



BREEZER SPORT

Alles ist neu

Gerundeter Rumpf. Versenkte Nieten.
Neue Tragflächen-Konstruktion. Neuer
Hauptholm. Neues Cockpit. Neuer Motor-
träger. Neue Sitze. Neue Leitwerke. Neue
Abmessungen. Neue Winglets. Neues Profil.
Neues, einziehbares Fahrwerk.

An dem BREEZER SPORT ist nichts wie es
einmal war und doch ist alles wie immer:
Beispiellose Designharmonie. Hervorra-
gende Flugeigenschaften. Aluminium.



Passion - manufactured in Germany.



Der BREEZER SPORT in Zahlen für den 912 ULS

Länge	6,92 m	22.7 ft
Spannweite	7,60 m	24.9 ft
Höhe	2.24 m	7.3 ft
Kabinenbreite	1,16 m	3.8 ft
Leergewicht		
mögliches MTOW	472,5 kg	1041 lbs
	600 kg	1350 lbs
Reisegeschwindigkeit	245 km/h	133 kts
V _{ne} , begrenzt durch das Rettungsgerät.	290 km/h	156 kts
Tankinhalt	105 l	27.7 gal
Triebwerke	912 ULS	
	912 iS	
	915 iS	

Änderung vorbehalten

Ohne Kompromisse. Schneller. Wendiger. Weiter.

Als UL 472,5 kg und vorbereitet für UL 600 kg, als Experimental und als Euro/US LSA.

Die Cowling erlaubt den Einbau des Rotax 915 IS mit viel Raum für den Turbo und die Ladeluftkühlung. Die Flugerprobung erfolgt zunächst als UL. Für das Cockpit wird es eine Reihe von Optionen geben vom Dynon Skyview über Garmin G3X bis zu gemischten Systemen.

Der Rumpf ist rund. Nahtlose CAD/CAM Entwicklungsfähigkeit schafft Designharmonie. Zusammen mit den versenkten Niete entsteht eine makellose Oberflächengüte. Weniger Widerstand. Mehr



Geschwindigkeit. Optimierte Nutzung der Triebwerksleistung.

Wir sind Metall und Aluminium. Das hat nun auch das Cockpit erfahren. Es ist alles neu und entspricht unserer Philosophie der hohen vertikalen Fertigungstiefe. Aus einer Hand, aus unserer Hand, Made in Germany, in Bredstedt.

Die Sitze haben sich in Form und Neigung deutlich verändert. Kopfstützen sind integriert und die Sitze sind verstellbar.

Neues entsteht durch Erfahrung und Kreativität.





Das Fahrwerk

Das Einziehfahrwerk wird elektrisch über einen zentralen Motor bewegt. Eine Notausfahrmechanismus ist integriert. Das Hauptfahrwerk ist geschleppt und zeigt sehr komfortable Dämpfungseigenschaften.

Das Fahrwerk ist eine komplette Eigenentwicklung und integraler Bestandteil des neuen Kastenholms, der die Kräfte nun in voller Fahrwerksbreite aufnimmt.

Die neue Trapez-Tragfläche ist nun dreiteilig mit einem Mittelteil und zwei äußeren Teilen, die im Fahrwerksbereich verschraubt werden.





Die optimale Form der Winglets wurde mit Hilfe rechnerisch simulierter Windkanalversuche ermittelt. Kunstvoll in 3D CAM aus dem Vollen gefräst und anschließend in unserer Abteilung Oberflächen endbearbeitet.

Kurze Spannweiten und Trapezflächen erfordern ein hochwirksames Landeklappensystem zur Auftriebserhöhung im Langsamflug.

Die Cowling ist vorbereitet für die Triebwerke 912UL bis 915 iSC und den unterschiedlichen Anforderungen der Luftzufuhr für Kühlung und Aufladung. Welches Triebwerk in welcher Zulassungsform zum Einsatz kommt, entscheidet die Gestaltung einer neuen LTF-UL und die Neuformulierung der CS-23 im Hinblick auf ELA1 Flugzeuge. Ebenso wollen wir dem Interessenten an Experimental-Flugzeugen eine Plattform bieten.



BREEZER SPORT



BREEZER AIRCRAFT

Breezer Aircraft GmbH & Co. KG

Verwaltung
Sönke-Nissen-Koog 58
25821 Reußenköge

Fertigung
Jens-Patent-Weg 1
25821 Bredstedt

Tel: +49 (0) 4671 79 79 120
Fax: +49 (0) 4671 79 79 122

info@breezeraircraft.de
www.BreezerAircraft.de

Copyright 2017
Breezer Aircraft GmbH & Co. KG, Reußenköge

Passion - manufactured in Germany.