



**UPL-AOPA LUXEMBOURG
YEARBOOK 2019-2020**



Junkers

A3



JUNKERS



UPL-AOPA YEARBOOK 2019-2020

2nd Edition

UPL-AOPA Luxembourg Calendar 2020	5
UPL-AOPA Works for YOU	6
UPL-AOPA is getting the best out of your Flying Passion	7
WHO is WHO at UPL-AOPA?.....	8
Ranking for Motor Flying Rallies 2019	9
UPL-AOPA Safety Seminar 2019	10
Besuch in Melilla	11
Safer Integration of Drones into the Airspace	20
Avec Le petit bleu de Swakopmund aux chutes Victoria.....	22
UPL NavRefresher 2019.....	28
La Route de la Soie	29
Hans Gutmann Memorial Rally 2019	44
Mountain Fly-Out to Annecy 2019	51
Fly Florida.....	54
EASA General Aviation Road Map 2.0 Update 2019	56
My Personal Minimums	59



Dear aviation enthusiasts!

Last year, we started with our first edition of the UPL-AOPA Luxembourg yearbook. Now you have got the second edition in your hands, with the number of pages well increased thanks to many contributors. This perfectly reflects the dynamism of General Aviation in Luxembourg. In other words, there's a lot going on in flying Luxembourg

We are happy to have restored the discussions with Lux-Airport, resulting in the reopening of Parking 5 for General Aviation, be it in a different format than before. There remains uncertainty with regard to a hangar solution which works for all the actors, although there is already a partial solution signed. This kind of uncertainty is not favourable for any investments in new equipment.

The public debate for the upcoming year will be a lot around drones as there is a big piece of legislation coming towards us, the so-called U-Space. What is this U-Space ? it is a set of new services and specific procedures EASA is creating designed to support safe, efficient and secure access to airspace for large numbers of drones.

The setup is quite big and has a tremendous impact on General Aviation. We risk a de facto privatization of the lowest airspace. Today, a global framework ensures all airspace users to have equal rights and access to airspace. AOPA entered and contributed to the discussion with EASA as we think the new U-Space should be open to everyone fulfilling technical requirements. The setup cost of the U-Space should be paid for by those who want it: drone operators. Priority for people at any given time in the discussion about airspace usage is a key topic for AOPA in the public debate. No exceptions for undefined so-called special operations as the draft opinion of EASA on U-Space proposes. Nope, human life must always have priority. Luxembourg's academic research with regards to drones is likely to positively contribute to make the skies safer.

For 2020, we have a full agenda as always from various Parties and all upcoming activities are not even mentioned yet. Thank you to all of you who make it happen every day again.

Enjoy reading this second edition of the Yearbook of UPL-AOPA Luxembourg.

Best Regards

Peter Sodermans
President

Peter.Sodermans@upl-aopa.lu



Sodermans

Reinhard Krommes
Secretary General




















Reinhard.Krommes@upl-aopa.lu



R Krommes



UPL-AOPA Luxembourg Calendar 2020

Date	Activity	Responsible Organization	Organized by	Contact
25 Jan	AOPA Luxembourg Safety Seminar		UPL-AOPA	Board
08 Feb	AOPA Luxembourg General Assembly		UPL-AOPA	Board
08 Feb	Presentation of the Silk Road Flight		UPL-AOPA	Patrice Deyglun & Jean Ries
01-04 Apr	AERO 2020 Exhibition and Conference, Friedrichshafen, Germany		Individual travel	
May	Season opening Auxerre – Chablis region		Aéro-Sport	Bernard Frechen
1 May	Season Opening		Aéroplume	To be announced
21-24 May	Ascension weekend towards where the skies are clear		UPL-AOPA	Peter Sodermans & Rajiv Aurora
29 May–01 Jun	Museum visit Abarth et Aviation, Beaune ; Champagne Claude Penot ; La Ferté Alais (meeting aérien)		Aéro-Sport	To be announced
13 Jun	Nav Refresher 2020		UPL-AOPA	Bernard Frechen
19–28 Jun	Memorial Hans Gutmann Tourist Rally Flight: Andorra, Gibraltar, Marocco, Mellila, Cannes, Bosnie-Herzegovina		Fun Travel FAI-GAC	Jean Birgen, Mike Kornev, Artem Kirillov
20 Jun	Summer Tour Aéroplume		Aéroplume	To be announced
10-12 Jul	Biking and island hopping from Norderney hub		UPL-AOPA	Peter Sodermans & Rajiv Aurora
17 Jul-02 Aug	HOP -Tour de France Aérien		Aéro-Sport	Jean Birgen
Sep	Aéro-Sport / InstalFit Rally	 	Aéro-Sport & Instal-Fit	Jean-Birgen & Marco Felten & Bernard Frechen
4-6 Sep	Mountain Flying Alps - Annecy		UPL-AOPA	To be announced
Sep	UPL - Rally		UPL-AOPA	Marco Felten & Bernard Frechen
19 Sep	Fall Tour Aéroplume		Aéroplume	To be announced
19 Sep–2 Oct	38th Rallye Toulouse - Saint-Louis du Sénégal - Toulouse		FAI	



Date	Activity	Responsible Organization	Organized by	Contact
9 Oct	Aéroplume Keelen-Owend		Aéroplume	To be announced
15-20 Nov	22nd FAI World Rally Flying Championship, Stellenbosch SA		FAI	
12 Dec	Aéroplume Christmas Party		Aéroplume	To be announced

Schedule subject to changes. Stay tuned for changes, additions and more information via the UPL-AOPA Twitter account @AOPALuxembourg and the www.upl-aopa.lu website.

Luxembourg Holidays 2020

Sunday-Monday 12.-13.04.2020	Easter (<i>Paques</i>)
Friday 01.05.2020	Labour Day (<i>fête du travail</i>)
Saturday 09.05.2020	Europe Day (<i>Journée de l'Europe</i>)
Thursday 21.05.2020	Ascension Day (<i>l'Ascension</i>)
Sunday-Monday 31.05.-01.06.2020	Pentecost Holiday (<i>congé de la Pentecôte</i>)
Tuesday 23.06.2020	National Day (<i>Jour de l'anniversaire du SAR le Grand-Duc</i>)
Thursday 16.07. - Monday 14.09.2020	Summer vacation (<i>vacances d'été</i>)
Saturday 15.08.2020	Assumption Day (<i>Assomption</i>)
Sunday 01.11.2020	All Saints (<i>Toussaint</i>)

UPL-AOPA Works for YOU

AOPA speaks up in your favour whenever infrastructure or equipment changes, or new requirements are about to occur or when new rules and regulations and procedures are to be introduced. Through its representation in international organizations dealing with institutional and regulatory issues affecting civil aviation, AOPA is frequently asked the question: "What is your opinion?" and we offer sound, professional advice and positions in the interest of General Aviation and fairness in the skies.

UPL-AOPA Luxembourg comments: AOPA is always present, nationally and internationally, to comment and step in if necessary, i.e. if changes are likely to adversely influence general aviation operations.

UPL-AOPA is a member of all national commissions and working groups dealing with aeronautical issues. AOPA has therefore a direct influence on proposed rulemaking and legislation.

UPL-AOPA opposes decisions that violate international agreements, standards or constitute a discrimination of General Aviation.

UPL-AOPA and the European arm of IAOPA are excellent partners in promoting GA/AW's views, requirements. They coordinate opinions with the European authorities involved.

