



UPL-AOPA LUXEMBOURG YEARBOOK 2018



UPL-AOPA YEARBOOK 2018

UPL-AOPA Luxembourg Calendar 2019.....	6
WHO is WHO at UPL-AOPA?	8
A New Logo for UPL-AOPA.....	9
Ranking for Motor Flying Rallies 2018.....	10
UPL Rally 2018	11
Results of the UPL-Rallye 2018	12
About AOPA.....	13
UPL-AOPA Goes Twitter - Update 2019	16
What is General Aviation ?.....	19
Farewell UPL-News - Welcome Member's Portal.....	20
UPL-AOPA Safety Seminar 2018.....	21
UPL NavRefresher 2018	22
DIMAS.....	23
A la Rencontre des "Red Bulls"	25
Hans Gutmann Memorial Tourist Rally Flight 2018.....	32
Vol autor l'Italie en ULM	35
Mountain Fly-Out to Annecy 2018.....	49
EASA General Aviation Road Map Update 2018.....	54

Dear pilots and plane owners,

You have now the first edition of the Yearbook of UPL-AOPA in your hands. In the digital age we are living in today, we've opted to publish at the beginning of each year a yearbook in which we describe the life of our association during the previous year and where we publish the calendar of the upcoming year. Besides, we are in the process of preparing as of 2019 a newsletter with a professional look and feel which will be distributed on a regular basis. These new initiatives also mean that we've said farewell to the printed magazines on paper that we used to publish till recently drafted for many years by Gottfried Zankl and more recently by Reinhard Krommes.

We are further scheduling an upgrade of our website into a full member portal with enhanced functions. In the meantime, we have announced the 2018 events via our Eventbrite portal. However, we intend to upgrade our website as such so that events will be announced via that channel as well.

Enjoy the reading of this first Yearbook of UPL-AOPA Luxembourg. Stay tuned, there is more to come.

Peter Sodermans

President

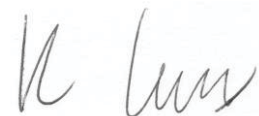
Peter.sodermans@upl-aopa.lu



Reinhard Krommes

Secretary General

Reinhard.Krommes@upl-aopa.lu



UPL-AOPA Luxembourg Calendar 2019

	Date	Activity	Organized by	Responsible Organization
1.	09.02.	General Assembly UPL-AOPA with conference, followed by reception and evening dinner		UPL-AOPA
2.	23.03.	General Assembly Aeroplume		Aeroplume
3.	23.03.	General Assembly Fédération Aéronautique Luxembourgeoise		FAL
4.	23.03.	UPL-AOPA Safety Seminar from 09 am till 4.30 pm at Park Hotel Alvisse, Dommeldange		Pascal Kremer, Jean Birgen
5.	To be announced	Pinch Hitter Course		
6.	10.04.-13.04.	Aero Friedrichshafen		Individual travel
7.	27.04.	Season's opening Aéro-Sport 2019		Pierre Lorang
8.	01.05.	Season's opening Aeroplume 2019		Aeroplume
9.	01.05-05.05.	Melilla Fly-Out		Peter Sodermans Maciej Krych
10.	18.05.	Nav Refresher		Bernard Frechen
11.	31.05.-02.06.	Fly-Out Colmar - Troyes - Champagne - La Ferté Alais		Jean Birgen
12.	29.05.-02.06.	Benelux Championship 2019 Ballooning Heiderscheid		FAL
13.	13.06.-23.06.	Memorial Hans Gutmann Tourist rally flight 2019		Fun Travel
14.	22.06.-23.06.	Training ANR - Air Navigation Race - Donaueschingen		FAI
15.	28.06.-30.06.	Ardèche flyout		Jean Birgen
16.	30.06.	Visite MG Club		Aéropilume



	Date	Activity	Organized by	Responsible Organization
17.	06.07.-07.07.	Tour Aeroplume/ Championnat		Aérolume
18.	13.07.-14.07.	Training ANR - Air Navigation Race - Bitburg		FAI
19.	06.09.-08.09.	32 nd edition of mountain flying in Annecy		To be announced
20.	08.09.-13.09.	World Championship ANR - Air Navigation Race Portugal		FAI
21.	14.09.	Rally Aéro-Sport and Instalfit		Jean-Birgen / Marco Felten / Bernard Frechen
22.	28.09.	Rally UPL-AOPA		Marco Felten / Bernard Frechen
23.	11.10.	Foto's Owend		Aérolume
24.	14.12.	Fête de Noël		Aérolume

Remarks:

AVIASPORT II will announce its planned events later during February 2019.

Schedule subject to changes, changes and more information will be notified via the UPL-AOPA Twitter account @AOPALuxembourg and www.upl-aopa.lu website.

Download the Twitter app on your smartphone and remain automatically updated on Luxembourg's aviation news by subscribing to @AOPALuxembourg

Websites of the organization committees : * www.upl-aopa.lu * www.aerosport.lu * www.aviasport.lu * www.fai.lu * www.lfta.lu * www.ypl.lu * aeroplume.lu * www.clvv.lu * www.hansgutmannrally.eu * www.fai.org/general-aviation

Holidays 2019

Saturday, April 6, 2019, to Monday, April 22, 2019	Easter vacation (<i>vacances de Paques</i>)
Friday, 19.04.2019	Good Friday
Monday, 22.04.2019	Easter Monday (<i>lundi de Paques</i>)
Wednesday, 01.05.2019	Labour Day (<i>fête du travail</i>)
Thursday, 30.05.2019	Ascension Day (<i>l'Ascension</i>)
Sunday, 09.06.2019	Pentecost Holiday (<i>congé de la Pentecôte</i>)
Monday, 10.06.2019	Pentecost Monday (<i>lundi de Pentecôte</i>)
Sunday, 23.06.2019	National Day (<i>Jour del'anniversaire du SAR le Grand-Duc</i>)
Saturday, July 13, 2019, to Sunday, Sept. 15, 2019	Summer vacation (<i>vacances d'été</i>)
Thursday, 15.08.2019	Assumption Day (<i>Assomption</i>)
Friday, 01.11.2019	All Saints (Toussaint)

WHO is WHO at UPL-AOPA?

At the General Assembly of 2018, a new board of UPL-AOPA asbl was elected. The new team set up an executive committee which consists of the board members and two co-opted members because of their specific contributions to our association. They are:

- Flep Sunnen, air traffic controller, was already for many years active in our association. His role is to assist the Secretary-General with the administration.
- Newcome Mike Kornev, who is co-organizing long-distance flight rallies for several years is going to develop the partner programme of UPL-AOPA, so that our members get more benefits out of their membership cards.

Other contributors to UPL-AOPA are Pascal Kremer, who organizes every year the Flight Safety seminar and Jos Schockmel, who has always been actively contributing to the organization of the Pinch Hitter courses.

EXECUTIVE COMMITTEE 2018

The general email address is info@upl-aopa.lu which is received by all the executive committee members.

Name	Title	email
Peter Sodermans	President Twitter IAOPA	peter.sodermans@upl-aopa.lu
Nicolas Bannasch	Vice-President & legal affairs	nicolas.bannasch@upl-aopa.lu
Marco Felten	Vice_President Treasurer Digital Innovation team	marco.felten@upl-aopa.lu
Reinhard Krommes	Secretary-General	reinhard.krommes@upl-aopa.lu
Jean-Claude Frank	Communications coordinator Webmaster Digital innovation team	jean-claude.frank@upl-aopa.lu
Guy Zenner	Digital innovation team	guy.zenner@upl-aopa.lu
Bernard Frechen	Social event coordinator	bernard.frechen@upl-aopa.lu
Jean Birgen	Social Event coordinator	jean.birgen@upl-aopa.lu
David Muno	Deputy social event coordination Digital innovation team	david.muno@upl-aopa.lu
Mika Wagner	Board member	mika.wagner@upl-aopa.lu
Co-opted:		
Mike Kornev	Partner channel management Deputy social event coordinator	mike.kornev@upl-aopa.lu
Flep Sunnen	Deputy Secretary-General	flep.sunnen@upl-aopa.lu

At the end of 2018, Mika Wagner and David Muno resigned as board members because, at the beginning of their aviation careers, they are too often abroad and lacking time to engage for UPL-AOPA at this stage of their life, which we fully understand.

A New Logo for UPL-AOPA

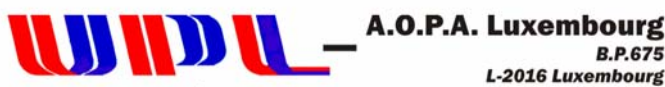
By: Peter Sodermans

IAOPA took the initiative to streamline and sharpen the logos of the various country affiliates.

So far, we have used the following logos:



Classic logo of UPL-AOPA



Alternative version of classic logo

IAOPA worked out various versions with the colors of our flag in it, but as the blue in the flag looked quite similar of the French versions, the Executive Committee indicated our intention to rather go for a version with the Luxembourg lion in it. The first drafts we obtained, were deemed however unsatisfactory for our Executive Committee.



AOPA LUXEMBOURG

First draft rejected

We told IAOPA that we are quite keen on having our national coat of arms properly represented in the logo Jean-Claude Frank has been overworking the draft logo and finally, we all agreed on the logo below, which replaces as of this year all earlier versions:



AOPA LUXEMBOURG

Final version

Ranking for Motor Flying Rallies 2018



Trophée Fred Kontz

1. Majeres Olivier - Weidert Julie
2. Hames Jeanne - Menendez Cristina
3. Englebert Christophe - Nussbaum Alain
4. Feltes Goy
5. Elsen Eugène - Schmitz Jean-Claude

Trophée UPL-Rallye

1. Majeres Olivier - Weidert Julie
2. Feltes Goy
3. Hames Jeanne - Menendez Cristina
4. Mack-Savet Florence - Mack Frank
5. Englebert Christophe - Nussbaum Alain

Trophée Dames

1. Hames Jeanne - Menendez Cristina

Trophée Débutants

1. Metz Jean-Lou
2. Mettler Denis
3. Müller Gregory
4. Thoma Patric

Trophée Vétéran

1. Pels Roel

Trophée International (Rallye Toulouse - Saint Louis du Sénégal)

1. Jean Ries - Patrice Deyglun
2. Jean Birgen - Gilbert Poitiers

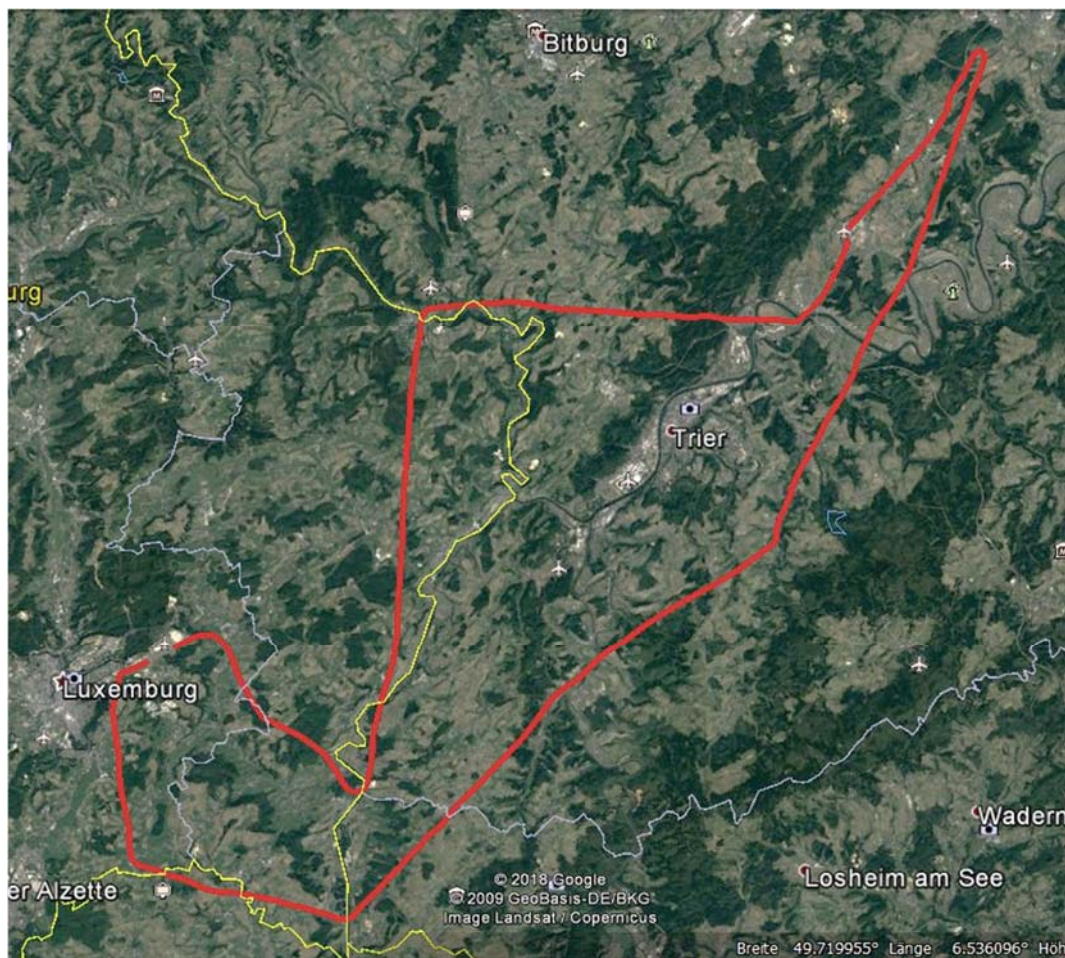
UPL Rally 2018

By: Bernard Frechen

Die UPL Rally 2018 fand am 22. September statt. Am Start waren 15 Teams. Leider war bei den Teams kein ULM vertreten. Das erste Team startete um 1000 LT mit dem Briefing der Tagesaufgabe. Die Aufgabe war ein Navigationsflug über definierte Wegpunkte und eine Ziellandung in Trier. Da in diesem Jahr erstmals GPS-Logger verwendet wurden, konnte auf jedem Leg die Zeit für die Zeitwertung genommen werden.

