

# ANTEA :

*Sky carbone dans le créneau perf. Entre Brontes 2 et Ares, voici l'Antéa !*

Une belle allure ! Les quelques petits plis en bord d'attaque ne pénalisent pas les excellentes performances.

## la performance domptée !

- ✚ La finesse et la glisse
- ✚ Bon confort en turbulences en aile de sport
- ✚ Qualité du virage et sa modulation
- ✚ La légèreté de la voile
- ✚ Efforts faibles
- ✚ Qualité de fabrication

▣ Ressource faible au poser

*Pas de cadran ! Nous n'avons pas assez d'expérience comparative pour nous prononcer sur la nouvelle norme EN notamment en classe C encore rare.*

### DES CHOIX

Sky Paragliders, Tomas Lednik et Alexandre Paux nous ont habitués à des qualités de virage irréprochables, y compris en aile école, à travers la Fides toutes versions par exemple. La performance est au rendez-vous sur l'Ares, peut-être grâce à la série Eris. En machine de performance accessible, l'Antéa, princesse du printemps et ambassadrice de l'excellence, tient ses promesses alliant performance, agilité et légèreté.

### LA VOILE

Faisceau de suspentes dans les mains, il est évident que l'on joue dans la cour « sport ». Fin, pas beaucoup de lignes. Surveillance, révision, etc. devront faire partie de l'utilisation de l'Antea au

même titre que les autres ailes au suspentage aussi « élagué » que sur une Fides 2 de la même marque par exemple ! L'alliage Liros et Edelrid se justifie pour une meilleure tenue dans le temps et un moins grand risque de rupture. A noter qu'un Aramide perd en moyenne 40 % de sa résistance contre 10 % seulement pour un suspentage Dynéema.

Un niveau de finition élevé est à noter, installant Sky dans les meilleurs standards du marché. Les élévateurs sont de taille et de qualité facilitant la prise. La poignée de frein « performance » est étudiée pour qu'un doigt se pose sur un ergot afin de faciliter la traction et augmenter la finesse du pilotage, en passant la main en dragonne.

Un léger 92-95 kg de PTV m'a été conseillé pour la taille L de 26,25 m<sup>2</sup> par Marc Génovèse, distri-

buteur France Sky Paragliders et MCC. Les surfaces relativement réduites conduisent à un choix de poids en milieu de fourchette d'utilisation. C'est un peu contraire à la tendance actuelle qui vise plutôt à charger les ailes en créneau performance. Ceci dit à surface comparable l'Antea est bien chargée en début de fourchette de poids.

## DÉCOLLAGE

Evidemment ce n'est pas le créneau école ! Trop de brutalité sur les avants déforme le bord d'attaque et une absence de temporisation génère au moins une très nette décharge de la voile par dépassement. Un relâchement précoce des élévateurs laisse du temps pour réceptionner la voûte avant son apogée. Ceci en conditions douces. L'accélération du profil en fin de gonflage ne demande pas une charge excessive de la ventrale pour trouver le régime de vol. Douceur et légèreté de la gestuelle seront de mise, bien en rapport avec le créneau sport. A cette condition, le décollage est aisé (voir encadré avis du constructeur sur ce point).

Dans la brise, le dépassement est certes au rendez-vous mais sans exagération. Une temporisation progressive suffit et diminue ainsi le risque d'arrachement. Le recentrage sera choisi prioritairement car une correction trop franche à la commande affiche un effet girouette parasite ou décroche la demi-voile. Une correction un tant soit peu dosée, délicate et modérée, ne devrait en théorie poser aucun problème à un pilote éduqué aux ailes de sport. Dans ce cas le roulis seul intervient et se combine au recentrage du pilote. A ce niveau de performance, c'est un comportement tout à fait acceptable et simple à dompter !

