



Stolze Selbstbauer: Carl Schmidt (links) und seine rote Breezy, Edy Schütz (rechts) mit seiner blaugelben Breezy.

Unterwegs im luftigen Cockpit

Was für ein Flugzeug! Das Cockpit für zwei – völlig offen. Dazu der exotische Antrieb – ein Zweiseiben-Wankelmotor. Das Design – unglaublich. Die beiden Tandemsitzer vom Typ Breezy stechen beim Sommertreffen der EAS am Flugplatz Reichenbach im Berner Oberland Ende August deutlich hervor. Edy Schütz und der Deutsche Carl Schmidt fliegen nicht nur jeder eine Breezy – beide haben ihre luftigen Experimentals auch selbst gebaut.

Text: Jürgen Schelling

Die exotische Maschine entstand einst aus einer Laune mehrerer Piloten in Chicago heraus. Sie hatten zu Beginn der 1960er-Jahre die Tragfläche einer Piper PA-12 Cruiser übrig. Kurzerhand konstruierten sie dafür ein völlig offenes Rumpfergüst mit zwei hintereinander angebrachten Sitzen. Anschliessend verbanden sie dieses mit Flügel und Leitwerk der Piper zu einer Art «fliegender Gartenstuhl». Das Ergebnis erregte soviel Aufsehen und Bewunderung in der Aviatik-Szene, dass die Initiatoren später einen Bauplan für die Maschine auflegten. Sie ist in den USA weit verbreitet, in Europa hingegen eine echte Exotin.

Die Initialzündung für sein Eigenbau-Projekt erfolgte für Edy Schütz aus Uster schon in den frühen 1970er-Jahren. Denn zu diesem Zeitpunkt sieht er eine Breezy auf dem Flugplatz Birrfeld fliegen. Es ist die erste Maschine dieses Typs in der Schweiz, damals gebaut von Kurt Hübscher. Schütz hat bereits 1969 sein Privatpiloten-Brevet gemacht und findet die Vorstellung faszinierend, im völlig offenen Cockpit zu fliegen. Wegen seines beruflichen Engagements als Maschinenbau-Ingenieur und Berufsschullehrer geht dieser Traum aber die nächsten Jahre nicht in Erfüllung, bis er im Jahr 2000 wieder auf die Breezy aufmerksam wird. Er nimmt Kontakt auf mit dem damals bereits 86-jährigen Kurt Hübscher und ist nun überzeugt: Dieses Flugzeug mit seinem ganz speziellen Flugerlebnis will er bauen. Der Plan «Breezy CH 02» geht an seine Verwirklichung. CH 02 deshalb, weil es die zweite Breezy ist, die in der Schweiz fliegt.

Leiser Antrieb

Der Bau beginnt zunächst in der heimischen Garage. 2005 dann der Umzug: Die Piper-Flügel kommen aus Kanada. Ebenso trifft der Motor ein. Also wird von nun an direkt am Flugplatz Speck-Fehraltorf montiert. Warum aber ein Wankel und nicht ein üblicher Vierzylinder von Lycoming oder Continental, wie sie sonst in eine Breezy eingebaut werden? Ein Pusherflugzeug wie die Breezy ist bauartbedingt lauter als eine Maschine mit Zugpropeller. Es war also klar, dass nur ein leiser Antrieb mit möglichst geringer Drehzahl in Frage kommt, um die eidgenössischen Lärmgrenzwerte einzuhalten.

Edy Schütz reizt es zudem, ein revolutionäres Motorenkonzept mit einer quasi uralten Flugzeugkonfiguration zu verbinden. Sein Wankel mit Einspritzung, der normalerweise in einem Sportwagen RX-7 von Mazda steckt, leistet 180 PS und dreht maximal 6000 Umdrehungen. Dank des Untersetzungsgetriebes rotiert die Luftschraube aber nur 2100 Mal und ist damit verhältnismässig leise. Vortex-Generatoren an der Cub-Fläche machen die Breezy im Langsamflug besser beherrschbar. Im Herbst 2006 finden die ersten Rollversuche statt. Am 9. Oktober 2006 dann der grosse Moment: Der Erstflug der Breezy mit dem Kennzeichen HB-YLX. Schütz ist begeistert vom Flugverhalten und dem luftigen Cockpit – und ist es auch bis heute.

Selbst eine Notlandung im August 2019 wegen Motorausfall auf einer Wiese im Zürcher Oberland geht glimpflich aus und kann die Breezy-Leidenschaft nicht schmälern. Der Grund für den Motorausfall



Jede Menge Avionik steckt auch aus Schwerpunktgründen im Panel der deutschen Breezy .



In der Schweizer Breezy steckt ein Mazda-Wankel-Motor mit Benzineinspritzung.

liegt nicht beim Wankel. Aufmerksame Fliegerkollegen entdecken am Boden ein frei hängendes Elektrokabel an der Breezy. Es ist das Massekabel zur Benzinpumpe eins, welches am Kabelschuh abgebrochen ist. Der Wankel hat eine Einspritzung und läuft nicht ohne funktionierende Benzinpumpe. Zwar versucht Schütz noch im Flug, die zweite Benzinpumpe zu aktivieren, allerdings ist die Masse zur Pumpe zwei von der Massenbefestigung der Pumpe eins übernommen. Deshalb kann auch diese Treibstoffpumpe nicht funktionieren.

