

# SKY PARAGLIDERS ANTEA

DES TROIS EXCELLENTE AILES SOLO TESTÉES DANS CE NUMÉRO, UNE CHOSE SAUTE AUX YEUX EN DÉBALLANT CETTE SKY ANTEA : SON MAGNIFIQUE NIVEAU DE FINITION...

Il faut dire que le constructeur tchèque a l'énorme avantage de posséder sa propre usine de production et surveille donc de A à Z la construction de ses modèles. Avec une volonté d'excellence.

La Sky Antea n'est pas une aile pour tout le monde. Elle se présente comme une aile de loisirs, performante et accessible à des pilotes réguliers. Dans la gamme, elle se situe au-dessus de la Brontes 2 et de l'Atis 2, en dessous de l'Ares (aile haute performance) et de l'Eris 3 (compétition).

L'Antea se décline en 4 tailles, et j'essaie présentement la M (ptv : 75-95 kg), homologuée EN "C" pour 2 raisons : un débattement aux commandes court (65 cm), et la fermeture asymétrique accélérée. Nous voilà prévenus !

Avec un allongement de 5,5 pour une envergure de 11,61 m, la voile présente une forme effilée de 59 alvéoles aux ouvertures dégressives. Le bout d'aile est fermé sur 4 cellules et le bord d'attaque est renforcé de bandelettes diagonales ourlées d'un joli galon satiné. Les caissons s'organisent majoritairement par 3, puis 2 vers le stabilo. En interne, une grande bande bride l'envergure en totalité à hauteur des D et de petites bandes intergroupes rigidifient la voile. Les écopes sont renforcées d'un trimlam fin et discret. Le bec inférieur du bord d'attaque, en intrados, est constitué d'un repli de tissu renforcé d'un galon.

Toute la partie centrale du suspentage est à 2 étages. Seuls les bouts d'ailes se ramifient sur 3 niveaux, avec un suspentage fin gainé. Les 4 élévateurs sont sobres, souples, de très belle réalisation. L'accélérateur à 2 poulies Sky s'intègre entre A et B. La poignée de frein semi-rigide tient par pression magné-

tique sur l'élévateur D. Pas de kit oreille mais une suspenste plus rouge que les autres. Pas d'émerillon sur la poignée, mais une jolie boucle inox à la place. Le freinage en bord de fuite est pincé en bout d'aile en coulissant dans des petits anneaux de plastique. Le matériel est joli, léger et sans luxe pour autant. Le sac, fin, souple et de grand volume, se plie facilement dans toute sellette et laisse également respirer la voile par sa porosité. Au portage, il n'intègre pas de dos matelassé mais s'ajuste bien à la forme de l'aile. On ne peut pas tout avoir !

## LÉGÈRE ET PRÉCISE

Au gonflage, l'aile, légère, s'élève avec aisance. Une petite tendance au dépasement nécessite un peu de doigté. Rien de sorcier d'autant plus que l'élévation est linéaire et sans réelle puissance. En brise forte, la voile finit d'elle-même sa

montée, sur une impulsion initiale faible. Sans vent, une légère corolle est recommandée pour une mise en forme uniforme.

La prise en charge, alors que je suis en haut de la fourchette de poids, est pourtant rapide. Je mesure une vitesse stable de 41 km/h. La finesse, à cette vitesse, est comprise entre 9 et 9,2, selon ma position. Excellent ! Accélérateur à fond : 53 km/h (avec un effort franc pour pousser le dernier cran du deuxième barreau).

Débattement ? Je confirme 65 cm, avec un effort qui passe de 2 kg à 30 % de freinage, à presque 6 kg avant le décrochage, à 24 km/h. Difficile donc de se faire piéger : l'Antea prévient clairement par un franc durcissement. L'essentiel du pilotage se fait avec très peu de commande et la voile réagit particulièrement bien au pilotage sellette. Le virage est très pré-

cis, se déclenche rapidement et permet de moduler l'inclinaison avec peu d'effort. L'aile est monobloc, tendue. A ma charge alaire, fermetures et clignotelements sont rarissimes. Quand je les provoque, l'aile ne me laisse pas le temps de réagir que le bout d'aile est déjà rouvert !