Neben der möglichst genau einzuhaltenden Zeit, die auf der von jedem Team angegebenen Geschwindigkeit basierte, wurde auch das auffinden von Fotos auf dem Kurs und eine Ziellandung sowie die richtige Beantwortung von Fragen gewertet. Den Abschluss der Wertung bildete das Präzisionstaxieren bei dem eine von zwei Stangen, die in einem Abstand von 50 cm aufgestellt waren mit der Tragfläche umzustößen. Der Kurs begann bei TANGO und führte über Saarburg und Wittlich (Autobahnkreuz) nach Trier (EDRT) zur Ziellandung. Von Trier ging es weiter über Echternach und Wormeldange nach REMIK.

Am Ende konnte sich das Team Olivier MAJERES und Julie WEIDERT auf Platz 1 behaupten, gefolgt von Goy FELTES, der als Einzelkämpfer in seiner gelben PA 18 angetreten war, und dem Team Jeanne HAMES und Cristina MENENDEZ.





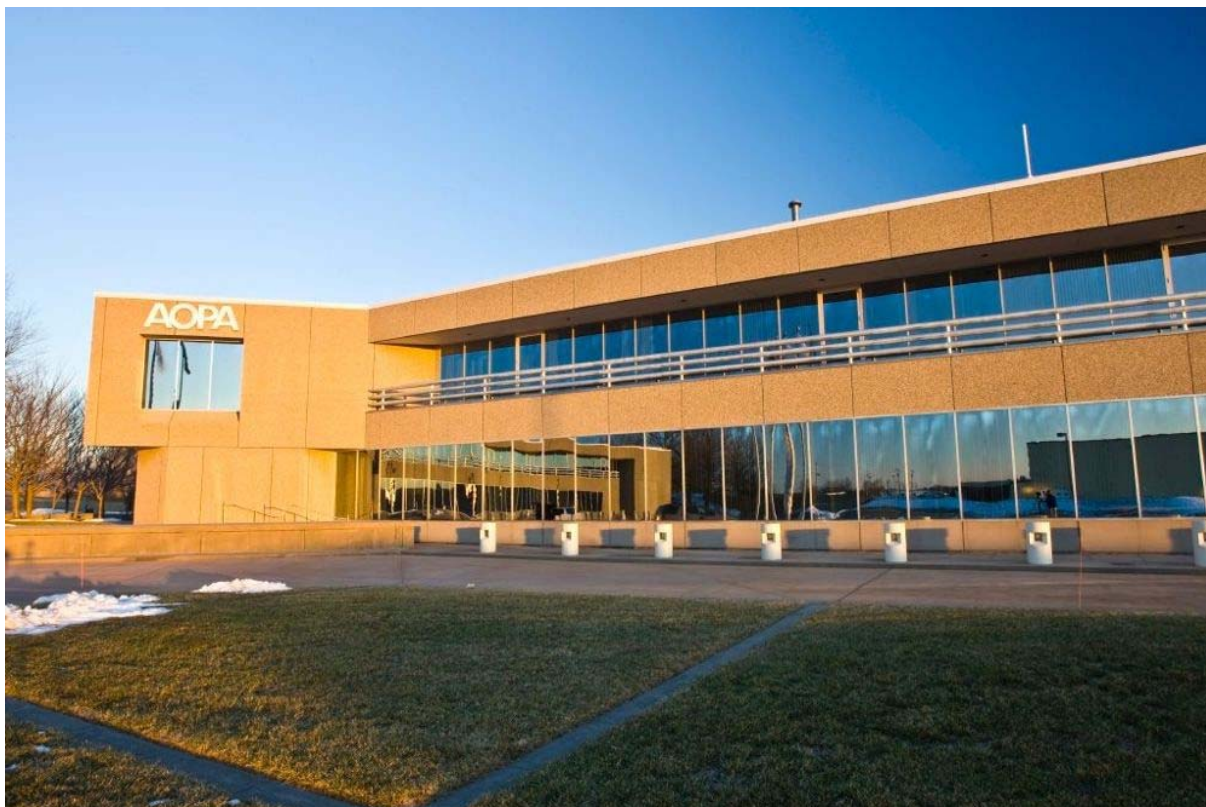
Results of the UPL-Rallye 2018

No.	Callsign	Registration	Type of A/C	Pilot	Copilot	flight preparation	enroute	precision landing	observation	questions	precision taxi	bonus points	total
1	UPL 21	LX-AIF	P28A	MAJERS Olivier	WEIDERT Julie	300	633	500	625,0	180	0	100	2.337,5
2	UPL 15	LX-FAC	PA18	FELTES Goy		300	375	500	875,0	100	0	0	2.150,0
3	UPL 11	LX-AIO	C172	HAMES Jeanne	Menedez Cristina	300	360	500	625,0	100	200	0	2.085,0
4	UPL 26	LX-AIE	C172SP	MACK-SAVET Flore	MACK Frank	300	703	500	187,5	160	0	0	1.850,0
5	UPL 10	LX-AIE	C172SP	ENGLEBERT Christ	NUSSBAUM Alain	250	438	0	625,0	140	200	0	1.652,5
6	UPL 24	LX-AVO	P28A	METZ Jean-Lou	HANSEN Jacky	300	278	100	687,5	160	0	100	1.625,0
11	UPL 14	LX-AIC	C172	AREND Olivier	KLEIN Ben	200	170	100	687,5	160	200	100	1.617,5
13	UPL 20	LX-AIW	P28A	METTLER Dennis	SCHNEIDER Laure	300	395	0	687,5	140	0	0	1.522,5
14	UPL 23	F-AYAC	L19	ELSEN Eugene	SCHMITZ Jean-Cla	300	250	500	312,5	140	0	0	1.502,5
15	UPL 12	LX-AIW	P28A	KIRSCH Christian	KIRSCH Leo	150	380	500	187,5	160	0	0	1.377,5
16	UPL 13	LX-AIF	P28A	SCHÖNEBERGER	FIEGEL Damien	300	395	100	250,0	180	0	100	1.325,0
17	UPL 22	LX-AIC	C172	PELS Roel	SUIJELN Maarten	0	260	0	750,0	200	0	0	1.210,0
18	UPL 19	LX-AIO	C172	WOLTER Claude	REDER Thierry	300	123	0	375,0	100	200	0	1.098,3
19	UPL 28	LX-AIW	P28A	MENEI Martina	HAAN Marc	300	0	100	375,0	160	0	0	935,0

About AOPA

By: Peter Sodermans

The name of our association is UPL-AOPA, whereby AOPA stand for “Aircraft Owners and Pilots Association”. Our non-profit Luxembourg Pilots association is indeed the Luxembourg branch of AOPA, which was created back in 1932 in Pennsylvania. Throughout they years, AOPA served the interests of its members as aircraft owners and pilots, and promotes the economy, safety, utility, and popularity of flight in general aviation aircraft.



AOPA USA offices

Nowadays, it is a membership organization with some 350,000 members in the USA with 210 employees. AOPA has offices in DC and Wichita, Kansas. It is the largest, most influential general aviation association in the world. It is providing member services that range from representation at the federal, state, and local levels to legal services, advice, and other assistance, AOPA has built a service organization that far exceeds any other in the aviation community. This prominent position of AOPA was achieved through effective advocacy, safety education and training, enlightened leadership, technical competence, and simplyhard work.

But there's also IAOPA ! www.iaopa.org That is the International council of AOPA of which we are an active part of . There are nowadays some 79 IAOPA Member Countries, a number which keeps only growing . IAOPA obtained official observer Status with ICAO (International Civil Aviation Organization) and we're proud to note that nearly half of the pilots worldwide are a member of AOPA.



Countries with an IAOPA presence

The numbers of members outside of the USA are varying a lot as the latest graph herunder shows. Given the size of our country , we perform particularly well with Luxembourg.

Number of members

The following numbers have been reported:

Relation	Members 2019	Members 2018	Members 2017
AOPA Austria		367	253
AOPA Belarus		10	0
AOPA Bulgaria		97	92
AOPA Croatia		no receipts since 2010	0-49
AOPA Cyprus	33	42	32
AOPA Czech Republic		no receipts since 2007	0-49
AOPA Denmark	1165	205	183
AOPA Estonia	43	43	0-49
AOPA Finland	217	197	56
AOPA France	482	462	663
AOPA Germany	4643	4546	4000
AOPA Greece	255	268	126
AOPA Hungary		no receipts since 2013	0-49
AOPA Iceland	139	120	89
AOPA Ireland		not active	
AOPA Israel			2016: 580
AOPA Italy	811	703	685
AOPA Latvia		no receipts since 2007	0-49
AOPA Lithuania		20	25
AOPA Luxembourg		299	305

AOPA Malta		50	50 (Last paid 2016)
AOPA Moldova		7	12
AOPA Monaco		not active	
AOPA Netherlands	1317	1296	1172
AOPA Norway		167	200
AOPA Poland		122	50-249
AOPA Portugal		50	<50
AOPA Romania		150	<50
AOPA Russia		624	500-999
AOPA Slovenia	66	99	40
AOPA Spain		600	272
AOPA Sweden	484	443	250-499
AOPA Switzerland	1495	1593	1000-1999
AOPA Turkey		99	0-49
AOPA Ukraine		40	30
AOPA United Kingdom		2397	2000-2999
Total		15.116	13.999

In Luxembourg, we are known as the non-profit organization (a.s.b.l.) UPL-AOPA and we're aiming as well promoting your freedom to fly in Luxembourg and throughout Europe. Typically, we serve the interests of our members as aircraft owners and pilots, promoting the economy, safety, utility, and popularity of flight in general aviation aircraft. That means we cater for all pilots and owners of any kind of general aviation aircraft, including fixed-wing singles and twin piston and turbine, airships, helicopters, microlights, gliders, and balloons.



UPL-AOPA Luxembourg is a particularly active association

UPL-AOPA Goes Twitter - Update 2019

By: Peter Sodermans

About @AOPALuxembourg



For many years, our club maintains a website (www.upl-aopa.lu) as its sole digital footprint.

Following our November 2017 board meeting, UPL-AOPA tested out expanding our digital footprint into social media. Twitter seemed the most appropriate. We tested it for a six months duration and in the meantime, it has become a full part of our communication.

But let's start at the beginning:

Twitter and 'tweeting' are about broadcasting daily short burst messages to the world, with the hope that your messages are useful and interesting to

someone. In other words, microblogging. Conversely, Twitter is also about discovering interesting people online and following their burst messages for as long as they are interesting.

UPL-AOPA uses this social media to communicate about events, our club is organizing. We'll further update our twitter account several times a week with aviation related news from Luxembourg and Europe, funny stories, short aviation related stuff - always aviation- and pilot-oriented. Also, if we post new articles on our website or a new magazine gets available, we'll tweet about it including the hyperlink.

UPL-AOPA always tweets in a positive and constructive spirit, as our aim is to develop a follower base of aviation enthusiasts from Luxembourg and abroad.

Are other AOPA organisations and pilots on Twitter ?

Why Is Twitter So Popular? Why Do Millions of People Follow Other Tweeters?

In addition to its relative novelty, Twitter's big appeal is how rapid and scan-friendly it is: you can track hundreds of interesting tweeters and read their content with a glance.

Yes, several AOPA organizations found their way to Twitter and are "tweeting" on a regular basis these days:

- AOPA Netherlands: <https://twitter.com/AOPANL>
- AOPA Germany: <https://twitter.com/AOPAGermany>
- AOPA: <https://twitter.com/AOPA>
- and AOPA news <https://twitter.com/AOPAnews>

How Does Twitter Work?

Twitter is very simple to use as broadcaster or receiver. You join with a free account and a Twitter name. Then you send broadcasts daily, or even hourly. Go to the 'What's Happening' box, type 280 characters or less, and click 'Tweet'. You will most likely include some kind of hyperlink.

To receive Twitter feeds, you simply find someone interesting (celebrities included), and 'follow' them to subscribe to their tweet microblogs. Once a person becomes uninteresting to you, you simply 'unfollow' them.

You then choose to read your daily Twitter feeds through any of various Twitter readers.

Twitter is that simple.

Why Do People Send Burst Messages Through Twitter?

People send Twitter 'tweets' for all sorts of reasons: vanity, attention, shameless self-promotion of their web pages, boredom. The great majority of tweeters do this microblogging as a recreational thing, a chance to shout out to the world and revel in how many people choose to read your stuff.

But there is a growing minority of tweeters who send out some really useful content. And that's the real value of Twitter: it provides a stream of quick updates from friends, family, scholars, news journalists, and experts. It empowers people to become amateur journalists of life, describing and sharing something that they found interesting about their day.

Yes, that means there is a lot of noise and nonsense on Twitter. But at the same time, there is a growing base of really useful news and knowledge content on Twitter. You'll need to decide for yourself which content is worth following there.

Do People Use Twitter as a Marketing Tool?

Yes, absolutely. Luxair, general aviation enthusiasts, Luxairport, Aeroplume, Plane and pilot, aviation news, etc., etc... they advertise using Twitter. And it does work.

The modern internet-savvy user is tired of a television advertisement. People today prefer advertising that is faster, less intrusive, and can be turned on or off at will... and Twitter is exactly that.

Why Do Celebrities Like Using Twitter?

Because Twitter is both personal and rapid, clubs, private persons and companies use Twitter to build a more personal connection with their followers.

How To Get Twitter on my PC or on my Smartphone ?



That's entirely up to you. Many people are using twitter on their smartphones but using it on your PC is absolutely fine as well. Both options are feasible.

Signing up takes less than 5 minutes. Just download the Twitter app or go to www.twitter.com and select a name on Twitter whilst registering. That's all.

Then search for @AOPALuxembourg and become a follower. By doing so, you get all our news as it is tweeted on your device each time you log in.

