

# Bestleistung mit Komfort: Antares 18S

VON JOCHEN EWALD

FOTOS: JOCHEN EWALD

Mit der Antares 18S stellte Lange Flugzeugbau in Zweibrücken Ende Juni 2006 seinen neuen 18-Meter-Segler vor. Das von Grund auf neu entwickelte Konzept des von uns in Heft 1/2004 vorgestellten (und inzwischen schon in 30 Exemplaren fliegenden) 20-Meter-beinhaltete bereits die Weiterentwicklung zum FAI-18-Elektro-Selbststarters Antares 20E Meter-Segler der Spitzenklasse.



Nachdem mir Ola Roer Thorsen auf dem Pirmasenser Flugplatz demonstriert hat, wie leicht und einfach sich die Antares 185 mit der Lange'schen Aufrüsthilfe auch ganz alleine montieren lässt und wir sie „randkragenvoll“ betankt haben, so dass ich mit dem maximalen Abfluggewicht von 600 kg starten kann, mache ich mir's im Cockpit bequem. Und das ist hier wirklich nicht nur eine Floskel, die erst dann gilt, wenn man, gegebenenfalls mit Kissenhilfe und unter Verrenkungen beim Einstieg, drin sitzt: Die Einstellmöglichkeiten der Sitzposition mit verstellbarer Bodenschale und der daran befestigten, unten und oben verstellbaren Rückenlehne lassen wirklich keine Wünsche offen, nahezu jeder findet Platz und seine optimale Position mit guter Ellenbogenfreiheit. Die Rückenlehnenneigung lässt sich sogar im Flug variieren: Nach Ziehen des Entriegelungsknopfes unten rechts im Instrumentenpils lässt sich die Lehne gegen eine Gasdruckfeder in die gewünschte Neigung drücken.

Genial: die Seitenruderpedale bewegen sich beim Nach-hinten-Ziehen auseinander, so dass sich auch kurzbeinige Piloten keine O-Beine wachsen lassen müssen um bequem zu sitzen. Zudem ermöglicht der breite, ohne scharfe Kanten ausgeführte Cockpitrahmen einfaches Abstützen ohne schmerzhaftes Erlebnisse beim Ein- und Aussteigen. Einzig die zu tiefe Anordnung des Ausklinkknopfes links unten im Sockel des Instrumentenpilzes unterhalb des Griffes zum Fahrwerksausfahren missfiel mir. Er wird allerdings in der Serie darüber, in deutlich besserer Griffposition angebracht.

### Drei Räder für Komfort und Sicherheit

Das lenkbare, ins Seitenruder integrierte Spornrad hat die Antares 185 von ihrer selbststartenden großen „Elektro-Schwester“ geerbt. So mancher fragt sich da: Wozu der Aufwand?

Schon beim Transport zum Start erweist es sich als hilfreich: Ein Flügelrad aufgesteckt, Seil ans Auto, ich setze mich ins Cockpit und Ola zieht mich über den Platz, wobei ich die Steuerbarkeit als hervorragend empfinde und mit der wirksamen, über den Bremsklappenhebel sauber dosierbaren hydraulischen Scheibenbremse ein „Aufrollen“ sicher vermeiden kann. Auch im Start gibt es Sicherheit: Dank der hohen Spornlast führt es einwandfrei. In Zusammenarbeit mit den in den kleinen unteren „Winglet-



Das große, leichte 5-Zoll-Beringer-Rad ist mit einer hervorragend wirksamen hydraulischen Scheibenbremse ausgestattet

stummeln“ untergebrachten Flügelspitzen-Rädchen ist der F-Schlepp-Start mit abgelegter Fläche auf Hartbelag oder kurz gemähtem Gras und voller Beladung kein Problem: Mit neutralem Höhenruder und den Flaperons in der „Standard-Startstellung“ +1 kann ich die Flügel trotz des böigen Seitenwindes gleich im Anrollen horizontal nehmen.

Die unter dem Cockpit angebrachte Kombi-Schleppkupplung erfüllt alle Anforderungen im F-Schlepp-Start wie auch im Windenstart – dank des großen Höhenruders mit hoher Streckung tendiert sie, wie die Flugerprobung zeigte, trotz der Vorlage der Kupp-

lung, an der Winde nicht zum „Wippen“ und erreicht normale Ausklinkhöhen.

Der Bodenstellwinkel der Antares 185 ist dank ihres hohen Rades perfekt eingestellt: Auch voll beladen hebt sie nach relativ kurzer Rollstrecke ab und liegt hervorragend in der Hand. Die Sichtverhältnisse aus dem Cockpit sind vorbildlich, und die wirksame Belüftung durch einen großen Kanal vorne unter der Haube hält das Cockpitklima selbst bei den am Boden herrschenden 33°C im erträglichen Bereich.

Die Federtrimmung verstellt sich nach Entriegeln nicht selbstständig, der griffig liegende Anzeigeknopf auf der linken



Das Spornrad ist lenkbar und in das Seitenruder integriert