## LIGNE DROITE

En turbulences et en ligne droite, l'Antea témoigne d'une bonne stabilité roulis. Les mouvements en tangage sont plus présents mais sans vivacité excessive. L'amortissement sur cet axe neutralise le cabrer en entrée d'ascendance et laisse le temps à des corrections modérées juste nécessaires pour un bon confort. Une attaque raisonnable à piquer dans la turbulence, malgré un placement en bas de fourchette de poids, soit un bon amortissement à piquer, facilite la remontée à contre courant dans une brise turbulente.

Le travail indépendant des demi-voiles se veut informatif. Le mouvement en lacet est sobre sans conséquence dans la tenue de route ou l'homogénéité de la voile. Avec un PTV de 92 et 95 kg,

### [ Fiche technique ]

#### SKY PARAGLIDERS • Antea

Type	S	M	L	XL
Surface plat (m²)	22.65	24.50	26.25	28.39
Envergure à plat (m)	11.16	11.61	12.01	12.50
Allongement	5.5	5.5	5.5	5.5
Cellules	59	59	59	59
Poids aile (kg)	4.8	5.0	5.2	5.5
PTV (kg)	60-80	75-95	90-110	105-130
Label EN	EN-C	EN-C	EN-C	EN-C
Prix (€)	3 290	3 330	3 390	3 450

Poids annoncé vérifié exact en taille M et L

CONSTRUCTEUR : SKY PARAGLIDERS A.S., Okru ní 39, 739 11 Frydlant nad Ostravicí, Tél : + 420 558 676 088, Fax: +420 558 675 305, <http://www.sky-cz.com>, [info@sky-cz.com](mailto:info@sky-cz.com)

DISTRIBUTEUR FRANCE : MARC GÉNOVÈSE, Tél : + 33 (0)6 80 755 738, [marc.genovese@neuf.fr](mailto:marc.genovese@neuf.fr)

### [ Tableau récapitulatif des mesures ]

Aile	Sky Paragliders Antea L
Température	moyenne de 12 °
Pression/mer	autour de 1020 hPa
Altitude décollage	950 m
Charge alaire	3.51 kg/m² (moyenne à forte)
Vitesse bras hauts	37 km/h au Skywatch Pro
Vitesse accélérée	50 km/h poulies en butée
Décrochage	23 km/h à 7 kg d'efforts (assez dissuasif) et 60 cm d'amplitude hors garde (sécurité modérée à bonne).
Efforts en vol droit	1 kg à 33 km/h 3 kg à 27 km/h
Efforts en virage	2.5 kg à 35 km/h et 15° d'inclinaison, 4 kg à 30° et 37 km/h (léger !)
Comportement en spirale	stable (neutre avec réglage de ventrale à 44 cm et appui selle dans la spirale)
Inversion de virage	6-7 s pour 30° à 30° d'inclinaison
Roulis inverse	très modéré, pas gênant
Lacet	stable
Tangage	stable, peu amorti dans les premiers degrés
Roulis	stable, amorti
Vz moyennes	1.09 m/s à 30 km/h, 1.17 à 33, 1.19 à 37, 1.32 à 39
Finesses moyennes	7.58 à 30 km/h, 8.12 à 33, 8.88 à 37, 8.9 à 39

Rappel : pour le détail des procédures des essais et la terminologie voir [www.vol-libre.fr](http://www.vol-libre.fr) rubrique « pratique »/essais vol libre

### [ Avis du constructeur ]

Au décollage le pilote-test dit que « le recentrage sera choisi prioritairement car trop de correction à la commande affiche un effet girouette parasite ou décroche la demi-voile. » Il suggère aussi de la douceur dans ce mouvement. De son côté, Alexandre Paux, constructeur, indique que : « Dans sa catégorie l'Antea est assez peu sensible à l'action du frein provoquant un décrochage asymétrique. »

En fermeture asymétrique, le testeur a remarqué que : « Dans le contre à la commande en fermeture asymétrique, on devra faire preuve de modération pour ne pas entraîner un décrochage du côté ouvert ». De son côté, le constructeur Alexandre Paux signale : « On notera pourtant que le pilote de l'homologation fait un 360° à l'opposé de la fermeture avec une 50 % minimum. Cela DOIT laisser de la marge pour un simple contre pour garder l'axe ! »

Une bonne séquence gonflage/décollage sera favorisée par une gestuelle douce et précise.



