

Geheimtipp für England: Chester!



Eines können die Briten ganz sicher:
schöne Parkanlagen bauen.

Die mittleren und nördlichen Teile Englands sind gefühlt nur eher selten das Ziel privater Reisen mit dem Privatflugzeug. Sicherlich haben Manchester und vor allem Liverpool viel zu bieten, nicht nur für Fußballfans. Wer es aber gerne ein wenig kleiner, dafür aber mit viel mehr Charme und Geschichte haben will, sollte das unweit von Liverpool gelegene Chester besuchen. Zum Glück gibt es direkt um die Ecke einen für die GA perfekten Flughafen, Hawarden (EGNR).

Nordengland hat drei sehr sehenswerte mittelgroße Städte, die man früher oder später unbedingt besuchen sollte: York, Lincoln und eben Chester. Also ging es für uns im April für ein verlängertes Wochenende nach Chester. Der besagte Flughafen Hawarden (wird „Harden“ ausgesprochen) liegt übrigens schon in Wales, während die sieben Kilometer entfernte Stadt Chester zu England gehört. Von dieser „Grenze“ bekommt man allerdings im Alltag überhaupt nichts mit.

Hawarden – früher wie fast jeder Flugplatz in UK ein RAF-Platz – ist heute vor allem Werksflugplatz für Airbus, denn direkt vor Ort („Werk Broughton“) werden die Flügel für alle Modelle produziert. Aus diesem Grund sieht man am Platz häufig Belugas starten und landen. Aber – und das ist der wesentliche Gegensatz zu Finkenwerder – an diesem Platz darf auch die GA existieren, und zwar fürstlich: Ein großes Vorfeld im Nordwesten des Platzes ist an die FBO „Aviation Park Group“ verpachtet, die einen wunderbaren Service sowohl für die lokale als auch besuchende GA jeder Größe anbietet.

Dieser Flug fand übrigens auf einer 2025er DA62 statt; ich selbst war dieses Mal sozusagen nur als „qualifizierter Passagier“ an Bord. Dennoch ließen sich natürlich ein paar interessante Vergleiche zur sonst von mir geflogenen (non-turbo) SR22 ziehen. Dazu zum Ende etwas mehr.

Vorbereitung

Mit dem Wetter hatten wir diesmal schlicht etwas Glück. Das bereits ein paar Wochen zuvor als Termin festgelegte Wochenende Mitte April bestach letztlich durch relativ ruhiges, praktisch frontenfreies Wetter. Lediglich am Anreisetag sollten im Westen Englands ein paar leichte Schauer durchgehen. Wie so oft: Hätte das Wetter deutlich schlechter ausgesehen, hätte man an diesem Wochenende am Ende wohl schlicht ein gänzlich anderes Ziel angefliegen.

Nächster Punkt bei praktisch jedem UK-Ziel ist PPR. Die Website von Aviation Park lautet <https://www.aviationparkgroup.co.uk/>. Dort findet man zunächst ein paar gute Infos, und weitere Fragen per E-Mail werden umgehend beantwortet. Außerdem gibt es auf der Website ein kurzes Online-Form für die Eingabe der PPR-Infos. Positives Feedback kam umgehend (die Öffnungszeiten sind gut) und die Flugdaten wurden seitens der FBO an die örtliche ATC weitergegeben. Erledigt.

Bei IFR-Routings von Norddeutschland aus in die Mitte und den Norden Englands gibt es stets zwei wesentliche Alternativen. „Standardgemäß“ verlaufen solche Routen mit einem nennenswerten Knick, also einem Umweg quasi über den Raum London, bevor es schließlich Richtung Norden geht. Dies

hängt mit der Luftraumstruktur in UK zusammen, wo unterhalb FL195 bekanntlich überwiegend nur Luftraum Golf besteht (es gibt keinen flächendeckenden Luftraum E) und man somit einen Airway (als Luftraumelement) benötigt, um überhaupt kontrolliert, also mit ATC-Unterstützung und Staffeln, IFR fliegen zu können. Wenn man aber seinem Flugplanungsprogramm sagt, dass man durchaus auch unkontrolliert fliegen möchte, dann eröffnet sich die Möglichkeit, viel direkter zu fliegen. In diesem Fall führt solch ein Routing allerdings meist zu einer nicht unerheblichen Strecke über die offene Nordsee, weswegen mit SEPs trotz des leichten Umwegs am Ende doch meist die Strecke über den Raum London geflogen wird. Da wir bei dieser Gelegenheit mit der DA62 flogen, wählten wir die direktere Route (ca. bei Alkmaar auf die Nordsee hinaus, um in Lincolnshire wieder auf Land zu treffen). Gesamtflugzeit ab Lübeck (EDHL) ca. 3:30h. Die Flugzeit bei diesen Flügen nach UK kann wild variieren, weil man sehr oft in relativ starken Westwind hineinfliegen muss. Auch hier sollten wir Glück haben und durch-

schnittlich nur ca. 10 bis 15 Knoten Gegenwind verzeichnen.

