

# Schleppversuche Breezer am 15.05.22 in Worms

hier die Eindrücke und Erfahrungen unseres Schlepppiloten Hatto Schäfer vom Schleppvergleich der Breezer:

POH war nicht dabei, soll ich per Mail nachgereicht bekommen.

Zulässige Seitenwindkomponente konnte mir der Pilot nicht nennen, es würde wohl aber einer "demonstrierte" Komponente in POH stehen.

Die Breezer hat nur eine Einzugsvorrichtung, eine zusätzliche Kupplung wie VZ hat sie nicht. Wenn man die Breezer ohne Einzugsvorrichtung sondern mit Kupplung bestellt, macht das im Gewicht nichts aus da die Einzugsvorrichtung weit hinter dem Schwerpunkt sitzt und bei Wegfall Blei ins Heck muss. Kosten mit der Standardausstattung wie die Testmaschine ca. 160 T€.

Ich mit 190 cm kann gerade noch gut sitzen - so bequem wie ne Aquila ist der Breezer leider nicht. Der Flieger hat eine Handbremse mit Feststellung (keine Fußbremse) und FADEC (Prop, Vorwärmung entfällt), Spritpumpen (er hat 2 elektrische, KEINE mechanische) und Gas ist alles was man bedienen muss. Ob und wie die Backupbatterie für die Spritpumpen geprüft wird konnte mir der Pilot nicht sagen. Der Einstieg ist von vorne und nicht so bequem wie von hinten, da greift man schnell mal aus Reflex an die Schiebhaube zum festhalten...

Ich hab 2 Schlepps mit der Breezer gemacht (von rechts, wegen VVZ konnte ich nicht alleine fliegen), einmal Steffen (den ich vorher auch mit der Remo geschleppt habe => Steffen: Vielleicht kannst du noch was zum Unterschied sagen) mit der 304 und die ASK13, Tank war 1/2 voll.

Anzug ähnlich VZ.

Frei ähnlich VZ, vielleicht etwas früher.

Steigen 1m weniger als VZ.

FF bei Vollast 45,5 l/h.

Drehzahl muss nach ca. "15m-Hindernis" von ca. 5800 auf 5500 U/min. reduziert werden (lt. Pilot, hab 's im POH noch nicht verifiziert) => d.h. die volle Leistung steht im Schlepp nicht zu Verfügung bzw. kann nicht genutzt werden.

Öltemperatur im Schlepp bis 105 °C, im Sommer bei mehreren Schlepps nacheinander geht die Temperatur, wie bei der OS, dann sicher auch über 110 °C in den gelben Bereich.

Nach der Landung muss der Motor ca. 2 min. "nachlaufen", eine Anzeige gibt es nicht.

Die Breezer liegt sehr "satt" in der Luft, fliegt sich vom Handling eher wie die VZ als die OS. Kein Spiegel für die Kupplung, nur eine grüne LED die das komplett eingezogene Seil anzeigt - hat im ersten Schlepp gleich mal nicht geleuchtet, also hoher Anflug weil nicht zu sehen war ob und wieviel Seil noch raus hängt (war nicht viel, Ringpaar hatte sich an ner Schraube vom Sporn verfangen).

Im Reiseflug fliegt sich der Breezer eher wie eine Motormaschine als ein UL (Ruderdruck, Rollgeschwindigkeit, Zappelizität). Strömungsabriss kündigt sich an - kommt dann aber auch und der Flieger kippt rechts über die Fläche ab.

Landung (Klappenstufe 2 von 3) mit 110 km/h angefliegen, Feeling wie die BW mit vollen Klappen: Abfangen, ziehen, und dann ist der Flug zuende - egal wie hoch man dann ist... Langes Ausschweben und immer weiter ziehen wie OS oder VZ ist hier nicht. Handelbar, aber für ein UL hätte ich das nicht erwartet.

Hoffe ich hab nix wesentliches vergessen, ihr könnt gerne verbessern, korrigieren & ergänzen. Bin auf eure Aussagen und Eindrücke gespannt!

