



A50 JUNIOR TOUR 2025

14.000 Kilometer. 12 Länder. 1 Ultraleichtflugzeug.



Zurück aus den Wolken - ein Abenteuer, das Geschichte schreibt

In diesem Sommer wurde ein Traum Wirklichkeit: Die A50 Junior flog auf den Spuren der legendären Europa-Flüge der 1930er Jahre – in 42 Tagen quer über den Kontinent, mit allen Sinnen und im Geist der Pioniere. Was als Hommage begann, wurde zu einem Meilenstein: Über 14.000 Kilometer, mit Präzision, Leidenschaft und Teamgeist gemeistert.

Ein neues Kapitel europäischer Luftfahrtgeschichte.



iunkersaircraft.com

Die LBA-Debatte zeigt: Wir sind wichtig!

Es scheint kein Ende zu nehmen: Peu à peu kommen immer mehr Details ans Licht, wo es in der Abteilung L bzw. im Referat L6 des Luftfahrt-Bundesamtes überall hakt. Bis Redaktionsschluss dieses Heftes sind auf unserer Website dazu elf Artikel erschienen, von Nina Coppiks Ausstieg über Zwischenergebnisse unserer Umfrage bis hin zum Abgang von LBA-Präsident Jörg Mendel und exklusiven Einblicken in den geheimen Abschlussbericht über das EASA-Audit der Flugmedizin in Braunschweig. Dazu kommen zwei Zusammenfassungen in dieser und der letzten Ausgabe. Was dabei auffällt: Der aerokurier ist das einzige Medium, das sich derart intensiv mit diesem Thema befasst. Und das ist erschreckend angesichts der Tatsache, dass wir über den Totalausfall eines Referats in einer Bundesoberbehörde sprechen - in einem Bereich, in dem über berufliche Existenzen entschieden wird! Für große allgemeine Medien wie Focus, Spiegel, FAZ oder die öffentlich-rechtlichen Sender scheint das ein irrelevantes Nischenthema zu sein, auch wenn es angesichts offensichtlichen Versagens der Behördenleitung politische Dimensionen hat. Man darf also konstatieren: Der aerokurier ist wichtig, weil er diese Vorgänge öffentlich macht. Und vielleicht wird dem einen oder anderen Piloten dadurch klar, dass das Geld fürs Abo oder den gelegentlichen Kioskkauf doch gar nicht so schlecht angelegt ist. Denn das ist Voraussetzung dafür, dass wir unsere Aufgabe, Dinge ans Licht zu bringen, auch wahrnehmen können. Mein Appell: Macht Werbung für uns, animiert Fliegerkameraden dazu, auch mal ein Heft zu kaufen oder es gar zu abonnieren. Denn wir bieten mehr als nur viele bunte Bilder und lockere Geschichten übers Fliegen.

Noch ein paar Sätze zur vorliegenden Ausgabe: Die Luftfahrt feiert ein Jubiläum, und zwar ein besonderes! Dass sich der Erstflug der Beechcraft Bonanza am 22. Dezember zum 80. Mal jährt, ist dabei noch der weniger spannende Teil. Viel beeindruckender ist, dass das Muster bis heute gebaut wird! Unser Autor Leonardo Correa Luna hat der Faszination der Bonnie nachgespürt. Und noch ein Flugzeug darf gefeiert werden, denn der Schlacro, eine Konstruktion der Akaflieg München für Segelflugzeugschlepp und Motorkunstflug, ist jetzt 25 Jahre in der Luft. Wobei, aktuell steht er aufgrund eines Triebwerksschadens am Boden, und die Studenten hoffen auf Spenden für den Wiederaufbau.

Abschließend der Hinweis auf die Beilage dieser Ausgabe. Das Uhren-Sonderheft "Watch it!" nimmt eines der schönsten Accessoires der Luftfahrt in den Fokus: die Fliegeruhr. Im Gegensatz zum bisherigen, allein auf Zeitmesser für

Piloten ausgerichteten Special, haben wir dieses Mal den Blick geöffnet und uns auch Uhren aus anderen Bereichen angeschaut, darunter Motorsport, Fitness und Freizeit. Viel Spaß bei der Lektüre!