Thema „Zoll“: Für die Anmeldung der Einreise in UK hat sich das offizielle Portal der britischen Behörden (<https://www.submit-general-aviation-report.service.gov.uk/>) mittlerweile recht gut bewährt. Die Schritt-für-Schritt-Eingabe aller Daten dauert etwas, aber es funktioniert. Der Platz Hawarden (EGNR) ist selbstverständlich für internationale Flüge zugelassen (siehe <https://shorturl.at/gDr93>).

Nicht vergessen darf man, wenn es der Abflughafen (also auf dem Kontinent) erfordert auch dort den Flug entsprechend voranzumelden. In EDHL ist da glücklicherweise nur eine kurze formlose E-Mail zu senden.

Es bleibt dann noch zu checken, ob alle Mitflieger einen gültigen Reisepass haben, und sicherzustellen, dass sie über die UK ETA, also die verpflichtende elektronische Reise genehmigung für das Vereinigte Königreich, verfügen. Letzteres lässt sich aber zur Not auch noch einen Tag vor Abreise erledigen. Es ist in fünf Minuten (mit einem Smartphone



Submit a General Aviation Report (GAR)
Help and guidance

BETA

This is a new service. Help us improve it and [give your feedback \(opens in new tab\)](#).

Submit a General Aviation Report (GAR)

Use this service to:

- Submit a GAR
- View or cancel a GAR and edit draft GARs
- Add, remove or manage people on your flight

Start now >



Apply for an ETA to come to the UK

Beta

This is a new service - your [feedback](#) will help us improve it.

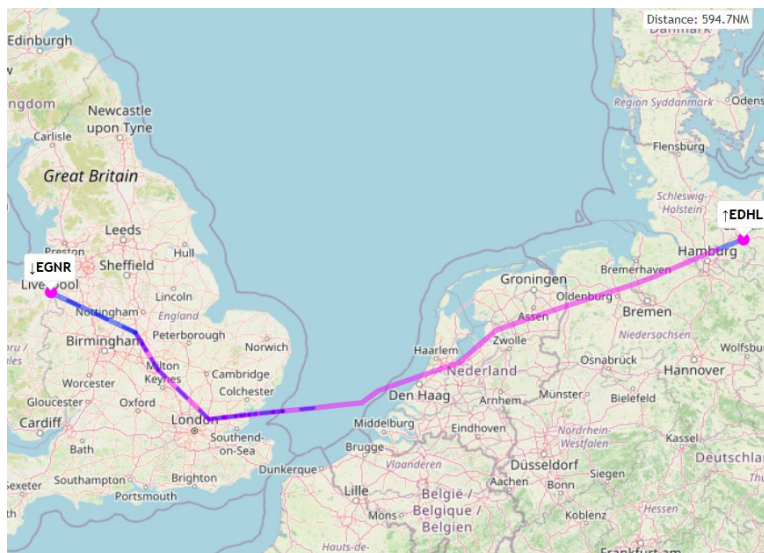
[< Back](#)

