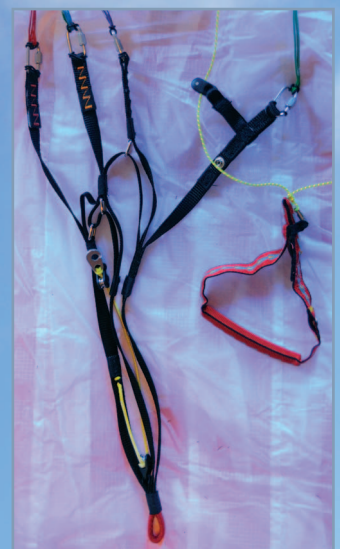
Flor checa

Original, SKY no sigue los caminos trillados de las modas comerciales. Salta a la vista porque son fieles a su característica "eSe" asimétrica en la rotulación. Si vamos al detalle: Renuncian al uso de varillas (siguen creyendo en los refuerzos de trilam para las costillas), no renuncian a emplear 4 bandas, optimizando a cambio el perfil y el suspentaje. Añaden sutilezas como el bolsillo de doble tela en el intrados de la boca o unas piezas muy flexibles en la costilla, además de confiar por completo en la tela Dominico para toda la vela, que sin ser de bajo gramaje, logra al final un peso contenido con astucia constructiva. Diagonales, bandas estrechas, un buen acelerador y cualidades de inflado, giro y estabilidad que la convierten en una C de las más asequibles. Sensación confirmada por la homologación, ya que al peso mínimo pasa con B y solo aparecen las C cuando se sobrecarga el ala, ya no al peso máximo normal, ¡Sino 25 kg por encima!, para certificarla sobrecargada y aprovechar el test en vuelo de la homologación para el paramotor. Los demás fabricantes, añaden la extensión del peso máximo vía test de carga, pero sin hacerle un nuevo test en vuelo a ese peso final ampliado. Diseñador suizo (Alexandre Paux), producen en la República Checa (han musculado capacidad con un nuevo taller) y usan tela coreana y abajo líneas en dyneema con funda y aramida sin funda arriba. Ligera, maniobrable, rápida y fácil ¿Qué más le pedirías?

42 *Parapente* - VUELO LIBRE



Mismo puño, dos sistemas.



La nueva Antea sigue siendo ligera, gracias al empleo de tela de 36 y 38 grs, toda en tejido coreano Dominic (nada en Skytex). Su tacto es suave y flexible, sin tanto apresto. La principal diferencia entre la tela Skytex y Dominic está en el grosor del hilo y la densidad de la malla. Skytex usa hilo más gordo pero más separado (con más hueco entre hilo e hilo), mientras que Dokdo usa hilo más fino pero tejido más tupido, lo que también brinda un tacto más flexible y le exige menos a la enducción, con lo que debería mantener la porosidad "a raya" algo mejor. Este Dominic de 38 equivaldría en propiedades al Skytex 40 (según el diseñador de Sky, Alexandre Paux).

Tiene un nuevo perfil (más rápido) y el ala tampoco lleva varillas, siguen fieles a los refuerzos en trilam, que son más anchos en las costillas de carga y estrechos en las intercostillas. Para evitar la rigidez y deterioro del trilam, la costilla en la boca lleva una cinta estrecha de un caucho plástico flexible, que acompaña al trilam e impide que se marquen aristas en el borde junto a la boca. Tampoco creen en las 3 bandas, así que lleva 4 bandas clásicas, pero usando cuerdas más finas de Dyneema con funda abajo y aramida sin funda arriba.

Diagonales completas que llegan al extradós y un bolsillo de doble tela de 9 cm de ancho en la parte delantera del intradós, debajo de la boca (pero por dentro), que reduce el flameo de la tela en vuelo acelerado, porque esa solapa interior acomoda algo la turbulencia bajo el punto de impacto y deja libre de esa fluctuación al intradós. El perfil no es grueso, 17%, (las 4 bandas lo permiten) y los anclajes del freno van retrasados en el borde de salida, terminando con 6 anillas de fruncido de recorrido corto, en las puntas.