Mitarbeit an dieser Ausgabe:



Habbo Brune
befasst sich intensiv mit
neuen Technologien zur
Kollisionsvermeidung. Seine
vierteilige Artikelserie
beginnt in dieser Ausgabe.



Elisa Bretterebner
ist mit ihrem Partner und
einer betagten Cessna 170
von Innsbruck zu den
Lofoten geflogen und hat
darüber einen beeindruckenden Reisebericht verfasst.

Schreiben Sie uns!

Was denken Sie, liebe Leser, über die Bedeutung von kritischer Berichterstattung aus der Fliegerei, beispielsweise über die Missstände im Referat L6 des Luftfahrt-Bundesamtes? Wir freuen uns auf Ihre Zuschriften, bitte bevorzugt per E-Mail an redaktion@aerokurier.de.

& Killing Lars Reinhold

Chefredakteur aerokurier

Inhalt Nr. 12

Dezember 2025 69. Jahrgang

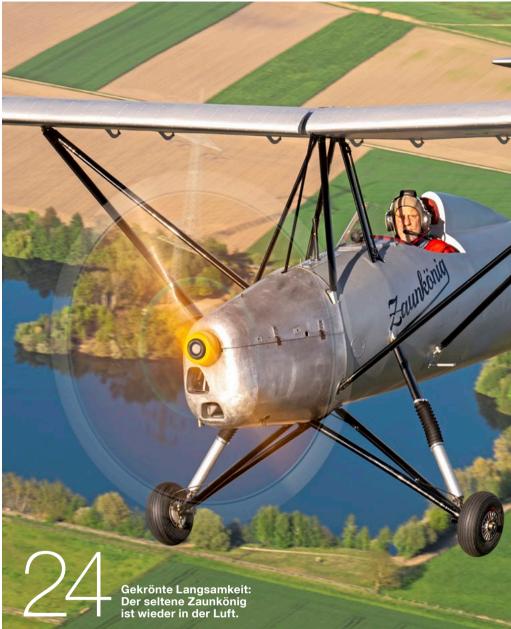
Motorflug

- 80 Jahre Beechcraft Bonanza aerokurier-Autor Leonardo Correa Luna berichtet, wie eine Bonnie Model 35 zum Familienflugzeug wurde.
- 16 Der Schlacro und die Akaflieg Seit 25 Jahren betreiben die Münchner Studenten ein Motorflugzeug, das für Kunstflug und Schlepp taugt.
- 22 Dovetails Elektro-Power Das australische Unternehmen will die Cessna Caravan elektrisieren.
- 24 LF1 Zaunkönig Ein STOL-Flugzeug mit kurioser Geschichte ist nach sieben Jahren Restaurierung wieder flugtüchtig.

Business Aviation

- 30 Messebericht NBAA In Las Vegas zeigten Hersteller der Business Aviation ihre Neuheiten.
- 34 GBAA Insights Über die Herausforderungen









Praxis

36 Kollisionsvermeidung

Mit zunehmendem VFR-Verkehr wächst die Gefahr von Kollisionen. Ist Digitalisierung die Lösung?

40 Mentale Tauglichkeit

Wie man mit einem einfachen Bewertungssystem die eigene mentale Flugtauglichkeit prüfen kann.

42 Unfallanalyse

Warum ein Hubschrauberpilot bei einem Trainingsflug in geringer Höhe die Kontrolle über sein Fluggerät verlor.

Segelflug

52 Das Minimoa-Abenteuer

Constanze Bruns wurde unvermittelt Teilhaberin einer Gö-3 und erfüllte sich damit einen Traum.

58 Nachruf Reiner Stemme

Wir blicken zurück auf das Lebenswerk des engagierten Ingenieurs.