How to apply

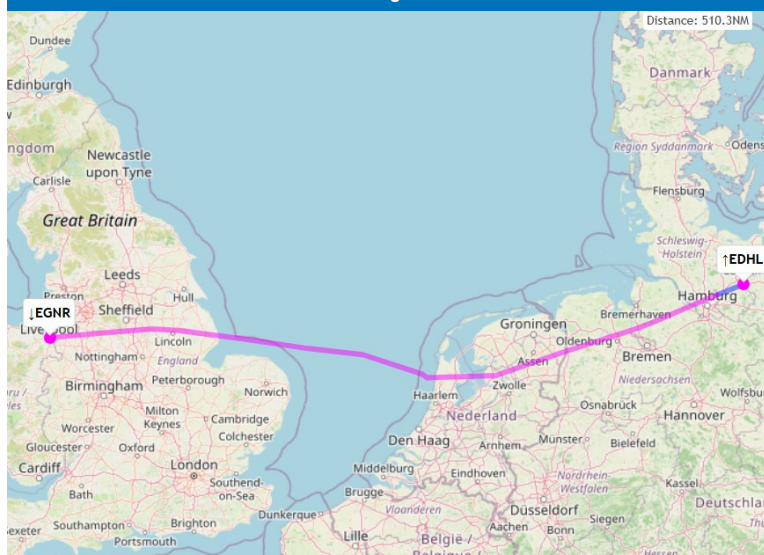
1. Take or upload a photo of the passport you will use to travel to the UK.
2. Scan your face with your device, if it has a camera. Children aged 9 and under will not be asked to scan their face.
3. Take or upload a photo of yourself.
4. Answer some questions about yourself.
5. Pay for your application.

Continue

Online-Portal der Briten für die Aufgabe des GARs (links) und der gebührenpflichtigen Einreiseerlaubnis eTA (rechts)



IFR-Standard routings nach Nordengland machen stets einen Umweg über London, um zu jeder Zeit im kontrollierten Luftraum zu bleiben. Unten: Optimiertes Direktrouting durch den unkontrollierten Luftraum Ostenglands



und dem Pass zur Hand) erledigt. Hier noch einmal der Link, um dies direkt bei der Behörde (für 20 Pfund pro Person, gültig für zwei Jahre) und ohne gesonderte App zu erledigen: <https://apply-for-an-eta.homeoffice.gov.uk/apply/electronic-travel-authorisation/how-to-apply>

Ein letzter Punkt: Gerne habe ich mittlerweile schon vor Abflug das Thema Hotel (zumindest für die erste Nacht) geregelt; idealerweise natürlich mit einem Hotel, das gebührenfreie Stornierung bis zum Anreisetag erlaubt. Das ist in UK zum Glück relativ häufig möglich, zumindest bei den größeren Hotelketten. Diese haben bei der Buchung meist zwei Tarifoptionen; die eine stornierbar und die andere nicht. Die Tariffdifferenz liegt oft irgendwo bei 10 bis 15 %. Bei all den Unwägbarkeiten, die dennoch immer übrigbleiben bei längeren GA-Flügen mit Kolbenmotorflugzeugen, ist es, denke ich, ein guter Deal, ein wenig mehr zu bezahlen und dafür absolute Ruhe bei diesem Punkt zu haben, also sowohl zu wissen, dass man definitiv ein Hotelzimmer (in der gewünschten Lage und Preisklasse) haben wird,

also auch, dass man dieses jederzeit noch stornieren kann. Im Fall Chester wählten wir die Travellodge in der Bridgestreet; sicher keine besonders individuelle und schicke Wahl, aber bezahlbar, modern und ideal gelegen.

Bericht von Flug

Die kleine Reisetasche (unter anderem mit dem obligatorischen Steckdosenadapter für UK mit den großen, rechteckigen und in Dreiecksform angeordneten Kontaktstiften) ist gepackt. Pünktlich geht es für uns vier los. Das Wetter ist kein Thema, es gibt keinen ATC-Slot, und die Passkontrolle im Terminal in Lübeck geht ebenfalls relativ zügig vonstatten. Der erste Teil des Flugs hat dann auch keinerlei Besonderheiten zu bieten. Wir fliegen in FL100 mit 170 Knoten TAS und knapp 160 Knoten GS Richtung Niederlande. Amsterdam bietet uns dann recht früh einen Direct nach ENZEN an, dem Routenwegpunkt über der Nordsee direkt an der Grenze zur UK FIR. Erst ab hier wird es interessant, denn dort fällt man, eben auch in FL100 oder sogar bis zu FL195, schlagartig aus dem kontrollierten Luftraum heraus.

Dies äußert sich zunächst durch die Übergabe von Amsterdam an London Information, also den FIS. Ja, auch auf einem IFR-Flugplan. Ab diesem Punkt ist man nicht nur momentan aus dem kontrollierten Luftraum raus, sondern darf auch danach ohne Weiteres bis zur Landung nicht mehr in kontrollierte Lufträume einfliegen. Die Freigabe ist also erstmal futsch. Wenn das Flugziel irgendwo im ländlichen Osten Englands ist, ist das kein großes Ding. Will man aber wie wir noch deutlich weiter bis in den Nordwesten Englands, kann das interessant werden.