La planta elíptica, pero los establos bajan trapezoidales y generosos, casi simétricos, mientras que la bóveda es muy plana (11,3%), diferencia entre la superficie proyectada y la real.

Un detalle importante de construcción del borde de ataque, son los paños independientes en la parte delantera, lo que permite acomodar mejor la forma abombada del perfil, sin crear las arrugas habituales de las velas que llevan el paño del extradós de una pieza hasta el borde de ataque. Lo mismo hace con el intradós curvado de las puntas. El corte por laser "paño a paño" permite usar un gran número de piezas pequeñas diferentes en cada vela, con la certeza de que todas tienen un corte exacto. Otros fabricantes cortan la tela a mano con un cut-

ter eléctrico de cizalla, amontonando muchas capas superpuestas y es fácil que las de arriba se desvienen respecto a las de abajo y no salgan todas como el patrón.

Internamente, una cinta transversal recorre los anclajes D y cada tramo entre costillas tiene los lados curvos (de nuevo el corte laser le permite ciertas originalidades al diseñador).

Las bandas son estrechas, ligeras y flexibles. Su acelerador de doble polea, parte de un anclaje entre las poleas, el cual sirve a la vez de tope (en lugar de usar una bolita), para bloquear la polea inferior al llegar a medio recorrido, 17 cm entre poleas se convierten en 25 cm al pedal, de los que los primeros 15 son más blandos por la doble polea inicial.

El puño de freno lleva integrada encima una ingeniosa y discreta barrita rígida articulada, para pilotar de forma directa.

El inflado es ligero, sube con poco esfuerzo, casi sin tener que hacer mucha tensión en las bandas, luego apenas adelanta y el control arriba es fácil porque la vela es liviana y poco nerviosa.

En vuelo el freno es blando, pero su recorrido largo, aunque gira bien usando poco mando. Difícil dejarla en pérdida sin querer o forzando mucho el viraje.

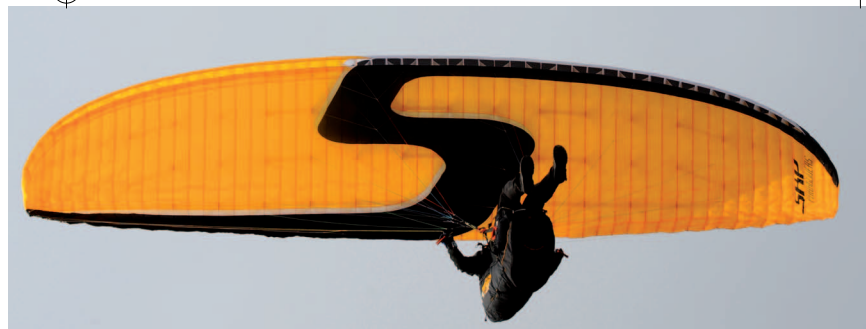
No cabecea demasiado y en general es tranquila y cómoda. Buen giro, poco esfuerzo y excelente seguridad pasiva. La homologación al peso mínimo sale B y es al peso máximo ampliado 25 kg por encima del peso máximo normal (para su uso con motor), cuando empiezan a aflorar las C. Otros fabricantes no tocan el rango de pesos que homologan en el test en vuelo y solo hacen un test de carga con el peso ampliado, así la homologación "normal" de vuelo libre no se ve afectada. Pero Sky ha preferido probar en vuelo el peso límite de paramotor (peso máx. + 25 kg).

A pesar de ser B (a peso mínimo), su vocación es C. Una intermedia que puede ser una vela de progresión sin mucho estrés.

Orejas normales y las B pueden bajar sin gran esfuerzo, con una salida tranquila. La barrena entra fácil y para salir usar freno y cuerpo. Las orejas con C traseras meten la vela en paracutaje estable a 6 m/s y recupera al soltar. En turbulencia es más fácil perder tensión en un establo que ver una frontal y no hay que estar todo el tiempo sujetándola.

El acelerador es blando y las prestaciones altas para un ala accesible. A velocidad máxima, el intradós todavía tiembla un poco a pesar de la doble tela.