90 81. Segelfliegertag

Das Szenetreffen bot Information, spannende Vorträge und Premieren bei Flugzeugen und Zubehör.

Magazin

64 Melli Beese im Spiegel ihrer Zeit

Vor 100 Jahren starb eine Luftfahrtpionierin, der es niemals leicht gemacht wurde.

68 LBA in der Kritik der EASA

Wir haben einen bislang geheimen Bericht zum jüngsten EASA-Audit des Luftfahrt-Bundesamtes ausgewertet.



72 Gelebte Inklusion

Beim LSV Vlotho fliegen mehrere Menschen mit Handicap. Ein Ortstermin zeigt, wie das geht.

AirLeben

78 Mit der 170er auf die Lofoten

Elisa Bretterebner und Stefan Walch berichten über eine beeindruckende Reise weit in den Norden.

Rubriken

aerokurier gibt es auch als **E-Paper.**

Mehr Infos:

- 3 Editorial
- 6 News
- 44 aerokurier-Markt
- 76 Termine
- 76 Impressum
- 90 Vorschau

Titelthemen

Angebot auf Seite 51





Titelfotos: Tobias Barth, Elisa Bretterebner, Leonardo Correa Luna, Alex Schwarz/Aviationmedia, Fotos: Dovetail Electric Aviation, Patrick Holland-Moritz, Tom Illgner, Henry Lübberstedt, NBAA, Philipp Prinzing

News





Eröffnung in Bayern

ADAC-Zentrum

Pünktlich zu ihrem 55-iährigen Bestehen hat die ADAC Luftrettung mit dem Campus in Oberpfaffenhofen ihr neues Kompetenzzentrum rund um die medizinische Hilfe aus der Luft eröffnet. Auf etwa 16000 Quadratmetern beheimatet der Campus rund 280 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der gemeinnützigen ADAC Luftrettung gGmbH sowie deren Tochterunternehmen. Auch ein Simulator-Trainingszentrum für Airbus-H135- und H145-Helikopter ist darin untergebracht.



Atlas Air Service und Textron Aviation

Partner für Special Missions

Atlas Air Service mit Sitz in Ganderkesee und Standorten in Bremen, Augsburg und Altenrhein wurde von Textron Aviation zum "Authorized Sales Representative for Special Mission Aircraft" ernannt. Beechcraft King Air, Cessna Citation und Caravan eignen sich nicht nur für Geschäftsreisen, sondern auch als Basis für Sondermissionen. Die Atlas-Gruppe verfügt über Expertise in der Wartung dieser Flugzeuge und kann bereits auf erfolgreiche Umbauten verweisen. Umrüstungen auch komplexer Art können jetzt in Bremen erfolgen. Als Missionsprofile werden Luftraum- und Seeüberwachung, Grenzkontrollen, Search and Rescue, Ambulanzdienst sowie Umweltschutz-, Trainings- und Regierungsflüge genannt.

Der französische Hersteller Aura Aero hat eine Montagehalle im Research Park der Embry-Riddle Aeronautical University eingeweiht. Der Campus soll ein Liefer- und Kundendienstzentrum für das Integral-Programm beherbergen und die Grundlage für ein hybridelektrisches Passagierflugzeug schaffen. Eine weitere Niederlassung in Florida ist geplant.

Nachfolgerin der Citation XLS+

FAA-Zulassung für die Ascend

Die auf der EBACE im Mai 2023 vorgestellte Cessna Citation Ascend hat die Musterzulassung von der US-Luftfahrtbehörde FAA erhalten, und noch in diesem Jahr soll die Nachfolgerin der XLS+ ihren Dienst antreten. Zwei Jets absolvierten im Rahmen der Testkampagne mehr als 1000 Flugstunden. Die Crew profitiert vom modernisierten Cockpit mit Garmin G5000 samt Autothrottle und weiterer Sicherheitsfeatures sowie von der verbesserten Leistung. Für die maximal zwölf Passagiere steht die Kabine mit flachem

Boden, größeren Fenstern und niedrigem Geräuschpegel im Fokus. An Bord finden sich viele Annehmlichkeiten von Citation Latitude und Longitude.



