

Sky Paragliders nació en Eslovenia en 1988, como "Sky Servis" dirigida por Marko Malovrh, quien falleció en accidente durante el Europeo de Piedrahita de 1998. Junto a los hermanos Tomas y Roman Lednik echaron a andar la firma y luego la mudaron a la República Checa en 1992, donde continúa firmemente instalada en Frydlant con un nuevo edificio exclusivo para hacer parapentes, ya con su nombre actual.

Desde sus inicios, esta marca ha estado estrechamente ligada al ambiente tanto esloveno como checo, en la organización de competiciones o financiando muchos cursos de vuelo. Una filosofía adaptada a las necesidades de sus mercados. El equipo de Sky cuenta con pilotos de prestigio como Milan Michna, miembro de la selección checa, quien además diseña los arneses, y Tomas Lednik, el piloto más representativo de Chequia. Tomas además es un veterano piloto de la SHV y pone a punto los prototipos. El diseño de las velas lo hace el suizo Alexander Paux, responsable del Brontes (que significa "trueno" en griego), quien se inició en el diseño en 1990, con su compañía "Calipt'Air" y en 1999 pasó a cooperar con Sky. Un año más tarde se integró por derecho propio a la firma checa, comprando una cantidad de acciones de la marca. El trabajo lo realiza en su casa de Suiza, junto al lago Lemán. En competición, Sky ha tenido modelos destacables como el Divine, que llamo la atención por sus prestaciones y una estética diferente. Sky Paragliders fabrica parapentes, arneses y paracaídas. Tienen una red de 21 distribuidores, la mayoría en Europa, y recién comienzan a mirar hacia los países hispanos, donde están buscando representantes. Según ellos, el parapente es asunto de la gente que se involucra en el deporte y, por lo tanto, prefieren contar con representantes, "gente que comparta sus ideas", antes que vender directamente desde Europa del Este. Aunque mientras encuentran esos distribuidores, hacen envíos a cualquier parte del mundo.

#### OTRO CAMINO

**L**A primera impresión es de sobriedad, incluso de cierta austeridad. Nos encontramos con un fabricante prácticamente desconocido para nosotros, y sus soluciones son sencillas y efectivas. La fabricación es competente y los acabados están bien aunque sin lujos, acomodándose en un segmento del mercado muy competitivo y reñido en precios.

El diseño del intrínseco personaliza una estética propia y atractiva. No se confundirá con ningún otro y eso también es válido al hablar

de su pilotaje, de mandos "elásticos" y amortiguados. Especialmente en la turbulencia, donde las reacciones son absorbidas perfectamente.

#### TODO TIPO DE SOLUCIONES

La planta es elíptica, tiene el borde de fuga recto y las puntas de ala finalizan en pequeños establos. Con un total de 116 puntos de anclaje la vela consigue un perfil limpio y una presión suave pero regular a través de toda la envergadura del ala. Los cajones van sustentados cada tres, salvo

la línea de freno que lo hace cada dos cajones.

Hay un detalle característico en la Brontes: 4 anillas ubicada en cada extremo de ala, que forman parte de un sistema sencillo y efectivo, con el cual al accionar un poco de mando, lo primero que frena es la punta de ala y de esa forma se consigue un giro bastante plano, con apenas 20 cm. de freno.

#### SUAVE Y DURA

El despegue es muy fácil. La vela responde de forma suave y

regular a la acción del piloto sobre las bandas y apenas es necesario sujetarla cuando está sobre la cabeza. En este sentido, la vela ayuda a despegar de lugares pequeños y a pilotos cuya técnica no está muy pulida. Ya con la vela sobre la cabeza, la sustentación se incorpora con suavidad; en ocasiones apenas notaremos la presión pues en el primer tercio de freno requiere muy poco esfuer-

# BRONTES

S

K

Y

Trueno del Este

20. Lo cual pide una pequeña adaptación si se viene de una vela con mandos duros.

En un giro suave y plano apenas se necesitan 3 kilos en el lado interno, y 1,5 kilos sobre el externo. Para el vuelo térmico, con giros más estrechos necesitamos más recorrido y se duplica el esfuerzo. A partir de entonces y si queremos volar muy lento, el esfuerzo al freno aumenta de forma brusca, siendo necesarios casi 11 kg. para llevar la vela a su velocidad mínima (24 km/h). Es difícil meter una pérdida por accidente y cuando ésta llega, avisa claramente. Es muy fácil de estabilizar y la abatida es razonable.