For the ones who already are on Twitter, UPL-AOPA can be found under #AOPAluxembourg. If you first like to see which content we produced in the last year, please click on <https://twitter.com/AOPAluxembourg> to see our Tweets

Status of #AOPAluxembourg after 1 year in service



We are definitively not sleepers with UPL-AOPA and have been sending out **329** times since we opened our account at the end of 2017. At the writing of this article, the stats are showing that our Tweets earned 2,812 impressions over the last 28 days.

What is General Aviation ?

By: Peter Sodermans

UPL-AOPA represents the general aviation community in Luxembourg. What does this mean?

This is a recurring question for which the answer is often simplified as “All things aviation except military and the airlines” are considered as General Aviation. But, the answer is a bit more complex. Too often “General Aviation” is associated only with private pilots of flying club as Aéro-Sport or Aviasport, flying around in their nearly antique single engine piston planes from Lux-Airport to small airfields, with a focus during the weekends.



Cessna 182



However, the ICAO defines a General Aviation operation as any aircraft operation other than a commercial transport operation or an aerial work operation. Indeed, General Aviation stands for all kind of civil aviation operations which are not airliners such as Luxair with regular and scheduled air services. Neither are non-scheduled air transport operations for remuneration or hire as Luxaviation to be considered as General Aviation.

General aviation flights range from gliders taking off in Useldange, to microlights flying nowadays in Zoufftgen (used to be Medernach). But also powered parachutes, helicopter (such as HELIFLY) and even corporate business jets are to be considered as General Aviation. As the world of drone pilots is becoming more and more developed these unmanned aerial systems (UAS) — for professional purposes, such as photography, mapping, agriculture, can likely be considered as well as General Aviation. The same is valid for package delivery services such as Amazon Prime Air (future delivery system that will get packages to customers in 30 minutes or less using small unmanned aerial vehicles drones) as they are to be rolled out in Europe in the near future.

The training of future pilots for all aviation sectors, the so-called recreational flying, flight schools, law enforcement, personal and family transportation, business flying, disaster relief, ambulance are Luxembourg Air Rescue are all of them considered as General Aviation.

In Luxembourg, most of the General Aviation activities are situated around Findel Airport as there is simply no other General Aviation airfield (not considering the grass strips of Useldange for sailplanes and Noertrange).

Farewell UPL-News - Welcome Member's Portal

By: Reinhard Krommes

During the last two years I was the editor of our UPL News, the quarterly bulletin of our association. Before that time, for more than 35 years, our long-time member and former board member Gottfried Zankl published this magazine without any break ever and made it an institution for General Aviation in Luxembourg. From the very beginning of the Bulletin in 1965, Pit Klein and Marcel Felten were among the editors.

With the help of our friend Camille Montaigu, a well-known former member of the UPL board, I went through his vast archive of older numbers of the bulletin all the way back to 1981. You will find a selection of articles in the final edition of UPL-News. How times have changed... and maybe not. Many of the articles could have been written today, about increasing hardship, restrictions, hazards and obstacles for Aircraft Owners and Pilots.

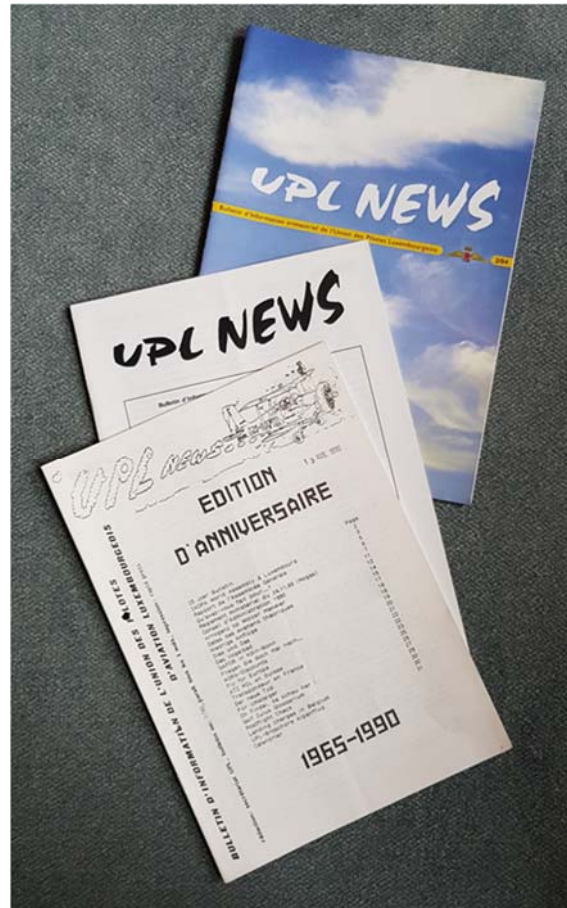
We also found memories and highlights of rallies and fly-outs gone by and of names some of you may still remember. Gottfried Zankl's articles on flying and air travel to near and far places showed his love and deep knowledge of flying and his subtle humour.

Now, it is time to say good bye to the UPL News. As an overdue decision, the board privileges from now on electronic communication. Very soon, an interactive Member's Portal will be included in the UPL-AOPA Website (<https://upl-aopa.lu>). Current aviation affairs are also distributed by Twitter (@AOPAluxembourg).

From now, our annual report will include a yearbook reporting on aviation events in and around Luxembourg.

From me, in the name of Gottfried Zankl and all other past editors and contributors, it is a big thank you for your long company, goodbye from paper and hello to our already well-established and fast-moving electronic channels.

Last but not least big thanks to Marco Felten for his help and support to publish and distribute the bulletin and to our advertisers for supporting the UPL News for so long time.



UPL-AOPA Safety Seminar 2018



By: Reinhard Krommes

Pascal Kremer a maintenu la longue tradition et organisé un séminaire de qualité sur la sécurité aéronautique le 27 janvier au lieu habituel, le Parc Hotel Alvisse à Dommeldange. A une cinquantaine de participant les orateurs invités ont présenté un éventail de sujets pertinents pour faire notre passion aimée en toute sécurité.



Jean-Claude Petesch de la DAC Luxembourg a présenté les statistiques d'occurrences 2016 et attire entre autres l'attention sur les risques de collision en vol et les incursions sur piste.

Gunnar Steinhard nous apprit la maîtrise du Stress.

Roland Becker de l'AOPA Switzerland rappelle les principes de masse et centrage ainsi que les règles « voir et éviter ».

Le même sujet est abordé par Ralf Hubo de l'Aero Club Saar, surtout dans contexte des évolutions des planeurs.



Enfin, Major Corey Preston et Master Sergeant Roger Davis de Ramstein Airbase nous expliquent les chemins parcourus par les C130 pendant l'entraînement à basse altitude. A retenir : « We can't tell you where to fly, but we can tell you where WE fly ».

Toutes les présentations peuvent être consultées sur www.upl-aopa.lu.

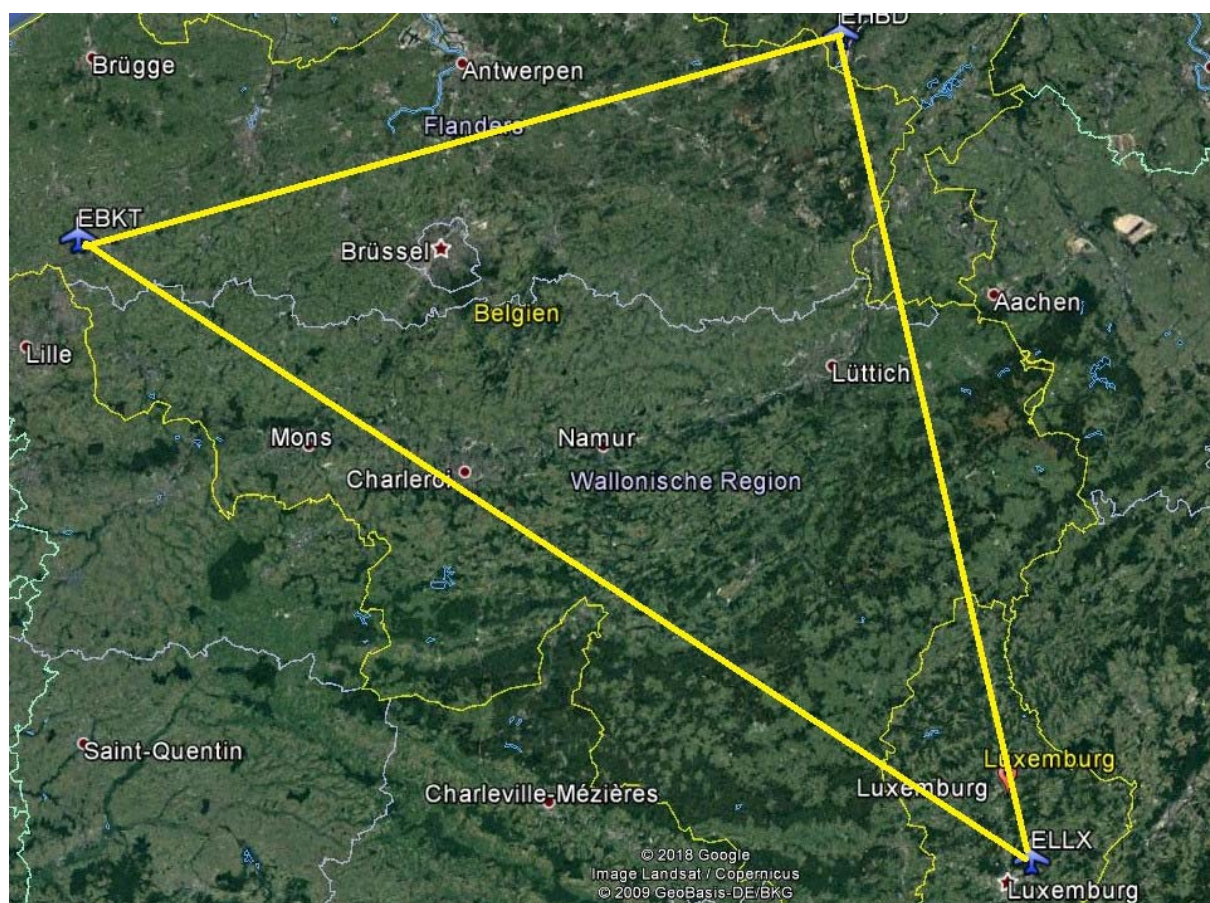
UPL NavRefresher 2018

By: Bernard Frechen

Der NavRefresher 2018 war geplant für Samstag, den 9. Juni. Der Flug sollte zuerst nach Budel (EHBD), südlich Eindhoven führen. In Budel wollten wir unseren Lunch-Break haben, um anschließend nach Kortrijk (EBKT) weiterzufliegen. Von dort sollte es dann zurück nach Luxembourg gehen. Die gesamte Distanz betrug ca. 350 Meilen. Es hatten sich 12 Flugzeuge mit 39 Personen angemeldet.

Die Wettervoraussage für den Samstag war Mitte der Woche recht zuversichtlich. Tatsächlich hatten wir am Samstag auch herrlichen Sonnenschein mit angenehmen Temperaturen. Leider war die Sicht aufgrund starken Dunstes nicht besonders gut, max 6000 m. Zusätzlich war die Cu Basis noch sehr tief, so dass eine sichere Durchführung unseres Vorhabens nicht gewährleistet war. Da auch keine wesentliche Besserung für den weiteren Tagesverlauf absehbar war, was sich dann auch rückblickend bestätigte, haben wir den Flug dann gegen 1230 abgesagt.

Dies war die erste Absage in neun Jahren. Als Alternative haben wir dann den Nachmittag in der Sonne auf der Terrasse mit lustigen Gesprächen und verschiedenen Kaltgetränken genossen, um dann Tag am Abend mit dem gewohnten Debriefing und Finger Food abzuschließen.



DIMAS

By: Reinhard Krommes

Apporter les connaissances aérospatiales aux écoles



A l'instar du programme Brevet d'Initiation Aéronautique (BIA) disponible aux écoles françaises, Luxembourg Flight Training Academy, en partenariat avec le Service de Coordination de la recherche et de l'Innovation pédagogiques et technologiques – SCRIPT, a mis en place le programme de formation DIMAS (Diplôme d'Initiation aux Métiers Aéronautiques et Spatiaux), destiné aux élèves du cycle secondaire au Luxembourg.



Les objectifs de DIMAS sont de :

- Initier et sensibiliser les élèves du secondaire aux métiers aéronautiques et spatiaux.
- Inspirer, motiver et engager les élèves afin d'atteindre leurs objectifs scolaires et professionnels.
- Offrir des perspectives de préparation des élèves à des études supérieures en aéronautique / aérospatial.
- Contribuer à doter les secteurs aéronautiques et spatiaux, civil et militaire, de jeunes professionnels compétents et motivés.

Les élèves proposé(e)s par les écoles participantes obtiennent par les formateurs de la LFTA un cours comprenant les éléments suivants :

- Météorologie et aérologie
- Aérodynamique, aérostatique et principes de vol
- Etude des aéronefs et des engins spatiaux
- Navigation, réglementation, sécurité des vols
- Histoire et culture de l'aéronautique et du spatial

DIMAS - Bringing Aerospace Knowledge to the Schools

Like the BIA program available to French schools, Luxembourg Flight Training Academy, in partnership with the Service de Coordination de la recherche et de l'Innovation pédagogiques et technologiques – SCRIPT, has set up the training program DIMAS (Diplôme d'Initiation aux Métiers Aéronautiques et Spatiaux) for secondary school students in Luxembourg.

The objectives of DIMAS are:

- Introduce and raise awareness of secondary school students to the aeronautical and aerospace professions.
- Inspire, motivate and engage students to achieve their academic and professional goals.
- Provide opportunities for students to prepare for graduate studies in aviation and aerospace.
- Contribute to provide the aeronautical and space sectors, civil and military, with competent and motivated young professionals.

