

Willkommen zum ersten Lange Flugzeugbau Newsletter

Im Rahmen des Relaunch unseres Internetauftrittes im Sommer 2006 hat die Firma Lange Flugzeugbau neben der vollständigen Neugestaltung der [Homepage](#) die Einführung eines Email-Newsletters vorgesehen und angekündigt. Nun ist es soweit, die erste Ausgabe ist fertig und verschickt.

Wir möchten mit diesem Newsletter unsere Kunden noch umfassender über das aktuelle Geschehen im Hause auf dem Laufenden halten als bisher und bedanken uns für Ihr großes Interesse.

Inhalt

- + [Firma Lange](#)
 - [10jähriges Jubiläum](#)
 - [Liefersituation / Probeflüge](#)
 - [Präsentationen 2006/07](#)
- + [Antares 20E](#)
 - [EASA Musterzulassung](#)
 - [November – Segelflughochsaison in Schottland?](#)
 - [Erfolgreiche Systemmodifikation](#)
- + [Antares 18S/T](#)
 - [IDAFLLIEG-Leistungsvermessung 2006](#)
 - [Internationaler Kundenkreis](#)
 - [Sonderdrucke](#)
- + [Anhang: „Antares Notes“ von John Williams](#)

Firma Lange

10jähriges Jubiläum

In 1996, also vor nunmehr 10 Jahren, hat die Firma Lange Flugzeugbau GmbH ihren Betrieb aufgenommen, mit dem ehrgeizigen Ziel, ein völlig neues Hochleistungssegelflugzeug mit einem noch nie dagewesenen elektrischen Antriebskonzept zu entwickeln und auf den Markt zu bringen.

Es sind in der Folge viele Jahre ins Land gegangen und es gab im Laufe der Zeit sicherlich einige schier unüberwindbare

Stolpersteine. Jedoch der unbedingte Glauben an seine Idee und das hohe Engagement von ihm und seinem Team hielten den Firmengründer Axel Lange stets auf Kurs und brachten das Projekt schließlich in Form des einzigartigen Motorseglers Antares 20E zum verdienten Erfolg.

Seit Beginn der Vorserienfertigung in 2004 konnten 34 Antares fertig gestellt werden, die nach Deutschland, Europa und Übersee ausgeliefert wurden. Darunter befinden sich auch zwei Exemplare des jüngsten Sprössling aus dem Hause Lange Flugzeugbau - der 18m-Variante Antares 18S/T.

Liefersituation / Probeflüge

Mit Erteilung der [Musterzulassung](#) für die Antares 20E konnten wir erwartungsgemäß einen deutlichen Anstieg der Flugzeugverkäufe verzeichnen. Deshalb ist es auch nicht erstaunlich, dass die Lieferzeit für Neubestellungen aller Antares-Modelle bereits im Frühsommer 2008 liegt.

Die monatliche Verkaufsrate seit Sommer liegt mit mehr als vier Flugzeugen deutlich über unserer Produktionskapazität, so dass mit einem weiteren Anwachsen der Lieferfristen zu rechnen ist. Selbst der November hat mit seinem überdurchschnittlich guten Wetter dafür gesorgt, dass noch einige Interessenten zu schönen Probeflügen gelangt sind.

Das ist gut für uns – aber eventuell schlecht für denjenigen, der möglichst schnell auch in den Besitz seines Traumflugzeuges gelangen möchte. Deshalb bieten wir unseren Kunden im Winter an, sich durch Abschluss eines Kaufvertrags unter Probeflugvorbehalt eine feste Werknummer zu sichern. Er hat dann im Frühjahr oder Sommer die Möglichkeit, seine Kaufentscheidung bei guten Thermikbedingungen gründlich zu überprüfen.

Sollte der abschließende Probeflug nicht zur Zufriedenheit des Kunden ausfallen, kann er bei voller Erstattung der Anzahlung vom Kaufvertrag zurücktreten. Diesen Probeflugvorbehalt bieten wir unseren Interessenten seit der ersten Antares an, allerdings ohne bisher je in Anspruch genommen worden zu sein.

Präsentationen 2006/07

Wie in den vergangenen Jahren war Lange Flugzeugbau auch in 2006 wieder auf zahlreichen Veranstaltungen präsent, um der Fliegerwelt die Besonderheiten der Antares und/oder des elektrischen Antriebssystems näherzubringen.