Bis zu vier Stunden Flug dank zweitem Tank

Auch der deutsche Pilot Carl Schmidt ist zum EAS-Fly-In auf dem Flugplatz Reichenbach gekommen. Schmidt ist im Hauptberuf Trompeter in einem klassischen Orchester. Neben der Musik gehört seine Leidenschaft der Fliegerei. Berufspilotenausbildung, Instrumentenflugberechtigung sowie ein Multi-Engine-Rating und Wasserflug folgen nacheinander. Daher kommt bald der Wunsch auf nach einem eigenen Flugzeug. Es soll aber wie bei Edy Schütz kein Flugzeug «von der Stange», also keine Cessna oder Piper, werden. Stattdessen will er ein ursprüngliches Fluggefühl erleben. Auch seine Wahl fällt auf die Breezy.

Als Grundvoraussetzung ist allerdings immer eine Piper-PA-12- oder PA-18-Cub-Tragfläche notwendig. Schmidt kommt der Zufall zu Hilfe. Denn «seine» Flügel liegen gar nicht allzu weit entfernt seit 1957 originalverpackt in einem deutschen Bundeswehr-Hangar als Ersatzteil für eine Piper L-18C. Lediglich eine neue Bespannung ist nötig. Da der Musiker gerne länger fliegt, baut er einen zweiten Tank in den Cub-Flügel ein. Statt 68 Liter sind nun 136 Liter Sprit an Bord. Die erlauben annähernd vier Stunden Endurance / [Flugdauer](#).

Weil Edy Schütz in der Schweiz mit seinem Mazda-Wankel bereits die strengen Lärmvorschriften erfüllt, entscheidet sich sein deutscher Fliegerfreund ebenfalls für den in der Aviatik exotischen Rotationsmotor. Ein Getriebe reduziert die Propellerdrehzahl, der Nachschalldämpfer senkt den Geräuschpegel zusätzlich. Anders als Schütz, der einen Wankel mit Einspritzung verwendet, setzt Schmidt auf klassische Weber-Doppelvergaser. 170 PS sind das Ergebnis. Die Wankel-Power schlägt sich allerdings nicht in der Geschwindigkeit nieder: Die Reisegeschwindigkeit von 65 Knoten ist gemütlich. Nur wenn es wirklich flott gehen muss sind auch über 75 Knoten drin.

Üppige Avionik sorgt für Gewicht in der Rumpfspitze

Der Motor bekommt aus Gründen der Redundanz zwei Lichtmaschinen. So ist genügend Strom für Avionik, Landescheinwerfer oder Positionslichter mittels zwei getrennten Stromkreisen vorhanden. Es bleibt sogar Leistung übrig, um Schmidt im Winter trotz offenem Cockpit zu wärmen. Dann trägt er ein beheizbares Motorradfahrer-Kombi, das per Bordstrom für behagliche Temperaturen sorgt. Im Panel ist eine überraschend üppige Avionik eingebaut – ungewöhnlich für ein Flugzeug, für das lediglich Fahrt- und Höhenmesser vorgeschrieben sind. Aber durch den schweren Wankel samt Getriebe im Heck muss als Ausgleich Gewicht in die Rumpfspitze, um den Schwerpunkt im zulässigen Limit zu halten. Also hat sich der ehemalige Berufs- und IFR-Pilot ein opulentes Avionikangebot gegönnt. Das trägt mit seinen Kilos dazu bei, Weight and Balance ins richtige Verhältnis zu bringen. Während des Entstehens kontrollieren in regelmäßigen Abständen Experten der Oskar-Ursinus-Vereinigung, das deutsche Pendant zur Schweizer EAS, die Qualität der Bauarbeiten. Sie gewährleisten, dass nach insgesamt 14 Jahren ein flugtüchtiges und sicheres Luftfahrzeug entsteht.

Schmidt hat, anders als Edy Schütz, eine kleine Bugverkleidung an seine Breezy montiert, um die Avionik geschützter unterbringen zu können. Zudem wollte er dort einen goldglänzenden «Breezy»-Schriftzug im Art-Déco-Stil. Ein guter Freund hatte dafür eine verblüffende Lösung parat: Echten Goldstaub, der in Form des Schriftzugs aufgetragen und dann mit Klarlack konserviert ist. Diese Design-Lösung passt bestens zu dem extravaganten Selbstbau-Flugzeug.

Begeistertes erstes Fazit

Da der Musiker in den USA bereits viele Stunden mit einer Breezy geflogen ist und so einige Erfahrung auf dem Muster hat, erlaubt ihm das deutsche Luftfahrt-Bundesamt, die komplette Flugerprobung als erfahrener Pilot selbst auf dem baden-württembergischen Flugplatz Mengen vorzunehmen. Deren Abschluss bilden dann mehrere Lärm-Messflüge.

Wie aber fliegt sich nun sein Eigenbau? Schmidts begeistertes Fazit nach bisher etwa 40 Stunden in der Luft sagt eigentlich alles: «Breezy fliegen ist wie nackt schwimmen.» ◀