Fabricada en Europa, original, ligera y manejable, una C casi B.



Campana plana, solo 11,3% de bóveda y alargamiento de 5,50 / 4,24.

TEST (LTF/EN) ANTEA 2 L (90-135 Kg) 27-6-11

- 1-Inflado/despague: A**
Suave, fácil y constante.
- 2-Aterrizaje: Sin exigencia especial A**
- 3-Vuelo recto: A / B**
Velocidad >30 km/h, rango con freno >10 km/h, mínima >25 / 25-30 km/h
- 4-Movimiento del freno: A / C**
Dureza de freno creciente, recorrido: >60 cm / 50-65 cm
- 5-Estabilidad de cabeceo a la salida del vuelo acelerado: A**
Abate menos de 30°. Sin plegada.
- 6-Estabilidad usando los frenos durante el vuelo acelerado: A**
Sin plegadas.
- 7-Estabilidad de alabeo: A**
Oscilaciones amortiguadas.
- 8-Estabilidad en espiral normal: A**
Salida espontánea.
- 9-Comportamiento en barrena: B**
Tras 2 vueltas, >14 m/s
- 10-Plegada frontal simétrica: A**
Retrocede <45°, sale espontánea < 3 seg. Abate/retrocede 0-30°, no gira.
Con acelerador: A Todo igual.
- 11-Salida del paracutaje: A**
Logra entrar y sale espontánea <3 seg. Abate 0-30° / 30-60°. Gira <45°.
- 12-Salida de gran ángulo de ataque: A**
Espontánea <3 seg.
- 13-Salida de pérdida completa: A / B**
Abate 0-30° / 30-60° sin plegada, retrocede <45° y mayoría de líneas tensas.
- 14-Plegada asimétrica 50%: A**
Gira <90°, abate-alabea 15-45°. Reinflado espontáneo. Cambio de rumbo <360°. Sin twist ni cascada.
Con acelerador: B Todo igual.
- Plegada asimétrica 70-75%: B / C**
Gira 90-180°, abate o alabea 15-45° / 45-60°. Reinfla espontáneo, gira <360°, sin plegada inversa ni incidentes.
Con acelerador: B / C
Igual, salvo que abate 60-90° (135 kg).
- 15-Control direccional manteniendo una plegada asimétrica: A**
Si puede mantener el rumbo y permite girar 180° al lado contrario en 10 seg. El rango de freno disponible entre el giro y la pérdida o negativo es >50% del recorrido simétrico.
- 16-Tendencia a barrena plana: A**
- 17-Tendencia a barrena plana lenta: A**
- 18-Salida de barrena plana: A**
Deja de girar en <90° al subir frenos.
- 19-Bandas B: A**
Envergadura recta, sale espontánea en < 3 seg Abate 0-30°. Gira <45°.
- 20-Orejas: A**
Banda dedicada, estables, sale espontánea <3 seg, abate 0-30°.
- 21-Orejas con acelerador: A** Igual, sale espontánea < 3 seg.
- 22-Barrena: A**
Sale espontánea, gira <720°. 17 m/s (90 kg) / 26 m/s (130 kg)
- 23-Métodos de giro alternativos: A**
Puede girar 180° en <20 seg sin riesgo de pérdida o negativo.

B 90 kg

C 135 kg

FICHA TÉCNICA

- Inflado**, ligero, sube tirando poco de las A
- Inicio de viraje**, freno blando y eficaz
- Inversión de giro**, alabeo ágil y franco
- Giro muy lento**, freno largo poco duro

Estabilidad

- Vuelo lento**, lo soporta sin temor
- Vuelo normal**, intuitivo y destendido
- Vuelo rápido**, a tope flamea aun un poco
- Cabeceo**, muy templada
- Alabeo**, ligero, atención al establo sin carga
- Giro**, manejable sin resultar nada exigente
- Pérdida**, muy abajo, no llega sin querer
- Tensión**, pliega más la punta que el centro