UPL-AOPA has access to ICAO, EASA, EUROCONTROL, EUROPEAN COMMISSION, JAA and other organizations operating world-wide through IAOPA. It thereby obtains first-hand information and has the opportunity to influence developments at international levels.

Check IAOPA Europe News <https://www.iaopa.eu/> for information on latest GA developments.



UPL-AOPA is getting the best out of your Flying Passion



We organise many events throughout the year, most of which have a long tradition. Volunteer members of the association and friends organise Fly-Outs and Rallies, as well as Safety Seminars.

We maintain the UPL-AOPA Website keeping you up to date on General Aviation issues and events.

Well known regular events include

- UPL-AOPA Safety Seminar
- Pinch Hitter course for non-pilots
- NAV Refresher Fly Out
- Hans Gutmann Long Range Rally
- Mountain Fly Out and Training
- UPL-Rally etc.

Through IAOPA, the international community of national AOPA's we have access to many special member benefits for aviation and navigation products, airport fees, hotels, rental cars etc.

Read here about membership benefits and special offers:

<https://www.upl-aopa.lu/index.php/2019/04/25/upl-aopa-membership/>



WHO is WHO at UPL-AOPA?

At the General Assembly of 2019, the board of UPL-AOPA asbl had been refreshed. The new team set up an executive committee which consists of the board members and one co-opted member because of his specific contributions to our association.

Also important 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 2019

The general email address is info@upl-aopa.lu which is forwarded to all executive committee members.

Name	Function	E-mail
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
Dr Rajiv Aurora	Event coordinator, medical expert	raurora@t-online.de
Jean Birgen	Event coordinator, communication	jean.birgen@upl-aopa.lu
Jean-Claude Frank	Communications coordinator Webmaster Digital innovation team	jean-claude.frank@upl-aopa.lu
Bernard Frechen	Social event coordinator	bernard.frechen@upl-aopa.lu
Mike Kornev	Partner channel management Event coordinator	mike.kornev@upl-aopa.lu
Guy Zenner	Digital innovation team	guy.zenner@upl-aopa.lu
Co-opted:		
Philippe Sunnen	Deputy Secretary-General	flep.sunnen@upl-aopa.lu



Ranking for Motor Flying Rallies 2019

As the UPL-Rally planned for the 28th September 2019 had to be cancelled due to poor weather, we could only consider the Aéro-Sport / Instal-Fit Rally which took place on 14th September 2019. Here is the total ranking:

No.	Registration	Type	Pilot	Copilot	Total
1	F-AYAC	L19	SCHMITZ Jean-Claude	ELSEN Eugen	2.424,6
2	LX-AIO	C172	ENGLEBERT Christophe	NUSSBAUM Alain	2.228,1
3	LX-AID	C172	JANTUNEN Ari-Pekka	SCHROEDER Christoph	2.130,3
4	D-ENAA	PA18	SCHREINER Jean-Marie	KLOSEN Gilles	2.112,3
5	LX-AIW	P28A	MENENDEZ Cristina	HAMES Jeanne	1.477,3
6	LX-AIW	P28A	KIRSCH Christian	JAKOBY Marco	1.450,0
7	LX-AID	C172	SUIJLEN Maarten	PELS Roel	1.325,3
8	LX-AIW	P28A	HULSKES Karin	FABER Niki	1.304,5
9	LX-AIO	C172	NAVEZ Damien	ANG Kuy Ly	862,5

Trophée Fred Kontz

1. SCHMITZ Jean-Claude - ELSSEN Eugen
2. ENGLEBERT Christophe - NUSSBAUM Alain
3. JANTUNEN Ari-Pekka - SCHROEDER Christoph
4. SCHREINER Jean-Marie - KLOSEN Gilles
5. MENENDEZ Cristina - HAMES Jeanne

Trophée UPL-Rallye

./.

Trophée Dames

1. MENENDEZ Cristina - HAMES Jeanne

Trophée Débutants

1. JANTUNEN Ari-Pekka - SCHROEDER Christoph

Trophée Vétéran

1. SCHREINER Jean-Marie

Trophée International

1. RIES Jean - DEGLUYN Patrice

Mémorial Hans Gutmann Tourist Rally Flight

1. FEDERSPIEL Yves - BIRGEN Jean - LORANG Pierre
KIRILOV Artem - KORNEV Mike
KRYCH Maciej

UPL-AOPA Safety Seminar 2019

By Reinhard Krommes



UPL-AOPA Luxembourg has pursued its commitment to promoting and improving flight safety with its annual Flight Safety Seminar which took place on Saturday, March 23rd, as usual at the Alvisse Parc Hotel in Luxembourg. For this full day event, our member Pascal Kremer had gathered distinguished speakers on safety awareness issues, in particular regarding traffic and airspace in and around Luxembourg. This year's theme was stall and spin awareness and avoiding airspace infringements.

David Nouvel of BEA France (Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile) spoke on risky and unnecessary manoeuvres. Think twice, before you want to just show off with low passes or amateurish stunts suddenly turning into loss of control that put your and other people's lives on the line.

Jean-Claude Petesch of the Direction de l'aviation Civile Luxembourg spoke on the analysis of safety issues during 2017. A slight increase in occurrences was noted. There were 3 accidents, luckily with no fatalities nor injuries. He pointed out the top ten flight safety issues. On top of his list were

- Mid-air collisions
- Crew fatigue
- Incorrect setup of aircraft

Airspace infringements ranked on eighth place.



Confirmed aerobatics pilot *Cyril Talon* brought avoidance of stalls and spins on a practical level.

Then we greeted *Thierry Kubiak* who is stationed with the French Airforce at Nancy Ochey. He reiterated the pretty complex military airspace structure in north-eastern France and invited all pilots to carefully study activity of these zones before flights in the region. Military ATC tries to help, but all restrictions must be respected!

After lunch, *Stijn de Graaf* of Eurocontrol put it all together explaining the context of infringements and avoidance strategies.

He explained that airspace infringement occurs when an aircraft enters notified airspace (Classes A-E, restricted, prohibited, etc.) without previously requesting and obtaining clearance from the controlling authority of that airspace, or enters the airspace under conditions that were not contained in the clearance. In many cases VFR traffic infringes controlled or restricted airspace with potentially



disastrous consequences for reasons like for example nonawareness of controlled or restricted airspace or misunderstanding of ATC instructions.

Pilots must contribute to make sure that airspace infringements do not happen by

- Improving airspace infringement awareness;
- Effective Pre-flight briefing and Accurate Navigation;
- Appropriate and effective Air-Ground communications;



Dr Ralf Hubo, president of the Aeroclub Saar, gave an overview of the situation in neighbouring Saarland, especially regarding glider and parachuting activities in Saarlouis, Marpingen and Dillingen and where and when to expect increased traffic density.

Finally, on a lighter note, *Philippe Buron-Pilâtre* who has 30 years ago revived the tradition of ballooning in neighbouring Lorraine told us about his enterprise. All year round it brings the whole world of hot air ballooning to life at the former Chambley air base. This small world turns every two years into an international balloon meeting which reaches out to match the Albuquerque event.

So, we concluded another remarkable Safety Seminar with excellent contributions improving pilot knowledge and pilot skills. Our thanks to Pascal Kremer and his outstanding speakers. Pascal promised to be back in 2020 with the following edition. We count on more pilots next time - this time not more than 32 pilots found their way to the seminar...