Piper Deutschland investiert bei MD Aircraft

Gemeinsam zum Elektroflugzeug

Piper Deutschland, die hiesige Vertretung des US-amerikanischen Flugzeugherstellers, stellt die Weichen in Richtung Zukunft. Das Unternehmen aus Calden hat ein strategisches Investment in die MD Aircraft GmbH getätigt, ein Unternehmen, das im Jahr 2022 mit der Entwicklung eines vollelektrischen, neunsitzigen Regionalverkehrsflugzeugs begonnen hat. Das Projekt unter dem Namen MDA1 eViator soll Kurzstreckenflüge bis 400 Kilometer lokal emissionsfrei möglich machen. Für 2026 ist der Bau eines Demonstrators angekündigt.



37 609 Fuß mit der Carbon Cub UL

Gipfelstürmer mit Rotax



Eine serienmäßige Carbon Cub UL hat in Kalifornien im Revier von Business Jets und Airlinern gewildert. Pilot Jon Kotwicki ist mit dem Taildragger auf 37 609 Fuß, entsprechend 11 460 Meter, gestiegen. Als Antrieb diente der Turbo-Rotax 916 iS mit 117 kW (160 PS). Der Aufstieg dauerte 62 Minuten. Ein offizieller Rekord ist das aber nicht.

Garmin

Uhren, die zuhören

Garmin hat eine neue Generation seiner smarten Fliegeruhren vorgestellt. Die D2 Air X15 und die D2 Mach 2 bieten jetzt noch mehr Funktionen, die Piloten die Arbeit im Cockpit erleichtern sollen. Sie kommunizieren zudem mit der hauseigenen Avionik und reagieren auf Sprachbefehle. Auch Fitness- und Gesundheitsfunktionen sind an Bord.



5000

Stunden war die Flotte der Falcon 6X seit ihrer Indienststellung im

November 2023 in der Luft. Laut Dassault Aviation erfolgten die ersten Auslieferungen schrittweise, um den neuen Jet im Einsatz zu überwachen. Zwischenzeitlich sind mehr als 20 Exemplare im Einsatz.

Ukrainische Verteidigung

UL als Drohne

Spezialeinheiten der ukrainischen Armee setzen Medienberichten zufolge offenbar Ultraleichtflugzeuge französischer Bauart als technische Basis für Angriffsdrohnen gegen die russische Öl- und Gas-Infrastruktur ein. Die Ultraleichtflugzeuge des Typs SkyRanger werden in ukrainischen Einrichtungen modifiziert und unter dem Rumpf mit Artilleriegeschossen und Luftbomben bestückt.



: Patrick Holland-Moritz



Es war mein letzter Wunsch, meinen Freunden, ehemaligen Mitarbeitern und Kunden, die mir all die Jahre das Vertrauen für meine Arbeiten geschenkt haben, zu danken.



Harry Pohl

Sindelfingen, Bamberg, den 28.09.2025

Holm- und Rippenbruch ... komm gut an.

Harry Pohl

17.02.1939 – 28.09.2025 Metallflugzeugbauer

Ein Leben ohne Flugzeuge konnte er sich nicht vorstellen. Mit Leib und Seele arbeitete er in seinem Beruf. Er kannte jeden Flugplatz in Deutschland und hat an sehr vielen als selbstständiger Metallflugzeugbauer gearbeitet. Wir wünschen ihm für seinen letzten Flug nur das Beste.

In seinem Sinne ein Abschied, wie er es wollte.

Wir vermissen Dich. Deine Tochter Marion mit Familie Deine Schwester Elke mit Familie





ie Geschichte der Beechcraft Bonanza N4560V beginnt vor fast 80 Jahren: Am 15. März 1948 wird die "Bonnie" Model 35 mit dem markanten V-Leitwerk und der Seriennummer D-138, gebaut vom Traditionsunternehmen Beechcraft, für den Flugbetrieb zugelassen und am folgenden Tag an Anderson Air Activities aus Milwaukee, Wisconsin, verkauft.

