

Mit der Antares gibt es ein in allen Komponenten von Grund auf neues Flugzeug, dazu eins mit revolutionärem neuen Antrieb. Der Aufwand hat sich gelohnt, den Lange Flugzeugbau für den Elektromotorsegler getrieben hat. Die Antares begeistert mit ihren Eigenschaften wie Leistungen.



LEISER AUFTRITT: Die Antares in Motorflugkonfiguration. Eine Batterieladung sichert ihr 3000 Steigmeter



Ruhig zieht die Flugzeugnase am Horizont entlang. Mit rund 45 Grad Querlage liegt die Antares stabil im Kreis – Korrekturen sind jetzt überflüssig, ich muss nur ein wenig abstützen. Der Fahrtmesser zeigt 95 km/h, der Integrator jubelt 4 m/s. Nachdem es zuerst nach einem ganz stabilen Tag ausgesehen hat, produziert dieser Augustnachmittag mit Temperaturen weit über 30 Grad über dem Pfälzer Wald Hammerbärte bis auf 2800 m NN. Besser hätte ich es nicht antreffen können bei meinem ersten Flug mit dem neuen 20-m-Flugzeug von Lange Flugzeugbau.

Vorsichtig bin ich noch mit Motor auf rund 700 m bis zum ersten Wolkenschleier vorgeflogen. Als das Cambridge 302 dann regelrecht durchdrehte, waren das Zurückziehen des Leistungshebels – für die Bedienung des Triebwerks gibt es nur diesen einen Hebel – und das Einkreisen eins. Wie vom Konstrukteur versprochen, war damit die gesamte Triebwerksbedienung abge-

schlossen. Der Propeller drehte aus, wurde automatisch senkrecht gestellt und verschwand ebenso ohne weiteres Zutun im Rumpf. Die Varios quittierten es mit einem Zucken, mit dem Schließen der Klappen zum Motorkasten stellte sich ihre statische Druckabnahme auf die zuvor in den Propellerwirbeln gelegene TEK-Düse am Leitwerk um.

Die Antares selbst lässt aber ihren Piloten nicht im Unklaren darüber, wo's hochgeht. Wo die Thermik stößt, teilt sie sehr schön mit – vielleicht ist dies auch eine Folge der fast aufrechten Sitzposition, die ich mit meinen 1,75 m einnehmen kann. Feinfühlig, aus dem Handgelenk kann ich dem Steigen nachsteuern. Wie leichtgängig und fast auch leichtfüßig sich die Antares ins Steigzentrum lenken lässt, wird mir erst nach den Zentrierkreisen richtig bewusst, als ich sie bei fast rundum gutem Variowert sich selbst überlasse. Mit Neid muss ich an meine ASW 20 denken, die hat nur 15 m Spannweite, aber fordert im

Querruder mehr Kraft. Weg von der Wolke objektiviere ich meine Eindrücke von der Wendigkeit. Tatsächlich braucht die Antares für einen Kurvenwechsel von 45 Grad Schräglage zu 45 Grad Schräglage bei 95 bis 100 km/h und der Wölbklappe in Thermikstellung (+2) deutlich unter vier Sekunden (der Hersteller gibt 3,6 Sekunden an). Mit den Klappen in Neutralstellung (0) und 110 km/h geht der Wert gegen drei Sekunden.

Im Langsamflug warnt die Antares deutlich

Zuvor hatte die Antares im Langsamflug und Überziehen gute Eigenschaften unter Beweis gestellt. Mit einer Schwerpunktlage im hinteren zweiten Drittel des zulässigen Bereichs (Flächenbelastung: 41 kg/m²) kündigt sie den Übergang in den Sackflug mit hoher Nase an und warnt dann mit deutlichem Leitwerksschütteln. In dieser Konfiguration ist sie noch mit allen Rudern zu kontrollieren.

Bei weiterem Überziehen, die Fahrtmessernadel nähert sich dann schon sehr der 70-km/h-Marke, kippt sie schließlich nach links oder rechts weg. Einfaches Nachlassen im Höhensteuer fängt sie wieder ein. Das Überziehverhalten im Kurvenflug ist ganz ähnlich.

Bei weiter zurückgelegenen Schwerpunktlagen, weiß Konstrukteur Dipl.-Ing. Axel Lange, geht die Antares mit dem Überziehen ins Trudeln. Bei augenblicklicher (klassischer) Reaktion lässt sie sich aber auch hier ebenso schnell wieder unter Kontrolle bringen. Die eigentliche Trudelerprobung stand Mitte August noch aus.

Dank der harmlosen Langsamflugeigenschaften und dem guten Handling fühlte ich mich mit der Antares schnell vertraut. Unterstützt wurde dieser Eindruck von dem ergonomisch gut gestalteten Cockpit. Mit dem in Höhe wie Abstand variablen Sitz habe ich eine optimale aufrechte Sitzposition gefunden. Das Verstellprinzip ver-