

# Anakis

SKY

TEST



## Abrazo del Sehel

El nuevo modelo de iniciación y progresión del fabricante checo Sky Paragliders, reúne cualidades que agradecerá cualquier piloto. Ligera, tanto en el transporte como para el inflado y mando. Manejable, con un recorrido de freno correcto (ni largo ni corto), con un mando blando y la capacidad de pilotarse con el primer tercio del freno. Buenas prestaciones, sin tener que recurrir al suspentaje sin funda en los pisos superiores, lo que se agradece al prepararla, reduce el riesgo de enredos y facilita el inflado en terrenos agrestes. Como opción, las bandas pueden llevar trims (pensadas para el paramotor), lo que incrementa su velocidad de crucero a frenos libres hasta en 6 km/h y pierde la homologación. Una estética llamativa y personal, con la gran "Ese" de Sky separando dos colores. Unas tallas relativamente pequeñas, lo que favorece el vuelo rápido y redundante en un mejor control del ala en tierra y en giro. Fabricada al 100% en tejido Porcher Skytex, en gramajes de 40 y 45 grs, usando Dyneema Edelrid para todo el suspentaje. Y por último, una homologación magnífica tanto en EN como LTF. Esta deidad egipcia, adpotada por Grecia, regresa de la mano de Alexandre Paux (diseñador) y Paco Guerra (importador para España).

**S**KY ha invertido en tecnología, diseños propios originales diferenciados y especialización, pero poco en competición, lo que redundante en poder dar calidad a buen precio, enfocándose mejor en las alas comerciales de gran público. La mayor presencia de la marca checa en España está impulsada por el empeño de Paco Guerra desde Avia (Berga). Alexandre Paux (diseñador y socio de Sky) apostó hace años por incorporar más informática y una mesa de corte laser, además de organizar la fábrica para producir en pequeñas series y diversificar, para ellos y otros fabricantes que han producido en Sky como respuesta a la dificultad de hacer frente con mano de obra europea a los asiáticos. La precisión en la manufactura y el control de calidad, se benefician de tener una fábrica propia. También hacen sillas, paracaídas de todo tipo (PDA, ligeros y Rogallo) y accesorios.

### ABRAZO LIGERO

Desde que la despliegas, llama la atención lo ligera que es el ala. La talla más grande pesa 5,6 Kg, incluyendo la bolsa de compresión y la cinta con un tridente ancho. Y eso que la unidad probada tenía unas bandas especiales, más pesadas y con trims. Las bandas solas ya pesaban 700 grs. De modo que esta misma vela, con unas bandas estrechas o de dyneema y sin bolsa interna, podría quedar entre 4 y 4,8 kg para todas las tallas, sin recurrir a tejidos especiales ligeros (más caros y delicados). Pero no llega a ser la Cima (su ala ligera, que va de 3,8 a 4,2 kg, o la Cima K2, con 3,5 kg para la talla M).

Esa ligereza se nota en el inflado y el control del ala, una vez arriba es fácil, se muestra compacta sin adelantar. El trim está enfocado al paramotor y la vela se libra de serie sin trimmers y con la banda A dividida, para hacer mejor las orejas.

Dicho trim sólo sirve para acelerar y sus 8 cm de recorrido cambian la velocidad de vuelo a frenos libres de 38 a 44 km/h. Haciendo que luego la velocidad máxima con acelerador pase holgadamente de 50 km/h, o quede cerca si no se usa el trim.

El ala tiene una excelente homologación, tanto LTF (1-2 la pequeña y nivel 1 todas las demás) como EN, donde sus dos únicas B vienen de la plegada asimétrica (75%) y de su potencial para dar buenas barrenas.

La forma en planta del ala es elíptica, con las puntas estrechas y casi simétricas. Su bóveda es bastante plana y sólo los establos quedan más inclinados. La parte central del ala es plana y dibuja un ligero réflex, quizás por la presencia de los trimmers en la unidad probada.

