

Ares²

SKY

TEST

Del Olimpo
a Marte

Alexandre Paux y el empuje industrial de uno de los fabricantes checos que más se ha renovado tecnológicamente, hacen que Sky esté más presente a nivel internacional cada año. De la mano de Paco Guerra, ha desembarcado en España. Algo que tienen en común todos sus modelos, aparte de una gran "eSe" recorriendo el intradós de sus velas, es la manufactura tecnológica. Que va desde el diseño por ordenador al corte con laser de todos los paños de tejido. Ese último detalle logra una precisión y definición poco vistos. Tal vez faltarían más tallas. Los cajones son pequeños, el perfil fino y recto en su parte superior, la bóveda completamente elíptica y las puntas estrechas. Su personalidad es original e indiscutible. Suspenaje mixto (con y sin funda), unos puños ingeniosos para un pilotaje más preciso. Diagonales que llegan al extrados sin producir arrugas y sobretodo, un mando suave, preciso, directo y ágil. Manejable y rápida, sólida y cohesionada en turbulencia. Con cierta amplitud de movimientos en cabeceo y alabeo, que la hacen deportiva, verdaderamente perfo, pero sin resultar difícil o crítica. Indicada para el cross más ambicioso y la competición en clase Serial. La Antea cubre bien el segmento intermedio inmediatamente inferior (nivel C) y la Eris³ deberá calmar a quien las buenas prestaciones de este Ares² se le queden cortas. No es un ala para todos, pero cualquier piloto con experiencia previa en intermedias avanzadas y que vuele más de 50 horas al año, puede pilotarla perfectamente.



En Grecia, Ares era el dios olímpico de la guerra, hijo de Zeus y Hera, inmortal. Luego en Roma representaba a Marte.

La vocación de alto rendimiento para presentar batalla está clara. Tiene todas las características de un ala avanzada. Muchos cajones y estrechos, un perfil fino, pero estable, gracias al extradós bastante plano y muy bien definido. Suspenteje cada 3 costillas, que baja en cascadas a 2 pisos y a 3 en las puntas, llegando 4 líneas a cada banda, lo que mejora la precisión de las torsiones de incidencia de los extremos. Cuerdas finas sin funda en los pisos superiores y delgadas en Dyneema pero con funda abajo.

La planta es afilada en los extremos y la bóveda muy plana en el centro, haciendo que la superficie real sea pequeña.

El resultado es un ala rápida y ágil, que con poco mando se logra pilotar sin que se muestre nerviosa o inestable. Cansa muy poco y el freno logra ser más preciso si cabe, cuando se usa la parte superior de su ingenioso puño, equipado con una pequeña placa interna, que se adapta perfectamente al interior de la mano y deja dosificar al centímetro el freno. No estorba cuando se usa con puño normal.

Sky dispone de un plotter laser para el corte individual de todos los paños de las velas. Así logran una precisión y respeto al patronaje máximos (frente a la mayoría de fabricantes que cortan con una cizalla eléctrica manual varias capas de tela a la vez).

Esta tecnología no permite una producción simultánea muy grande, pero contribuye a la exquisita definición de sus alas.

Muchas diagonales parciales llegan al extradós y cohesionan el interior estrecho del ala.

El inflado es técnico porque su alargamiento es elevado y una vez arriba hay que darle buena

velocidad para que no adelante o retenerla frenando. Las bocas son grandes para esta categoría y las costillas llevan un refuerzo en trilam que es más estrecho en las intercostillas sin suspenteje. Todo está pensado para que no resulte pesada en el inflado ni en las abatidas.

El giro es extremadamente suave y preciso, poco mando (menos de 30 cm) para cualquier maniobra, responde perfecto a los ajustes con el freno externo y maniobrando en la ladera o subiendo en térmica sentiréis que es un ala muy fina. Pero no se comporta de forma nerviosa, ni da latigazos asimétricos o devuelve cambios bruscos de tensión en la turbulencia. Se siente rígida.

No está en la parte baja de la categoría (alas perfo lentas) ni en la zona más alta (velas de competición domesticadas pero nerviosas o exigentes). Podría situarse en el centro de la escala. Las orejas son fáciles, las B operativas y accesibles, el acelerador tiene un tope a medio recorrido para reducir la longitud total del pedal y variar la dureza desde medio acelerador.

