



Der Greifvogel für Spezialmissionen

Breezer Aircraft will mit einem autonom fliegenden UL in den Markt für Special-Mission-Fluggeräte einsteigen. Der Bussard wurde in Kooperation mit einem Drohnenhersteller entwickelt und steht kurz vor der Erprobung.

Breezer Aircraft ist seit vielen Jahren erfolgreich im UL-Segment etabliert. Mit der schnittigen Breezer Sport, der klassischen B400-6 und der B850 als starkem Schleppflugzeug bietet das Unternehmen mit Sitz im schleswig-holsteinischen Bredstedt drei Muster an, die die klassischen Einsatzszenarien moderner UL-Dreiachser abdecken. „Rund 300 unserer Flugzeuge fliegen inzwischen, die Anhebung des MTOW-Limits hat seinerzeit nochmal einen ordentlichen Aufschwung gegeben“, konstatiert CTO Henning Boysen. Allerdings: Das Geschäft sei in den letzten Jahren schwieriger geworden. „Wir waren eine Zeitlang vorne, aber klar, die Konkurrenz schläft nicht. Der Markt entwickelt sich

schnell weiter, und man erkennt langsam eine gewisse Sättigung. Das macht es spannend, weil man sich ständig neu ausrichten und mit frischen Ideen punkten muss. Dazu kommt, dass Hallenplätze mittlerweile ein rares Gut sind. Kurzum: Will man wirtschaftlich erfolgreich bleiben, muss man sich zusätzliche Betätigungsfelder suchen.“

Avilus als neuer Partner

Breezer hat für sich das Segment der Special Missions entdeckt, denn hier lässt sich das, was man seit Jahren tut – leichte und effiziente Fluggeräte mit großer Endurance bauen –, ein Stück weit unabhängig machen vom Auf und Ab des privaten Endkundenmarktes. Über

ein Förderprojekt mit der TU München, in dem es um die Realisierung einer hybriden Flugsteuerung ging, also einem Fly-by-Wire-System zusätzlich zum mechanischen System zur Turbulenzkompensation, gab es einen ersten vielversprechenden Kontakt zwischen Breezer und der Firma Avilus. Dieses Unternehmen wiederum ist spezialisiert auf automatisierte Steuerungssysteme und hat mit der Grille und der Wespe zwei Rotordrohnen entwickelt, die für taktischen Support und Luftnahunterstützung eingesetzt werden können. Was bisher fehlte: ein Fluggerät mit Ausdauer, das über einen längeren Zeitraum und große Distanzen Aufklärungsarbeit leisten kann.

Und hier setzt Breezer mit seiner Expertise an. „Schnell war klar, dass der Breezer Sport die ideale Basis für solch ein Fluggerät ist“, erklärt Henning Boysen und ergänzt, dass in solchen Szenarien eine hohe Geschwindigkeit und Reichweite essenziell seien. Innerhalb eines halben Jahres sei der Prototyp strukturell fertig entwickelt und gebaut gewesen. „Die Zelle wurde auf 800 Kilogramm MTOW ausgelegt, das Tankvolumen auf 250 Liter ver-

doppelt. Damit sind mit dem installierten Rotax 916 iS 15 Stunden Endurance drin, und das ist noch konservativ geschätzt.“

Die Erhöhung der Abflugmasse sei möglich, weil es sich beim Bussard nicht um ein UL handle, sondern die EASA und das LBA als Zulassungsbehörden zuständig sind. Auch unter der Metallhaut hat das Fluggerät nur wenig mit dem gemein, was sonst in Bredstedt die Hallen verlässt. „Die komplette Struktur samt Fly-by-Wire-Steuerung ist in Bredstedt konstruiert worden, und das ist ja im Prinzip auch unser Kerngeschäft: Blechstrukturen anpassen und weiterentwickeln, 3D-Druck, beispielsweise für Verkleidungen, und dann die Integration von Steuerungskinematik und Avionik“, so Boysen.

Fokus auf das Militär

Der Fokus liege, daraus macht der CTO keinen Hehl, zunächst auf militärischen Anwendungen. Aus diesem Grund seien viele Komponenten des Bussards auch auf hohe Resilienz ausgelegt, ein hochpräzises inertiales Navigationssystem verbaut und sogar der Einsatz von

Täuschkörpern optional möglich. „Klar ist aber: Wir schießen nicht, wir gucken nur“, sagt Boysen. „Bezüglich der Sensorik gibt es bereits intensive Gespräche mit Hensold, und man darf zumindest so viel sagen, dass die Aufklärungstechnik, die der Bussard irgendwann ins Zielgebiet tragen soll, ein Vielfaches des eigentlichen Fluggeräts kostet. Aktuell nutzt die Bundeswehr für so etwas Drohnen wie die israelische Heron. Wir sind in der Lage, die Plattform zu einem Bruchteil der Kosten umzusetzen, und das vollständig made in Germany.“ Dennoch könnten genauso zivile Überwachungsaufgaben erledigt werden, beispielsweise Umweltmonitoring über dem Meer oder Waldbrandüberwachung. Ziel sei es, potenziellen Anwendern wie Militär und Katastrophenschutz ein fertig entwickeltes Produkt präsentieren zu können.

Dass man in Bredstedt vom eingeschlagenen Weg überzeugt ist, macht auch eine wirtschaftliche Umfirmierung deutlich: Breezer ist seit Februar eine 100-prozentige Tochter von Avilus. „Aber keine Sorge“, beruhigt Boysen, „wir bauen hier weiterhin auch Breezer.“ **ae**

Lars Reinhold



800 Kilogramm
Abflugmasse,
15 Stunden Endurance und allerlei
Optionen bezüglich
der Nutzlast: Der
Bussard ist ein
vielfältiges Werk-
zeug für Special
Missions.



www.eisenschmidt.aero

#ReadyToFly

Nicht nur Pilotshop, auch
kompetenter Ansprechpartner
für die Allgemeine Luftfahrt.

Das ist unser Anspruch!

Hochwertige Produkte für deinen Flugbedarf, fortschrittliches Schulungsmaterial für die Pilotenausbildung & Luftfahrt-Experten mit Leidenschaft: Hier erwartet dich qualifizierte Beratung mit umfassender Expertise.

Mehr als 140 Jahre Erfahrung – aber kein bisschen von gestern!

 **EISENSCHMIDT** DPS GROUP



www.eisenschmidt.aero · info@eisenschmidt.aero · +49 6103/20 596-0