### SEGURIDAD Y PILOTAJE

La turbulencia es absorbida un poco por el ala, transmitiendo una sensación de elasticidad. Una vez habituado a esa flexibilidad, resulta cómoda y requiere poco esfuerzo del piloto. La vela no es técnica en cuanto al pilotaje y, sus reacciones ante las plegadas no son violentas. Simulando una plegada fuerte la vela tiende a abrir en algo más de un giro por sí sola, mientras que con el gesto preciso de corrección lo hace inmediatamente.

Se muestra bien contenida en sus ejes y no abate con brusquedad ni tiene tendencia a quedarse atrás. En pilotaje dinámico, va mejor girando plano y suave que buscando inclinaciones y giros radicales. La Brontes permite hacer espirales con una fuerte tasa de caída (hasta -16 m/s) y recupera espontáneamente. Los wingovers salen un tanto "fofos" por esa capacidad de absorber energía del ala y



### COMPLEMENTOS

Mochila robusta, bien acabada y pensada para caminar. Lleva 4 cintas de compresión, la cremallera es grande, tiene un bolsillo trasero para mapas o accesorios y en la parte superior hay un amplio bolsillo de cremallera para el casco, además dispone de un cordón elástico que permite aprisionar ropa o un saco de dormir.

cuesta redondear el giro en la parte alta de la trayectoria, lo que induce al piloto a obligar un poco más con el freno.

### PRESTACIONES

Este trueno checo no es una vela de carreras, sin embargo, provee a su piloto de un rango de velocidades amplio y utilizable en la práctica. En cuanto a la velocidad máxima, medimos 53 km/h. A esa marcha no hay que fijarse mucho en el planeo, por lo que sólo es aconsejable ante problemas de penetración. Pero a medio pedal, avanza "tronando" y merendándose la turbulencia, entre 45 y 48 km/h.

Mejor fineza a manos libres (37km/h) y cercana a 8 puntos. Para lograr la tasa de caída mínima, frenar hasta 30 km/h para leer un vario de -1,1 m/s.

### ¿PARA QUIÉN?

El Brontes es un parapente fácil, que además se revela eficiente en rendimiento. Tiene cualidades de pilotaje que lo hacen apto para pilotos intermedios que gusten de una vela amortiguada y de mando suave. Con una buena relación calidad-precio y es una opción excelente para quienes no quieren estrujarse el bolsillo

para cambiar a un modelo nuevo. Sólo tres tallas, pero abarcan de 65 a 130 kg. de carga total en vuelo.

### ENVÍOS A TODO EL MUNDO

Sky Paragliders atiende y realiza envíos a todo el mundo, ofrecen una garantía de 3 años ó 200 horas de vuelo. (El dueño debe llevar una vitácora de vuelos) y buscan importadores.

## TEST DHV BRONTES L (100-130 Kg)

**Despeque:** 1-2 Regular e inmediato, esfuerzo y velocidad normales.

**Vuelo recto:** 1-2, Velocidad normal: 37-38 Km/h. Velocidad máxima con acelerador: 54 Km/h.

**Giro:** 1-2 Poca tendencia al giro negativo, buen control de la trayectoria y muy ágil.

**Pérdida simétrica:** 1-2 Antes del parachutaje: 60 a 75 cm y hasta la pérdida: 65 a 80 cm. Gran incremento de la presión.