Pueden alcanzar casi 60 km/h y su velocidad de trimado a frenos libres se acerca a 40 km/h.

Palabras mayores para el cross o la competición en clase Serial. Imprescindible experiencia y un buen puñado de horas de vuelo al año. De otro modo, Sky tiene buenas intermedias en las categorías inferiores. La más exitosa quizás sea la Antea (nivel C), o la Atis (B). Por encima, solo queda la Eris 3 (competición pura), con un alargamiento de 6,5, trims y 4 tallas (todas bien pequeñas).

La pinta agresiva de la Ares no le hace justicia en vuelo. Más tranquila de lo que su afilada silueta muestra. Predecible, con mando corto y preciso. Rápida y de manufactura pulcra, original.



TEST EN ARES 2 L (95-120 Kg) marzo 2008

- **1-Inflado/despegue: C**
Adelanta, debe frenarse para evitar la plegada frontal.
- **2-Aterrizaje: A** Sin exigencia especial.
- **3- Vuelo recto: A**
Velocidad >30 km/h, rango con freno >10 km/h, mínima <25 km/h. amortiguación del alabeo elevada.
- **4-Control del movimiento: B**
Recorrido: >60 cm, >65 cm (120 kg). Dureza al freno constante.
- **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 balanceos: 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: C**
Retrocede <45°, sale espontánea <3 seg. Abate 0-30°, mantiene el rumbo. Y gira <90° (120 kg).
Con acelerador, todo igual.
- **11-Salida del paracutaje: A**
Logra entrar y sale en <3 seg. Abate 0-30°. Gira <45°.
- **12-Salida de la pre-pérdida: A**
Espontánea <3 seg.
- **13-Salida de pérdida total: C**
Abate 30-60° sin plegada, retrocede <45° y las líneas conservan su tensión.
- **14-Plegada asimétrica 50%: D**
Gira <90° y balanceo 15-45°. Reinflado espontáneo. Cambio de rumbo <360°.
- **Plegada asimétrica 75%: C**
Gira 90-180°, balanceo 60-90° (95 kg) y 45-60° (120 kg). Reinflado espontáneo, cambio de rumbo <360°.
- **Plegada 50% con acelerador: A (igual)**
- **Plegada 75% con acelerador: D**
Igual salvo que balancea 60-90° (ambos pesos). Y gira >360° (120 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: D**
- **18-Salida de barrena plana: A**
Deja de girar en <90°.
- **19-Bandas B: C**
Gira >45°, antes de soltar, la envergadura permanece estable sin estar recta, salida espontánea en <3 seg. Abate 0-30° y 30-60° (120 kg).
- **20-Orejas: A**
Mando específico, vuelo estable, salida espontánea <3 seg. Abate 0-30°.
- **21-Orejas con acelerador: A**
Igual, estables al soltar el acelerador.
- **22-Barrena: A**
Baja a 19 (95 kg) / 20 m/s (120 kg). Salida espontánea, al salir gira <720°.
- **23-Métodos de giro alternativos: A**
Puede girar 180° en <20 seg sin riesgo de pérdida o negativo.

FICHA TÉCNICA

- Inflado, técnico por su alargamiento
- Inicio de viraje, eficaz y muy preciso
- Inversión de giro, muy fluida y ágil
- Giro muy lento, con poco freno se logra

Estabilidad

- Vuelo lento, precisa poco mando
- Vuelo normal, va sobre railes, filtra todo
- Vuelo rápido, pedal de 2 velocidades
- Cabeceo, dinámica, pide un buen control
- Alabeo, maniobra con apenas 30 cm
- Giro, pilotaje muy preciso
- Pérdida, alcanzable en el recorrido normal
- Tensión, muy compacta, se desinfla poco

Equipamiento

Freno cada 3 costillas y cada 2 en la punta
4 anillas de fruncido Espesor perfil: 16%
49 Diagonales parciales hasta el extradós
Puños flexibles con cierre de imán y barrita de pilotaje
Cajones: 69 abiertos y 8 cerrados Velcro de limpieza
Acelerador (2 poleas) recorrido: 16 cm, pedal: 24 cm
Suspenteje: 4 bandas, 2 y 3 pisos, líneas cada 3 celdas
Maillones inox. con pieza plástica - A no va dividida
Ribete rígido galón de dacron en borde de fuga
Refuerzos de trilam estrechos en costillas
Bocas de cajón: de 16x10 a 15x4 cm

Materiales

Extradós/intrados: Skytex 9017 E77A y E38A 40 grs/m²
Costillas: Skytex 9017 E29A de 50 grs/m²
Cuerdas: Aramid Edlelid 0,8 mm ø (sin funda).
Dyneema Liros 1,0 - 1,15 - 1,4 y 1,6 mm ø (c/ funda).