Manch einer würde sagen: „Es ist dann wie VFR fliegen.“ Das ist aber eigentlich falsch, denn bei solch einem Ausspruch schwingt immer mit, dass VFR-Fliegen eben unkontrolliertes Fliegen sei. Und während es das in

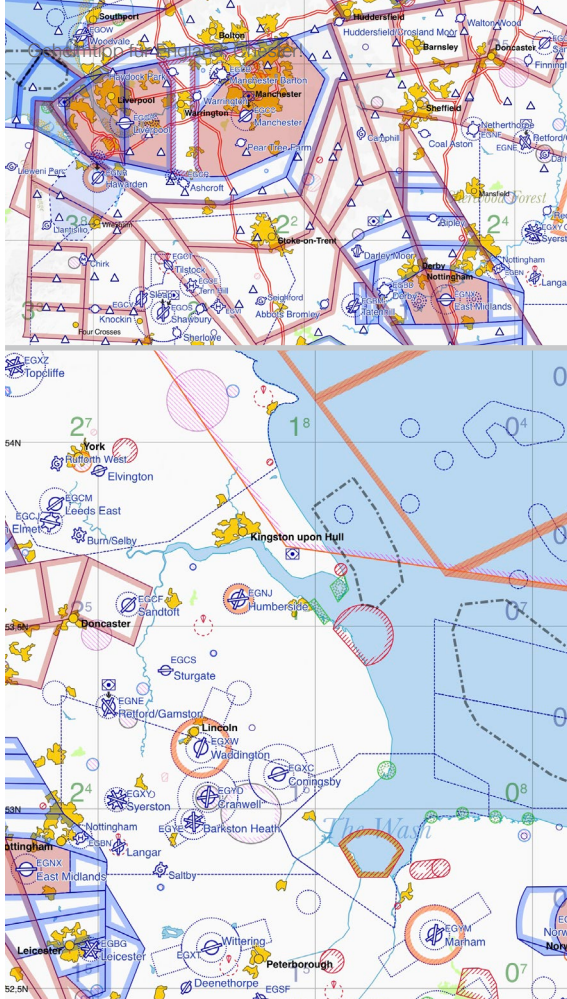
der Tat häufig ist, gilt das natürlich nicht immer, denn man kann natürlich auch VFR im Luftraum C oder D fliegen (und schon fühlt es sich so gar nicht mehr nach „VFR“ an). Genauso bedeutet IFR-Fliegen eben nicht immer nur, kontrolliert und durch ATC betreut zu fliegen, wie man hier ja sieht. Es kommt schlicht stets auf die Luftraumstruktur des jeweiligen Landes an.

In der Praxis ist es mittlerweile oft alles nicht mehr ganz so wild, denn auch ATC bzw. in diesem Fall der FIS denkt da oft gut mit. In unserem Fall fragt die Dame von London Information gleich nach unserem Einleitungsruf:

„Do you require to rejoin controlled airspace later on in the flight?“

Dies könnte man nun bejahen und erklären, wo und wann man wieder dort rein möchte. In unserem Fall ist es so, dass für die letzten 50 Meilen unseres Fluges zwischen ein paar tausend Fuß und der aktuellen Reiseflughöhe von FL100 ein Dickicht verschiedener kontrollierter Lufträume besteht. Da wir dann allerdings ohnehin schon im Sinkflug sein werden (und eine Etage höher außerdem gewisses Vereisungsrisiko besteht), entschließen wir uns, unter diesen Lufträumen durchzuschlüpfen und als unkontrollierter Flug in Chester reinkommen zu wollen. Daher die Antwort „negative, thank you“ an London Information. Man bekommt dann im weiteren Verlauf nur den berühmten „basic service“.

Also noch einmal: Auch wenn wir weiter IFR sind und eben weiterhin durch IMC fliegen dürfen, müssen wir nun aktiv Dinge wie Danger und Restricted Areas auf dem Schirm haben und außerdem kontrollierte Lufträume



zunächst einmal meiden. Circa 20 Meilen östlich des Ziels melden wir uns unterhalb von 3.000 Fuß bei „Hawarden Radar“ an. Dies ist ein Lotse, der zusammen mit dem TWR-Lotsen im Turm in Hawarden sitzt und ausschließlich die An- und Abflugkontrolle für EGNR macht. So etwas kennt man in Deutschland schon seit 30 Jahren nicht mehr, ist aber in UK, wo jeder Flughafen sein eigenes kleines Königreich ist, nach wie vor der Normalfall.