Equipamiento

Freno c/ 2,5-2-1,5 cajones - Bolsillo doble vela intradós
6 anillas fruncido freno Espesor máximo perfil: 17%
Diagonales completas que llegan a extradós
Puño rígido mixto (barrita), cierre clip, empujón
Cajones: 51 abiertos y 8 cerrados - Velcro de limpieza
Acelerador (2 poleas y tope): 17 cm, pedal: 25 cm
Suspentaje: 4 bandas, 2 y 3 pisos, líneas cada 3 celdas
4 bandas 13 mm - 2 transversales completas: A y D
Doblado dacron en borde fuga y nylon flexible en boca
Refuerzo trilam en costillas, con cinta flexible Adiprene

Materiales

Borde ataque: Dokdo Dominic N20 DMF WR 38 g/m²
Extradós e intradós: Dokdo Dominic N20 DMF 36 g/m²
Costillas y diagonales: Dokdo N30 DMF 38 g/m²
Cuerdas: Technora sin funda Edelrid 7000 de 0,75 mm ø y Dyneema Liros PPSL con funda: 120, 160 y 200.

Prestaciones

Velocidades	Carga: 115 Kg (4,03 kg/m ²)
Mínima	25 Km/h
Tasa de caída mínima 50% freno	33 Km/h
Máximo planeo (frenos libres)	40 Km/h
Máxima: 100% acelerador	55 Km/h
Tasa de caída mínima: 1,1 m/s a 33 Km/h	
Planeo máximo: 9,5 aprox. (con silla carenada)	

Características

Antea 2	S	M	L	XL
Superficie real (m ²)	22,70	24,60	26,35	28,55
Superficie proyectada	20,15	21,83	23,39	25,34
Envergadura real (m)	11,17	11,63	12,04	12,53
Envergadura proyectada	9,25	9,63	9,96	10,37
Alargamiento real	5,50	5,50	5,50	5,50
Alargamiento proyectado	4,24	4,24	4,24	4,24
Cuerda máxima (m)				2,80
Cuerda media	2,03	2,11	2,19	2,28
Cuerda mínima (establo)				0,47
Total cajones e interacciones:	59	59	59	59
Suspentaje: A: 3-8-10 B: 3-8-10 C: 4-10-17 (e) D: 2-6 F: 3-6-13.				
Metraje total suspentaje				
Altura suspentaje, (m)				8,05
Peso vela (Kg)	4,65	5,00	5,15	5,60
Homologación EN	C	C	C	C
Peso total en vuelo normal (Kg)	60-80	75-95	90-110	105-130
Carga alar (Kg/m ²)	2,6/3,5	3,0/3,9	3,4/4,2	3,7/4,5
Rango de peso extendido (Kg)		75-120	90-135	105-145

Fabricante: **Sky Paragliders** (República Checa) www.sky-cz.com
Diseñador: **Alexandre Paux** - Producción: República Checa

Parapente - VUELO LIBRE 43



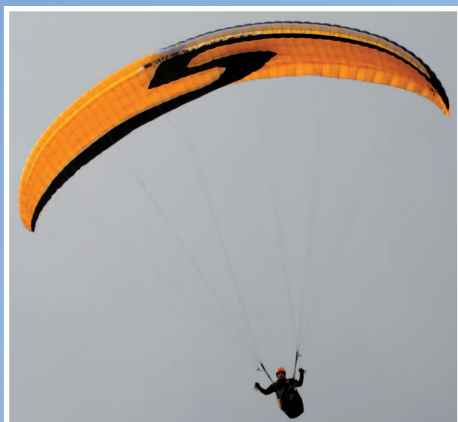
Antea²

SKY

El corte del tejido con plotter laser, paño a paño y las 4 bandas, dan una buena definición al perfil y a toda el ala, sin arrugas o pliegues gratuitos.



Pilotos de las fotos: Javi y Paco Guerra - Lugar: Las Marianas (Aviá - Berga)



Las bocas llevan en el intradós, un bolsillo de doble tela que reduce el flameo al acelerar.



Es una de las velas de serie más liviana del mercado en clase C, sin que hayan recurrido a tejidos delicados ni a poner varillas. Desde el mismo inflado se nota esa ligereza.