Besonders gefreut haben wir uns über die Einladung zur [ILA 2006](#), bei der wir das tägliche Flugprogramm mit einer Antares 20E ergänzen durften. Unser Vorführpilot Ola Røer Thorsen hat einen netten Mitschnitt als [Youtube-Film](#) ins Internet gestellt.

Auch fanden unsere Flugzeuge auf allen deutschsprachigen Segelflugtagen wieder ein großes und interessiertes Publikum, in [Aschaffenburg](#), [Zell am See](#) (Österreich) und zuletzt am vergangenen Wochenende in [Biel](#) (Schweiz), wo unser revolutionärer Antrieb entwickelt worden ist.

Daneben konnten unsere Antares-Modelle auch auf kleineren Veranstaltungen wie Präsentationstagen in der Schweiz ([Birrfeld](#), [Schänis](#)) und in der Region Berlin oder im Rahmen von Wettbewerben begutachtet und probegeflogen werden.

Unsere nächsten öffentlichen Auftritte werden der [Niederländische Segelfliegertag](#) in Eindhoven (am 16.12.2006 mit Antares 18S), die [SSA Convention](#) in Memphis, Tennessee, USA (am 8.-10.02.2007 mit Antares 20E) und die [AERO 2007](#) in Friedrichshafen (19.-22.04.2007 mit Antares 20E & 18S) sein.

Antares 20E

EASA-Musterzulassung

Für unser Topmodell, den Elektromotorsegler Antares 20E, haben wir am 14.07.2006 seitens der Europäischen Zulassungsbehörde EASA die Musterzulassung unter der Nummer EASA TCDS No. A.092 erhalten.

Im Vorfeld der Musterzulassung sind bereits der Propeller und der Elektroantrieb für den Betrieb in Motorseglern und in Motorflugzeugenden der Kategorie VLA zugelassen worden. Sie finden dazu mehr Infos auf unserer [Homepage](#).

Damit wurde die erfolgreiche Breitenerprobung des Musters Antares 20E abgeschlossen. Nicht zuletzt als Ergebnis einer ungewöhnlich großen Vorserienstückzahl (28 Flugzeuge)

resultierte zum Zeitpunkt der Zulassung ein ausgereiftes und extrem zuverlässiges Flugzeug.

November – Segelflughochsaison in Schottland?

Es gibt viele Piloten, die ihr Hobby im Winter vorübergehend an den Nagel hängen und sich anderen Dingen des Lebens widmen. Dann gibt es wenige, die weder Aufwand noch Kosten scheuen, um ihren Flugtrieb während des Winters auf der Südhalbkugel stillen zu können.

Es gibt aber auch einen Mann namens John Williams. Dieser lebt in Schottland, ist seit März 2006 Besitzer einer Antares 20E mit der Werknummer 25 und hat in den ersten zehn Novembertagen bereits 2250 km im OLC erflogen – in Schottland!

Dabei konnte er sogar den bis dahin gültigen britischen Geschwindigkeitsrekord über einen 500 km-Ziel-Rückkehr-Flug überbieten (noch im Anerkennungsverfahren). Um das in Schottland zu erreichen, musste er bis an die Nordküste Schottlands (58,5° N) fliegen – soweit wie noch kein Segelflieger vor ihm.



Wellenfliegen „auf der Insel“

Sein Erfolgsgeheimnis ist – neben dem Besitz einer Antares 20E – die umfassende Kenntnis von Wellenflugbedingungen in den schottischen Highlands. So wie Klaus Ohlmann wohl jeden Stein der Alpen und nun auch bald der Anden beim Namen kennt, ist John Williams wie kein anderer in den schottischen Bergen zu Hause.

Das half ihm sicherlich auch, die diesjährige „UK Mountain soaring Championship“ mit seiner Antares 20E zu gewinnen. Lesen Sie seinen [Erfahrungsbericht](#) zur Antares 20E am Ende des Newsletters.

Weitere Erfahrungsberichte von einer immer größer werdenden Zahl zufriedener Antares-Kunden finden Sie auf unseren [Internet-Seiten](#).

Erfolgreiche Systemmodifikation

Auch sehr gute technische System können immer noch verbessert werden - nach diesem Motto hat sich unsere Entwicklungsmannschaft der Aufgabe gestellt, durch Verzicht auf die 12 V-Bordbatterie die Systemzuverlässigkeit und den Anwendungskomfort der Antares 20E nochmals zu verbessern.