„Hawarden Radar, D-xxxx, good morning, DA62 with 4 POB, 20 miles east in 2500 feet, request vectors ILS, full stop.“

Oben: Im Westen Englands hingegen erwartet uns ein Dickicht kontrollierter Lufträume (oben). Wir haben keine Freigabe für diese; der Einfachheit halber unterfliegen wir sie.
Mitte: Blick auf die Karte in Ostengland; es gibt dort unter FL200 praktisch keinerlei kontrollierten Luftraum, und auch keine Airways! Dort geht es also nur unkontrolliert.
Unten: Los geht es; dieses Mal mit der DA62. Der Steigflug bei MTOW ist eher gemächlich. Dafür überzeugt die Laufreihe der beiden Austro Engine AE330 voll und ganz.





Hawarden (EGNR): eine riesige Piste und immer mal wieder die Belugas von Airbus. Günstiger Jet-fuel und sehr freundlicher Service erwarten uns bei Aviation Park.



(Wenn Hawarden Radar nicht in Betrieb ist, müsste man hingegen den Standard-Approach fliegen; das nennt man in UK „procedural approach“.)

Hawarden Radar fragt dann noch: „What service do you require outside controlled airspace“, woraufhin man, wenn es sich wie hier um eine mit Radar ausgestattete ATC-Unit handelt, am besten mit „Traffic service, please“ antwortet. Der Rest ist dann relativ gewöhnlich; man erhält aber, in dem Moment wo die Vectors wieder in kontrollierten Luftraum führen, erneut stets die Info darüber vom Lotsen („D-xxxx now entering controlled airspace, it's a radar control service“).

Das ILS auf die Piste 22 ist aufgrund der Nähe des Flughafens von Liverpool übrigens ziemlich kurz gehalten; der Final Approach hat gerade mal 4,5 Meilen. Nach der Landung in leichtem Schauerregen rollen wir zum Vorfeld der FBO, wo wir eingewunken werden. Zu bemerken sei noch einmal, dass in UK Kerosin (wird dort als „Avtur“ bezeichnet) seit jeher sehr günstig ist. Natürlich ist der Preis auch dort kürzlich stark nach oben gegangen, aber ca. 1,80 Euro pro Liter nimmt man natürlich immer noch sehr gerne mit.



Die Grenzpolizei zeigt sich in unserem Fall übrigens weder bei der Ankunft noch bei dem Abflug zwei Tage später. Die britische Border Force macht solche Visiten nur sporadisch (meist, wenn irgendwas im GAR aus deren Sicht „verdächtig“ ist), während auf der Schengen-Seite mittlerweile ja praktisch jeder Ein- oder Ausflug mit persönlichem Kontakt mit Beamten einhergeht. Aviation Park hat eine angenehme Lounge und man fühlt sich wirklich wie ein gern gesehener Kunde. Die Gebühren sind dafür sehr im Rahmen; bis 1,5 Tonnen MTOW sind es mit zwei Übernachtungen umgerechnet ca. 87 Euro, bis 3 Tonnen sind es ca. 135 Euro.

Unten: Typische Szenerie in der Altstadt von Chester. Links: Einkaufspassage in der Bridge Street. Am Ufer des Flusses Dee ist Chester besonders einladend.



Die Stadt Chester

Ein Uber bringt uns für ca. 20 Pfund nach Chester, das knapp 100.000 Einwohner hat und am Fluss Dee liegt. Sofort begeistert uns die gepflegte Altstadt, die vor allem im gregorianischen und viktorianischen Stil gehalten ist, also viel aufwendiges Fachwerk hat. Dazu sehr viele individuelle Geschäfte. Leerstand? Praktisch nicht zu sehen!

Die Anfänge der Stadt liegen in der Römerzeit: Chester (damals Deva oder Castra Devana genannt) ist rund 2.000 Jahre alt; aus dieser Zeit datieren Teile der Stadtmauer. Chester war zu jener Zeit die wichtigste Stadt in England und ein bedeutender Markt- und Warenumschlagsplatz. Viele Relikte der Römerzeit sind bis heute erhalten geblieben, darunter auch ein Amphitheater.

Im Mittelalter wurde die Stadtmauer erweitert und u.a. die Chester Cathedral gebaut. Damals war Chester auch der größte Binnenhafen Englands, dessen Umschlag der Stadt Wohlstand brachte.

