

**EDITORIAL**

**Vereinfachung des EASA-IFR ist eine Stufe weiter 4**

Am 26. Oktober erschien das lange erwartete Comment Response Document (CRD) zum EASA NPA 2011-16. Dieser Gesetzesentwurf, den wir bei *Pilot und Flugzeug* voll und ganz unterstützen, soll das Fliegen nach Instrumentenflugregeln in Europa für Privatpersonen und PPL-Inhaber wieder erreichbar und erschwinglich machen. Dabei bietet der NPA 2011-16 nicht nur lange geforderte Vereinfachungen bei der Theorieausbildung, er eröffnet auch die Möglichkeit, einen Großteil der Praxis-Ausbildung ganz unbürokratisch einfach mit einem Lehrer im eigenen Flugzeug zu absolvieren, und bietet einen gangbaren Weg, mit einem ICAO-IFR (z.B. US-IFR) ins EASA-Lizenzsystem zu wechseln.

**REPORTAGE**

**Winter-Ferry – Nordatlantik für Fortgeschrittene 10**

Ausdrücklich und aus gutem Grund empfehlen wir in unserem Nordatlantik-Guide, die Region zwischen Island, Grönland und Nunavut in Kanada mit kleinen Flugzeugen der GA nur in den warmen und hellen Monaten zu befliegen und sich möglichst mit Turbolader oder (besser und) Enteisierung in diese Region aufzumachen. Professionelle Ferry-Piloten aber fliegen die Strecke zwischen Kanada und Schottland das ganze Jahr über. Wie diese Flüge ablaufen, zeigt die Reportage von Wolfgang Lamminger, der im Auftrag von und gemeinsam mit Nordatlantik-Profi Arnim Stief im Oktober dieses Jahres an der Überführung von 23 Cirrus SR20/22 für die französische Luftwaffe beteiligt war.

**UNFALLANALYSE**

**Jet-Unfall in Samedan 102**

Am 19. Dezember 2010 verunglückte ein Premier I der deutschen Bedarfsfluggesellschaft Windrose Air in Samedan (LSZS). Der Unfall war einer in einer ganzen Reihe von Zwischenfällen mit kleinen und mittleren Geschäftsreiseflugzeugen an diesem 5.600 ft hoch gelegenen VFR-Flugplatz. Die näheren Umstände des Unfalls und die Lage des Wracks zur Anflugrichtung warfen einige Fragen auf. In einer aufwändigen Untersuchung hat die Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle (SAIB) nun den Hergang ermittelt und dabei auch beitragende Faktoren am Flugplatz selbst und in der Arbeit der AFIS-Stelle identifiziert.

**AKTUELLES AUS DER REDAKTION**

- Zeppelin NT in den USA aus wirtschaftlichen Gründen grounded 72**
- Flugplan-Format: Welche Navigational Performance hat Ihr Flugzeug? 73**
- Jeppesen iPad Dekompressions-Test 76**
- Impressum 26**

**PILOT TRAINING**

**Flug im Stallbereich und die Frage der Recovery 28**

Bekanntlich verweigert ein Flugzeug bei zu hohem Anstellwinkel seine Flugwilligkeit, es stallt. Daher wird in der Flugausbildung der Bereich „rechts vom Stall“, also bei Anstellwinkeln über etwa 14° bzw. bei gepfeilten Tragflächen über etwa 20°, oft nicht weiter behandelt. In diesem Beitrag wollen wir ein Stück weiter gehen und stellen die Frage, wie die Auftriebs- und Widerstandskurven dort eigentlich aussehen und wie der Flug im Stallbereich interpretiert werden kann.

**Umschulung zum UL-Pilot an einem Wochenende in Frankreich 36**

Mit den neuen EASA-FCL-Regeln und dem absehbaren Ende der US-Lizenzen in Europa konfrontiert, sehnen sich mehr und mehr Piloten nach einer Möglichkeit, um zumindest einen Teil ihrer Berechtigungen und Lizenzen in einen sicheren Hafen zu bringen und so vor flugmedizinischen und anderen Gefahren zu schützen. *Pilot und Flugzeug*-Autor Nils Kramer beschreibt, wie man in einem Wochenende zu einer französischen nationalen UL-Lizenz kommt. Und das in deutscher Sprache. Der Vorteil dieser Lizenz: Lebenslange Gültigkeit, kein Stundennachweis, keine Verlängerung und kein Medical.

**Der Jumbo: Ein Type Rating der besonderen Art... 40**

*Pilot und Flugzeug*-Redakteur Ralph Eckhardt satzelt um. Nach zwei Jahren Dienst auf dem Challenger Business-Jet lockt die schiere Masse: Die Boeing 747-400. Der Jumbo! In diesem Artikel beschreibt er die ersten Erfahrungen beim Umstieg auf den Klassiker.

**WARTUNG**

**EASA plagt sich mit Part-M Vereinfachungen 99**

Nun hat die EASA einen Versuch gestartet, die schlimmsten Auswüchse des Part-M einzudämmen. Im NPA 2012-17 zeigt die Behörde die Vorstellungen einer Arbeitsgruppe zu einer Vereinfachung. Der Versuch ist lobenswert, das Ergebnis greift allerdings viel zu kurz.

**TECHNIK**

**Vom Fliegen mit Muskelkraft zum elektrischen Luftfahrrad 78**

Seit dem ersten Motorflug der Gebrüder Wright haben sich findige Ingenieure immer wieder mit der Frage beschäftigt, ob der Mensch mit Muskelkraft fliegen kann. Befeuert durch den Kremer-Preis haben sich etliche Forscher seit den 1960er Jahren intensiv mit dem Thema befasst und waren am Ende erfolgreich. Im Folgenden wollen wir einige Stufen der Entwicklungsgeschichte Revue passieren lassen. Am Ende stellen wir die Frage, ob sich mit heutiger Technologie auch ein kommerziell nutzbares Luftfahrrad bauen lässt.