**Plegada frontal:** 2 Tendencia a la abatida normal, apertura espontánea e impulsiva.

**Plegada frontal (con acelerador):** 2 Tendencia leve a la abatida, apertura espontánea e impulsiva.

**Plegada asimétrica:** 1-2 Gira 90-180°, radio de giro leve con deceleración, pérdida de altitud normal y estabilización espontánea, apertura rápida.

**Plegada asimétrica (acelerada):** 2 Gira 180-360°, radio de giro normal con deceleración y pérdida de altitud normal, estabilización y apertura rápida y espontánea.

**Control plegada asimétrica:** 1-2 Estabilización y compensación fácil, recorrido del mando normal, aumento de la presión en los frenos. Inversión del giro fácil, sin tendencia a la pérdida y apertura espontánea y fácil.

**Pérdida (salida simétrica):** 1-2

**Pérdida (salida asimétrica):** 1-2

**Barrena plana (velocidad normal):** 2

**Con giro estacionario:** 1-2

**Barrena centrifugada:** 1-2

Entrada fácil, tendencia leve a la barrena plana y salida espontánea.

**Bandas B:** 1-2,

Entrada fácil y salida espontánea.

**Aterrizaje:** 1-2, Fácil.

## FICHA TÉCNICA

**Inflado,** fácil y nada brusco



**Inicio de viraje,** blando



**Inversión de giro,** hay que ayudar



**Giro muy lento,** sustenta bien



### Estabilidad

**Vuelo lento,** físico



**Vuelo normal,** con poco mando



**Vuelo rápido,** lo absorbe casi todo



**Cabeceo,** sin brusquedad



**Alabeo,** se deja inclinar



**Giro,** puede ser bastante plano



**Pérdida,** cuesta alcanzarla



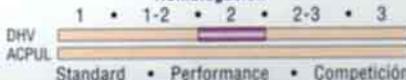
**Tensión,** blanda, poca rigidez del ala



### Recorrido y esfuerzo al freno



### Homologación



### Equipamiento

Refuerzos b. ataque dacron Doble costura  
Costura interna intradós Puños de freno rígidos  
Imanes en freno Diagonales alternas  
Intercambios sin suspentar Bandas A divididas  
Pedal de acelerador simple Manual de usuario (inglés)  
4 anillas para fruncir el freno en los establos  
Todas las velas se prueban individualmente en origen

### Materiales

Tejido (extradós, intradós y costillas):  
Nylon Porcher Marine Skytex 9017 de 44 gr/m<sup>2</sup>.  
Suspentaje: Edelrid de 0.8 - 1.6 y 2.0 mm ø

### Prestaciones (Brontes L)

Velocidad mínima	24° Km/h
Velocidad 50% freno	30° Km/h
Velocidad a frenos libres	37° Km/h
Velocidad máxima (100% acelerador)	53° Km/h
Velocidad máxima en los Test DHV	54 Km/h
Mejor planeo (L/D):	8,1 a 37 Km/h y 1,3 m/s
Tasa de caída mínima:	1,1 m/s a 29 Km/h
Carga alar:	118 Kg* (4,05 Kg/m <sup>2</sup> )
Mediciones a 1.300 m ONH y 30°C (Skywatch Pro)	

### Características

BRONTES	S	M	L
Superficie real (m <sup>2</sup> )	24,8	26,9	29,1
Superficie proyectada	21,8	23,6	25,6
Envergadura real (cm)	11,5	11,9	12,4
Alargamiento real:	5,3	5,3	5,3
Total cajones: 59 (8 cerrados contando los establos)			
Bandas: 5 (por la A dividida en dos para orejas)			
Suspentaje: A: 3-10 B: 3-10 (+ establos) C: 3-9 D: 3-11 F: 3-6-13			
Altura suspentaje (m)	6,68	6,86	7,02
Peso del ala (Kg)	5,9	6,5	7,0
Carga total en vuelo	65-95	80-110	100-130
Homologación DHV:	2	2	2
Homologación ACPUL: No			

Constructor: SKY Paragliders (República Checa) www.sky-cz.com  
Producción: República Checa  
Importadores: Buscan importadores para España, Portugal y Latinoamérica.