The students to be proposed by the participating schools, receive a course from our LFTA instructors that include:

- Meteorology and Aerology
- Aerodynamics, aerostatics and principles of flight
- Study of aircraft and spacecraft
- Navigation, regulation, flight safety
- History and culture of aeronautics and space.



A la Rencontre des “Red Bulls”

21 au 25 juin 2018

Par : Jean Ries

Photos : Nico Bieber/Reinhard Krommes



Nico Bieber et Gilbert Poitiers avaient cette année convié à une découverte d'un tout autre genre : ce ne fut pas un pays, une région, ni un continent dont nous partons à la découverte, mais bien les RED BULL que je vais vous présenter, chers lecteurs, au fil des rencontres pendant les trois prochains jours.

Ce Fly-out avait cette année cette autre particularité que, sur proposition du grand maître Jos SCHOCKMEL instructeur émérite, nous offrons aux jeunes ailes de l'association « Young Pilots » la possibilité de se joindre à bord pour un voyage hors du commun...

Ainsi 3 d'entre eux sautèrent sur l'occasion :

- Laurent SCHNEIDER qui monta à bord du LX-SAR
- Gregory MULLER qui œuvra comme premier officier dans LX-RED
- et Tom DESSONNIAUX qui me rejoignit à bord de N422M.

Tous les trois ont un impondérable : ils doivent rentrer à Luxembourg le 25 juin au plus tard, Laurent et Tom pour leurs résultats du baccalauréat, quant à Gregory il doit rejoindre Zurich où il a été admis dans la prestigieuse école de pilotage professionnelle de la SWISS Airlines. Ces brillants garçons qui forment avec d'autres jeunes les « YOUNG PILOTS » d'Aéroport sont débordant de créativité en organisant des soirées-repas sur la terrasse ou encore les jeudis du cinéma : ce sont mes préférés car ils nous font découvrir des films d'aviation tout en nous faisant savourer des baguettes au fromage et à la fine charcuterie. Rien de tel que pour oublier la grisaille de l'hiver...

Donc en ce jeudi 21 juin, premier jour de l'été, j'avais donné rdv à « mon » Tom au hangar ce matin à 9h00. La veille je l'avais testé par un vol en campagne d'accoutumance. Il est très clair

que l'Aérosport forme bien ses gens. Voilà un jeune qui a 18 ans a déjà 83 heures de vol à son actif et qui pilote de main de maître mon Cirrus. Il n'a pas d'appréhension à la radiotéléphonie. Mesdames, Messieurs les instructeurs de l'Aérosport, voilà du travail bien fait et vous pouvez être fier de vos pupilles... je me vois déjà avec Jeannine comme passagers visiter notre aînée au Brésil dans un gros porteur piloté par le « Capitaine Tom ».

Donc nous voilà en route pour Salzburg, refuge des « Red Bulls » dans le Hangar 7, mondialement connu pour sa collection. Et le Hangar 8 où tous ces bijoux aéronautiques passent en maintenance. J'ai 58ans, exactement 40 de plus que mon jeune coéquipier. C'a veut dire quoi ? J'avais la veille préparé et soumis notre plan de vol vers LOWS. Sur les cartes TOTAL d'1 millionième, j'avais avec précision tracé notre route. Je remets donc à Tom « mon » plan de vol et la carte VFR. Il prend mes documents et les places sur ses genoux sous l'iPad qu'il venait d'allumer. En regardant mes documents il me lance laconiquement : « ah c'est intéressant de faire de la navigation à l'ancienne ! » ... J'en resta bouche-bée et m'estima déjà heureux qu'il ne me demanda pas où était attaché le sextant ou si je communiquais encore en morse...



Un vent arrière nous porte à 170 Kts vers la ville de Mozart. En longeant les Alpes Autrichiennes nous sommes en admiration devant cette chaîne de montagnes dont les cimes sont encore coiffées d'un halo de neige. L'aéroport de Salzburg a été baptisé au nom de l'un des enfants les plus célèbres de la ville : Herbert von Karajan, un des plus grands chefs d'orchestre philharmonique.

Après nous être dûment occupé de notre fière monture (avitaillement, nettoyage etc...) Tom et moi rejoignons les autres équipages au « Goldener Hirsch », en plein centre de la vieille ville. Des trophées de chasse ornent les murs de cette auberge 6 fois centenaire. Le barman m'explique que la maison appartient à un Baron, le plus grand propriétaire terrien d'Autriche. Cette chaumière fait partie de la très renommée chaîne des « Luxury Collection Hotels ». Nico et Gilbert sont de véritables hommes du monde...

Les équipages qui ont choisi la (re) découverte de cette formidable saga que sont les « Red Bulls » forment le fleuron de l'aéronautique grand-ducale. :

LX-RED : « Air Force One » : Nico Biever, Gregory Muller, Fräntz Peusch, Claude Warken

LX-AIX : « Air AVTAL » : Jean-Claude Schmitz, Eugène Elsen, Reinhard Krommes

LX-RAS : « Rien à Signaler » : Jean-Claude Glodt, Marc Rasquin

LX-SAR : « Son Altesse Royale » : Jängi Birgen, Gilbert Poitiers, Laurent Schneider

LX-AIE : « Prague Spring » : Alain, Ben, Katarina Wildanger

LX-AIC : "Dream Team": Aly Heister, Marco Felten

N422M : "White Knight": Tom Dessonniaux, Jean Ries



C'est ainsi que le "Gotha" de l'aviation luxembourgeoise atterrit dans les Hangar 7 et 8. Une charmante jeune fille descendue tout droit des pâturages alpins nous sert de guide en nous vantant la prouesse architecturale du Hangar 7 : c'est une coupole en verre de la superficie d'un terrain de football qui abrite le musée volant des « Red Bulls » ...

Laissez-moi vous guider à travers quelques-unes des perles rares que sont ces aéronefs exposés :

Un North American T28B « Trojan », propulsé par un Curtiss Radial de 1.425CV. Il trône magnifique en robe verte.

Un North American B25 « Mitchell » propulsé par 2 Wright Cyclone de 1.700CV chacun. Il étincelle aux mille étoiles de sa couleur argent métallique.



Le plus beau, la Sérénissime : un Lockheed P38

« Lightning » propulsé par 2 Allison de 1.700CV chacun. Le même type d'appareil dans lequel Antoine de Saint-Exupéry se fera tristement abattre au-dessus de la Méditerranée.

Et enfin une réplique du plus fin chasseur de la « Luftwaffe » : un FW 190 !

Tous ces magnifiques engins sont « gardés » par les voitures de course de la collection automobile des « Red Bulls ». Ensuite notre guide des Alpes nous mena au Hangar 8 qui sert d'atelier d'entretien à cette magnifique flotte d'aéronefs qu'on ne



compte plus. Celui-ci n'est en revanche pas ouvert au grand public. Il regorge de secrets tel ce DC6, l'avion personnel du Maréchal TITO, merveilleusement restauré dans son état pristin. Il impressionna fortement Jean-Claude SCHMITZ qui en tant qu'ancien patron de la maintenance de la flotte Cargolux sait au plus haut degré apprécier le détail d'un travail bien fait.



Rassasié de tant de bonheur des choses de l'air, l'escadrille grand-ducale se dirige vers le bar pour y admirer un coucher de soleil alpin avant de passer à table.

Le Hangar 7 est non seulement connu des aviateurs pour sa collection d'avions d'exception, mais aussi aux gourmets de ce monde pour son restaurant étoilé, le bien connu IKARUS. Ce haut lieu de la gastronomie a ceci d'exceptionnel qu'il n'a pas un chef attitré mais sert de

temple culinaire pour les plus grands chefs du monde en résidence. Même notre icône nationale Léa LINSTER y a œuvré pour le plus grand plaisir des palais alpins.

Aujourd'hui le finlandais Javi VESIVALO, 1 étoile Michelin dans son restaurant Olo d'Helsinki, nous sert une déclinaison de 10 mets qui resteront à jamais gravé dans notre mémoire...

Nous sommes toujours le 21 juin, c'est aussi l'anniversaire de Nico, qui a la gentillesse d'offrir les vins fins qui accompagnent ce poème culinaire : un Bourgogne 2015 Mâcon-Verzé, Domaine Leflaive, suivi d'un Carleone de Toscane 2012 en Dué magnum. Bacchus n'aurait pas fait mieux...

Vendredi 22 juin 2018 : Salzburg – Budapest

Le vol à 3.000' sol est très agréable même si on aperçoit au loin Zeus qui courrouce entre deux chaînes des Alpes. Vers Vienne, le temps se gâte, Tom et moi décidons de sauter les Préalpes vers Wiener-Neustadt à 5.000'. Nos arrières sont couverts, si devant ça se bouche, nous pouvons rebrousser chemin. N422M se fait un peu chahuter, la pluie martèle le pare-brise. À la hauteur du Neusiedlersee nous sommes en dehors de la crasse et le vol sur Budapest-Tököl par le terrain de PAPA est une aubaine. Déjà de Budapest Contrôle nous percevons du Traffic à Tököl, cette ancienne base soviétique au sud de Budapest. Les équipages de course et de démonstration des « Red Bull » y ont élu domicile. J'en profite pour faire un détour par le lac Balaton pour partager à mon jeune copilote les beautés de la Hongrie.

L'approche sur Tököl est unique en son genre, du moins aujourd'hui pour nous : le B25 que nous avons tant admiré hier est tracté sur la piste pour rejoindre le poste d'avitaillement. Nous faisons donc Tom et moi des 360° jusqu'au dégagement de la piste et nous suivons le Mitchell jusqu'à la pompe. « Tom, mon ami, profite bien de ce moment d'exception car tu ne feras probablement plus jamais le taxi derrière un B25 ! », lançais-je à mon compagnon de bien bonne fortune.



A la pompe je demande au pilote du B25 si Tom et Gregory peuvent monter à bord. La permission leur est accordée et ils s'élancent sur l'échelle qui les happent dans le ventre du bombardier...

Samedi 23 juin : Budapest



La Course sous les ponts du Danube : samedi journée d'entraînement. Les quais du Danube ne sont pas encore bondés. Quelques fans tels que nous flânent de part et d'autre pour savourer l'entraînement des as de la « Formule Un » aéronautique et pour partir en reconnaissance de la meilleure place à saisir en vue des courses de demain. Pour moi l'endroit idéal est la deuxième volée d'escalier devant le Parlement qui donne juste sur les bornes du milieu de course et permet de voir l'entrée sous le Pont des Chaînes jusqu'au looping de renversement devant le Pont Marguerite.

Le mythique Peter BESENYI, un des fondateurs de cette grande course il y a dix ans, héros national, nous fera une présentation acrobatique « libre » des plus époustouflante. Le « Jet Pack Man », une sorte de James Bond avec réacteur au dos, fera une démonstration à briser les tympans... Les essais sont clôturés par un magnifique passage du T28, des Alpha jets et de « notre » B25...

Notre ami Jean-Paul KIEFFER, Team Coordinator de Nicolas IVANOFF convia toute l'équipe luxembourgeoise à visiter les stands des concurrents sur le site de Tököl, bien rare privilège octroyé aux grand-ducaux. Qu'il en soit ainsi remercié.

Dimanche 24 juin : « Race Day »

Peter BESENYEI ouvre le bal par une autre de ses grandes prestations. Le tenant en titre de Champion du Monde 2017 est le Japonais Yoshi MOROYA.

Peter BESENYEI ouvre le bal par une autre de ses grandes prestations. Le tenant en titre de Champion du Monde 2017 est le Japonais Yoshi MOROYA.



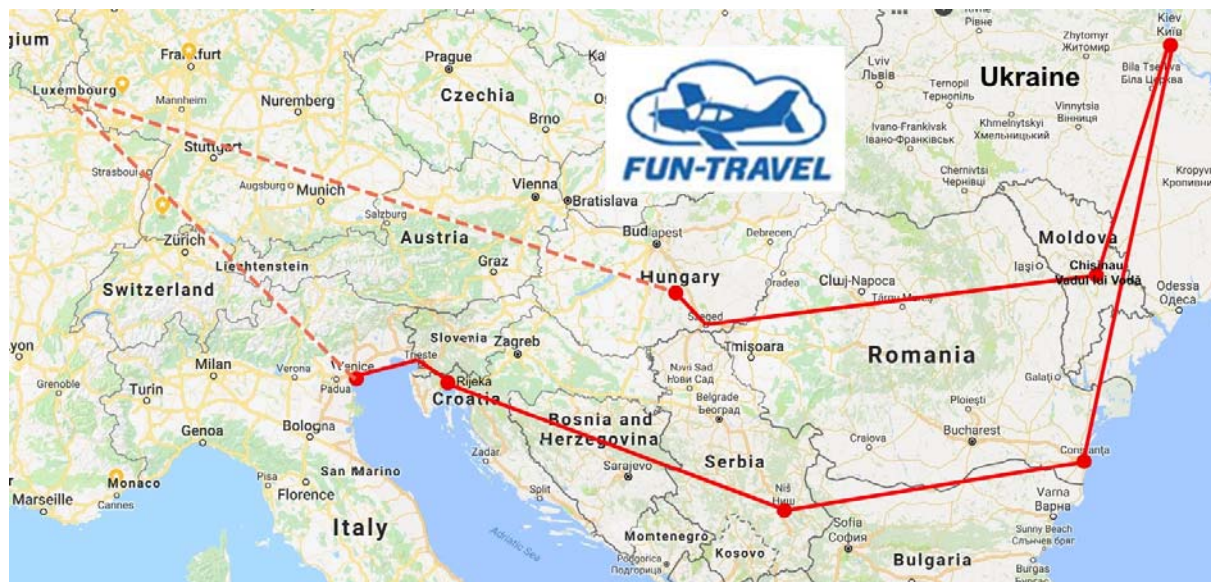
14 pilotes des plus chevronnées se disputeront les manches. Certains sont des vétérans des premières heures comme Mike GOULIAN (USA), 50 ans, le célèbre Nicolas IVANOFF (F), 51 ans, et Kirby CHAMBLISS (USA), 59 ans...