Die N4560V wechselt in den folgenden Jahren noch sechs Mal den Besitzer, bevor Lewis Criley, Scott Cranes Großonkel, sie am 26. Juni 1956 kauft, nachdem sie auf dem Stapleton Airport in Denver eine Bruchlandung mit eingefahrenem Fahrwerk hingelegt hatte. Lewis repariert die Bonanza in seiner Garage. Er transportiert den Rumpf und die Tragflächen

zurück zum Flughafen Stapleton, baut das Flugzeug wieder zusammen und fliegt sie am 25. August 1957 zum ersten Mal selbst.

Was dann kommt, ist eine lange Ära in der Familiengeschichte von Lewis und seiner Frau Matilda: Sie hegen und pflegen ihre Bonanza fast 40 Jahre lang. In Colorado wird sie fast täglich geflogen. Dann zieht die Familie 1965 nach Südkalifornien. 1979 setzen sich Lewis und Matilda im Eagle Roost Airpark in Aguila, Arizona, zur Ruhe. Lewis startet am 4. Juni 1994 zu seinem letzten Flug. In all den Jahren sind die beiden mit ihrer Bonanza die gesamte US-Westküste entlanggeflogen, einschließlich Alaska. Auch Mexiko haben sie erkundet. Tochter Mera Lou erzählt sogar von einer Sommerreise nach Nova Scotia, Kanada.

In seiner Autobiografie berichtet Lewis, dass er in 49 Jahren 3400 Stunden geflogen und dabei 500000 Meilen im Cockpit der Bonanza zurückgelegt hat – allein 169-mal hat er die kontinentale Wasserscheide überflogen.

Scott Cranes erster Flug in Onkel Lewis' Flugzeug findet nach dem Mittagessen bei der Großmutter in Ontario, Kalifornien, statt. Da ist er gerade mal fünf oder sechs Jahre alt, es muss im Jahr 1967 oder 1968 sein. Es ist die Großmutter, die den Vorschlag macht: "Lewis, warum nimmst du die Jungs nicht mit zum Flugplatz?" Der Flug wird zu einem unvergesslichen Abenteuer. Die beiden Jungs, Scott und sein Bruder, rufen von der Rückbank: "Flieg kopfüber, mach eine Rolle!" In diesem Moment erfasst Scott das Bonanza-Virus.





Vom Bonanza-Virus erfasst: Scott Crane (hinten) mit seiner Framilie. Bereits mit fünf Jahren durfte der heutige Besitzer, Vater und Großvater Crane zum ersten Mal in der 60V seines Onkels mitfliegen.





Damals weiß er es noch nicht, aber dieser Flug sollte sein Leben verändern. Er stellt die Weichen für seinen Weg als Pilot.

Eingemottet in Arizona

Doch die N4560V wird am 23. Dezember 1993 an Sonja Green aus Wickenburg, Arizona, verkauft. Sonja unterstützte Lewis und Matilda bei der Suche nach einem Alterssitz in Arizona. Sie fliegt die 60V noch mehrere Jahre, bevor die Maschine eingemottet wird.

Aber Scotts Leidenschaft für die Fliegerei ist mit jenem ersten Flug in der Bonanza geweckt. In der High School darf er ein ganzes Jahr lang an einem Luftfahrtkurs teilnehmen. Der findet jede Woche jeweils an fünf Tagen statt. Der Lehrer ist ein pensionierter Luftwaffenpilot und begeisterter Ballonfahrer. Im Laufe des Jahres bekommt Scott eine Art Grundausbildung für Piloten. Mit Exkursionen zum Flughafen Ontario, zu einer FAA Flight Service Station und einem Besuch des Luftfahrtprogramms am Chaffey Community College geht der Lehrplan weit über die Mindestanforderungen für eine damalige Pilotenausbildung hinaus.