### [ Comparatif ailes de niveau 3 Vol Libre, sport ]

Marque	Modèle	« A »/« V »	Vz mini (m/s et km/h)	Finesse mesurée	V Bras hauts/accélééré (km/h)	Label	Avis Global de VL	Test complet VL	Prix (€) lors de l'essai
Sky Paragliders	Brontes 2	« V »	1.15 à 33	8.74 à 38	38-51	Performance	★★★★	371	3 130/3 330
Niviuk	Artik	« V »	1.13 à 33	8.65 à 37	37-50	DHV 2	★★★★	373	3 600 (XP 3 600)
Swing	Astral 5 26	« A/V »	1.09 à 30	8.65 à 37	37-49	DHV 2	★★★★	376	3 398
Sol	Synergy 3 L	« V »	1.08 à 27 (!)	8.64 à 36	36-45	DHV 2	★★★★	377	3 000
Sky Paragliders	Antea L	« V »	1.09 à 30	8.90 à 39	37-50	EN C	★★★★	377	3 290-3 450

Niveau VL 3 : ailes de sport pour pilotes entraînés et expérimentés, volant régulièrement et recherchant la performance « V » = plutôt vivante • « A » = plutôt amortie • « A/V » = bien équilibrée ★★★★★ : aile particulièrement satisfaisante ne présentant pas de réels défauts en comportements, performances ou construction (très bon) ★★★★★ : aile dont les qualités l'emportent encore largement sur quelques points qui devraient être améliorés en comportements, performances ou construction (bon) ★★ : aile où les points à améliorer l'emportent sur les points satisfaisants (bof) ★ : vous achetez si vous voulez (à éviter) !

Élévateur simple à 4 branches sans dispositif oreilles.



## PLUS LOIN

Testée en bas de fourchette, l'Antea L laisse une bonne marge de manœuvre en wing over. Il faudra retenir la demi-aile extérieure pour éviter qu'elle ne ferme lors de l'accélération en inclinaison. La relance à la commande entre deux wing est aisée sans devoir

jouer de la sellette outre mesure. En inversion de virage simple, on gagne à s'impliquer à la planchette mais sans nécessité absolue. On améliore uniquement le temps de réponse.

La spirale engagée s'obtient sur 360°. Il est facile de passer « face planète » en dosant à la commande intérieure. Le virage obtenu est « sur l'épaule » du fait de l'attaque prioritaire en lacet. Les Vz sont rapidement vertigineuses. Pilote neutre, l'aile est stable spirale demandant toujours un léger effort à la commande. Mais la sortie est évidemment à piloter. On s'occupera plus de l'attaque oblique que d'une vive abattée. La remontée progressive de la commande sur 360° permet de dissiper l'énergie de la rotation.

La descente aux B est presque confortable. En atmosphère calme, la déformation dans l'envergure n'est pas trop importante et la « bascule arrière » à l'entrée de la manœuvre est acceptable. Le relâchement franc ou progressif confirme la mobilité raisonnable en tangage de la voile et son amortissement modéré. Ça peut passer pour descendre rapidement. Dans le contre à la commande en fermeture asymétrique, on devra faire preuve de modération pour ne pas entraîner un décrochage du côté ouvert (Voir encadré avis du constructeur sur ce point page 19). Les départs en rotation sur fermeture volontaire se sont révélés progressifs, faciles à dompter par un bon appui sellette.

## RETOUR AU SOL

La première partie de freinage conduit à un faible arrondi. La fin de freinage assure un bon arrêt de la machine sans augmentation de la ressource. Le point de décrochage n'apparaît que pour des amplitudes massives, plutôt avec un tour de main. Le confort du pilotage en allure ralentie autorise des reposer au sommet assez faciles. Seule la performance en Vz gênera en conditions dynamiques car il est difficile de descendre ! Un bon ralentissement en fin de freinage amortit encore le contact avec le sol.

