

### HOHE WINGLETS

„runden“ den superelliptischen Flügel ab. Das Heckrad wird vom Seitenruder mit gelenkt.



### ELEGANTER AUFTRITT

mit superelliptischem Flügel und unter dem Flügel „versteckten“ Anlenkungen fürs Flaperon.



## KOMPAKT ANTARES

Hersteller	Lange Flugzeugbau Flugplatz Zweibrücken www.Lange-Flugzeugbau.com
Verwendung	Wettbewerb, Wandern
Besatzung	1

### ANTRIEB

Motor	42-kW-Elektromotor DC/DC brushless / Außenläufer
Propeller	Zweiblatt-Festpropeller
Batterien	Lithium-Ionen
Lebensdauer	1500 volle Ladezyklen verringern die Kapazität auf 80 %

### ABMESSUNGEN

Spannweite	m	18	20
Flügelfläche	m <sup>2</sup>	11,9	12,6
Streckung		27,2	31,7
Rumpflänge	m	7,4	7,4
Höhe	m	1,45	1,45

### MASSEN

Rüstmasse	kg	425	430
max. Abflugmasse	kg	600	600
max. Flächenbel.	kg/m <sup>2</sup>	50,4	47,6
min. Flächenbel.	kg/m <sup>2</sup>	41,6	39,7
max. Wasserballast	kg	100	100

### LEISTUNGEN

Höchstgeschw.	km/h	290	290
max. Steiggeschw.			
bei 500 kg	m/s	4,4	4,4
bei 600 kg		3,7	3,7
Steighöhe			
bei 500 kg	m	3000	3000
bei 600 kg	m	2500	2500
Mindestgeschw.	km/h	75	73
geringstes Sinken	m/s	0,52	0,50
beste Gleitzahl		52	56

spricht dies auch für kleinere wie größere Piloten. Die Rückenlehne ist auch im Flug verstellbar; allerdings war im Prototypen die Gasdruckfeder, die das kräftefrei ermöglicht, noch nicht eingebaut.

Mit der optimierten Sitzposition sind alle Bedienelemente, selbst die im I-Pilz, gut erreichbar und ohne Platzprobleme im Ellbogenbereich zu handhaben. Die Griffe für Wölb- und Bremsklappe sind für eine komfortablere Bedienung schwenkbar ausgeführt. Die Lüftung ermöglicht einen großen Luftdurchsatz, muss bei hohen Temperaturen aber vom Ausstellfenster unterstützt werden. Für Bequemlichkeit sorgen die tief liegenden, gepolsterten Seitenkonsolen – eine schöne Ablage für

die Unterarme. Und mit dem klein gehaltenen Instrumentenpilz, in dem alle wichtigen Uhren einschließlich des großen Displays für die Triebwerksüberwachung Platz gefunden haben, gibt es eine gute Sicht direkt voraus.

### Viel Aufmerksamkeit in die Details gesteckt

Sehr angenehm empfand ich, dass die Verstelltechnik der Seitenruderpedale kleineren Personen entgegenkommt und einen großen Abstand der Füße erlaubt, so dass die ganze Sohle (und nicht nur ihre Außenseite) aufgelegt werden kann. Das bei Flugzeugen mit großer Spannweite doch in höherem Maße erforderli-

che Seitenruder kann so ermüdungsfrei bedient werden.

Einfache Handhabung und ein hoher Sicherheitsstandard sind der Antares auch für den Bereich Motorflug zu bestätigen. Ein Eindruck, der sich gleich vom Start weg eingestellt hat.

Reichlich Rollweg liegen hinter mir, als ich die Antares auf der 21 in Zweibrücken, dem Heimatflugplatz von Lange-Flugzeugbau, ausrichte. Für autarkes Rollen ist das Heckrad mit dem Seitenruder gekoppelt und die Tragfläche lässt sich auf kleinen, integrierten Flüglerädchen ablegen. Auch starten ist so ohne Flächenläufer möglich.

Den Leistungshebel auf der linken Seitenkonsole schiebe ich nach dem Aufstellen langsam

ganz nach vorn, so dass der E-Motor seine vollen 42,3 kW (57 PS) bei 1700 U/min nicht auf einen Schlag entfaltet. Böiger Querwind rät von zu zügigem „Vollgasgeben“ ab, denn mit dem dann entwickelten Schub könnte selbst bei durchgezogenem Knüppel das Heckrad für eine möglichst lange Richtungskontrolle nicht auf dem Boden gehalten werden, hat mich Konstrukteur und Firmenchef Axel Lange gewarnt.

Mit dem Setzen der Leistung schnurrt der große Propeller (Durchmesser: zwei Meter) an, vom Elektromotor ist nichts zu hören. Der Leistungshebel bleibt in der linken Hand. Zum Wölbklappenhebel muss ich nicht umgreifen, für den Start kann man