Charakteristisch sind heute noch die „Rows“, in Stockwerkshöhe gelegene Fachwerkkolonnen. Aber auch die Gegend entlang des Flusses Dee ist sehr schön. Sehr stilvoll ist die Fußgängerbrücke Queen's Park Bridge von 1923; außerdem generell der angrenzende wunderschöne Grosvenor Park (mit der Ruine der St. John's Church). Natürlich ist alles fußläufig erreichbar. Auch eine Pferderennbahn gibt es, direkt am Rande der Altstadt gelegen. Es ist die älteste noch in Betrieb befindliche in ganz UK.



Oben: Aus nahezu jedem Winkel ist die Stadt fotogen. Die gepflegte Altstadt lädt nicht nur Touristen, sondern auch die Locals zum Verweilen ein. **Unten:** An verschiedenen Stellen der Stadt sind die Relikte der Römer zu sehen. Chester sorgt für gute Laune bei der Crew. Der „Hop-on hop off“-Bus zeigt uns in kurzer Zeit die gesamte Stadt.



Die Stadt lebt heute zu einem nennenswerten Teil vom Tourismus, ohne aber komplett wie ein Museum zu wirken. Die Anstrengungen, die Stadt attraktiv zu machen, sind aber unverkennbar. Man kann z.B. praktisch auf der gesamten Stadtmauer entlangspazieren.

Außerdem sei noch kurz der Zoo von Chester genannt. Dieser hingegen ist vom Stadtzentrum eher nicht fußläufig erreichbar, denn er befindet sich ein paar Kilometer entfernt. Er ist einer der größten Zoos im Vereinigten Königreich und wurde mehrfach als der beste Zoo des Königreichs und sogar als einer der besten weltweit ausgezeichnet! Leider haben wir am Ende nicht mehr ausreichend Zeit für einen Besuch.

Rückflug

Das von uns für den Rückflug aufgegebene Routing entspricht nahezu exakt dem des Hinflugs. Wir planen also, nach dem Start zunächst unkontrolliert, aber trotzdem IFR, nach Osten zu fliegen und verschiedene TMAs und CTAs zu unterfliegen, um dann ca. bei Sheffield wieder auf FL100 zu steigen.

Auch dieses Mal denkt aber die ATC sehr kooperativ mit und so fragt uns der Tower-Lotse von Hawarden, der den Flugplan sah und wohl so eine Eingebung hatte, nach dem Anlassen noch, ob wir nicht doch schon gleich nach dem Start auf FL100 steigen



Die gemütliche Lounge der FBO, ohne es gleich völlig zu übertreiben. So passt es.

möchten und er dies entsprechend koordinieren solle. Das nehmen wir natürlich dankend an, zumal dieses Mal aufgrund des guten Wetters auch kein Vereisungsrisiko besteht. Gänzlich desintegriert ist die britische ATC also nicht, sondern es wird miteinander gesprochen und es werden gelegentlich auch entsprechende Freigaben von anderen Stellen eingeholt.

Etwa ab Sheffield übernimmt uns dann erneut London Information; später geht es dann am Beginn der Amsterdam FIR wieder in die gewohnte Umgebung des kontrollierten Luftraums, bis nach Hause in Lübeck.

Hinsichtlich der Themen „Luftraumstruktur in UK“ und „IFR in UK“ darf ich hier noch einmal verweisen auf:

<https://www.fliegen-in-uk.de/flugvorbereitung/luftraumstruktur/>

<https://www.fliegen-in-uk.de/flugdurchfuehrung/ifr-in-uk/>

Fazit zu diesem Flug: Vorbereitung ist mehr als die halbe Miete. Der Rest ist vorausschauendes Fliegen und klare Abstimmung mit der ATC. Außerdem, aber das ist keine neue Erkenntnis: Auch Nordengland hat wirklich viel Charme und viele interessante Ziele zu bieten. Für weitere Tipps, siehe: <https://www.fliegen-in-uk.de/flugziele/nordengland/>

DA62 vs. SR22

Der Vergleich scheint auf den ersten Blick ein wenig zu hinken: hier eine Twin, dort eine Single. Außerdem ist die DA62 größer und vor allem schwerer (2,3 to. vs. 1,6 to. MTOW). Dies führt dazu, dass die DA62 vor allem etwas mehr Zuladung hat und auch einen Tick mehr Reichweite (zumindest gegenüber

den G1- und G2-Modellen der SR22, während die Modelle ab G3 schon wieder praktisch gleichauf mit der DA62 sind).