**L'Antea se destine aux pilotes confirmés amateurs de précision.**

## EN THERMIQUES

De fait, avec ce calage performant, l'Antea glisse, avance sans rechigner et mord dans l'ascendance. L'utilisation de l'accélérateur, sur le premier tiers de sa course, dégrade peu la finesse et permet de voler à plus de 45 km/h sereinement, stablement. En thermique, l'Antea se place idéalement et s'incline avec une coordination évidente à comprendre. Les petites corrections se font à la sellette, et l'aile obéit au doigt et à l'œil. Au doigt ? grâce à une poignée très astucieuse qui arrive à combiner légèreté, souplesse et confort : une toute petite barre, prolongeant la partie haute de la poignée, permet de choisir le contact avec la ligne de frein. Plus que malin et surtout aucun effet de poids contrairement aux barres métalliques ou plastiques rapportées, qui s'emmêlent volontiers au gonflage ! La communication de l'aile est excellente, présente dès le point de contact à la commande. En toute petites conditions, c'est un réel atout que de tout sentir ainsi, et de pouvoir placer l'aile pile là où l'on veut. De fait, l'Antea est remarquablement efficace en petites conditions, s'accrochant au moindre pet de



En toute petites conditions, c'est un réel atout que de tout sentir ainsi, et de pouvoir placer l'aile pile là où l'on veut. Elle s'accroche au moindre pet de nonne.



Photos Aerodis.



- Homogène, sûre et solide.
- Virage parfait (précis et doux).
- Performances, Finition.



- Une aile exigeante du fait d'un débattement court.

nonne. Demandez à Nicole, fameuse pilote du club monégasque Roquebrun'ailes, qui ne tarit pas d'éloge pour son **Antéa** dont elle semble amoureuse...

Les oreilles se réalisent simplement en tirant plus ou moins haut sur la ligne extérieure des A. L'aile se manœuvre ainsi à la sellette, sans vivacité et avec précision. Le relâché de la suspente déroule immédiatement le bout d'aile. En 360°, l'aile accepte très rapidement de s'incliner face au sol et plonge alors dans une spirale dégringolante, dépassant rapidement les - 10 m/s. La voile reste très stable, facile à guider mais la sortie devra être contrôlée par un réquilibrage sellette franc et commande léger. Attention à l'énergie de sortie à bien dissiper.

Depuis 3 semaines que je vole, en alternant **Antéa** et Zephyr, j'avoue une préférence de pilotage envers la Sky, qui offre plus de vivacité sur l'axe de tangage, et un tout petit plus en perfo générale. Le pilotage sur peu de débattement est un avantage pour un pilote habitué. Et le jeu sur l'axe de tangage contribue au plaisir par une relance franche de la vitesse.

En aile de free-style, **l'Antéa** fera le bonheur de bien des pilotes. Agile, précise, d'un bloc

et très franche dans ses réactions, avec une énergie intéressante et une relance nette, elle permet de réussir rapidement de très belles inversions et autres figures. Un bon point de plus.

Le retour au sol est classique, et l'énergie d'une bonne étape finale mains hautes permet un palier, puis une ressource classique. L'essai de **l'Antéa**, par de nombreux pilotes de passage, recherchant une aile de ce niveau, débouche sur d'excellents retours, liés à l'homogénéité de l'aile, à son très beau virage et sa solidité générale. L'amortissement en tangage est plus marqué que sur une Gradient Aspen 2. L'aile conçue par Alexandre Paux (designer aussi pour Mcc Aviation et Prodesign), rappelle sur bien des points la Jalpa essayée il y a quelque mois.

### CONCLUSION

Une aile très réussie, racée, dynamique et légère, conjuguant idéalement performances et finesse de pilotage. L'homologation EN C reflète bien une aile exigeante en débattement, mais sans aucun piège ni vice caché. C'est franc et répond à la demande. **L'Antéa** se destine donc aux pilotes confirmés amateurs de précision. Une excellente aile de cross. ■

## SKY PARAGLIDERS ANTEA

DIRIGEANT : MARTIN NEMEC

CONCEPTEUR : ALEXANDRE PAUX

GAMME : FIDES (2, EVO ET ECO), ATIS 2, BRONTES 2, ANTEA, ARES 2, ERIS 3, CIMA, METIS.

ASSEMBLAGE DES AILES : REPUBLIQUE TCHEQUE.

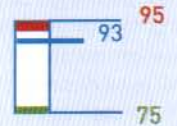
MISE EN CIRCULATION : DEBUT 2007.