Nach dem High-School-Abschluss schreibt sich Scott für das A&P-Programm am Chaffey Community College ein. Im Aeroklub des College stehen zwei Cessna 150 für 15 Dollar pro Stunde inklusive Kraftstoff zur Verfügung. Scott schließt das zweijährige Programm mit A&P-Zertifikat ab und hat die begehrte Privatpilotenlizenz in der Tasche.

Da er bei der Wartung und Reparatur von Fahrzeugelektrik bereits Erfahrung gesammelt hat, heuert der junge Pilot bei Ontario Aircraft Services an. Wenige Jahre später, 1989, nimmt er eine Stelle als Flugzeugmechaniker bei UPS Airlines in Ontario an und arbeitet an DC-8, Boeing 727 und 747. Nach der Beförderung ins Management im Jahr 1990 zieht Scott inzwischen selbst Vater geworden - mit seiner jungen Familie nach Louisville, Kentucky. Dort übernimmt er eine neue Aufgabe im Bereich der Airline-Wartung und im technischen Support für alle Flugzeugtypen der UPS-Flotte. Ein weiterer Umzug im Jahr 2001 nach Rockford, Illinois, verschlägt die Familie an den Poplar Grove Airport in ein Haus mit eigenem Flugzeughangar. 2016 geht Scott schließlich in den wohlverdienten Ruhestand.

Die Wiedervereinigung der Familie mit der N4560V beginnt nach dem Tod von Scotts Mutter Matilda im Jahr 2011. Beim Aussortieren alter Fotos fällt Scott eine Aufnahme der Bonanza mit Lewis und Matilda in die Hände. Eine kurze Recherche ergibt, dass Sonja Green zu diesem Zeitpunkt immer noch Eigentümerin der 60V ist. Scott schickt ihr sofort eine Nachricht über Facebook. Etwa einen Monat später ruft sie ihn an. Eine Stunde lang sprechen sie über die guten alten Zeiten und natürlich über die Bonanza. Am Ende des Gesprächs





Neues Zuhause, neues Glück: Am Poplar Grove Airport (links) bekommt die legendäre Einmot von Beechcraft einen Platz im luxuriösen Familien-Hangar der Cranes. fragt Sonja, ob Scott die Bonanza kaufen wolle. Und tatsächlich: Am 2. Mai 2013 erwirbt Scott das ehemalige Familienflugzeug zurück. Er will die alte Dame von Wickenburg nach Poplar Grove, Illinois, fliegen. Als er aber mit der Jahresinspektion beginnt, wird klar: Ein Transport auf dem Landweg ist die realistischere Option. Scott verbringt mehrere Wochenenden bei Sonja, um die Bonanza zu zerlegen. Er demontiert Tragflächen, Propeller und Heck, um das Flugzeug per Lastwagen nach Hause zu bringen. Am 9. Juni 2013 kommt die 60V am Poplar Grove Airport, ihrem neuen Zuhause, an. Im Hangar der Cranes beginnt kurz darauf die Restaurierung "von der Nase bis zum Heck und von Flügelspitze zu Flügelspitze", wie Scott erzählt.

Restaurierung und technische Daten

Restaurierung

Gesamtbetriebszeit seit Herstellung 7125 Stunden
Restaurierung bei 7078 Stunden

Antrieb und Avionik

Continental E-225-8
Hartzell HC-A2V20-4A1
Bendix-Kraftstoffeinspritzung
Garmin GNS430W
Trig TT-22 Transponder (ADS-B)
EI CGR-30P-Motorüberwachung
PS Engineering PAR200A Audio/Com

Maße und Flugleistungen

Länge	8,38 m
Spannweite	10,21 m
Höhe	2,62 m
Höchstgeschwindigkeit	325 km/h (176 kts)
Reisegeschwindigkeit	305 km/h (165 kts)
Reichweite (je nach Beladung)	1200 km (648 NM)
Geschwindigkeit bei 65 % Leistung	296 km/h (160 kts)
Abrissgeschwindigkeit	
ohne Landeklappen	131 km/h (71 kts)
mit Landeklappen	94 km/h (51 kts)