Dabei wird die bisher verwendete NiCd-Batterie durch mehrere Hochleistungs-Gleichstromwandler ersetzt, die die 12V-Bordnetze für Avionik und Hydraulik direkt aus dem 288V-Hauptstromkreis versorgen.

Durch diese Lösung wird die technische Komplexität des elektrischen Systems reduziert, und das Ein- bzw. Ausfahren des Motors erfolgt schneller.

Antares 18S/T

IDAFLIEG-Leistungsvermessung 2006

Kurz nach Fertigstellung unseres werkseigenen Prototypen der Antares 18S Anfang Juli diesen Jahres sollte das Flugzeug auf der Leistungsvermessung der IDAFLIEG zeigen, ob die ehrgeizigen Ziele der Entwicklung erreicht werden konnten.

Aufgrund der schlechten Witterung konnten leider nur wenige Messflüge durchgeführt werden, auf deren Grundlage keine abschließende wissenschaftlich Beurteilung der aerodynamischen Leistungsfähigkeit gegeben werden kann.

Die erste Analyse der wenigen Flüge zeigt jedoch, dass sich unsere hohen Erwartungen gut bestätigen lassen dürften. Ausgiebige Messungen bei hoffentlich besseren Bedingungen sollen im kommenden Jahr folgen.

Internationaler Kundenkreis

Etwa ein halbes Jahr nach dem erfolgreichen Erstflug der Antares 18S liest sich die Kundenliste für bestellte Maschinen bereits wie ein Who-is-who der internationalen Fliegerszene.

Neben dem dreimaligen Schweizer Meister Werner Danz, der die allererste Antares 18S sein Eigen nennen kann, haben auch weitere erfolgreiche Wettbewerbspiloten aus der ganzen Welt

bereits ihre 18m-Antares geordert, so z.B. der Vize-Weltmeister Justin Wills (UK/NZ) oder der vielfache australische Meister John Buchanan.

Sonderdrucke

Zur Antares 18S ist in der Ausgabe 06/2006 des Magazins Segelfliegen der Testbericht "Bestleistung mit Komfort: Antares 18S" veröffentlicht worden. Dieser liegt uns als Sonderdruck vor und kann Ihnen auf Anfrage zugesandt werden. Auch der Aerokurier-Test „Antares 18S: Supersportler für die 18 m-Klasse“ aus dem Heft 09/2006 wird demnächst gedruckt bei uns und elektronisch auf unserer Homepage vorliegen.

Weitere Auszüge von Berichten über uns und unsere Produkte finden Sie im [Presseecho](#) auf unserer Homepage.

Anhang: „Antares Notes“ von John Williams

Dass ich zu meinem ersten Treffen mit einer Antares aufgebrochen bin, hatte etwas kuriose Gründe – ich hatte gehört, dass die Antares über ein großes Cockpit verfügt und ich bin bei Gewicht und Größe schon sehr nah an den Grenzen meiner LS 8.

Als ich dann die erste Antares in voller Lebensgröße gesehen habe, war es „Liebe auf den ersten Blick“, was sich dann nur drei Stunden später in „Liebe auf den ersten Flug“ verwandelte.

Ich begann mir vorzustellen, wie sehr dieses Flugzeug meinen Anforderungen in Schottland (ich fliege von [Portmoak](#) aus, etwa ½ h nördlich von Edinburgh) entspricht, wo wir an einer handvoll fantastischen Tagen perfekte Wellenflugbedingungen vorfinden – die Kombination von Komfort, guter Leistung bei hohen Geschwindigkeiten und Eigenstartfähigkeit war einfach unwiderstehlich.

Seit Übernahme meiner Antares 20E im März diesen Jahres habe ich bereits über 200 h und etwa 9000 km geflogen und unsere Liebesbeziehung vertieft. Ich hatte bei einigen Flügen mehr als acht Stunden im Cockpit verbracht und konnte immer noch den perfekten Komfort genießen. Die Gewissheit, lange Rückholturen zuverlässig vermeiden zu können, gab mir Vertrauen, in immer weiter entfernte und unwirtlichere Gegenden vorzudringen, in denen nur sehr wenigen Außenlandefelder existieren – und im Winter stehen diese auch noch

voll mit Schafen. In 90 % der Fälle braucht man den Antrieb nicht – aber wenn, konnte ich mich 100 % darauf verlassen.