Le Tchèque Martin SONKA remportera le titre de Champion du Monde 2018, une belle victoire bien méritée, fortement ovationnée par ses compatriotes venus en nombres munis de drapeaux encourager « leur » Martin.

Lundi 25 juin : Retour pour les uns - Vers la Slovénie pour les autres
... mais c'est une autre histoire ...

Hans Gutmann Memorial Tourist Rally Flight 2018 presented by Fun Travel

By: Mike KORNEV, Secretary General of the Rally



Following the legacy of Hans Gutmann, a well-known pilot and event organizer who held several positions within the FAI including President of the FAI General Aviation Commission, a couple of Luxembourgish pilots – Jean BIRGEN, Mike KORNEV, Artem KIRILLOV, Pierre LORANG – decided to continue exploring new destinations for general aviation enthusiasts. Ukraine was chosen to be the destination for Hans Gutmann Memorial Tourist Rally Flight 2018, following Georgia (2016) and Russia (2017).

Originally, our idea was to go to Odessa in Ukraine, however after discussing this plan with Gennadiy Khazan, the head of AOPA Ukraine, we decided to go to Kiev. (Odessa International airport turned out to be quite expensive for GA aircrafts).



The rally started on 13th of July in Jakabszállás, Hungary. The venue, Aero Hotel, is already well known to Luxembourgish pilots; it's a nice hotel with paved runway and restaurant. Upon landing, it was such a pleasure to meet familiar faces of pilots who participated in Hans Gutmann Memorial Rallies earlier, as well as new participants.

The next day's goal was to fly to Moldova. Due to construction activities at Chişinău International Airport, it was not possible to arrange Avgas delivery and overnight parking for our entire group there. Following the arrangement with AOPA Moldova, the owners of local aero club (Echipaj) invited the Rally to their private aerodrome, Vadul lui Vodă. Having departed Jakabszállás, the Rally passed outbound customs check in Tököl, crossed the Carpathians and landed at Chişinău for inbound customs and passport control. It took a while for our big group to finish the paperwork.

Vadul lui Vodă is a former Soviet training base for parachute jumpers, situated ~10NM north-east from Chişinău. It went derelict and was later restored by the effort of Echipaj aeroclub. Now it is a nice private airfield with two grass strips and cosy clubhouse. The club arranged fuel, parking and security. We were greeted by Moldova government (CAA) representatives and AOPA Moldova at the open-air BBQ party.



On 15th of July, having departed from Vadul lui Vodă, the Rally had to make another stop at Chişinău for outbound customs and passport control. This time it was much faster. We landed at Kiev-Zhulyany International where inbound customs and passport procedures were handled on ramp with minimum amount of paperwork. We taxied to Ukraine State Aviation Museum (next to the airport's runway) and parked our airplanes next to the Tu-160s and Tu-95s. For two days, our airplanes became a part of museum's exhibitions. The solution to use museum for parking instead of more expensive airport ramp space was arranged by AOPA Ukraine, as well as welcome dinner. They've also arranged to bring a fuel truck directly to museum parking space.

The departure from Kiev was scheduled at 9 AM on the 17th of July but was unfortunately delayed due to unexpected and extensive ramp security check. It put some added pressure due to worsening weather. It took some time for the airport ground services to facilitate the procedure to bring airplanes back to the airfield ramp from museum parking, which is effectively outside of the airport security zone. Having navigated around the weather, the Rally landed at Constanta in Romania. After the entry procedures, we made a brief detour to Tuzla Airfield for refuelling. Tuzla is a grass field with café and fuel pump where both AVGAS and JET-A are available, managed by Regional Air Services. The entire team stayed at Constanta for two nights. Good weather and beaches helped everyone to relax.

On 19th of July, we departed Constanta and proceeded along the Bulgaria-Romania border to Niš, Serbia. Fluid weather and proximity to the mountains made some additional challenges on approach. Niš Constantine the Great airport is noted for its Avgas price that is a little bit



cheaper than automotive gasoline. The city itself is a representative mix of magnificent ancient historical buildings and brutalist urban late-Soviet concrete blocks. After a brief bus city tour, the team gathered again for a Serbian cuisine dinner.

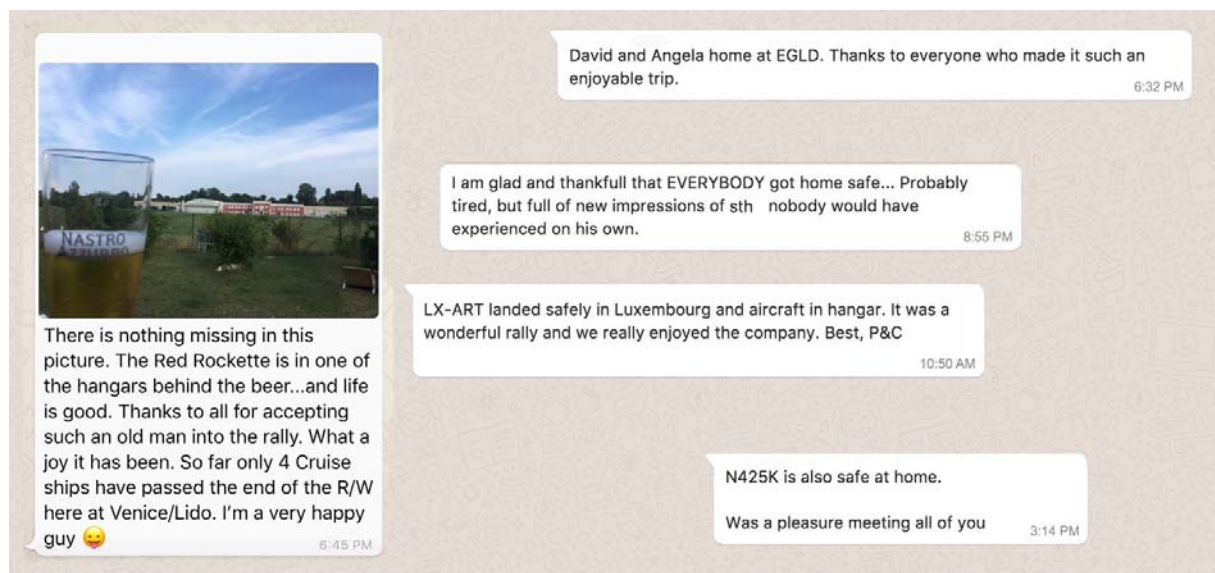
The next day our group left Niš and landed at Rijeka Airport in Croatia. We stayed in Opatija for two nights, enjoying Croatin Riviera beaches and local cuisine. Part of our group made a day trip to Venice, flying to the restored Venice-Lido airport (also known as Giovanni Nicelli).



On the first evening in Opatija the Rally team got united again in Rijeka for the closing dinner and celebration.

Our Rally came to an end, it was time to go home. On 22nd of July we left Rijeka, made a stop in Portorož, Slovenia for customs and navigated around the Alps, over the Côte d'Azur and Lyon, to Luxembourg.

13 airplanes participated in Hans Gutmann Memorial Tourist Rally Flight 2018. We flew over 3000NM. It took quite an effort to arrange everything: paperwork handling for overflight permits, slot reservation and parking in Moldova and Ukraine, refuelling across our route, PPRs, etc. It's not an easy task to organize an air rally, especially if you want to do everything by your own, to keep the costs down. Our flyout was made possible by successful cooperation friendly and cordial attention of representatives of AOPA chapters in Luxembourg, Moldova and Ukraine, as well as some enthusiastic individuals. We would like to thank the Ministry of Sport of Luxembourg (Let's Make It Happen!), the Embassy of Luxembourg in Czech Republic for support which they provided and everybody who helped us.



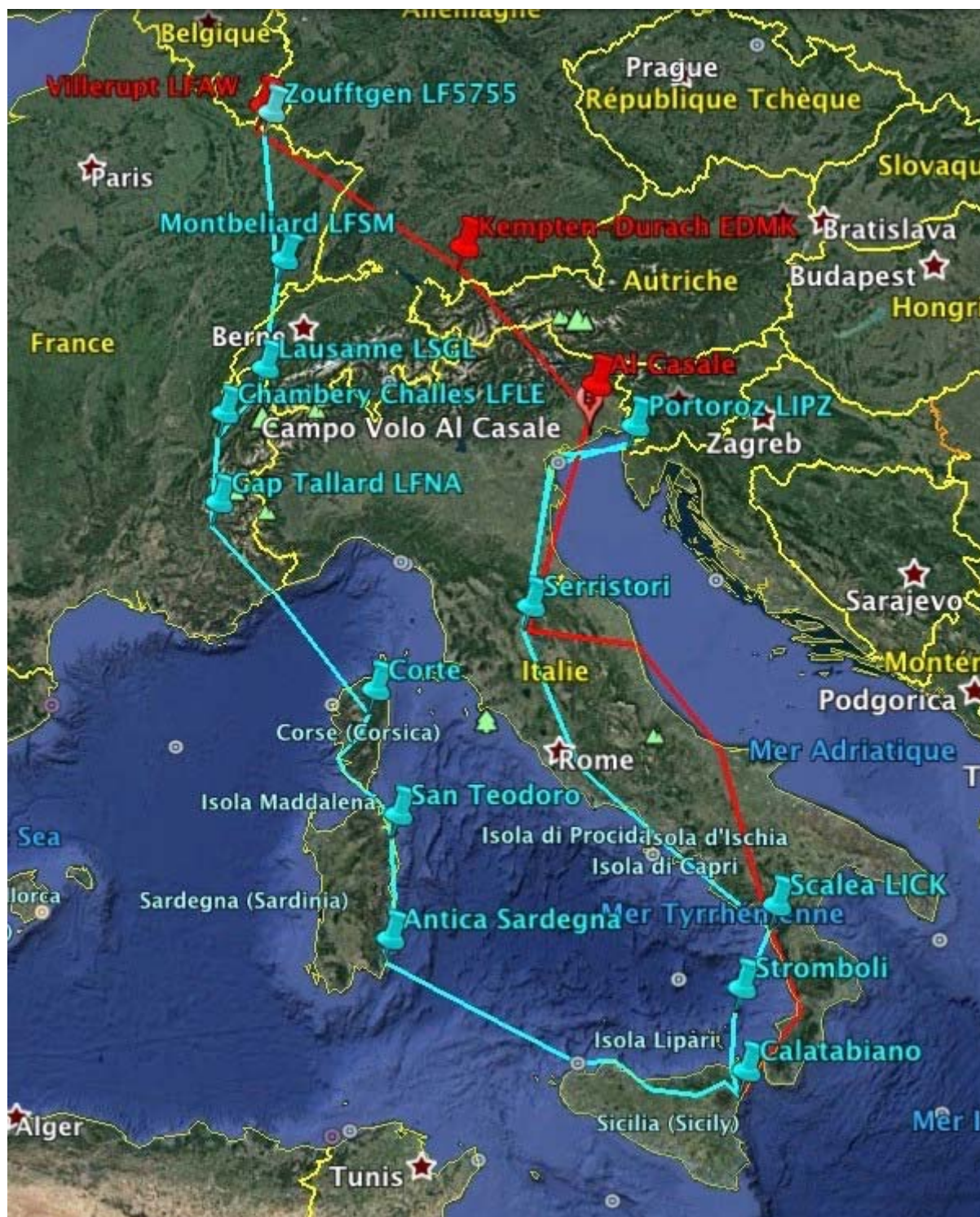
Ukraine and Moldova as destinations for GA

- Airspace in both countries have active restricted/prohibited zones, which you will have to respect. No problems with military.
- There are no restrictions on VFR in both countries. Insurance hasn't been an issue.
- Ground services are generally OK, except long ramp check in UA and general lack of personnel. Group of airplanes should plan arrival with appropriate spacing to avoid queues and delays.
- For international flyouts, it's always a good idea to contact the Aeronautical Federation, IAOPA organizations, local aeroclubs, government
- It is good to know officials (and friends!) to get assistance and special authorizations.

Vol autor l'Italie en ULM

Par : Rachel Muller

Photos : Joëlle Jaeger, Héloïse Picot



LJPZ – LIQQ (Portoroz – Serristori : 199NM)

La feuille de route sur les genoux, les points de reports avec leurs noms respectifs bien notés on est paré pour le retour en Italie. Longeant la côte, Venise la splendide est en vue avec Nicolo LIPV. Pour traverser sa zone, Padova info nous demande de transmettre en autoinfo notre position; on se met donc sur la fréquence Lido. Après avoir longé le littoral, la clearance pour 5000 pieds est obtenue pour la traversée des Apennins. Le ciel devient menaçant, des cellules orageuses se développent de droite et de gauche, une chance, le routing passe juste entre! Et, directement le numéro de téléphone pour clôturer le plan de vol au sol est donné par radio avant que la réception ne soit perdue.

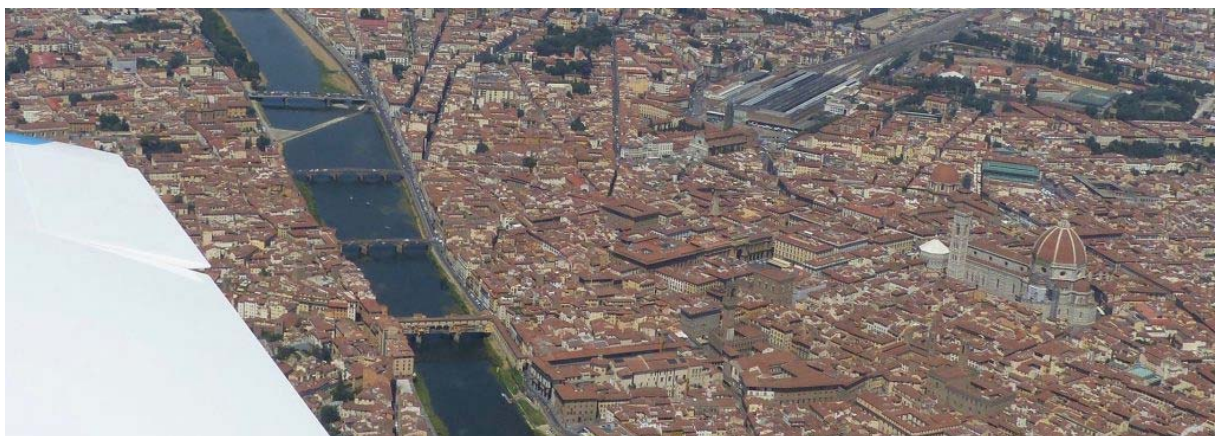


Après 1h42 de vol viva le super centre aéronautique où tout ce que le pilote souhaite est disponible : piste en dur, piste en herbe, restaurant, chambres, piscine, essence, hangar et même machine à laver!