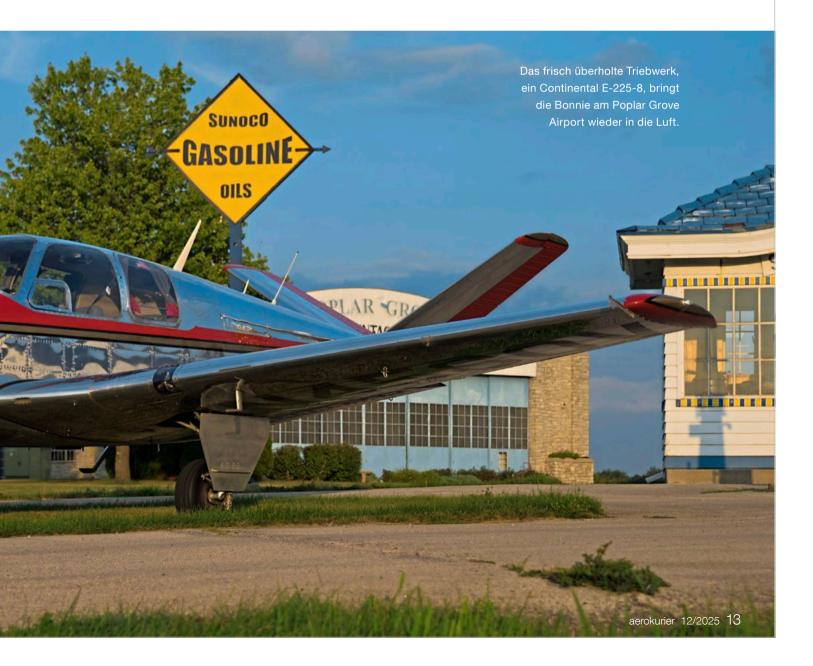


Was als "zweijährige Restaurierung" geplant ist, endete - wie so oft - erst Jahre später. Konkret: sieben Jahre. Scotts ambitioniertes Ziel: Bei dem zu dieser Zeit 65 Jahre alten Flugzeug will er die Originalausstattung so weit wie möglich erhalten. Mit Ausnahme einiger Avionikgeräte und moderner Sicherheitssysteme wie Schultergurte, Strobe-Lichtern und Ähnlichem bleibt alles im originalen Zustand, was nicht ersetzt werden muss. Bei mehreren Instrumenten stellt sich aber heraus, dass darin Radiumfarbe als Leuchtmittel für Skalen verwendet wurde. Dank der Firma Air Parts of Lock Haven können sie iedoch dekontaminiert und überholt werden. Ein paar Instrumente ziert sogar noch der alte Schriftzug "Beechcraft" des Herstellers.

Bei der Inspektion der 65 Jahre alten Verkabelung zeigt sich, dass die mit Stoff isolierten Leitungen in vielen Bereichen in erstaunlich gutem Zustand sind, teilweise müssen sie aber dringend erneuert werden. Schließlich werden alle Kabel im Flugzeug ersetzt, einschließlich der Batterie- und Starterkabel. Die Fensterscheiben wie auch die Kraftstoffleitungen sind ebenfalls noch Originalbauteile und werden im Zuge der Restaurierung durch neue ersetzt. Tatsächlich sind die Kraftstoffleitungen noch dicht, aber das Gummi ist so spröde, dass sie mit einer Blechschere Stück für Stück herausgeschnitten werden müssen. Strukturell ist das Flugzeug aber in ausgezeichnetem Zustand und gibt während der umfangreichen Demontage, Inspektion und anschließenden

Remontage keinen Anlass zur Sorge. Dennoch werden alle Seile der Steuerung ersetzt. Allerdings sind die Lager der Riemenscheiben derart verschmutzt, dass sie teilweise festklemmen, also werden sie komplett erneuert.