Prestaciones (Ares 2 L)

Velocidades	Carga: 115 Kg (4,49 kg/m²)
Mínima	24 Km/h
Tasa de caída mínima 50% freno	34 Km/h
Máximo planeo (frenos libres)	39 Km/h
Máxima: 100% acelerador	58 Km/h
Tasa de caída mínima: 1,05 m/s a 34 Km/h	
Planeo máximo: @9,5 a 39 Km/h	

Mediciones a 1.500 m QNH y 8°C (Skywatch Pro y Compeo)

Características

ARES 2	S	M	L
Superficie real (m²)	22,51	24,00	25,59
Superficie proyectada	19,68	20,99	22,37
Envergadura real (m)	11,62	12,00	12,39
Envergadura proyectada	9,49	9,80	10,12
Alargamiento real	6,00	6,00	6,00
Alargamiento proyectado	4,58	4,58	4,58
Cuerda máxima (m)	2,36	2,44	2,52
Cuerda media	1,94	2,00	2,06
Cuerda mínima (estabilo)	0,62	0,64	0,66
Total cajones e intercciones:	77	77	77
Suspenteje: A: 4-11-13, B: 4-11-13, C: 5-13-19 (e), D: 3-9, F: 3-6-13			
Metraje total suspenteje (m)	393	406	419
Altura suspenteje (m)	7,37	7,59	7,82
Peso de la vela (Kg)	5,2	5,4	5,6
Homologación EN	D	D	D
Carga total en vuelo (Kg)	65-85	80-100	95-120

65 70 75 80 85 90 95 100 105 110 115 120
Fabricante: Sky (República Checa).
Diseñador: Alexandre Paux - Producción: República Checa.



Ares 2 – by *Parapente Vuelo Libre* magazine (Spain)

Alexandre Paux and the industrial push of one the Czech manufacturers with the most technological renovation in the last years, explain why Sky is ever present in the international market year after year. In the hands of Paco Guerra, Sky has now arrived in Spain.

Something common to all their models, besides the big “S” covering the inner sail of their gliders, is the technically oriented production, going from computer design to the laser cut of all the cloth pieces. This last detail makes for an unusual precision and definition. Perhaps they could do with more sizes. The cell openings [of the Ares 2] are small, the profile is thin and straight on its upper part, the arch is totally elliptic and the tips are narrow.

It has an original and indisputable personality. Mixed lines (sheathed and unsheathed), and original brake handles for a more precise steering; diagonals that go to the outer sail without causing wrinkles and, above all, a smooth, precise, direct and agile handling. Manoeuvrable and fast, solid and united in turbulence, with some amplitude of movements in pitch and roll that make it sportive, truly “Performance” class, without being difficult or critical to control. Suitable for the most ambitious cross country and competition flying in serial class.

The Antea covers well the intermediate class right below (EN C) and the Eris 3 should satisfy those who feel the performance of this Ares 2 somewhat short for them. It is not a glider for everybody, but any pilot with previous experience in advance-intermediate gliders and logging over 50 hours of flight a year can perfectly fly the Ares 2.

In the ancient Greece, Ares was the Olympic god of war, son of Zeus and Hera; immortal. Then in Rome, he represented Mars.

Its high performance vocation to offer battle is clear. It has all the features of an advanced glider. Many narrow cells, a thin but stable profile, well defined and fairly flat outer sail. Lines every 3 ribs, cascading down to 2 levels, and 3 on the tips, with 4 lines per riser, which improves the precision of the torsion angle of the tips. Thin unsheathed lines on the upper galleries and thin Dyneema sheathed lines on the lower.