Besuch in Melilla

By Nico Bannasch



Irgendwann, ich erinnere mich nicht mehr genau, erzählte Peter SODERMANS mir mit großer Begeisterung von Melilla und seiner Idee einen Ausflug dorthin zu organisieren. Wenn ich ganz ehrlich bin, war Melilla mir bis dahin gar kein Begriff. Peter erzählte, dass es sich um eine

spanische Exklave an der nordafrikanischen Mittelmeerküste handele so wie auch das bekanntere Ceuta.

Melilla ist eine spanische autonome Stadt (Ciudades autónomas) an der Mittelmeerküste von Marokko. Wie [Ceuta](#) gehört sie politisch zu Spanien, geografisch jedoch zu Afrika. Bis 1995 wurde Melilla als Teil der Provinz Málaga betrachtet. Seitdem verfügt die Exklave über ein Autonomiestatut, ähnlich wie die Region Katalonien und Mallorca.

Als spanische [Exklave](#) gehört Melilla zur [Europäischen Union](#), ist aber gemäß dem [Zollkodex der Union](#) vom [Zollgebiet der EU](#) ausgenommen. Das Gebiet umfasst 13,4 km², auf denen etwa 86.487 Einwohner leben (Stand 1. Januar 2019). Die wichtigsten Industriezweige Melillas sind die Fischverarbeitung und der Schiffbau. Vom Freihafen aus werden vor allem Fisch, Obst und Gemüse, Eisen und Blei exportiert.¹

Mein Interesse war geweckt und so trug ich mich für das Anfang Mai 2019 von Peter und der AOPA LUXEMBURG organisierte Fly-Out ein. Am 01. Mai ging es los und bei bestem VFR Wetter traf ich am Flughafen Luxemburg ein, wo ich mich beeilte, unsere treue LX-LCO vorzubereiten.

Einige der anderen Teilnehmer waren ebenfalls bereits vor Ort und so lernte ich meinen späteren Co-Piloten Roman SOKOLOWSKI kennen, welcher eigentlich mit Jim SCHNEIDER und Michel SIMONIS auf der LX-AVA, einer PA-28 des AVIASPORT II, eingeteilt war.

Da ich ungerne alleine fliege und es vorziehe, die Eindrücke eines Fluges mit jemandem zu teilen, bot ich an, dass wer Interesse hätte, das ein oder andere Leg der Reise bei mir mitfliegen könne. Roman bot sich für das erste Leg an und ich freute mich somit auf interessante Gespräche während dem ersten Abschnitt, welcher uns nach Béziers (LFMU) führen sollte.

Wir starteten also gegen 09.50 Uhr, stiegen auf FL 180 und folgten unserem Routing welches uns nach Grostenquin, dann die G21 entlang über das Plateau von Langres nach Moulins und schließlich folgend der A27 nach Mende führte, wo wir dann auf die J27 abbogen bis nach AFRIC von wo aus wir unseren Anflug auf Béziers begannen.



Ausblick aus FL180

Unser Flug verlief hoch über verstreuten Kumuluswolken auf der gesamten Strecke routinemäßig und so hatten Roman und ich ausgiebig Zeit, uns im Gespräch kennenzulernen.

Nach zirka 2 Stunden und 20 Minuten Flugzeit setzte das Fahrwerk unserer P210 auf der Piste in Béziers auf. Wir verzurrten unseren Flieger und checkten im Hotel Campanile ein, wonach wir uns zu einer Besichtigung des Umfeldes des Hotels aufmachten, in Erwartung des Eintreffens der übrigen Teilnehmer.

Als wir von unserer Erkundungstour zurückkehrten war denn auch der Großteil der Teilnehmer eingetroffen und so ließen wir den Nachmittag bei einigen gemeinsamen Bieren auf der Hotelterrasse gemütlich ausklingen.

¹ Quelle : Wikipedia ;

Der Abend führte uns dann in ein malerisches Fischrestaurant am Meer, wo die Crews Ihre Erlebnisse des Tages bei Meeresfrüchten und Wein austauschten.

Am nächsten Tag waren eigentlich zwei Etappen vorgesehen. Die erste führte von Béziers nach Almeria (LEAM) zum Tanken, da in Melilla kein Avgas erhältlich ist, die zweite dann direkt nach Melilla (GEML).

Roman wollte mich weiter begleiten und wir entschieden gemeinsam, diesen Teil VFR der Küstenlinie entlang zu fliegen, dies auch, da es auf der ebenfalls vorbereiteten IFR-Strecke hochreichende Gewitter geben sollte.



Nachdem wir unseren Flieger abflugbereit gemacht hatten starteten wir in dritter Position hinter SP-AVI, der Cirrus von Maciej KRYCH und Jean BIRGEN, sowie der LX-AVG, einer PA-28B mit Bill ERPELDING, Sylvain SIMONETTI und Romain BORDADE.

Da in Almeria Handling obligatorisch ist hatte ich unsere Ankunft bereits von Luxemburg aus bei Swissport angemeldet und bekam auch prompt eine Bestätigung, beinhaltend die zu erwartenden Kosten und die in Spanien übliche Bitte um Mitteilung einer VAT-Nr.

Gemäß unserem Plan folgten wir in 2.500 ft der Küstenlinie, welche wir lediglich bei Barcelona verließen um den CTR von LEBL landeinwärts, nördlich von Sabadell, zu umfliegen. Die LX-AVG von Bill, Sylvain und Romain hatten wir mittlerweile überholt.



Die spanischen Controller waren äußerst hilfsbereit und lotsten uns durch die jeweiligen CTRs der zahlreichen mehr oder weniger direkt an der Küste gelegenen Flughäfen von Reus, Alicante und Murcia. In Reus verließen wir unsere Flughöhe von 2.500 ft und stiegen auf 4.500 ft, welche wir dann bis kurz vor Valencia beibehielten.

Hier wollte uns ATC auf unter 1000 ft herunter haben, um die Achse der Piste 30 kreuzen zu können ohne den Verkehr zu stören.

Nachdem wir auf diese Weise die TMA von Valencia unterflogen hatten stiegen wir wieder auf 3.000 ft, eine Höhe, welche uns einen unbeschreiblichen Blick auf die Schönheit der spanischen Küste ermöglichte.

Allerdings mussten wir bei Alicante wieder auf 1.000 ft absteigen und wurden dann mittig über den Flugplatz geführt. Diese Höhe hielten wir bei bis hinter Murcia, um dann wieder auf 4.000 ft zu steigen in Erwartung eines Anfluges auf Almeria über die nördlich des Platzes gelegenen Punkte E und E1. Allerdings wurden wir angewiesen, den Platz über S anzufliegen, sodass wir langsam wieder auf 1.000 ft abstiegen und nach langen 4 Stunden und 7 Minuten in LEAM auf der Piste 07 aufsetzten.



Da wir angemeldet waren, wurden wir am Boden bereits erwartet und die Abfertigung verlief reibungslos und ohne schließlich auf die Angabe einer VAT-Nr. zu bestehen. So konnten wir nach einer guten Stunde Aufenthalt in Richtung Melilla weiterfliegen. METAR sowie auch TAF für MELILLA waren entgegen dem bisherigen Streckenwetter nicht besonders berauschend, wenn auch noch über dem VFR Minimum.

Wir stiegen also zunächst auf 3.500 ft bis wir ungefähr nach 70 Nm auf eine geschlossene Wolkendecke vor uns trafen. Da wir VFR unterwegs waren und es aussah als würde diese Wolkendecke bis zu unserem Ziel nicht mehr aufreißen, beschlossen wir für den Rest der



Unsere auf dem militärischen Teil des Flughafens Melilla geparkten Maschinen

Strecke unter die Wolken abzustiegen, um nach einer Flugdauer von zirka 50 Minuten schließlich unser Ziel zu erreichen.