Die Lackierung hingegen ist in ausgezeichnetem Zustand. Da ohnehin ein Querruder ersetzt werden muss, fällt die Entscheidung, sowohl beide Querruder als auch die Klappen neu zu lackieren. Anschließend wird das Ruder-Restmoment bestimmt um Flattern zu verhindern. Das Leitwerk bleibt beim Lackieren außenvor. Während Scott sich auf die Montage der Tragflächen vorbereitet, nimmt er an Kursen der ABS Maintenance Academy teil und studiert alles, was für Flugsteuerung, Fahrwerk und Endmontage wichtig ist, denn





80 Jahre Beechcraft Bonanza

Am 22. Dezember 1945 hatte die Beechcraft Bonanza ihren Erstflug, seit 1947 wird sie in Serie gebaut – das macht die Einmot zum am längsten kontinuierlich produzierten Flugzeug am Markt. Sie stand und steht für Luxus und Understatement und auch für schnelles Reisen. Mehr als 18 000 Bonanzas wurden bis heute produziert. Seit 2012 gehört die Marke zu Textron Aviation.

Um für das Potenzial ihres neuen Flugzeugs zu werben, sponserten die Gründer der Beech Aircraft Corporation, Walter und Olive Ann Beech, im Jahr 1949 einen spektakulären Nonstop-Soloflug: William Odom flog mit einer auf den Namen "Waikiki Beech" getauften Bonanza von Hawaii über den Pazifik via Kalifornien nach Teterboro in New Jersey an der US-Ostküste. Die 5000 Meilen absolvierte er in weniger als 40 Stunden.

Die Bonanza wurde in etlichen Varianten gebaut. Kurz gesagt sind dies das von 1947 bis 1982 gebaute Model 35 mit V-Leitwerk, das von 1960 bis 1995 produzierte Model 33 mit dem Beinmanen Debonair mit konventionellem Leitwerk und das bis heute angebotene, verlängerte Model 36 mit sechs Sitzen und vier Kabinenfenstern auf jeder Seite. Aus der "Bonnie" sind auch Zweimots entstanden: Zunächst die Twin Bonanza, aus der die Ingenieure die Queen Air als Vorläuferin der King Air entwickelten. 1958 kam dieTravel Air auf den Markt, die wiederum von der Baron beerbt wurde. 1948 hob die Beechcraft T-34 Mentor ab, ein Militärtrainer auf Bonanza-Basis.

Ebenso zur Geschichte der Bonanza gehört eine Serie meist durch Pilotenfehler verursachter Unfälle, die vor allem der Version mit V-Leitwerk den Ruf des "Doctor Killers" einbrachten. Im kollektiven Gedächtnis hängen geblieben ist der 3. Februar 1959 als "The day the music died": Die Musiker Buddy Holly, Ritchie Valens und Jiles Perry Richardson Jr., bekannt als "The Big Bopper", sowie ihr Pilot verunglückten mit einer Bonanza in Iowa bei einem Flug in schlechtem Wetter.

Im vergangenen Jahr hat Textron Aviation bekanntgegeben, vorerst keine Bestellungen mehr für die aktuelle Bonanza G36 anzunehmen. Dennoch wurden laut der Herstellervereinigung GAMA vier Neuflugzeuge im ersten Halbjahr 2025 ausgeliefert.



er will die N4560V wieder in einen fast fabrikneuen Zustand bringen.

Scotts Tante Matilda hat vor vielen Jahren die Vorhänge in der 60V selbst genäht. Und so wird die Restaurierung auch hier zu einer Familienangelegenheit: Scotts ältere Töchter Shannon und Shelley helfen beim Nähen der neuen Gardinen, die Matildas Vorhänge ersetzen sollen. Scotty Junior hilft derweil beim Ausbauen des Fahrwerkgetriebes sowie beim Zerlegen, Reinigen, Inspizieren und Wieder-