En la construcción, aparte del poco peso, destacar los bolsillos de doble tela en el intradós de las bocas de cajón, que evitan el flameo de la boca al acelerar.

El freno no es duro y se muestra eficaz. No tiene un primer recorrido "chicle" y la buena tensión del borde de salida hacen que el freno se articule como una visagra y se sienta inmediatamente, siendo preciso en el pilotaje, incluso con poco mando. Luego va endureciendo hasta llegar a la pérdida, para la cual, avisa destensando el mando y la parte trasera central del ala, antes de retrasarse entera.

Las orejas entran fácil y salen casi solas o bombeando al final, no tienen un mando específico (si va con trims) y apenas varía la velocidad. Las B son fáciles, poco duras y la salida, franca con una abatida mediana. El acelerador tiene un recorrido corto y blando (doble polea), sin muestras de debilidad en el borde de ataque, así que puede usarse sin temor, por debutante que uno sea. Es un ala de iniciación clara, pero sirve de sobras para seguir progresando.

Las mejores cualidades de la Anakis son su ligereza, el giro y su buena homologación. Es manejable, no cansa, pide pocas correcciones con el mando exterior y tanto la inclinación como el grado de abatida y la velocidad de rotación se pueden ajustar y controlar con poco esfuerzo y sin estrés, con gran facilidad. No requiere acciones rápidas para sujetarla en turbulencia y durante el giro tiene una leve tendencia autoestable que trata de reducir la inclinación. Dicha estabilidad se expresa más a velocidades bajas, con lo que en giro lento va bien ayudando al cuerpo o forzar el alabeo dando aún más mando, sin riesgo alguno de giro negativo.

Tiene 5 combinaciones de color básicas, dejando la gran S central blanca. Pero se puede personalizar pagando un extra y entonces hay 512 combinaciones posibles, eligiendo entre 8 colores para cada parte (derecha, izquierda y letra S).

Un ala de iniciación manejable, ambiciosa e interesante.

Piloto de las fotos: Eloi Arqué



### TEST EN ANAKIS XL (105-130 Kg) Enero 2009

- 1-Inflado/despegue: **A** Suave, progresivo y regular.
- 2-Aterrizaje: Sin exigencia especial **A**
- 3- Vuelo recto: **A** Velocidad >30 km/h, rango con freno >10 km/h, mínima <25 km/h.
- 4-Control del movimiento: **A** Dureza de freno creciente, recorrido: >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** Descenso tras 2 vueltas, >14 m/s
- 10-Plegada frontal simétrica: **A** Retrocede <45°, sale espontánea <3 seg. Abate/retrocede 0-30° y no gira. Con acelerador, todo igual.
- 11-Salida del paracutaje: **A** Logra entrar y sale en <3 seg. Abate 0-30°. Gira <45°.
- 12-Salida de gran ángulo de ataque: **A** Espontánea <3 seg.
- 13-Salida de pérdida sostenida: **A** Abate 0-30° sin plegada, retrocede <45° y las líneas conservan su tensión.
- 14-Plegada asimétrica 50%: **A** Gira <90° y abate o alabea 0-15°. Reinflado espontáneo. Cambio de rumbo <360°. Sin twist ni cascada.
- 15-Plegada asimétrica 75%: **B** Gira 90-180°, abate o alabea 15-45°. Reinflado espontáneo, gira <360°.
- 16-Plegada 50% con acelerador: **A** Igual que sin acelerador.
- 17-Plegada 75% con acelerador: **B** Igual que sin acelerador.
- 18-Control direccional manteniendo una plegada asimétrica: **A** Sí 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.
- 19-Tendencia a barrena plana: **A**
- 20-Tendencia a barrena plana lenta: **A**
- 21-Salida de barrena plana: **A** Deja de girar en <90° al subir frenos.
- 22-Bandas B: **A** Reinflado espontáneo, la envergadura está recta, salida espontánea en <3 seg. Abate 0-30°. Gira <45°.
- 23-Orejas: **A** Técnica estándar (banda específica), vuelo estable, salida espontánea <3 seg. Abate 0-30°.
- 24-Orejas con acelerador: **A** Igual, estables al soltar el acelerador.
- 25-Barrena: **A** Salida espontánea, girando <720°. Tasa: 17 - 20 m/s. No queda estable.
- 26-Métodos de giro alternativos: **A** Puede girar 180° en <20 seg sin riesgo de pérdida o negativo.