Grüße, Hatto

Bilder Hans Gurski:



Remo

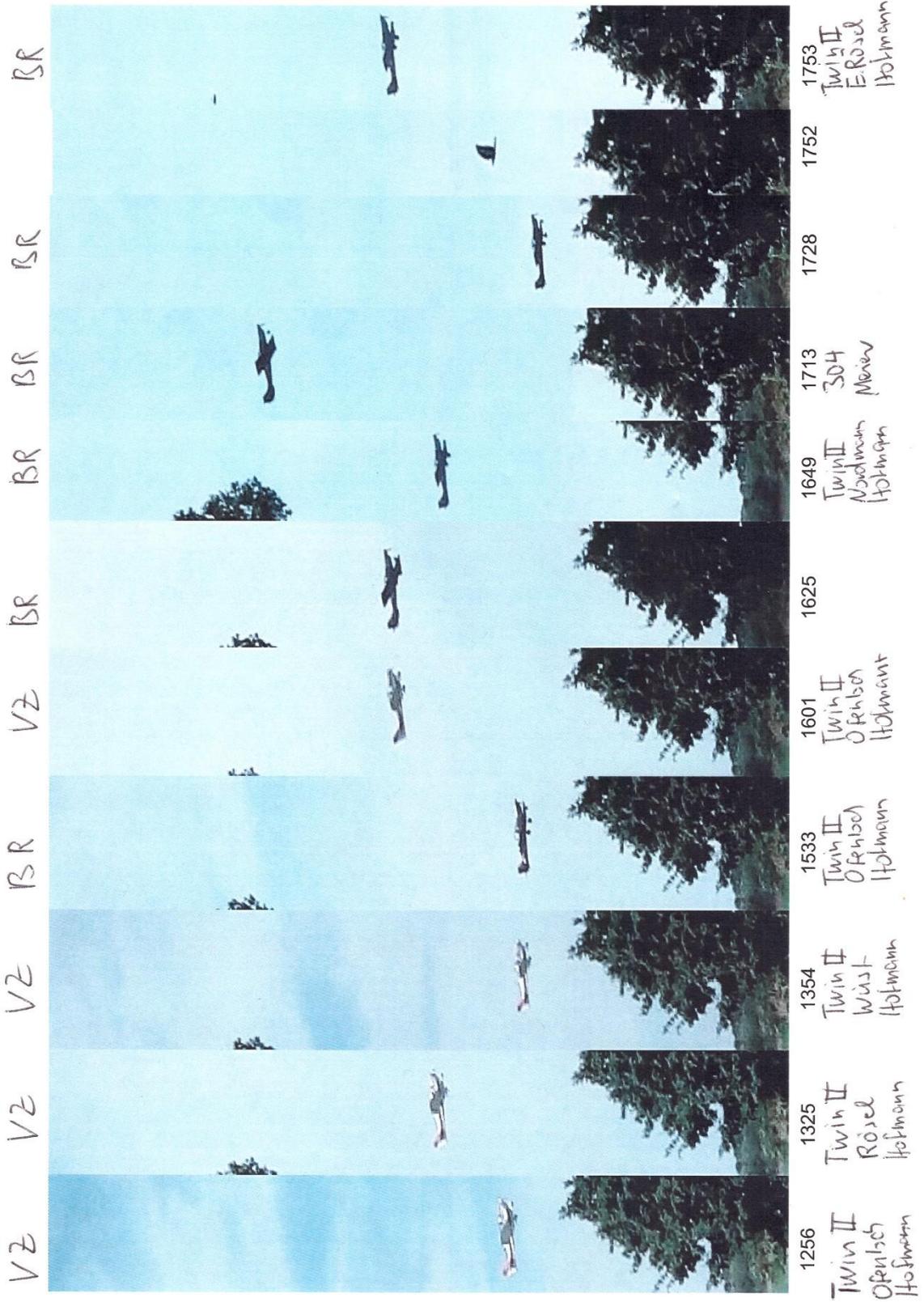


Breezer

Bilder Wolfgang Buss:



Bilder von Klaus Limberg:



## Bilder und Filme von Andreas Wüst:

<https://elanfesi.de/WebAlben/Flugplatz%20Worms%2015.5.2022/index.html>

Schlepphöhen über B9 und Rheinufer sowie Schleppzeiten auf 600 m mit Twin II:

	B9	Rheinufer	600 m	Piloten
1 Schlepp VZ	40	120	5:15	Ofenloch u. Hofmann
2 Schlepp VZ	30			Wüst und Hofmann
3 Schlepp VZ	50	150	5:25	Ofenloch u. Hofmann
1 Schlepp BR	35	120	5:19	Ofenloch u. Hofmann
2 Schlepp BR	45	110	Kastenflug	Nordmann u. Hofmann