Seul casse-tête : faire entrer les ulm dans le hangar 4 : une place est déjà occupée, il faut les imbriquer. Petite photo avec le portable pour mémoriser leurs positions. On peut se relaxer.

Seul casse-tête : faire entrer les ulm dans le hangar 4 : une place est déjà occupée, il faut les imbriquer. Petite photo avec le portable pour mémoriser leurs positions. On peut se relaxer.

3 jours dans ce petit paradis sont programmés afin, entre autre, de pouvoir faire une lessive pour les 4 compères; après 1 semaine il devient difficile de trouver un short ou tee shirt sans taches, aucun ne sent encore le frais : les joies du bagage extra-limité de l'ulm!



LIQQ – LIQQ (vol local :144NM)

Vol matinal d'1h20 en Toscane avant les orages annoncés, rien que pour le plaisir des yeux. Le routing VFR de la CTR de Florence RQE2-RQS3 passe comme par miracle juste sur la ville, à 2000 pieds on peut admirer le Dôme et le Ponte Vecchio.

Le prochain centre d'intérêt est San Gimignano. Manque de chance, le point, entré dans le gps n'est pas le bon. Tenace, le VL3 tourne à la recherche des fameuses tours reprises dans le jeu vidéo "Assassin Creed" jusqu'à les avoir droit devant, et se fait un plaisir d'un 360° bien incliné pour des photos magiques.



Puis vient Sienne, sa "Piazza del campo" et son centre historique en terminant par Montepulciano qui nous donnera l'idée du choix du vin du soir. Au sol, l'équipe du pionnier nous attend, déçue, elle, de n'avoir pas vu San Gimignano.

En reprenant la carte sous les yeux, on voit qu'il y a un San Gimignano château (le faux : celui inséré dans le gps) et un, la ville (le bon). Qu'à cela ne tienne on repassera demain! Avec les serpentins, le vol aura duré plus longtemps que prévu, demain on prendra une marge de manœuvre plus grande pour la durée indiquée dans le plan de vol.

L'après-midi maussade et pluvieuse servira à préparer les vols suivants.

LIQQ – LIRJ (Serristori – Marina di Campo d'Elba : 103NM)

LIRJ – LIQQ (Elba – Serristori : 123NM)

Et, bien évidemment, pour se rendre à Elba on planifie un incontournable détour par San Gimignano, afin que le bonheur soit commun.



En vue de l'île, le pionnier s'annonce en premier, côte à côte, légèrement plus bas, le VL3 lui laisse la place en orbitant autour de la jolie baie avant de piquer en direct sur la 16 en service. Location de scooter directement à l'aéroport et tour ouest d'Elba dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, avec la mer à droite et les montagnes à gauche pour pouvoir à tout moment s'arrêter et admirer le paysage. Baignade éclairée à Marina

di Campo, le plan de vol est pour bientôt. Amusant : pour passer le gate chacun aura obtenu au charlie sa carte d'embarquement ! Retour par le sud, l'île Giglio où la grue bleue du Costa Concordia est toujours en place, puis arrivée sur le Monte Agrentario, splendide.

Aujourd'hui, 2 vols de prévus pour une durée de 4 heures :



Les ULM choisissent des routes différentes pour descendre l'Italie, de la Toscane à la Sicile.

- Le pionnier passera par l'est : Perugia, Pescara, le long de la cote en retournant par les Abruzzes pour atterrir à Scalea où les équipes se retrouveront pour un stop.
- Le VL3 choisit la route des volcans : Vésuve, Stromboli, Etna.

A 9.00, petit stress : Scalea ne répond pas et hier il était trop tard pour les joindre.

Pendant qu'une équipe cherche un plan B et contacte un terrain alternatif, l'autre se fait aider des pilotes de Serristori pour dénicher des numéros de téléphone supplémentaires.

Après 1/4 d'heure l'appel a enfin abouti, on peut se tranquilliser.

LIQQ – LICK (Serristori – Scalea : VL3 : 303NM, Pionner : 348NM)

VL3



Ne recevant pas Roma info, on essaye d'activer le plan de vol avec Grosseto qui après confirmation de la position et du routing nous envoie vers Roma info, n'étant pas dans sa zone. Après 1/2 heure de vol, aucune certitude de l'activation du plan. Roma info pourtant bien réceptionné avec une activité incessante, les tentatives d'entrer en contact restent sans succès. A l'approche de la capitale en l'absence de contact, la tension monte dans la cabine, heureusement un avion a entendu nos messages répétitifs et informe Roma que le F-PI veut les joindre depuis un moment. Le tout se règle avant de voir la "Basilica di San Pietro" au loin.

Après plusieurs zones traversées plus confortablement, pris en charge par les CTR, enfin Naples et le Vésuve, avec ses maisons à flanc de montagne ; son côté est majestueux, sur la roche noir ébène, la végétation pousse irrégulièrement entre les morceaux bruns de terre et les endroits

noirs brûlés, les buissons passent du vert foncé au vermillon, mais à 1000 pieds pas question de voir le cratère. A Scalea, grande piste bétonnée, vide, la chaleur est insoutenable. LICK était une bonne décision, le plan B, plus dans les terres et en altitude aurait été compromis, les nuages intenses coiffent le sommet des montagnes. L'employé parle allemand couramment. Il se démène, radio, essence, facturation, buvette il est d'une efficacité sans pareille. Il aurait même été possible d'être déposés au restaurant de la ville adjacente mais le temps est trop juste. Seul bémol, l'essence sent très fort, on s'inquiète si c'est bien de l'Avgas.

LICK – CT05 (Scalea- Calatabiano : VL3 : 139NM, Pionner : 135NM)

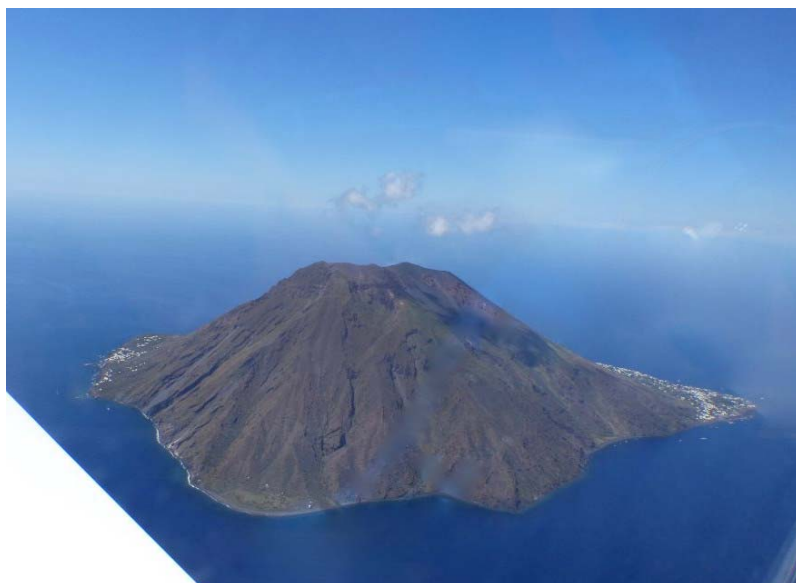
A nouveau des routes différentes, ce soir, les échanges autour du repas n'en seront que plus riches.

- Le pionner choisit la route de Messina pour son canal et la ville étagée de Taormina.
- Le VL3 continue sur la trace des volcans avec passage maritime obligé.



A 4500 pieds, après 1/2 heure de vol sur l'eau les îles éoliennes se dessinent dans la brume. Au point de report : VULKA -un nom tout trouvé- à moins de 2NM du volcan, le Stromboli

fumant culmine à 3031 pieds. Seul un village au nord et quelques habitations au sud peuplent ce cône au milieu de la mer Tyrrhénienne.



Volcana au loin sur notre droite et, devant maintenant, l'Etna, fascinant de par ses dimensions et ses fumeroles. L'accueil à Calatabiano est sans pareille, Orazio, jovial, un des nouveaux propriétaires de la base "Triavio" et Héloïse nous ouvrent le hangar puis nous conduisent à

l'agroturismo, qui, sur la colline, jouit d'un panorama exceptionnel : d'un côté l'Etna, de l'autre, la mer, piste et hangars.

Le courant passe tellement bien qu'il est programmé de se retrouver pour le repas du soir. Les échanges sont riches entre allemands, italiens, français et luxembourgeois ! Une discussion en



entraînant une autre, un vol au sommet du volcan, plus autre surprise par nos hôtes est prévue le lendemain matin.

CT05 – (Calatabiano – Minotaurus : 92NM)

(Minotaurus – Calatabiano : 94NM)

Un pendulaire suisse a atterri la veille, il vient d'entamer un tour du monde. Peu de sommeil. On se retrouve à l'heure fixée, le P92 prendra la tête, mise en marche des moteurs et manque de chance, au roulage vers le point d'arrêt, bruyant et inaccoutumé, le P92 doit s'arrêter et vérifier sa roue avant. Diagnostic : un roulement est cassé. Les pilotes présents s'empres-



d'aider à changer la pièce sous une cagna graduellement montant jusqu'à atteindre les 40°. Après 2 heures et quelques...on peut projeter de décoller ensemble.

En montée tranquille, on voit d'abord les différentes faces du volcan, la végétation verte par endroit, inexistante à d'autres, puis les fumeroles d'en bas deviennent plus volumineuses. Progressivement on visualise les cratères, les détails de plus en plus marqués pour au final se gorgier de la teinte verdâtre des pourtours où le soleil se reflète. Et, plus au sud on distingue les chemins sinueux permettant d'accéder en 4x4 au Monte Barbagallo (cote 2950m) avant que les randonneurs puissent démarrer une ascension de 4 heures, obligatoirement guidée par des professionnels jusqu'au sommet lorsque les conditions météorologiques le permettent. La sensation ressentie est indescriptible, sans aucun doute ce vol à 12.000 pieds est le high light du voyage. A peine rassasiés et une centaine de photos après, le P92 nous



ouvre la route vers une petite piste sauvage en terre battue où, une fois atterris, les ulm parqués à l'ombre des eucalyptus, 50m séparent de la plage de galets luisants pour une trempette bienvenue.

Si l'impatience avait gagné sur le fairplay, cette photo inestimable du VL3 au sommet de l'Etna et la découverte de la piste du Minautaurus n'auraient pas sublimé cette journée.

Mauvaise nouvelle pour le pionnier, l'amortisseur du train avant est dégonflé. Cela lui est déjà arrivé et il avait été regonflé avec de l'azote. La base n'a ni azote ni compresseur allant jusqu'à 17 bars. Un pilote sicilien emmène Uli en ville à la recherche d'un adaptateur qu'ils ne trouveront pas.



Une chance, le constructeur Avi Alp peut encore effectuer la réparation cette semaine à Al Casale avant ses congés annuels.

Pour la fin d'après-midi, visite de Taormina, ses ruelles, escaliers, échoppes, terrasses, sourires des promeneurs, mariages... la pizzeria où il faut descendre les marches pour dîner face à la mer. La ville occupe toute la colline et, tous sont étonnés par son étendue à laquelle nous ne nous y attendions pas. Le temps manque cruellement, il aurait fallu un jour de plus.

30/07/2017 CT05 – LICK (Calatabiano – Scalea : 132NM)

LICK – LIQQ (Scalea – Serristori : 308NM)

LIQQ – Al Casale (Serristori – Al Casale : 183NM)

Le pionnier s'envole vers Al Casale, 25km plus loin que prévu. Pordenone, où l'usine du Pioneer Alpi Aviation est basée, est fermée pour activités militaires. Naples control autorise un transit via l'espace Delta au FL 60 en imposant des vecteurs qui miraculeusement orienteront la route au sommet du cratère du Vésuve. L'agroturismo d'Al Casale est une jolie découverte, avec sa piste soignée de 500m herbe au milieu des vignes, ses écuries, Caramella -un cochon vietnamien-gambadant en toute liberté au milieu des poules jusqu'au bord de la piscine. Quant au dîner, il se prend en famille autour d'une grande table avec les autres pilotes.

Al Casale – Kempten-Durach EDMK : 198NM

EDMK – LFAW (Kempten-Durach – Villerupt : 210NM)

Après trois jours, réparation et relaxe accomplie, le Pioneer prend la route du retour, en décollant très tôt le matin pour optimiser les conditions météo et minimiser la densité-altitude. Le survol du glacier d'Argentière encore embrumé est de toute beauté, au FL100, seules les pointes des Alpes émergent. Kempten sera le dernier stop avant un retour pour Villerupt. Et, un choix de qualité, l'hôtel jouxte la piste.

Quant à l'équipe du VL3, elle profite de ses derniers instants avec le volcan, se délecte des explications d'Héloïse lors d'une ballade au Cratère Silvestri en glanant quelques échantillons de lave pour souvenir. En soirée, partage des expériences de vol et de vie avec Xavier Rosset, le suisse "Flytheworld.ch" qui nous montre ses photos de la veille au matin prise avec la gopro rotative : super impressionnant, une libellule à l'assaut d'un géant de 3323 m! (photos parues dans le vol moteur n°381 de novembre 2017)

CT05 – CA09 (Calatabiano – Antica Sardegna : 315NM)

Avec regret on quitte la Sicile pour la Sardaigne. Après Capo Zafferano, rocher gigantesque découpé avançant dans la mer et la traversée à 5000 pieds de la CTR de Palermo, au point de sortie KERON ce sera une heure et vingt minutes sur l'eau.

