

## Elektrisches Fliegen - die Zukunftsperspektive

[Startseite](#)
[Neues](#)
[Motoren](#)
[Batterien](#)
[Archiv](#)
[Typen](#)
[Geschichte](#)
[Technik](#)
[Events](#)
[Forum](#)

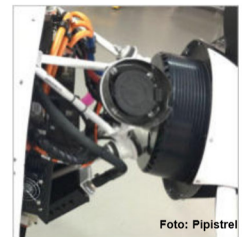
# Electric Flight

**Typen:** [Antares 20 E](#) [LAK 17B FES](#) [ASG 32 EL](#) [Silent Electro](#) [Taurus Electro](#) [Song 120](#) [Archaeopteryx Electro](#) [e-Spyder](#) [Carbon Trike](#) [Silent E](#)
**Pipistrel:** [Velis Electro](#)


certified by EASA



Die treibende Kraft für die Zulassung der ersten Motorflugzeugs der Welt: Ivo Boscarol, CEO, Pipistrel-Aircraft



Das Herz der Pipistrel Velis Electric ist ein 57,6 kW (77,8 PS) starker Elektromotor aus Eigenfertigung mit gesonderten EASA-Zulassung. Hinter dem Motor befindet sich die Steuer-elektronik, bestehend aus Inverter und Motorcontroller. Alle System sind flüssigkeitsgeköhlt. In der Mitte der Ansicht befindet sich der Ladestecker.

Foto: Pipistrel

## Velis Electro

Pipistrels kometenhafter Aufstieg ist in der Leichtflugzeug-Szene beispiellos. In wenigen Jahren seit Jugoslawiens Auflösung hat sich der Hersteller vom einstigen Trike-Hersteller zu einen der führenden Leichtflugzeug-Hersteller an die Weltspitze gearbeitet. Dem E-Doppelsitzer Taurus folgte das Ultraleichtflugzeug Alpha Electro, das jedoch nur mit Sonderzulassung in den Handel kam. Ausgangsmuster war Pipistrels Schulterdecker Virus SW 121, der große Verbreitung fand, jedoch mit einem Verbrennungsmotor ausgestattet ist. Mit der Velis Electro beschrütt das Unternehmen den dornigen Weg zur EASA-Zulassung. Damit ist die Velis Electro das erste Elektromotorflugzeug der Welt mit der Zulassung (EASA.A.573 TCDS) der EASA, das als LSA allen Anforderungen für ein normales Motorflugzeug gerecht wird. Die kapazitätsbedingt Flugdauer von 50 Minuten mit 30 Minuten Reserve machen das kleine Maschinchen zu einem idealen Schulflugzeug, dessen Betriebskosten deutlich niedriger liegen als bei konventionellen Flugzeugen.

Pipistrel



Foto: Pipistrel



Foto: Pipistrel

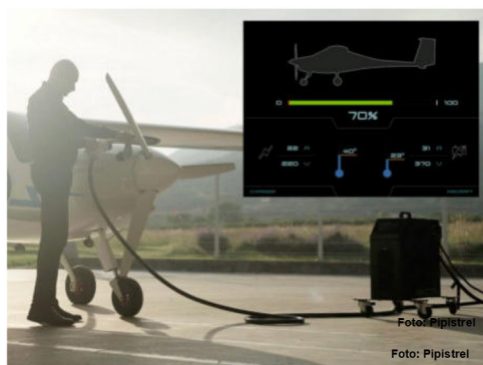


Foto: Pipistrel

## Mobile Lader

Es gehört zu den Prinzipien des slowenischen Flugzeugherstellers nicht nur Flugzeuge so bedienungsfreundlich und sicher wie möglich zu entwickeln und zu fertigen, sondern auch in der Peripherie zu sorgen, dass Wartung und Überwachung leicht zu handeln sind. Dazu zählt cockpitseitig ein entsprechendes Display über den Ladezustand der Batterie wie ebenso auch bodenseitig eine Anzeige direkt am Ladegerät. Inzwischen werden zwei Ladegerätetypen offeriert. Sämtliche elektrische Komponenten lässt Pipistrel in eigenen Zweigwerken entwickeln und fertigen. Das garantiert höchste Zuverlässigkeit und schafft Vertrauen!

[Antares 20E](#) [LAK 17B FES](#) [ASG 32 EL](#) [Silent 2 Electro](#) [Taurus Electro](#) [Song 120](#) [Archaeopteryx Electro](#) [E-Spyder](#) [Carbon Trike](#) [Silent E](#)

## Velis Electro

### Technische Daten

Spannweite:	10,71 m
Flügelfläche:	9,51 m²
Streckung:	12,04
Rumpflänge:	6,47 m
Rumpfhöhe:	1,41 m
Leermasse:	428 kg
Zuladung:	172 kg
Max. Startmasse:	600 kg
beste Gleitzahl:	15
Manöversgeschw.:	100 KIAS
vmin:	63 km/h
Motor:	3-Phasen DC Synchron E-811
Aufnahmeleistung:	57,6 kW max.
Propeller:	Dreiblatt 1,64 m
Max. Steigen:	3,3 m/s
Startstr. ü. 15 m:	409 m (Asphalt)
Max. Steighöhe:	3660 m
Max. sicher. Flugdauer:	50 Min.+ Res.

## Pipistrel fertigt seine Motoren eigenständig

Es tönt noch immer etwas ungewöhnlich, dass ein Flugzeughersteller seine eigenen Flugmotoren herstellt. Die ersten Muster für Pipistrel-Elektroflugzeuge kamen noch aus Fremdfertigungen. Anders als bei Kolbenmotoren erwies sich die Übernahme der Hauptantriebsquelle aus eigener Fertigung als sehr viel sinnvoller. Bei dem Herzstück eines Elektroantriebes muss die Software mit den spezifischen Eigenschaften des Flugzeugs selbst sehr genau abgestimmt werden. Nur so können moderne E-Motoren die sich durch ein niedriges Gewicht auszeichnen, auf maximale Drehmomente abgestimmt werden.

[Links](#)
[Datenschutz](#)
[Impressum](#)