The planform is sharp on the tips and the arch is very flat on the centre, making for a small real surface.

The result is a fast and agile wing that can be steered with low brake travel and it does not seem nervous or unstable. It is not tiring and the brake can be even more precise when you use the upper part of its ingenious handle, equipped with a small rigid part that adapts perfectly to the inner part of your hand and allows for centimetre-precise doses of braking. And it is just as comfortable used as a standard brake handle.

Sky counts on a laser plotter for cutting each piece of sail. This way they obtain maximum precision and pattern fidelity (compared to most manufacturers that cut several layers of cloth with a manual electric shear).

This technology does not allow a big simultaneous production but contributes to the exquisite definition of their gliders.

The inflation is technical because of its high aspect ratio, and once the Ares 2 is above your head you have to speed it up so that it does not shoot forward, or hold it with the brakes. The cell openings are big for this category and the ribs have Trilam reinforcement, which is narrower in between the ribs without suspension lines. It is all thought so that inflation or surges are not heavy. The turn is extremely smooth and precise requiring low brake travel (less than 30 cm) for any manoeuvre; it reacts perfectly to the inputs on the outer brake, and when steering near the slope or climbing in thermals you will feel that it is a very fine glider. But it does not behave nervously or shoot forward asymmetrically nor does it react with sudden changes of pressure in turbulence. It feels rigid.

[The Ares 2] is neither on the bottom of the class (slow 2-3 gliders) or on the top (domesticated competition wings, but nervous or demanding). It could sit in the middle of the scale. Big ears are easy to do; the Bs, accessible; the speed system has a top on the middle of the travel to reduce the total length and change the hardness from half speedbar.

Almost 60 k/h can be reached and trim speed is nearly 40 km/h.

Big words for cross country flights or competition in Serial class. Experience and a good handful of flight hours a year are essential. Otherwise, Sky has good intermediate wings in the lower classes.

The most successful perhaps is the Antea (EN C), or the Atis (B). Above, only the Eris 3 (competition), with aspect ratio of 6.5, trimmers and 4 sizes (all small). The aggressive appearance of the Ares does it no justice in flight, calmer than its sharp shape suggests. Predictable, with short and precise handling; fast and neatly manufactured, original.

Technical sheet

Inflation, technical because of its AR	**
Start of turn, efficient and very precise	***
Inversion of turn, fluent and agile	***
Very slow turn, achieved with little brake	***

Stability

Slow flight, requires low brake travel	***
Normal flight, goes on rails, filters all	***
Fast flight, 2 steps speed bar	***
Pitch, dynamic, asks control	**
Roll, manoeuvres with only 30 cm	***
Turn, precise steering	***
Stall, within normal braking	**
Tension, very compact, few losses of pressure	***

Equipment

Brake every 3 ribs and every 2 on the tips.
4 brake-rings on the trailing edge. Profile thickness: 16%.
49 partial diagonals to the outer sail.
Flexible brake handles with magnets and steering rod.
Cells: 69 open and 8 closed. Cleaning velcro.
Speed system (2 pulleys) travel: 16 cm; bar: 24 cm.
Lines: 4 risers, 2 and 3 floors, suspension lines every 3 cells.
Maillons inox. with plastic part – non split As.
Rigid edging of Dacron on trailing edge
Trilam reinforcements on ribs.
Cell openings: from 16x10 to 15x4 cm

Materials

Outer/Inner sail: Skytex 9017 E77A and E38A 40 grs/m²
Ribs: Skytex 9017 E29A of 50 grs/m²
Lines: Aramide Edelrid 0,8mm (unsheathed)
Dyneema Liros 1,0 – 1,15 – 1,4 & 1,6 mm (sheathed)

Performance (Ares 2 L)

Speed	Load: 115 kg (4,49 kg/m ²)
Minimum	24 km/h
Minimum sink rate 50% brake	34 km/h
Maximum glide rate (trim speed)	39 km/h
Maximum: 100% speed bar	58 km/h
Minimum sink rate: 1,05 m/s at 34 km/h	
<u>Max glide rate: 9,5 at 39 km/h</u>	

Measures at 1500 m QNH and 8°C (Skywatch Pro & Compeo)

**Test report EN Certification*

**Characteristics (technical data)*