Wenn man aber die Reisegeschwindigkeit betrachtet, so sind die beiden Muster sehr ähnlich, denn beide fliegen in der Praxis ziemlich genau gleich schnell: 170 KTAS in FL100 bei jeweils gemächlichem Powerset-

Auch der Rückflug verläuft dank gutem Wetter und mitdenkender ATC ruhig. Kann man mit der Twin schon mal machen: geradewegs über die Nordsee. Oben: Nachteil der DA62: Panel, „A-Säule“ und Motorgondeln versperren etwas die Sicht (hier etwas übertrieben dargestellt aufgrund des Objekts).





Gleitchauf mit der Sauger-SR22: ca. 170 KTAS in FL100

ting. Die DA62 genehmigt sich dabei (75 % Power) 14,4 Gallonen, die non-turbo SR22 (65 %) mit 13,2 Gallonen pro Stunde einen Tick weniger.

Die zwei ganz wesentlichen Unterschiede dieser beiden Flugzeuge sind aber:

1. Die beiden Dieselmotoren der DA62 operieren mit einer Laufruhe, von der man in einer SR22 mit IO-550 nur träumen kann. Das ist gar kein Vergleich. Es erinnert einen Piloten, der vorwiegend an große Lyco- und Conti-Singles gewohnt ist, eher an eine kleine Propellerturbine. Außerdem ist die DA62 in der Kabine auch leiser. Diese beiden Eigenschaften machen längere Reiseflüge in der DA62 deutlich entspannter.
2. Die Runway Performance der DA62 ist deutlich schlechter. 2 x 180 PS müssen bei MTOW 2,3 Tonnen in die Luft bewegen. Das muss entsprechend länger dauern. Und das tut es auch. Praktisch bleiben sehr viele europäische GA-Plätze für Piloten der DA62 aufgrund der Pistenlänge verschlossen, zumindest wenn man immer noch ein wenig Sicherheitsmarge haben will. Auch die Steigperformance ist durch das schlechte Leistungsgewicht etwas mau: ca. 1.000 Fuß pro Minute sind es; mehr geht gar nicht. Bei der non-turbo SR22 sind es anfänglich eher 1.400 Fuß/min. Spätestens ab FL100 hat natürlich die DA62 wieder einen Vorteil. Eine Turbo-SR22 würde diesbezüglich in allen Höhenbereichen überlegen sein.

Dennoch überwiegen eher die Gemeinsamkeiten, was den Vergleich wiederum so interessant macht. Beides sind die sich am besten verkaufenden echten Reiseviersitzer am Markt (ja, unter realistischen Aspekten sind beides nur Viersitzer). Die DA62 hat eben leichte Vorteile vor allem bei der Zuladung.

Bei den Betriebskosten nicht ganz zu verkennen ist das Thema Gebühren: aufgrund des deutlich höheren MTOWs zahlt man für Landungen mit der DA62 deutlich mehr, zumal ab zwei MTOW (und teilweise auch ab zwölf Metern Spannweite) an einigen Plätzen auch Handling-Gebühren anfallen. Auch sind bei IFR-Flügen oder Flügen mit IFR-Anteil die Airway-Gebühren nicht gänzlich zu vernachlässigen; ca. 100 Euro pro Flugstunde ergeben sich.

Ein weiterer Punkt ist – aber das darf man der DA62 nicht anlasten – dass es diese gebraucht nur maximal zehn Jahren alt gibt und die Preise somit meist noch bei oder über 1 Mio. Euro liegen, während man eine ältere SR22 (wenn auch dann natürlich mit etwas älterer Avionik etc.) schon für 250 bis 300 k erstehen kann. Auch das gehört aber zu den Fakten dazu.

Für mich persönlich bleibt die Präferenz vor allem wegen der viel besseren Short Field Performance klar bei der SR22, weil dies in Zeiten exponentiell steigender Handlinggebühren und vor allem stetig größer werdender Nutzungseinschränkungen (Parken!) an vielen großen Plätzen immer wichtiger wird.

 philipp.tiemann@pilotundflugzeug.de



Dank sparsamer Dieseltriebwerke braucht die DA62 mit zwei Motoren im Reiseflug nur wenig mehr Treibstoff als die SR22 mit nur einem Triebwerk.