## AU FINAL

Le choix du milieu de fourchette de poids voire même un peu en dessous procure au pilote de l'Antea un réel agrément dans la courbe et la possibilité non négligeable d'allures ralenties.

L'amortissement global de la voile sans trop de stabilité rébarbative garantit un bon confort de vol et une accessibilité à un public éduqué pour la catégorie ailes de sport. Le tangage ne demande qu'une très faible gestion à la commande et permet d'utiliser aisément le bon potentiel de glisse et de pénétration en turbulences ! Une machine typée, tonique, séduisante, légère, efficace. ■

l'Antea vole entre 37 et 38 km/h. Un léger appui sur l'accélérateur m'assurerait un peu plus de glisse en transition face à la brise. On gagnerait vraisemblablement encore un peu sur ce plan avec quelques kilos supplémentaires.

L'Antea autorise un ralentissement sans excéder 3 kg pour 27 km/h et pour quelques 20 cm. Le maintien de cette vitesse se fait en grande stabilité et la reprise de vitesse dès la remontée des mains est progressive, sans abattée notable. La tolérance ensuite au ralentissement est importante jusqu'au point de décrochage. Vitesse lente donc très confortable autorisant la tenue de faibles conditions ! Ça fait la différence en ascensions automnales limites... L'approche au sommet devient alors très simple tout en ralentissement. La valeur minimum du constructeur est vérifiée juste avant décrochage vers 23 km/h obtenus à 60 cm d'amplitude et 7 kg d'efforts.

Il faut un tiers de l'amplitude pour que l'accélérateur génère réellement de la vitesse. Un léger appui sur le barreau ne délivre que 2 km/h, avec une conservation de la Vz. La machine a alors un bon planer entre 37 et 39 km/h.

## EN COURBE

L'Antea associe confort et docilité à la commande. En terme d'effort pour un pilotage classique en thermique, la courbe se négocie pour 2.5 à 4 kg de tension à la commande ce qui est très léger. La machine s'inscrit en virage prioritairement en lacet pour de petites amplitudes avec une bonne coordination lacet roulis à partir de 10 cm de frein. La réponse est progressive avec de faibles appuis, affichant un léger roulis inverse qui cède aisément à l'appui sellette.

En allure ralentie, genre cadencement avec la main extérieure ou même appui sellette à contre, la manœuvrabilité conservée avec un rayon de virage plus court aide à serrer les noyaux « mous ». La tolérance à la commande autorise des débattements amples et contribue ainsi plus efficacement au recentrage du thermique en inclinaison plus marquée. Facile de jouer sur la vitesse et d'obtenir une bonne relance !

Entre 90 et 95 kg de PTV, la douceur de la commande et sa docilité en déclenchement et maintien du virage sont étonnantes. On gère le travail indépendant des demi-voiles avec un discret appui sellette. Le rendement en thermique est bon avec une possibilité de ralentissement dans le noyau et une bonne relance du virage à la remontée de la main extérieure, sous réserve de garder une action sellette dans le mouvement. En maintenant la position maintenue, la variation de l'inclinaison en courbe peut se gérer à la commande extérieure, sans échappement de courbe. Les ressources en sortie de virages marqués lors de recentrages sont faciles à placer dans le retour à l'ascendance. En turbulences fortes, l'appui sellette gommara les tendances à la variation de trajectoire en courbe à la rencontre de « noyaux durs ».