Der Anflug führte uns zunächst über die Stadt und dann kurz über den Nachbarort im Marokko Bni Ansar um unseren Endanflug auf die Piste 33 des

Flugplatzes auszurichten. Geparkt wurde im militärischen und somit abgesperrten Teil des Flughafens.

Maciej KRYCH und Jean BIRGEN mit Ihrer Cirrus, Paul und Christine FARMER mit Ihrer Mooney M20 LX-ART, sowie Lionel MAHMANE mit seiner P210 Silver Eagle LX-LEM waren bereits vor Ort.

Lionel war direkt und ohne Zwischenstopp direkt von Béziers aus nach Melilla geflogen da er kein Avgas benötigt, sondern seine Turbine mit auch in Melilla vorrätigem Kerosin füttert.

Etwas später kamen dann auch die beiden Pa-28 LX-AVG und LX-AVA nach und wir fanden uns um 21.00 Uhr im Restaurant La Pergola im Hafen von Melilla wieder.

Leider hatte die Crew der Cessna 182 LX-AIX von AEROSPORT mit Reinhard KROMMES, Guy ZENNER und Fernand BRAUN, sowie die Mooney M20J von unserem Organisator Peter SODERMANS und seinem Co Franky COENE wegen des Wetters von einem Flug nach Melilla abgesehen.

Natürlich ließen die Zurückgebliebenen uns wissen, dass es auch Ihnen gut ging und sandten uns liebe Grüße und Fotos, welche Ihr Schicksal belegten.



Natürlich informierten wir Peter umgehend ebenfalls über unsere ebenfalls nicht wirklich missliche Lage. Peter hatte eine ganze Reihe offizielle Termine arrangiert und Gastgeschenke für Lokal- und Zentralpolitik in seinem Flieger. Anlässlich eines kurzen Telefonates am Morgen des 3. Mai übertrug Peter somit kurzerhand mir sämtliche offiziellen Auftritte und Ansprachen.



Allerdings waren sämtliche Gaben für unsere Gastgeber in Peters Mooney. Gottseidank hatte Bill ein paar Pins der AOPA LUXEMBURG dabei, sodass diese nunmehr als Geschenk für die offiziellen Anlässe erhalten mussten.



Gegen 09.00 Uhr wurden wir im Sitz der Delegation der spanischen Regierung in Melilla nicht nur von der Vertreterin der Regierung, sondern auch von der Presse und dem Lokalfernsehen erwartet. Mit großem Interesse ließ sich die Vertreterin der Regierung, sowie auch die anwesende Presse erläutern, warum man mit mehreren Kleinflugzeugen von Luxemburg aus ausgerechnet nach Melilla fliegt.



Nach den erfolgten Erklärungen, und gereichten lokalen Backspezialitäten und dem unverzichtbaren Foto der Überreichung unseres Geschenkes ging es weiter im Programm und der nächste Empfang bei der lokalen Exekutive stand an. Auch hier war das Interesse groß und uns wurde erneut die Frage gestellt, warum Melilla?

Nachdem wir auch hier das allgemeine Unverständnis glaubhaft aus der Welt schaffen konnten und Überreichung des Gastgeschenks mit offiziellem Foto ging es nach kurzweiligen Gesprächen mit



den Lokalverantwortlichen weiter zur Besichtigung von Melilla la Vieja, welche bei uns allen großen Eindruck hinterließ, hätten wir doch nie solche Schönheit hier erwartet, auch wenn der Grenzbereich Erinnerungen an die Zeit vor 1989 in Deutschland hervorrief.



Blick auf den Grenzbereich zu Marokko

dem Konflikt der marokkanischen Regierung vor, Flüchtlinge abgeschoben zu haben, die an der Grenzanlage von Melilla ebenfalls abgewiesen wurden und in der Wüste landeten. Die Regierung Marokkos wies jedoch jede Schuld von sich. Im Jahre 2008 versuchte eine Flüchtlingswelle Melilla zu stürmen, dies gelang jedoch nur wenigen Flüchtlingen, die später in Abschiebelager gebracht wurden.²

Melilla geht höchstwahrscheinlich auf die Gründung der [Phönizier](#) zurück, die hier um 1100 v. Chr. einen Handelsplatz und eine Siedlung mit Namen Rusadir gründeten. Später wurde die Siedlung [karthagisch](#), dann gehörte sie zum [Königreich Mauretaniens](#), welches im Jahre 42 n. Chr. in die [römische Provinz Mauretania Tingitana](#) integriert wurde.

Im 5./6. Jahrhundert wurde der Ort zunächst von den [Vandalen](#) erobert, später dann von [Konstantinopel](#), das jedoch im Jahre 705 den Arabern weichen musste, die die Siedlung zerstörten. Im 9. und 10. Jahrhundert wiederaufgebaut, wurde sie erneut zum Endpunkt eines wichtigen [Karawanenwegs](#) zwischen dem Mittelmeer und der Wüstenstadt [Sijilmassa](#). [Abd ar-Rahman III.](#) befahl im Jahre 927 die Eroberung Melillas und der gesamten Nordküste Marokkos, das er von den [schittischen](#)

² Quelle : Spanien reiseblog.de

[Fatimiden](#) bedroht sah. Um 1030 gehörte Melilla zum Teilkönigreich ([taifa](#)) von [Málaga](#). Unter den [Meriniden](#) war Melilla zeitweise Grenzbefestigung zwischen den Königreichen von [Tlemcen](#) und [Fès](#).

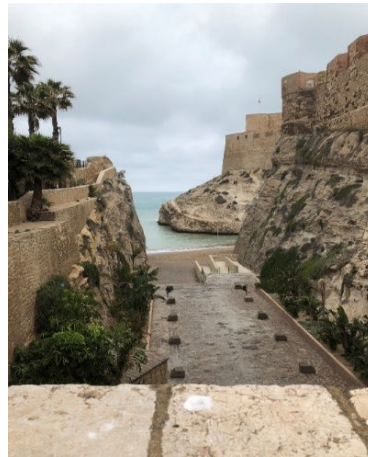
Im Jahre 1497, also fünf Jahre nach der Eroberung [Granadas](#) wurde die Stadt im Auftrag der [Katholischen Könige Isabella I. von Kastilien](#) und [Ferdinand II. von Aragón](#) während der schwachen Herrschaft der marokkanischen [Wattasiden](#)-Dynastie erobert. Die Stadt wurde als Stützpunkt für weitere Aktivitäten in Nordafrika angesehen und den [Herzögen von Medina-Sidonia](#) übergeben; ab 1556 unterstand sie direkt der spanischen Krone. Nach mehrfachen vergeblichen Belagerungen (die letzte in den Jahren 1774/1775) wurde Melilla im 17. und 18. Jahrhundert von den Spaniern zu einer Festungsstadt ausgebaut.

Permanente Konflikte im Norden Marokkos, die auch von den europäischen Mächten Frankreich, Spanien und dem Deutschen Reich geschürt wurden, mündeten schließlich in den [Rifkrieg](#) (1921–1927), der auch unter dem Einsatz von [Giftgas](#) geführt wurde. Am 17. Juli 1936 erhoben sich Teile der in Melilla stationierten [spanischen Truppen](#) unter der Führung des Generals [Francisco Franco](#) gegen die [Zweite Spanische Republik](#) und lösten somit den [Spanischen Bürgerkrieg](#) aus.