Taille	S	M	L	XL
Surface projetée (m <sup>2</sup> )	20,1	21,74	23,29	25,19
Surface à plat (m <sup>2</sup> )	22,65	24,5	26,25	28,39
Envergure projetée (m <sup>2</sup> )	9,26	9,63	9,96	10,36
Envergure à plat (m <sup>2</sup> )	11,16	11,61	12,01	12,5
Corde maxi. (m)	-	-	-	-
Cône aux B (m)	-	-	-	-
Allongement à plat	5,5	5,5	5,5	5,5
Nombre de cellules	59	59	59	59
Poids aile (kg) sans sac	4,9	5,1	5,3	5,6
Poids total volant (kg)	60-80	75-95	90-110	105-130
Vitesses constructeur	-	-	-	-
Homologation CEN	C	C	C	C
Certification LTF	non	non	non	non
Prix T.T.C. (en euros)	3290	3330	3390	3450

Tissu : NCV 9017 E38 / NCV 9017 E77A. Coloris : bleu/gris, bleu/jaune, rouge/gris, rouge/jaune ou personnalisé. Suspente : Liros PPSL 160 à 200 / Edelrid 7850-080 1 mm. Répartition élévateurs: A3 B3+1 C3 D2. Accélérateur : oui, 15 cm. Trims : non. Sac : Grand volume mais dispo en XL sur demande, 2 poches sur le rabat.

### MESURES (1)

Fourchette aile essayée : 75/ 95 kg  
Ptv essayeur : 93 kg



- Charge alaire durant l'essai : 3,79 kg/m<sup>2</sup> [93 kg / 24,5 m<sup>2</sup>].
- Vitesse maxi mains hautes : 41 km/h.
- Vitesse maxi accélérée : 53 km/h.
- Taux de chute mini : - 1,09 m/s à 32 km/h, effort de 2,5kg.
- Finesse maxi : 9,2 à 40 km/h sur trajectoire.
- Décrochage : 24 km/h, effort de 6 kg.

### APPRECIATIONS

♥ Mauvais ♥♥ Moyen ♥♥♥ Bon ♥♥♥♥ Excellent ♥♥♥♥♥ Parfait

FINITION	♥♥♥♥♥	AMORTISSEMENT EN ROULIS	♥♥♥♥
MANUEL DE VOL	♥♥♥	RÉSISTANCE À LA TURBULENCE	♥♥♥♥♥
DÉMÊLAGE	♥♥♥♥	CAPACITÉ DE RÉOUVERTURE	♥♥♥♥♥
GONFLAGE SANS VENT	♥♥♥♥	SOLIDITÉ À VITESSE MAXI	♥♥♥♥♥
GONFLAGE AVEC VENT	♥♥♥♥	CAPACITÉ AU VOL LENT	♥♥♥♥
PRÉCISION COMMANDES	♥♥♥♥♥	PERFORMANCES	♥♥♥♥♥
LÉGÈRETÉ DES COMMANDES	♥♥♥♥	RAPPORT QUALITÉ/PRIX	♥♥♥♥♥
MANIABILITÉ	♥♥♥♥♥		
AMORTISSEMENT EN TANGAGE	♥♥♥♥		

ANTEA (*Parapente Mag nr.118*)

**From the three excellent solo gliders tested in this edition, there's one eye catching thing with the SKY ANTEA : his magnificent finish quality...**

Let's say first that the constructor has his own manufacture in Czech Republic, he is therefore at the right place to check the manufacturing process from A to Z, with the will and search of excellence. The Sky Antea is not a glider for everybody. It is presented as a leisure glider, performant and accessible to regular pilots. Into the product range, ANTEA is placed over ATIS 2 and BRONTES 2 (standard) and under ARES 2 (hi-performance) and ERIS 3 (competition).

Antea is offered in four sizes; the one I tried is the M (75-95 kg weight range), certified EN C for two reasons : a short brake travel (65 mm) and asymmetrical collapse using speed system. Now we know !

With an aspect ratio of 5,5 for 11,63 wide span, the wing looks sharpened. The 59 cells have decreasing openings from the center to the wingtips, which have 4 closed cells. The leading edge is reinforced with nicely finished diagonals. Cells are grouped by three, then two toward the stabilos. Inside, there' a tape that cross the span from a wingtip to the other at the « D » location, plus smaller tapes here and there in order to rigidify the canopy and prevent any accordion movement. The cells openings are rigidified by a discrete piece of trilam. The finish at the bottom part of the leading edge is a fold of the fabric edge covered by a nylon bias. All the center part is composed of a two parts line cascade while the wingtips are divided in three. The lines are thin and sheathed. The risers (A,B,C,D) are soft and very well finished. The Sky speed system with 2 pulleys is placed between A and B risers. The half rigid brake handle holds by magnets on D riser. No big ears kit but only a distinctive line. No swivel on the brakes but instead a pretty stainless « D » buckle. The breaking system produces a pinching of the wingtips by sliding into small plastic rings. The ensemble is nice, light and without luxury. The transport bag is fine, soft and offers enough space to accomodate all the equipment. It is also easy to fold and store in any harness and let the glider breathe because of the fabric's porosity. On the back, there's a lack of extra padding but the bag is easily adjustable. Difficult to get all in the same time !