## Technique construction

Marque	Sky Paragliders
Aile	Antea
Fabrication	République Tchèque
<b>Voile</b>	
Type de cellules	Triple
Etais diagonaux en V	Oui : 2 cellules sur 3 (de part et d'autre de la cloison porteuse) sur A, B, C et D.
Renforts Mylar aux nez de cloison	Oui étroit
Renforts transversaux ligne « D »	Oui
Renforts aux sanglettes	Oui demi-lune
Galon bord de fuite	Oui
Tissu	Porcher Marine New Skytex
Ouverture nettoyage	Oui
Etat surface	Globalement bon
<b>Suspentage</b>	
Matériau	Edelrid : partie haute Liros : partie basse
Répartition	A3, B4, C3 et D2
Ramification	Patte d'oie sur 1 étage
<b>Élévateurs</b>	
Branches	4
Repères colorés	Oui A et B
« A » dédié oreilles	Non
Renfort au mousqueton sellette	Oui
Blocage des suspentes sur maillons	Oui
Accélérateur	A 100 % B 50 % puis 100 % avec un retard de 2 cm. Amplitude entre poulies : 15 cm.
Branchement accélérateur	Croc fendu
<b>Poignées de commande</b>	
Fixation	Magnétique
Tenue	Bonne
Appui	Barre semi-rigide + ergot pour index
<b>Ancrage freins</b>	
Tenseurs à anneaux	Oui : 4
Position	Au bord de fuite. Sur cloison ou moitié de cellule (2 insertions) vers le centre de l'aile.
Remarque particulière	Système pocket au bord d'attaque (replis de l'intrados vers l'intérieur).
Appréciation globale	★★★★
<b>Sac et accessoires</b>	
Forme	Hotte
Volume	> 170 l
Dessus de sac	Têtière
Poches	2 sur la têtière
Portage	Bon
Sac interne	Oui + sangle de compression
Sac à élévateurs	Non
Accélérateur	Oui double barreau (anse en plastique sur barre métallique).
Particularités	Réglage du volume du sac par 3 sangles latérales, zip facial + cordon de serrage du haut du sac.
Appréciation globale	★★★
Rappel : ★★★★★ le top, ★★★ très bon, ★★ peut mieux faire, ★ bof	