Seit der Staatsgründung im Jahr 1956 beansprucht Marokko Melilla, das ca. 400 km weiter westlich gelegene Ceuta sowie einige kleine spanische Inseln vor der afrikanischen Küste. Die Gebietsansprüche werden jedoch nicht vorangetrieben, da Marokko in vielerlei Hinsicht (Handel mit Europa, Status der [Westsaharagebiete](#)) von Melilla profitiert.³

Die bewegte Geschichte brachte mit sich, dass man Menschen mit den verschiedensten Gesichtszügen und Kleidungen begegnet, die ihre Herkunft bereits erahnen lassen. Wie die Gesichter der Menschen zeugen auch die Kirchen, Moscheen, Synagogen und Tempel von den mannigfaltigen, kulturellen Einflüssen. Die 4 Kulturen bereichern sich gegenseitig und machen einen Besuch in der Stadt zu einem wirklich ganz besonderen Erlebnis.

Diese Eindrücke lassen sich durch nichts besser beschreiben als die nachfolgenden Fotos:



Die Festung von Melilla

³ Quelle : Wikipedia



Nach dieser beeindruckenden Führung durch Melilla stand das Mittagessen im Restaurant El Caracol Moderno auf dem Programm, welches durch sein Angebot an Speisen die zahlreichen kulturellen Einflüsse in Melilla kulinarisch widerspiegelte. Der weitere Nachmittag war frei und wurde vor allem genutzt, um für die Daheimgebliebenen ein kleines Souvenir zu ergattern.

Am Abend trafen wir dann endlich die Mitglieder des Fliegerclubs von Melilla, welche Peter bei der Planung dieses Fly-outs behilflich waren.

Bei erneut ausgezeichneten Speisen, nebst der Darbietung einer extra für uns organisierten Tanzgruppe, welche traditionelle Tänze vorführten, wurden neue Freundschaften geschlossen.

Am nächsten Morgen hieß es dann Abschied nehmen von Melilla und so wurden wir per Bus zum



Flughafen gebracht wo die „Formalitäten“ zwar zeitraubend aber dennoch im Rahmen des erträglichen blieben.

Nächstes Ziel war Perpignan in Südfrankreich. Roman, der mich auch auf dem Rückflug begleitete und ich entschied, wie die meisten unter uns, erneut in Almeria, zum Tanken zwischenzulanden.



Barcelona aus FL 180

Das Wetter wurde eingeholt, der Flugplan aufgegeben und nachdem wir uns bereits am Vorabend wieder in Almeria angemeldet hatten starteten wir schließlich gegen 11.00 Uhr auf der Piste 33 in Richtung Almeria.

Der Zwischenstopp verlief erneut reibungslos und so stiegen wir, nach erfolgter Vorbereitung und Abfertigung, mit vollen Tanks auf FL 180 und erreichten nach etwas mehr als 3 Stunden dann Perpignan

(LFMP) wo

uns ein doch recht starker Tramontane aus nordwestlicher Richtung mit bis über 40 Kts, allerdings fast genau in Pistenrichtung, empfang.

Die Crews der OO-LVT, sowie LX-AIX sollten wir auch in Perpignan nicht treffen, da diese mittlerweile nach Avignon weitergeflogen waren.

Nachdem wir unsere Flieger aufgetankt und aufgrund des Windes gut verzurt hatten, machten wir uns, zusammen mit Maciej und Jean auf in unser Hotel, um dann ein geeignetes Restaurant für den Abend auszusuchen.



Die Crews der beiden PA-28 von AVIASPORT mit Bill, Sylvain, Michel, Jim und Romain sowie der Mooney von Paul und Christine, als auch der P210 von Lionel stießen noch zu uns und so verbrachten wir einen letzten gemeinsamen Abend in bester Stimmung bei guter französischer Küche und bestem regionalem Wein.

Auch unseren Freunden in Avignon erging es bestens wie diese uns durch Fotos wissen ließen.



Am darauffolgenden Tag ging es dann zurück nach Luxemburg. Dank des in Perpignan immer noch kräftig blasenden Tramontane, entstand eine Wellenwetterlage, welche uns in Windeseile auf unsere Reiseflughöhe von FL 180 katapultierte. Der weitere Flug bis nach Luxemburg verlief angenehm und so konnten Roman und ich unsere gemeinsamen Erlebnisse noch einmal revuepassieren lassen.

Dieses Fly-out war sicherlich ein Highlight der Saison 2019 hinterlässt bei mir unvergessliche fliegerische Eindrücke und eine neue Freundschaft mit meinem Co-Piloten Roman.

Safer Integration of Drones into the Airspace

By Reinhard Krommes / IAOPA

The European Aviation Safety Agency (EASA), together with the European Commission are working jointly to develop a competitive U-space services market, with the ultimate goal of integrating unmanned aircraft systems (UAS or drones) into the European airspace. They have produced a draft regulatory framework, which was presented to U-space stakeholders via three consultations: in May, July and October. Ruling is currently under development by the European Union Aviation Safety Agency (EASA) and the European Commission.





Meanwhile, national regulators issue different rules to operate drones in their airspace, also in Luxembourg.

This is one of the most critical issues facing the aviation industry today. Drones will revolutionise many aspects of everyday life, from the way people travel, to agriculture, policing, mapping, deliveries, maintenance, asset management and construction. However, their proliferation also raises questions about how to handle their integration without compromising safety or security or disrupting current airspace operations of manned flight including General Aviation, Gliders, Rescue Flights etc.

UPL-AOPA Luxembourg has joined IAOPA in the **We are ALL ONE in the Sky** initiative uniting all major aviation stakeholders to promote the creation of a proportionate, risk- and performance-based regulatory framework to enable the drone services industry to flourish, and – crucially – to provide for a safe, secure and efficient operation of manned **and** unmanned aviation.

The We are ALL ONE in the Sky initiative has set out five key principles that 'U-Space Regulation' should meet

1. Enable common airspace situational awareness through information exchange
2. Clarify the responsibilities and liabilities to be borne by different actors
3. Maximise airspace capacity and value through integration, not segregation
4. Maintain & improve today's high safety level
5. Create a flexible framework to accommodate an evolving industry

The drone industry is in its early stages and further developments are happening at a dynamic pace. Many demonstrations are currently taking place to explore how future drone operations might be undertaken, how multiple UTM/U-Space service providers can operate in the same airspace, and how manned and unmanned operations can co-exist, including EU-funded activities. Furthermore, many drone operators are liaising already with UTM/U-Space service providers, ANSPs and national regulatory authorities to be provided with the services they need to begin their operations and achieve the safety cases necessary to operate.

The regulatory framework must allow this to continue and not adopt too prescriptive an approach that risks setting the industry on a particular course or excluding certain players before its full operation is properly understood.

The performance-based regulatory approach should be embraced so that no specific architecture is made mandatory at this stage; this would enable the development of the most efficient and sustainable systems from all points of view. UPL-AOPA and IAOPA actively support the initiative through information and activities and inciting parliamentary questions in order to influence legislation in due time and to assure that air safety and general aviation interest are preserved and developed.

Avec Le petit bleu de Swakopmund aux chutes Victoria

7000km - 50 heures de vol. Des terrains élevés entre 2000ft et 4600ft.

By Rachel Muller

Voler en Afrique : un rêve qui trotte dans la tête depuis plusieurs années.....comment faire ?