## LIGHT AND PRECISE

Into inflation, this light glider rises easily. A little overpitching tendency demands to keep an eye on. But it's not a real problem as the glider inflates with steadiness and without strenght. Into strong wind, the Antea comes over the pilot by itself, after a light impulse. Without wind, it is recommended to give a crescent shape to the glider in order to get an homogeneous inflation. Launching, as I'm on the top of the weight range, is quite fast. I measured a stable speed of 41 km/h. Gliding ratio at this speed is between 9 and 9,2. Excellent! Fully accelerated, I reach 53 km/h (with a signifiant effort to push the second step of the speed bar).

Brake travel ? I confirm 65 cm, the effort goes from 2 kg at 30% of brake travel, to almost 6 kg before stall at 24 km/h. Difficult therefore to get into trouble. Antea clearly warns by a sudden increasing of the brake effort. Most of the piloting is executed with very little brake and the glider responds especially well to weight shift. Turning is very precise, starts quickly and allows to get the perfect angle without much effort. The glider is in one piece, solid. At the test load, collapses in general, more or less important, are extremely rare. Even if I initiate a tuck by myself, I don't have time to react before it is reopened!

## Antea is well suited to pilots who like precision

### THERMALS

Indeed, with this performant canopy, Antea glides, advance without grumbling and bites the thermal. The glide decreases just a bit on the first third of the speed bar and allows a comfortable and stable 45 km/h. In thermal, it's so obvious to find the right angle and the right curve with the **Antea**. The little adjustments are made by weight shift. **Antea** is very very manoeuvrable. You can pilot it by a finger. A finger ? thanks to a handle that combines lightness, suppleness and comfort : a small bar that goes on the high side on the handle allows to choose the right contact with the brake line. It's more than clever comparatively to the metallic and plastic bars of other brands that tangle so often at inflation ! The communication with the glider is excellent; the feeling is present right from the contact of the handle. Into weak conditions , it's a great advantage to feel everything and be able to drive the glider exactly where you want. Yes, **Antea** is remarkably efficient into weak conditions, hanging on any thin thermal. Feel free to ask to Nicole, a famous pilot from the Roquebrun'ailes club who doesn't dry up praises for his lovely **Antea**...

The big ears are easy to execute, simply by pulling more or less on the outer lines of « A ». In this way, the manoeuvres are made by weight shift with precision and without swiftness. The release of the lines activate the reopening of the closed cells immediately. In 360, the leading edge leans toward the ground very quickly and the glider dive into a spiral that exceeds – 10 m/s very fast. The **Antea** stays very stable, easy to manoeuvre. Exit of 360 will have to be countered by a frank readjustment of the position in the harness combined with a light action of the brake.

For three weeks which I fly, alternating **Antea** and Windtech Zephyr, I confess a preference for the Sky, who offers more swiftness on the pitching axis and a bit more on overall performances. The short brake travel is an advantage for a got used pilot. The game on the pitching axis contributes to pleasure by a frank revival of the speed.

As a free-style wing, the **Antea** will make happy many pilots. Precise, agile, solid and very reactive, it allows to achieve very nice manoeuvres fast. A good point furthermore.

Return to the ground is classical. Brakes off in final, the collected speed allows to brush by the ground and ends in a classical landing. The **Antea** has been tried out by several pilots searching a glider of such level and the feedbacks were always excellent, concerning the glider's homogeneity, its beautiful turn and its resistance to collapse. The pitch stability is more accentuated than on a Gradient Aspen 2. This glider, designed by Alexandre Paux (also designer for Mcc Aviation and Pro Design) reminds me on many points the Jalpa that I tested a few months ago.

### CONCLUSION

A very successful wing, distinguished, light and dynamic, combining in a ideal way performance and subtlety of piloting. The EN C certification reflects well a demanding glider concerning the short brake travel, but without trap nor hidden vice. The **Antea** delivers the goods brilliantly. It intends therefore for the experienced pilots in search of precision. An excellent cross-country glider.

- + Homogeneous, safe and solid
  - Perfect turn (smooth and precise)
  - Performances, finish
  
- A demanding glider due to the short brake travel