Pour la traversée on montera à 7000 pieds en ne perdant jamais le contact radio. Antica Sardegna est comme beaucoup de pistes à l'écart de tout, l'herbe est jaune témoin de la sécheresse. Le responsable du club emmène Claude chercher un bidon d'essence, mais ils devront faire plusieurs stations avant d'en trouver. Déjeuner d'une banane qui restait, accompagnée d'une grande bouteille d'eau fraîche offerte avec gentillesse par l'ancien couple vivant sur la base.



CA09 – NU02 (Antica Sardegna – San Teodoro : 101NM)

"Time check 13.45" De nouveau, un temps d'hésitation....avant de collationner. Cheminement le long de la côte en reportant les temps estimés. Aucune zone militaire n'est active. San Teodoro est joliment entretenue. Derrière le lac, on aperçoit les parachutes colorés des kitesurfs au lointain. Salvatore, le propriétaire de la base explique que, vivant sur une île, les vols maritimes sont monnaie courante pour lui. Il possède un bateau gonflable et nous le montre volontiers. 4,5kg, reconditionnable chaque 5 an. Il est vraiment pas mal, on y a déjà pensé mais c'est 4,5kg de plus.....

NU02 – LFKT (San Teodoro – Corte : 143NM)

Etait envisagé Propriano mais un NOTAM bloque l'accès pendant 3 jours. Remontée de la Costa Esmeralda riche en hôtels luxueux et bateaux de croisières. Traversée de la CTR d'Olbia à 1000 pieds en sautant d'île en île pour rejoindre Bonifacio. La lumière se reflète sur les falaises de calcaire laissant admirer sa citadelle blanche contrastant avec le bleu turquoise de la mer. Après 2 semaines et demi de radio étrangère c'est très marrant d'entendre à nouveau le français. Au passage d'Ajaccio, un canadien, jaune passe sous notre droite. Corte, au centre de l'île, dans les montagnes, ça changera de la mer. En quête d'essence, on va se présenter. Un grand gaillard barbu, raconte dépité, qu'ils ont bien commandé la pompe il y a 4 mois,



qu'elle est même payée mais qu'elle n'a pas encore été livrée. A la recherche de bidons vides dans le hangar, il n'y a que des pleins. La solution est de les vider et d'aller les remplir après. Le camping jouxte la piste, il n'y a qu'à sortir d'une enceinte pour entrer dans l'autre.

LFKT – LFKT (Corte – Corte : 187NM -1h45)

Vol matinal côtier de la moitié nord de la Corse pour profiter de la lumière naissante, en passant par Calvi et ses remparts, l'île Rousse, la magnifique baie de St Florent et le phare de la Giraglia coiffant la pointe.

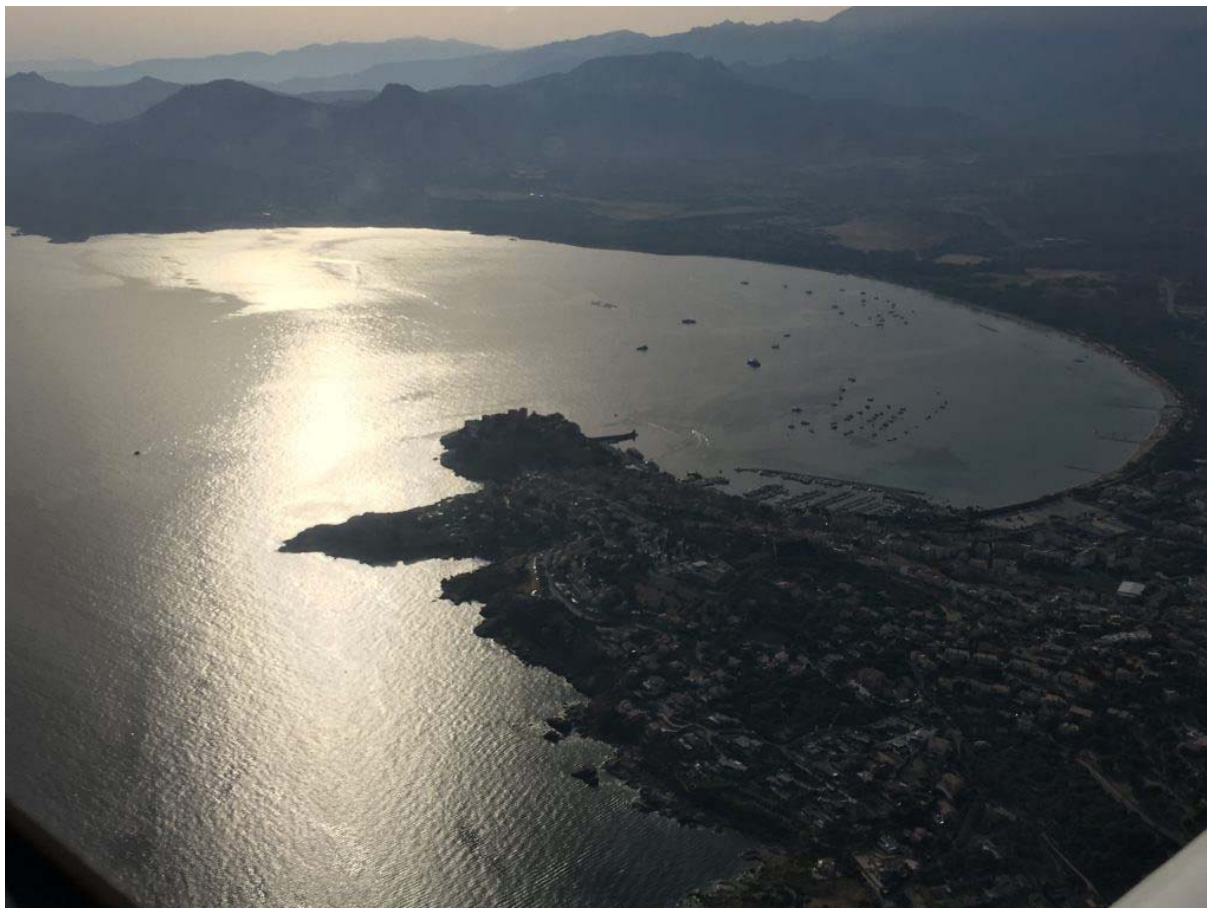
Grâce à la généreuse entraide corse, la mobilité est acquise. De un pour rendre les bidons pleins, de deux pour aller à la découverte forestière le long de la Restonica et se baigner dans les piscines naturelles du torrent.

Tout le long de la montée sinueuse, dès que la place est suffisante les voitures sont garées, les visiteurs sont nombreux mais chacun trouve son rocher.

Au soir, échange de machines, essai du Savannah et respectivement du VL3 pour Jean-Luc l'instructeur des Ailes de Corte.

03/08/2017: LFKT – LFNA (Corte – Gap : 214NM)

4eme et dernière grande étape sur l'eau.



Au FL65, nous demandons une directe sur le point Echo de Nice en passant par HN. Le trajet n'est pas directement accepté ne faisant pas partie des standards VFR. Le taux d'humidité est élevé, la séparation entre la mer et le ciel est indéfinissable. Pour les autres vols maritimes, l'horizon était toujours visible. Ici, on remercie l'installation du pilote automatique branché fin du précédent été : une sécurité non négligeable. A l'approche des terres, le ciel moutonne. Nice est immense avec son terrain au loin, puis viennent les Alpes où il faut encore gagner 1000 pieds de plus et Gap : après avoir fait le plein, on s'installe à la terrasse pour grignoter un bout. A la table d'à côté, des pilotes allemands nous racontent leur mésaventure, ils viennent de se trouver à voler juste à côté d'un drone. Une expérience qui leur laisse un goût amer en bouche.

LFNA – LFLE (Gap- Chambéry Challes-les-eaux : 92NM)

16.00, le ciel se couvre, il est temps de passer les montagnes, Grenoble et rejoindre Challes.



La proposition de Richard, l'instructeur d'hangarer le VL3 à côté du sien pour la nuit est directement acceptée avec joie, il est prévu de démarrer tôt le lendemain pour la Suisse; cela fera gagner le temps d'enlever les piquets! Comme toujours, le repas du soir est partagé avec les pilotes planeurs en toute convivialité autour d'une grande table.

Email du cli de Lyon qui n'arrive pas à lire la photo du préavis de douane, appel téléphonique expliquant que la seule possibilité est l'iphone, pas d'ordi ou de scann au camping. Réessai en redoublant d'attention, ça fonctionne enfin. Par précaution, renvoi d'une nouvelle photo à Lausanne pour leurs propres formalités.

LFLE – LFLI (Challes – Annemasse : 47NM)

Départ à 8.00, pas de petit dej, ce sera pour Annemasse. Le vol est agréable, la vue du lac d'Annecy un régal. Le Charlie d'Annemasse est tout au fond de la piste, après avoir passé une rangée de DR400. Petit café, aucun douanier à l'horizon, le plan de vol a démarré, on repart.

LFLI – LSGL (Annemasse – Lausanne : 41NM)

Ouvert avec Genève info, sous un ciel bleu, traversée du lac entre Evian et Lausanne en écoutant l'autoinfo, la piste 18 face au lac est en service. On s'annonce en cherchant l'hélicoptère qui est lui aussi dans le circuit.

Lausanne, sa longue promenade auprès du lac, sa vue imprenable sur les Alpes, son quartier branché de Flo, son métro en font une ville très agréable.

LGSL – LFSM (Lausanne – Montbeliard : 65NM)

Stop à Montbeliard pour le vol hors frontières et agacement pour la fermeture du plan dont la bande déroulante demande :... si l'appel émane du département 25...., si non "donner le numéro du département" ...

LFSM – LF5755 (Montbeliard- Zoufftgen : 137NM)

Retour sur le terrain d'attache.

Mountain Fly-Out to Annecy 2018

By: Peter Sodermans

A joyfull tradition

The 31st edition of this event was organized in September 2018. A truly long lasting and recurring tradition of UPL-AOPA Luxembourg is its annual late Summer mountain flying flyout. Many single engine planes take off from Luxembourg airport and surrounding airfields for a 3-day adventurous flying expedition early September. This 31st edition was once again a highlight in our Plane Owners and Pilots association. The basic concept is that we bring together pilots from our association to discover the beauty of the Annecy region and sharpen their mountain flying skills in the Mont Blanc area around Annecy, with the help of the local flying club of Annecy.



Aeroclub d'Annecy Haute Savoie

Some pilots join this fly out with a club plane (be it as a pilot or a passenger) , some fly to Annecy with their own plane. Some new pilots of AOPA Luxembourg typically join with a more experienced pilot, AOPA Luxembourg tends to facilitate this. On a regular basis, there are even die hard who do this “mountain pilgrimage” by car with their friends. Most of the participating small planes (Cessna, Piper, Cirrus, ..) can contain up to 4 persons. They typically fly at a speed of 180 to 300 km/hr. without having the risk for a excess speed ticket of the police camera. The participants consist of pilots, their friends and simply aviation enthusiasts looking for having a good time.

Every year, some new elements are brought in to ensure that AOPA pilots have a good time. One of the main targets of the 2018 edition, with a new organization team in place, was to renew the ties with the glorious flying club of Annecy. Friendship relations between associations as AOPA Luxembourg and a flying club such as the Aéroclub d'Annecy Haute Savoie often rely on individual relations. Both our associations have got news teams in place, we were therefore lucky to connect with engineer Frédéric Baumount, VP of the Annecy flying club and get to know and appreciate each other.

AOPA Luxembourg facilitates the mountain flyout by taking care of the group reservation of the hotel, putting shuttle buses available, arrange contacts with local instructors and working out a social program – all of this in close cooperation with the Aeroclub of Annecy.

Registered teams of the 2018 edition

1. There was the Cessna 172SP LX-AIO with Thierry Reder and his son and Olivier Majeres
2. Experienced pilots Eugène Elsen and Jean-Claude Schmitz joined in the Cessna 182 LX-AIX of Aéro-Sport Luxembourg
3. Dino Quarisimin and his spouse joint in his amazing self-built LX-DIN
4. Fernand Braun joined with the LX-FOX
5. Lutwin and David Glasener joined with the Cessna 172 LX-AID
6. Maurice Blajman joined with his new plane, the Extra 500, call sign LX-MBA
7. Peter Sodermans joined together with Dutch pilot Richard Boer and student pilot Franky Coene in the Mooney 20 with call sign OO-LVT
8. Jan Nielsen subscribed with the LX-AIE

FRIDAY SEPTEMBER 7th : Arrival in Annecy



Medieval town of Annecy

We were reasonably lucky with the weather and all our participants flew seamless in only a couple of hours with their planes to the Annecy Meythet (Annecy Mont-Blanc) Airport , with stunning views of the Alps on Friday September 7th where they were friendly welcomed by VP Frédéric Baumont and his pilots of the Annecy flying club. One can fly to Annecy as fast your plane allows you to do, there's no risk for a speed ticket.

Our pilots stayed overnight at the Ibis hotel, which is centrally located in the medieval town of Annecy, where one can stroll through the small streets. We selected one of the restaurants suggested by Laurent Quartier of the flying club of Annecy and that's how we discovered E-motion. This proved to be a unique combination of a restaurant, a Formula 1 simulator, a rooftop petanque course and a truly unique personal private car collection in between.

*A unique private car and bike collection**Restaurant e-motion*

Absolutely amazing, but pictures were not allowed to be taken. We spent most of the evening in these beautiful surroundings.