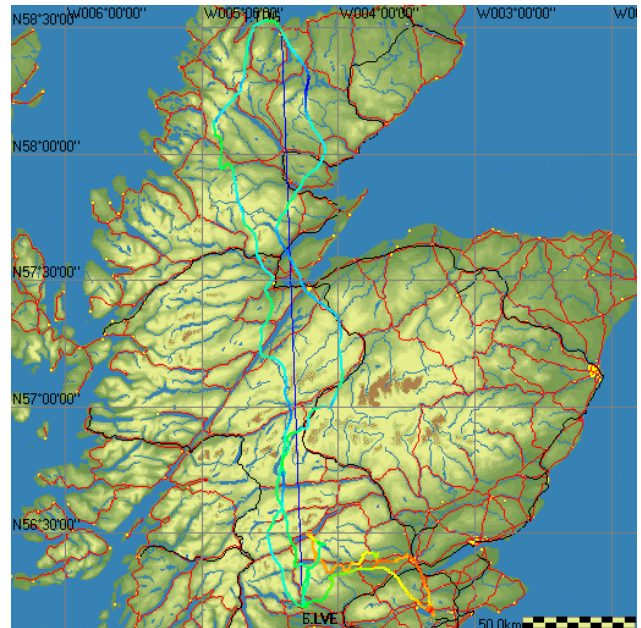
Auch die Gleitleistungen stimmten – sogar bei den schwachen Bedingungen der diesjährigen UK Mountain Soaring Championships verhalf mir der Segler zum Sieg – etwas, was ich während der letzten sechs Jahre vergeblich versucht habe. Bei starken Wetterbedingungen ist die Antares wirklich die Waffe der Wahl. Am 10.08.2006 brach ich auf, den bestehenden britischen Geschwindigkeitsrekord für ein 300er Ziel-Rück zu brechen, der bei 121 km/h lag. Der Start bei Sonnenaufgang war traumhaft, und bei nicht perfekten Wellenbedingungen konnte ich einen Schnitt von 158 km/h realisieren und war noch vor der Wetterverschlechterung am Mittag wieder zu Hause.



John Williams' 300 km-Rekord vom August 2006

Der November ist eine Zeit, in der viele Piloten ihre Spielgeräte über Winter einmotten – aber wir haben kürzlich herausgefunden, dass es die beste Zeit des Jahres sein kann. Das Wettergeschehen in Großbritannien ist nicht leicht vorhersehbar, aber manchmal stoppt ein Skandinavien Hoch die Atlantischen Sturmtiefs, die bis zum Osten Großbritanniens reichen. Wenn ein starkes Tief Südnorwegen erreicht, stellt sich eine nette Nord-West-Strömung bei steigendem Druck über Schottland ein. Wenn der Jetstream über unseren Köpfen weht und steigender Druck zu stark sich schließende Wolkendecken verhindert, können die Bedingungen sehr gut sein. In den letzten Jahren scheint das Skandinavien-Hoch bis ins späte

Jahr hinein länger stabil zu bleiben als früher – und ermöglicht uns gut fliegbare Novembertage, auch wenn die Tage nur kurz sind.



John Williams' 500 km-Rekord im November 2006

In den ersten zehn Tagen im November flog ich an vier Tagen und konnte 2250 km für den OLC sammeln. Das Highlight war dabei mein Versuch, den britischen Rekord über die 500 km Ziel-Rückkehrstrecke zu brechen – um das in Schottland erreichen zu können, musste ein neuer Wendepunkt gefunden werden, Tongue, ein Dorf direkt an der Nordküste Schottlands bei etwa 58,5° nördlicher Breite – nördlicher als hierzulande je ein Segler gewesen war. Bei bis zu 7,5 Achtein Bedeckungsgrad und Flughöhen zwischen 1800 m und 3400 m flog ich während des Abfliegens von Wellenkämmen etwa 190 km/h und zum Wechseln der Wellen etwa 240 km/h, um den Zeitverlust bei Sinkraten von 4 m/s und Gegenwind von 90 km/h zu minimieren. Am Ende waren Abflug und Heimkehren schwieriger als die eigentlich ausgeschriebenen Strecke. Letztendlich konnte ich mit 117 km/h den bisherigen Rekord eines Nimbus 3 um 5 km/h überbieten. Beide Rekorde warten zwar noch auf ihre Anerkennung, aber das Potenzial der Antares ist über jeden Zweifel erhaben.

Ich liebe mein neues Spielzeug!