	A PTV MINI (90 KG)	A PTV MAXI (110 KG)		A PTV MINI (90 KG)	A PTV MAXI (110 KG)
<b>1. GONFLAGE / DÉCOLLAGE</b>					
Comportement pendant la montée	écopage régulier, « lisse »	A écopage régulier, « lisse »	A	moins de 45°	A moins de 45°
Manœuvre spécifique requise	non	A non	A	majoritairement non	A majoritairement non
<b>2. ATERRISSAGE</b>					
Manoeuvre spécifique	non	A non	A		A
<b>3. VITESSE (VOL DROIT)</b>					
Supérieure à 30 km/h	oui	A oui	A		B
Plage de vitesse au frein > 10 km/h	oui	A oui	A		A
Vitesse minimum	moins de 25 km/h	A moins de 25 km/h	A		B
<b>4. FREINAGE, CONTRÔLE</b>					
Évolution de la tension, amplitude	augmente, 50 à 65 cm	C augmente, 50 à 65 cm	C		C
<b>5. STABILITÉ TANGAGE APRÈS USAGE DE L'ACCÉLÉRATEUR</b>					
Abattée	moins de 30°	A moins de 30°	A		
Fermeture	non	A non	A		
<b>6. STABILITÉ TANGAGE AUX FREINS EN VOL ACCÉLÉRÉ</b>					
Fermeture	non	A non	A		
<b>7. STABILITÉ TANGAGE ET ROULIS</b>					
Oscillation	s'amortit	A s'amortit	A		
<b>8. STABILITÉ EN SPIRALE MODÉRÉE</b>					
Tendance au retour en vol droit	sortie spontanée	A sortie spontanée	A		
<b>9. COMPORTEMENT EN SPIRALE ENGAGÉE</b>					
Vz après 2 tours	> 14 m/s	B > 14 m/s	B		
<b>10. FERMETURE FRONTALE</b>					
Initiation	bascule arrière moins de 45°	A bascule arrière plus de 45°	C		
Sortie	spontanée en moins de 3 s	A spontanée en moins de 3 s	A		
Abattée en sortie	abattée 0 à 30°, garde cap	A abattée 30 à 60°, garde cap	B		
Cascade d'incidents	non	A non	A		
<b>Avec accélérateur</b>					
Initiation	bascule arrière moins de 45°	A bascule arrière moins 45°	A		
Sortie	spontanée en moins de 3 s	A spontanée en moins de 3 s	A		
Abattée en sortie	0 à 30°, garde le cap	A abattée 30 à 60°, garde cap	B		
Cascade d'incidents	non	A non	A		
<b>11. SORTIE DE DÉCROCHAGE SYMÉTRIQUE (PARACHUTALE)</b>					
Obtention	oui	A oui	A		
Sortie	spontanée en moins de 3 s	A spontanée en moins de 3 s	A		
Abattée en sortie	abattée 0 à 30°	A abattée 0 à 30°	A		
Changement de trajectoire	moins de 45°	A moins de 45°	A		
Cascade d'incidents	non	A non	A		
<b>12. COMPORTEMENT AU VOL À GRANDE INCIDENCE</b>					
Sortie	spontanée en moins de 3 s	A spontanée en moins de 3 s	A		
Cascade d'incidents	non	A non	A		
<b>13. SORTIE DE DÉCROCHAGE SYMÉTRIQUE</b>					
Abattée en sortie	abattée 30° à 60°	A abattée 30° à 60°	B		
Fermeture	non	A non	A		
Cascade d'incidents	non	A non	A		
Basculer arrière					
Détente de suspentage					
<b>14. FERMETURE ASYMÉTRIQUE</b>					
50 %					A
75 %					B
50 % accéléré					A
75 % accéléré					B
<b>15. CONTRÔLE TRAJECTOIRE EN FERMETURE MAINTENUE</b>					
Capacité à garder le cap	oui	A oui	A		
Possibilité de 180° opposé en moins de 10 s	oui	A oui	A		
Quantité de freinage entre virage et obtent*	> 50 % de l'amplitude totale	A > 50 % de l'amplitude totale	A		
du décrochage ou vrille	(contrôle symétrique)	A l'amplitude totale	A		
<b>16. TENDANCE À LA VRILLE VOL DROIT</b>					
Apparition de la vrille	non	A non	A		
<b>17. TENDANCE À LA VRILLE VOL RALENTI</b>					
Apparition de la vrille	non	A non	A		
<b>18. SORTIE D'UNE VRILLE COMPLÈTE</b>					
Rotation en vrille à la remontée des mains	vrille cesse en moins de 90°	A vrille cesse en moins de 90°	A		
Cascade d'incidents	non	A non	A		
<b>19. PARACHUTALE AUX B</b>					
Changement de cap avant relâchement	variation de moins de 45°	A variation de moins de 45°	A		
Comportement avant relâchement	stable, envergure droite	A stable, envergure droite	A		
Sortie	spontanée en moins de 3 s	A spontanée en moins de 3 s	A		
Abattée	abattée 0° à 30°	A abattée 0° à 30°	A		
Cascade d'incidents	non	A non	A		
<b>20. GRANDES OREILLES</b>					
Obtention	technique standard	A technique standard	A		
Comportement aux oreilles	vol stable	A vol stable	A		
Sortie	spontanée en moins de 3 s.	A spontanée en moins de 3 s	A		
Abattée	abattée 0 à 30°	A abattée 0 à 30°	A		
<b>21. GRANDES OREILLES ACCÉLÉRÉES</b>					
Obtention	standard technique	A standard technique	A		
Comportement aux oreilles	vol stable	A vol stable	A		
Sortie	action du pilote	B Spontanée en moins de 3 s	A		
Abattée	abattée 0 à 30°	A abattée 0 à 30°	A		
Comportement au relâchement immédiat	vol stable	A vol stable	A		
de l'accélérateur					
<b>22. COMPORTEMENT EN SORTIE DE SPIRALE ENGAGÉE</b>					
Tendance à recouvrir le vol droit	spontanée	A spontanée	A		
Rotation avant retour en vol droit	moins de 720°, spontanée	A moins de 720°, spontanée	A		
Vz en recherche de stabilité spirale	18 m/s	A 18 m/s	A		
<b>23. MOYEN ALTERNATIF DE CHANGEMENT DE CAP</b>					
180° en moins de 20 s	oui	A oui	A		
Décrochage ou vrille	non	A non	A		

Fait suite à l'article pages 18-20