- En 2016, à Fuentemilanos en Espagne, rencontre d'un pilote planeur luxembourgeois qui importe son appareil en Namibie - Qui importe et comment ??
- Prise de contact avec un des responsables de la base planeurs de Bitterwasser en Namibie et en été 2018, avec le petit bleu direction Mengen pour une fructueuse rencontre. Mise en relation avec le transporteur, infos pour le permis de vol...
- La préparation : intense, compliquée, pas à pas.
Le 9 avril 2019, les ailes ont été démontées. Le 16 avril 2019, l'ULM était mis dans le container. Avec l'ingéniosité et le savoir faire des amis, tout s'est passé pour le meilleur.



17/05 - 20/05 : Swakopmund

10.00 devant les palmiers le camion passe la grille du terrain de Swakopmund. Le container est déchargé au moyen d'une grue latérale. La



douane suit. Le même jour les ailes seront remontées et le vol test effectué.

Vols locaux en gardant à l'œil la brume. Les dunes de sable sont enchanteresses. La veille du départ, on prépare l'ULM. Prise du bidon rigide pour l'essence, d'un souple, de la tente et un pneu de rechange.



21/05 - 28/05: Les déserts : Swakopmund - Sossusvlei (Dead Vlei) Hammerstein - Bitterwasser - Rostock Ritz



Des paysages magnifiques, des sols très changeants. Entre les dunes de sable rouge près de Sossusvlei, la piste de terre ocre rougeâtre et les montagnes plates d'Hammerstein, les lignes ondulées orangées et l'immense piste de sable de Bitterwasser avec ses installations fantastiques, le paysage lunaire de Rostock Ritz construit sur des rochers. Une sensation

d'immensité, personne à la radio. Impressionnant. Excepté la sortie de Swakopmund où il a fallu attendre 12:00, la levée de la brume, tous les vols sont en début de matinée pour éviter les thermiques et les vents soutenus à l'arrivée.

Côté technique, il a fallu répartir le poids à deux reprises pour éviter que l'ULM cabre.



29/05 - 31/05 : Région d'Omaruru

Les sols de la région d'Omaruru sont parsemés d'arbustes, la région est verte bien que seul le lit de la rivière soit visible. Dû à la sécheresse, les fermiers doivent nourrir leurs animaux. De nombreuses fermes ont leur piste privée, les exploitants les surveillent aux moyens d'ULM



type Bantam. Certains hangars sont réquisitionnés pour stocker le foin, les avions dorment dehors. Roidina et son jardin de cactus, Immenhof : la ferme des chasseurs et Omaruru où j'ai fait le plein le plus rigolo juchée sur le pare-buffle d'un 4x4.

01/06 - 05/06 : Uis (Vingerklip) - Outjo - Etosha (Mokuti) - Rundu

Vol vers le meeting d'Uis organisé par les pilotes de Swakopmund : découverte de sols fissurés au lever du soleil, la course finissant au-dessus d'une mine d'étain en face du massif du Brandberg. Le meeting aérien fut une expérience intéressante : voir une compétition

namibienne, plusieurs avions sud-africains avaient fait le déplacement et camper au milieu de nul part.



L'approche d'Outjo, piste en T montre une 08-26 inutilisable, quant au début de la 17, des arbustes sont au milieu de la piste. Il reste 500-600m qui semblent ok. L'aéroport semble désaffecté. Heureusement le portable passe et la gentillesse des gens du lodge ont rendu cette étape inoubliable.

Vol d'ouest en est aux limites sud d'Etosha Pans. Comme partout ailleurs,

pas une goutte d'eau. La surface sablonneuse change de couleur selon l'orientation du soleil. Du gris au beige en passant par le vert pâle, c'est magnifique. Les portes du hangar réservé ne sont pas assez larges pour l'envergure des ailes de l'ULM ! A disposition, un toit sur un sol bétonné... Un employé bricole un système pour attacher les cordes avec de gros disques en béton. Des souris à queue touffue courent partout, ce sont des mangoustes, friandes de fils électriques. Protection des tuyaux de freins visibles avec système D ! Pas possible de refueller avant lundi par carte bancaire, le cash n'est pas accepté. Puis, paperwork pour la demande d'autorisation au Botswana.



La route suivie pour Rundu est en terre avec des arbres de chaque côté tout le long. La cellule pourrait être posée mais les ailes, jamais. Le petit bleu n'avance pas, on a 40km/h de vent de face. Rundu est une ancienne base militaire. La piste est splendide, le hangar, incroyable : la caverne d'Alibaba ! Ouverture des capots et là un des raccords du tuyau d'échappement semble abîmé.

Possibilité, ou l'enlever, refaire soudure ou mettre de la pâte "fire wall for exhausted pipes". Prise de photos, tel pour avis. Il n'y a pas de fissure, on laisse, surveille et emporte un tube de pâte magique avec.



06/06 - 11/06 : Rundu - Shakawe (Botswana) - Maun - Kasane



Les prévisions pour le passage de frontière sont très différentes de la réalité. L'immigration à l'aller, retardée et il n'y a pas d'officier à l'arrivée, il faut se déplacer à la frontière pour tamponner le passeport. Le vol vers Shakawe est une pure merveille en longeant la rivière Kavango au FL55, en contact avec la FIR Windhoek puis Gabarone. Aucun squak donné, est juste demandé l'estimation de l'heure du passage de frontière et celui de l'atterrissage.

En déposant le plan de vol par téléphone pour Maun sont demandées mes réserves d'eau et de nourriture. J'emmène un véritable pack de survie ! Route sud-ouest du delta de l'Okavango. Que du sable, le delta est à sec. A Maun, le parking est bondé, on est en 3ème ligne. 26 US dollars pour l'atterro et 2 nuits. La nuit, à la ferme le froid (5 degrés) et les bruits de la forêt réveillent.



A Kasane, petite catastrophe : sortie du sac d'habits-eaux-liquides ULM attaché en place passager, et là, un bidon d'huile moteur a coulé, il y en a partout... Kasane est un aéroport flambant neuf, d'une propreté remarquable. Le 1er parking attribué était près d'un hélicoptère militaire, la tour accepte un changement.

12/06 - 25/06 : Kasane - Livingstone (Zambie) - Kasane et retour

La condition pour pouvoir survoler le chutes Victoria est de faire une demande à l'Airforce Zambienne et d'atterrir à Livingstone. Une bataille car le petit bleu n'est pas un avion certifié. Allongement du temps prévu à Kasane pour obtenir l'autorisation. Et, en attendant, vol pour le plaisir.



Au bureau des plans de vols, comme il n'y a aucun point de reports on note: vol scénique le long de la rivière Chobe, retour par la Namibie le long de la frontière Zambienne. En l'air la vue est paradisiaque, pas de secousses, pas de soleil de face, régime moteur 4300 rpm, il y a juste à faire attention à garder l'altitude imposée, à la vitesse lors des virages qu'elle ne soit pas trop basse, et à ne pas

dépasser la frontière de la Zambie.

Le 13/06 Kasane - Livingstone - Victoria - Kasane: La clearance est à 5500ft et de reporter position au pont, frontière entre le Botswana et la Zambie. En phase d'approche, la Tour de Livingstone demande d'accélérer, mais à 5000 tours, les performances du petit bleu sont atteintes. Changement de programme, l'avion rapide sera numéro 1, on doit prendre un cap direct sur les Victoria's Falls. En phase de descente, à 4500ft, on aperçoit les fumeroles. Mais l'autre avion est posé, c'est à notre tour, 180 degrés, main droite, finale.

Visa, taxes, et bureau des plans de vol. Grande déception, 6000ft accordé pour le survol des chutes, les niveaux inférieurs sont dédiés aux professionnels commercialisant leurs vols.