SATURDAY SEPTEMBER 8TH: Discovering Annecy and Flying Around the Mont Blanc

*Mont Blanc mountain area*

Today, the weather gods were very friendly to us as they gave us clear blue skies and not much wind. The student pilot Franky Coene, who did not join the flight on Friday because he became a grandfather overnight, travelled in the mean time from Belgium to Annecy by train and

joined our group. Arriving at Annecy airfield confirmed the extraordinary weather conditions, which allowed flying around the top of the Mont Blanc.

The aeroclub of Annecy arranged local and skilled mountain flying instructors, so that our participants could fly with their own plane into the mountains accompanied by a mountain



flying instructor. Some of us went to the nearby Versoud club and took off from there. All-rounder Frédéric Baumont facilitated the appointments as they had several instructors available. No report can describe the absolute beauty of the flight many of us undertook on this Saturday morning. The strong light, fresh air and overall views boost the happiness feelings of a pilot's heart on such a great day.

Some of us, also the author of this article, even went further and rented a Jodel D-140 Mousquetaire from the nearby flying club in Versoud with a local instructor. A multi-hour altiport and altisurface-hopping tour was organized. These places are special mountain airfields, named altiports, such as Megève, Courchevel, Méribel, Alpe d'Huez, Corlier or La Motte. Altisurfaces are one step further, as one literally learns to land on the slopes of a mountain. Again, stunning and joyfull learning. This is the highlight of our fly-out and such a great experience that we are organizing this event for 31 years in a row. However, there's also a price tag related to this, one should mention:



Jodel D-140 Mousquetaire

1. Membership fee Versoud = 80€
2. Working cost participation = 30€
3. Compulsory French license fee: 75€ . This is due, even if you only fly one day a year ☹️
4. The Mousquetaire rental is 188€ per hour and 35€ pour hour for the instructor

This is not given, but it was worth every Euro we spent on it. Always again!

Others took this Saturday from the quiet side and went for a boat ride on the lake or simply relaxed whilst strolling through medieval Annecy.

After our flying adventures in the high mountains, we enjoyed at first aperitif with the pilots of the Annecy airfield. We were glad that the existing friendship relations built up by our predecessors were renewed and that a new generation of younger pilots can continue to discover the beauty of this area with the help of our French friends.

As a finale for our fly-out, we enjoyed dinner all together with some of our Annecy flying club friends in "Le Salon Francais". Again, an atypical restaurant as it is more a stylish tasting of the delicious foods and wines of the region rather than a classic meal. Some of our pilots are professionally retired, but on days like this everyone feels 25 years old again as the more courageous ones explored until late at evening the vivid nightlife of Annecy. That is what UPL-AOPA stands for: "Great flying, great adventure"



Food and wine tasting

SUNDAY SEPTEMBER 9TH : The End



Happy Mooney pilots flying home

All good stories come to an end, so this this one. On Sunday morning after breakfast, it was time to check out and prepare our flights back to Luxembourg. The weather was again fine and after paying our discounted taxes at the Annecy airfield and saying farewell to our friends of the Annecy flying club, all of us took off, one by one heading north again. End good, all good whereby I can state without any hesitation that the 2018 edition was a "Grand Cru" in every way.

EASA General Aviation Road Map Update 2018

Excerpt from: EASA

...Towards Simpler, Lighter, Better Regulations for GA

The EASA General Aviation (GA) Roadmap was initiated 5 years ago. It commits to progress towards lighter, simpler and better regulation for General Aviation. In the past 3 years, EASA has worked relentlessly on the action items enumerated in the [GA Roadmap](#), delivering in accordance with its commitments and close to completing the original list of rulemaking activities.

We are further striving to incorporate our 6 GA strategic principles.* We have also been able to achieve several of our strategic key objectives (namely, to develop the use of industry standards for CS-23 reorganisation to allow and promote the introduction of new technology, and the Standard Changes and Repairs Process). Following the rule changes, we have to work hand-in-hand with the Member States to ensure swift implementation: simpler certification process; simplify and reduce aircraft maintenance costs – Part-M Light, Part-CAO; allow training for private pilot outside Approved Training Organisation – Part-DTO; and facilitate access to IFR flying.

Let us give you a brief update and insight into these actions. Some of them have entered or will soon enter the implementation phase.

A new way of thinking: reaching milestones in Maintenance and Certification

First experiences with the new CS-23

One of the highlights last year was the new [CS-23](#): smart and flexible rules that support innovation and are a true game-changer. The [latest amendment \(n°5\) of CS-23](#) - certification specifications providing the technical requirements for certification of small aeroplanes – has been effective since 15 August 2017. EASA published the AMC/GM (Acceptable Means of Compliance & Guidance Material) in December of the same year including a first set of accepted consensus standards.

Since then, 5 new Type Investigations, including an eVTOL (electric vertical take-off and landing) aircraft have been using the new rule as certification basis. We now can confirm a greater agility in accommodating innovation and stronger focus on desired safety performance. Sometimes this is reflected in more decisions to be taken at project level. This aspect, together with the integration of the VTOL requirements and the full harmonization with FAA are the challenges we are working on.

Continued Airworthiness (Maintenance) update

EASA had a favourable vote for the proposed text on [B2L and L aircraft maintenance licenses](#) by the EASA Committee in April 2018 and expects the further adoption as EU-regulation by the Commission within the following 9 months. That means that National Aviation Authorities could start issuing the new licenses in 2019 and converting existing national licenses in 2020.

In detail, the **B2L** aircraft maintenance licence applies for avionics and electrical systems; and for aircraft other than those in the group of complex aircraft (Group 1). It is based on system ratings and considered as progressive (eventually leading to a full B2, if appropriate). The licence holder can increase the privileges by adding new system ratings at any time.

The **L** aircraft maintenance licence refers to airframe, power-plant, mechanical and electrical systems, radio, ELT, transponders and limited avionics. It is intended for sailplanes, powered-sailplanes, balloons, airships and ELA1 aeroplanes. The L-license does not require training but an examination by a National Aviation Authority (NAA), Part-147 organisation or anywhere agreed with the relevant NAA. It will replace at a certain point the current national qualifications. Current certifying staff under national rules will obtain the L-licence with the same privileges by conversion.

In the near future also [Part-ML \(Part-M Light\)](#) and [Part-CAO \(Continuing Airworthiness Organisations\)](#) will be adopted.

Part-ML will be applicable to private and commercial (except CAT) operations of aeroplanes (if they are not complex motor-powered aircraft) up to 2730 Kg, as well as other ELA2 aircraft and helicopters up to 4 occupants and 1200 Kg. It allows more attributions to the pilot (deferment of certain defects) and certifying staff/maintenance organisations (airworthiness reviews). Its maintenance programme will not require any authority approval.

Part-CAO will be applicable to organisations for maintenance & maintenance management of non-complex non-CAT aircraft (some aircraft will follow Part-M and others Part-ML). It combines the privileges of a Subpart-F maintenance organisation and a CAMO (Continuing Airworthiness Maintenance Organisation). They will continue with the current Quality System (or organisational reviews if the organisation is small), so no SMS (Safety Management System) will apply. Last but not least, Part-CAO introduces simplified requirements.

An alleviation from EASA Form 1 for certain parts is expected in the medium future.

The regulatory activity is aiming towards installing some spare parts during maintenance without a Form 1. The proposal of this concept is already included in the text of [NPA 2017-19](#). This text, which has already received some positive comments from the GA community, is scheduled to be proposed to the Commission for end of 2018. It will be applicable only for not-safety-critical parts, as identified by the aircraft manufacturer (or by EASA, in special cases), and is particularly interesting for light aircraft.

The Concept Of Standard Changes And Repairs – CS-STAN

All changes and repairs are subject to approval (under [Part 21](#), Subparts D + M) but since a few years Part-21 also allows to derogate for standard changes and repairs. The specifications are laid down in [CS-STAN](#): a set of provisions allowing the embodiment of simple changes or repairs to GA aircraft without a dedicated approval process, provided that specific conditions are met.

The purpose for allowing standard changes/repairs is to:

- Reduce the regulatory burden for embodiment of simple changes and repairs
- Facilitate introduction of more modern and safer equipment

As CS-STAN evolves, certain topics will be covered in its next issue, such as: new standard changes for balloons; installation of flight time counters; replacement of starter batteries;

installation of attachments / brackets for various purposes; headset exchange; clock replacement; repainting of composite aircraft acrylic; installation of weather warning functionality for VFR a/c; improvement/ extension of existing provisions; etc.

Part-21 Proportionality

The existing [AMC/GM to Part-21](#) are written mainly for large aircraft and companies. In particular, the Product Organisation approval (POA) lacks scalable alternative means of compliance. In addition, there is a split foreseen in the rules between approvals of design and production organisations, and also maintenance organisation, which for small companies - who work in small, consolidated teams - is not natural; and [Part-21](#) Section B (Procedures for competent authorities) mandates a process-oriented approach, which may not necessarily be the best approach for small companies.

We know that innovation is the future for GA and new ideas and players on the market should be encouraged and supported. Today's rules for design and production are challenging for start-up organisations. Therefore, the "Part 21 proportionality" project is intended to change this in 2 steps.

In a first step, we are developing a proposal for a set of alternative acceptable means of compliance (AMC), which may be used by companies designing or producing ELA (European Light Aircraft), aiming at complementing the existing AMC with more flexible and scalable AMC.

The second step is to develop new or alternative rules within Part-21, in line with the new toolbox available under the new Basic Regulation.

Another Breakthrough Towards Simpler and Lighter Rules: Air Operations and Licensing

Balloon & Sailplane Regulations

The air operations [Regulation \(EU\) No 965/2012](#) contains about 1900 pages of rules and associated soft law (the AMC/GM material). But only around 120 pages apply to balloons, and even less to sailplanes. The way forward is to extract the applicable rules for balloons and also for sailplanes from the Regulation, making them simpler and proportionate. The new rules separate Balloon and Sailplane in two different ones.

The first rule completed is [Regulation \(EU\) 2018/395](#) for balloons. At present, it includes Annex I with Definitions and Annex II (Part-BOP,*, Air OPS). Annex III (Part BFCL* Licensing) will follow.

The [Balloon Rule Book](#) is already available on the EASA website. Its main chapters refer to Air Operations, Licensing, Continuing and Initial Airworthiness. This consolidated version contains all information a balloon pilot or operator needs to know in the form of an easy-to-read rule book. A similar one for sailplanes is foreseen to be published in the first half of 2019.

Aircrew: further landmarks in sight

New rules for balloon & sailplane pilot licences are currently under development. These new parts of the balloon & sailplane regulations are named Part-BFCL (Balloon Flight Crew Licensing) and Part-SFCL (Sailplane Flight Crew Licensing) respectively and will form part of the new balloon and sailplane regulations as described in the Chapter above. Requirements

for balloon and sailplane pilot licensing have been revised to be more proportionate to GA. The Opinion is planned to be published by **31 October 2018**.

The publication of the Opinion on the Basic Instrument Rating (BIR) is expected on the same date. With the BIR, it is proposed to introduce into Part-FCL a new rating for flying IFR (Instrument Flight Rules), tailored to the needs of leisure pilots, with a full competency-based training in modules, a revised theory syllabus and, in return for numerous alleviations, limitations for approach minima.

Declared Training Organisation

In the past, the requirements applicable to Approved Training Organisations (ATOs) were found too demanding for small GA training providers. That's why EASA developed new and lighter rules: Part-DTO (Declared Training Organisations). Part-DTO (a new Annex VIII to [Regulation \(EU\) No 1178/2011](#)) contains provisions for a new type of training organisation for leisure pilots for aeroplanes, helicopters, sailplanes and balloons. DTOs will not have to undergo the same comprehensive certification process as the ATOs which provide training for obtaining commercial pilot licences. The transition for existing training organisations will be easy. Publication of Part-DTO is expected for July 2018.

The concept of a [modular light aircraft pilot license LAPL\(A\)](#) is currently under revision, and a concrete proposal under development. This revised concept considers the option for LAPL training delivered in modules, and these modules would be determined by each Member State. After the last comments and criticism received, the opt-out for LAPL is extended until April 2020, in order to have more time to develop the concept of modular LAPL.

Furthermore, EASA has proposed to amend requirements for the LAPL to include seaplane privileges in [Opinion 05/2017](#).

What's Next?

Communication, Safety Promotion, cooperation

We created or proposed light and flexible rules for General Aviation that in some cases have already been implemented. Where there are delays it is usually due to the adoption discussions and process in the EU Commission.

The next phase is however coming closer, where we support implementation and monitor the intended effects of our simplification of the regulatory system. For this we need to better understand the current and intended future of GA. This is one of the reasons why we need a common vision and strategy for GA involving all players. If put in place, the new regulatory framework will support and strengthen General Aviation in Europe.

As the rules become lighter, Communication and [Safety Promotion](#) have to take up speed. EASA is taking a leading and more proactive role in Safety Promotion, which has become one of the Agency's priorities. Current successful activities in GA safety promotion are: the start of a [GA Community Site](#) for exchange of information, sharing of experiences and discussion around GA topics; the Sunny Swift cartoons on mitigating risks while flying, completely produced by EASA colleagues in 24 European languages; the publication of the European Airspace Infringement Campaign with several short videos and additional materials on the subject, looking at different national specificities as well.

("... real estate is *so much*
about planning ahead!")



FISCHBACH
REALTORS & DEVELOPERS
— 1989 —



AH | COURTAGE EN
ASSURANCES

www.a-h.lu



Ayez l'assurance d'être bien assuré!



54, rue d'Esch / L-3921 Mondercange

Tél: +352 26 176 171 / Fax: +352 26 176 172 / Mail: info@a-h.lu / Site: www.a-h.lu

I feel good

Sanichauer et ElectroSecurity s'unissent
et rassemblent toutes les techniques du
bâtiment au sein d'une même entité.



SENTEZ VOUS BIEN CHEZ VOUS

Meilleure qualité de service, meilleures synergies dans nos offres.
Venez nous découvrir sur www.genista.lu