### FICHA TÉCNICA

- Inflado, compacto, fácil, no adelanta
  - Inicio de viraje, respuesta rápida
  - Inversión de giro, cómoda y rápida
  - Giro muy lento, lo permite
- Estabilidad**
- Vuelo lento, tolera bien el freno
  - Vuelo normal, se balancea poco
  - Vuelo rápido, acelerador limitado
  - Cabeceo, poco, bien templado
  - Alabeo, tiende a estabilizarse levemente
  - Giro, su mejor cualidad
  - Pérdida, lejana, practicable y avisa
  - Tensión, irreprochable, de una pieza

### Equipamiento

- Freno cada 2 costillas Bolsillo intradós de 8 cm
- 6 anillas fruncido freno Espesor máximo perfil: 15%
- Diagonales parciales hasta media costilla
- Puños rígidos con cierre de imán, sin emerillon
- Cajones: 38 abiertos y 8 cerrados Velcro de limpieza
- Acelerador (2 poleas) recorrido: 10 cm, pedal: 19 cm
- Suspentaje: 4 bandas, 2 y 3 pisos, líneas cada 2 celdas
- Bandas anchas, maillones inox. con pieza plástica
- Ribetes dacron en borde fuga, dobladillo en diagonales.
- Refuerzos trilam estrechos, de dos anchuras
- Bocas de cajón: de 28x11 a 25x6 cm Trim: 8 cm.

### Materiales:

- Extradós delantero: Skytex S9017 E77 hidrófugo 45 grs/m²
- Resto extradós: Skytex hidrófugo de 40 grs/m²
- Intradós: Skytex Classic, de 40 grs/m²
- Paneles y costillas: Skytex duro, de 40 grs/m²
- Cuerdas: Dyneema Edelrid: 1,0 - 1,5 y 1,6 mm Ø

### Prestaciones (Anakis XL) 115 kg

Velocidades	Carga: 115 Kg (4 kg/m²)
Mínima	22 Km/h
Tasa de caída mínima 50% freno	33 Km/h
Máximo planeo (frenos libres)	38 Km/h
Máxima: 100% acelerador	49 Km/h
Tasa de caída mínima: 1,10 m/s a 33 Km/h	
Planeo máximo: ≈ 8,5 a 39 Km/h	
Mediciones a 1.500 m QNH y 24°C (Skywatch Pro y Compeo)	

### Características

	S	M	L	XL
Superficie real (m²)	22,97	24,85	26,54	28,70
Superficie proyectada	20,47	22,14	23,65	25,58
Envergadura real (m)	10,66	11,09	11,46	11,92
Envergadura proyectada	8,87	9,22	9,53	9,92
Alargamiento real	4,95	4,95	4,95	4,95
Alargamiento proyectado	3,84	3,84	3,84	3,84
Cuerda máxima (m)				3,00
Cuerda media	2,15	2,24	2,30	2,41
Cuerda mínima (estabilo)				0,50
Total cajones e intercajonos:	46	46	46	46
Suspentaje: A: 3-8-10. B: 4-14-17 (e). C: 3-8-12. D: 2-6. F: 3-6-12.				
Metrage total suspentaje (m)				
Altura suspentaje (m)	6,46	6,71	6,94	7,87
Peso vela (Kg)	4,4	4,6	4,9	5,6
Homologación LTF / EN	1-2 / B	1 / B	1 / B	1 / B
Carga total en vuelo (Kg)	60-80	75-95	87-110	105-130

Fabricante: Sky (República Checa).

Diseñador: Alexandre Paux - Producción: República Checa.