A l'approche des chutes c'est exceptionnel, pas besoin d'être déçue. Un arc en ciel est visible du nord ; de l'est, le mur vertigineux et sa cascade ; du sud le panorama complet avec la rivière et de l'ouest les tourbillons et remous.

Le retour du voyage sera par les mêmes terrains mais d'autres chemins avec la connaissance des lieux et arrivée le 25/06 à Swakopmund.



Débriefing :

- Satisfaite du travail de préparation en amont et de l'aide reçue.
- Reconnaissante du support à distance des amis.
- Enchantée des rencontres d'Afrique, de la gentillesse des gens.
- Emmerveillée par la nature vue du ciel.
- Beaucoup de chance de ne pas avoir eu un pneu plat avec les plantes épineuses poussant partout jusqu'à devenir des arbres de plusieurs mètres.
- Trop de teeshirt et pas assez de chiffons.
- Quantité insuffisante de médicaments avec ceux utilisés et ceux distribués.
- Voler en Namibie a été le plaisir pur ULM, voler au Botswana fut plus technique quant aux plans de vols et aux aérodromes internationaux. La combinaison des deux, tant en vol qu'en paysages a rendu ce voyage extrêmement varié et intéressant.

Si c'était à refaire ? Oui, sans hésiter !!

UPL NavRefresher 2019

By Bernard Frechen



Am 18. Mai 2019 fand der jährliche NavRefresher zum zehnten Mal statt. In den letzten zehn Jahren hatte wir nur einmal Pech mit dem Wetter, so dass nicht geflogen werden sollte. Zu diesem kleinen Jubiläum war das Wetter aber wieder auf unserer Seite, auch wenn sich der Abflug etwas verzögerter wegen tiefer Bewölkung. Aber bereits hinter der Grenze waren die Wetterkonditionen dann optimal mit „severe CAVOK“. Der Kurs führte in diesem Jahr nach Paderborn-Haxterberg (EDLR) und Stadtlohn (EDLS). Es haben 18 Flugzeuge, davon 4 ULM, mit 43 Personen teilgenommen.



Das erste Leg mit 164 NM führte über Dierdorf-Wienau (EDRW) direkt nach Paderborn. Wie bereits erwähnt verbesserten sich die Wetterbedingungen deutlich, so dass der weitere Flug bei bestem VFR Wetter stattfand. Beim Anflug auf Paderborn, der wegen der CTR von EDLP relativ niedrig stattfinden

musste, war die enorme Anzahl und Dichte von Windmühlen sehr beeindruckend. Ab 11:30 trafen die Teilnehmer nach und nach in Paderborn ein. In „Wolke 7“, dem Restaurant am Platz, war das Buffet für den Lunch bereits vorbereitet, so dass nach Landung der letzten Crew das Buffet eröffnet werden konnte. Nachdem sich alle gut gestärkt hatten, konnte das zweite Leg in Angriff genommen werden.

Dieser führte von Paderborn nach Stadtlohn (EDLS). Dies jedoch nicht auf direktem Weg, sondern der Kurs war so gewählt, dass 23 Schlösser und Burgen überflogen wurden, von denen es im Münsterland mehr als hundert gibt. Das Foto zeigt ein besonders schönes Exemplar.

Nach einer kurzen Kaffeepause in Stadtlohn starteten dann gegen 16:30 die ersten Crews in Richtung Luxembourg. Über den Ardennen und der Eifel hatten sich im Verlauf des Nachmittags einige größere Schauer gebildet, die aber ohne Probleme zu



umfliegen waren, so dass die letzten Maschinen gegen 19:00 Uhr wieder sicher in Luxembourg gelandet waren.

Wie auch bereits bei den früheren NavRefreshern konnten beim Debriefing mit Fingerfood und kühlen Getränken die Eindrücke und Erfahrungen des Tages ausgetauscht werden.

La Route de la Soie

À ROCKET ROUTE qui a rendu possible cette aventure ...

Jeudi 23 mai 2019

Luxembourg (ELLX) - 4h40 747M - Dubrovnik (LDDU)

By Jean Ries / Patrice Deyglun

Nous avons en fait Patrice et moi planifié de relier en monomoteur le Japon du Luxembourg. Projet dantesque certes, mais sortant des sentiers battus habituels. La « Route de la Soie » devait nous mener par la Turquie, l'Oman, le Pakistan, l'Inde, la Thaïlande et la Chine à l'Empire du Soleil Levant. Nous nous sommes donc rendus chez les Ambassadeurs Nippon et Chinois pour y exposer notre projet...



Nous avons mis les canules d'oxygène au niveau 140

Luxembourg- Dubrovnik où nous ferons une escale technique d'avitaillement et puis de Dubrovnik à l'île de Samos à la frontière turque en Grèce. Nous partons de bonne heure, le temps est radieux et le radar de Langen nous donne une route directe sur Dinkelsbühl au pied des Alpes Autrichiennes. Nous mettons les canules d'oxygène car maintenant nous devons monter au niveau 140. Le paysage est fantastique, les cimes des montagnes émergent de la brume dans un écrin blanc de neige. Nous respirons à pleins poumons l'oxygène bienfaitrice jusqu'en Croatie où nous entamons une longue descente le long de la côte dalmate. Le contrôle nous met en attente pour laisser les low-costs se poser. Pauvre peuple de Dubrovnik, 3 paquebots sont amarrés aux portes de la ville alors que les avions charrient par milliers des touristes en quête de bière bon marché...



Les Alpes Autrichiennes dans toute leur splendeur.

Dubrovnik (LDDU) - 3h50 587MN - Samos (LGSM) Balkanisation!

La route passe par l'Albanie et la Macédoine avant de rejoindre la Grèce. Zeus est courroucé : d'imposants CBs gonflent sur les montagnes... Nous contactons « radio Balkan » : les radars de Skopje, Tirana, Makedonia et Thessaloniki se relayent pour nous guider dans ce dédale de l'ire de l'Olympe. Les « gros porteurs » annoncent le menu que Zeus va attabler : les contrôles radars sont afflués de demandes de déviations : des 10° à gauche, des 20° à droite, en veux-

Il devait en advenir autrement : le conflit militaire pakistano/Indien et les conditions financières déraisonnables de la Chine nous forcèrent d'avorter cet ambitieux projet. Nous nous repliâmes donc sur la partie aéronautique faisable : Abu Dhabi et Dubaï !

Nous avons aujourd'hui deux branches au programme :



tu en voilà ! Bientôt au niveau de vol 130 nous voilà encerclé des géants de l'Olympe qui continuent à gonfler à vue d'œil. Entre les orages...

Nous zigaguons à ce point que le contrôle nous demande à plusieurs reprises : « LX-SRD, intentions ? ». A l'ouest de Thessalonique nous sortons des grains et un ciel serein nous accompagne à destination. C'est à Eole, Dieu des vents, maintenant de nous faire noise alors que nous traversons la Mer Egée avec près de 40knt de face. Heureusement Patrice connaît bien son SR22 qui au niveau 110 croise à 162knt pour une consommation de 10,9 gallons l'heure. Cet aéronef a en fait une autonomie de 6h30 !

Samos est à quelques encablures des côtes turques. Elle est partant l'étape de prédilection des réfugiés d'Asie Mineure, du moyen Orient et d'Afrique. Bienvenu en Grèce : Kalimera ! Les ennuis peuvent commencer :

- un fois garé le contrôle nous fait déplacer l'avion à force de bras
- après avoir pavoisé une demi-heure le handling nous annonce que le pompiste est rentré chez lui !
- comme on se réjouit après 7h30 de vol de piquer une tête dans la piscine, la douane insiste pour nous faire poirotter pour un soi-disant contrôle... Schengen n'est jamais arrivé à Samos... et nous sommes tout seul sur ce territoire déserté !

Et puis nous réalisons au décompte que nous nous faisons voler par ces flibustiers de pirate : € 5,75 le litre d'Avgas, le plus cher de tout le voyage (pour indication ELLX : € 1,88 et Palma, une autre île : € 2,80). Ce n'est plus de l'arnaque, c'est du vol organisé !

Ami pilote : évitez les voleurs de Samos à tout prix !

Nous descendons dans un petit hôtel au bord de mer fort sympathique. La dorade grillée accompagnée de ses légumes poilés sous une larme d'huile d'olive clôture cette première journée de notre aventure.

Vendredi 24 mai 2019

Samos (LGSM) - 5h36 800MN - Hurghada (HEGN)

La Pharaonique !

Comme nous avons prévu de décoller à 8h00 et qu'il fallait encore avitailler, procédure aléatoire en ces terres ioniques, nous sommes à l'aéroport à 6h15. La saga grecque continue:

- Nicosie invente un NOTAM et fait annuler notre plan de vol
- le pompiste nous fait à nouveau déplacer l'avion
- la douane nous fait à nouveau poirotter...

Nous décollons donc avec plus d'une heure de retard sur notre plan de vol initialement prévu. Il n'y a vraiment rien qui fonctionne ici convenablement... à part la cuisine...

Je suis aux commandes ce matin. Nous montons rapidement au 110, Eole remet ça de plus belle en soufflant une brise de 40knt dans le nez ralentissant fortement notre marche vers le pays des Pharaons. Nous avons revêtu nos gilets de sauvetage comme nous traversons quasiment toute la

Méditerranée, près de 4 heures de traversée maritime... heureusement que le moteur ne le sait pas !

Nous en profitons pour revoir les procédures d'amerrissage, de mise à eau du canot de secours. Patrice a acheté un SEAGO Liferaft de 4 places avec bâche et tout l'équipement de sauvetage nécessaire (couteau, rations de survie, balises de secours, fusées, ballasts stabilisateurs...).

L'évacuation de l'aéronef se fera du côté opposé où se sera affaissé le parachute. Nous discutons en détail de la procédure à suivre...



En route pour Le Caire vers Hurghada

Notre route mène par Rhodes, puis entre Chypres et la Crête. Trois heures plus tard nous accostons les côtes égyptiennes. Enfin la terre... la brume de sable ne nous permet pas de discerner Alexandrie mais bientôt apparaît Le Caire découpée par son

artère vitale qu'est le Nil. Nous apercevons même brièvement les pyramides de Gizeh avant de prendre un cap sur le Golfe de Suez. Le Sinaï se dessine à l'horizon. Voilà un territoire à ne plus survoler à basse altitude car les Djihadistes se sont équipés de missiles sol-air capables de nous atteindre... Malgré cela le paysage est biblique mais la chaleur en ce début d'après-midi provoque de terribles thermiques qui nous font noise sur le relief fort hostile. Le contrôle d'Hurghada nous fait justement passer par la mer pour éviter ces turbulences. Je pose le SR22 sur la 34R avec 20knt de vent arrière.



Avitaillement par les militaires

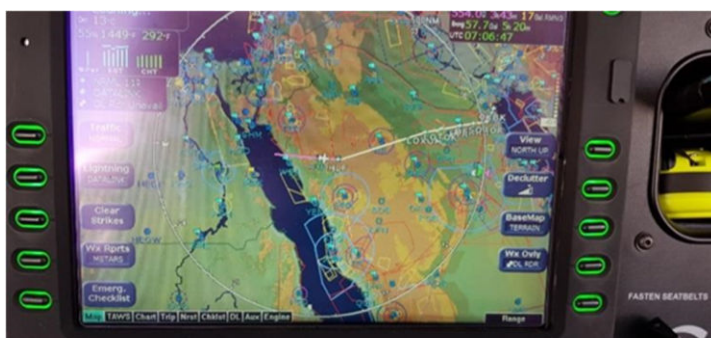
Hurghada nous accueille avec 40°C au sol. Nous sommes éreintés. La chaleur nous assomme. Patrice concorde à s'en tenir là. Nous avortons la deuxième branche sur le Koweït pour nous rafraîchir dans la piscine du Marriott et tirer quelques longueurs dans le bras de mer du Golf de Suez.

Samedi 25 mai 2019

Hugharda (HEGN) - 6h12 850MN - Koweit (OKBK)

"Inch Allah"

Après une bonne nuit de repos nous nous levons à l'aube pour un départ prévu à 7h00. A 6h00 nous sommes les premiers à l'aéroport ce matin et passons rapidement les contrôles frontières pour être à l'avion à 6h30, un record ! 7h04 mise en route, 7h25 décollage, 8h20 nous abordons les côtes d'Arabie Saoudite. Jiddah Contrôle a pris le



De la Mer Rouge au Golfe Persique

relais, toute instruction ici se termine par l'appel divin « Inch Allah ». Nous sommes maintenant établis au niveau 110 pour un vol de 5h20. Une mer de sable s'étend sous nos ailes, un vrai paysage lunaire dont les rochers n'offrent aucune ombre... la perspective de devoir se poser en ces terres naturellement hostiles nous donne froid au dos... Et à nouveau du vent de face ! Pas trop grave, 7 à 8 knt au début mais après ORNIL, le vent se lève pour atteindre 21kt. Nous surveillons de prêt l'EMS, celui-ci indiquant encore une réserve de 16 gallons à l'arrivée.



Agriculture dans le désert Saoudien

La marge y est encore mais sans plus. Nous venons de passer le point de non-retour... en terrain de dégagement il ne reste plus qu'Haf Al Batin... qui ne répond pas à nos appels radio. Heureusement sur la fréquence de détresse 121,5 les militaires saoudiens nous appellent pour nous instruire d'appeler l'approche de Koweït, Inch Allah !

Ouf ! nous sommes maintenant en de bonnes mains, il reste 45 mns de vol à destination, aux derniers calculs, 1h15 dans les réservoirs au posé. Cela devrait passer. A KFR nous recevons les premières instructions pour l'atterrissage, la piste en usage sera la 15 gauche. Nous venons de quitter le niveau 110 la fraîcheur de 13°C pour trouver 44°C au sol koweïtien.



En finale sur OKBK Farwaniya Koweït International Airport

Dimanche 26 mai 2019
Jour de repos, visite de Koweït City

Après une excellente nuit de sommeil, nous visitons la ville. Ahmed notre guide-chauffeur nous fait découvrir les attractions de Koweït-la-sèche. Il n'y a pas d'alcool dans l'Emirat, même pas dans les hôtels internationaux. De plus nous sommes tombés en plein Ramadan, nous devons nous cacher pour avaler une lampée d'eau. Tous les restaurants sont fermés jusqu'au coucher du soleil quand se clôt le jeûne. Un paradis pour les régimes alimentaires et tous ceux en quête de repos. Le CIPA de ma maman offre plus d'activités que tout Koweït City. Un havre de paix pour les bienheureux de cet Emirats ! Celui-ci compte 2 millions d'habitants dont plus de la moitié sont des expatriés. La manne pétrolière est partout.



Nous visitons le musée Tareq Jarab, ancien Premier Ministre de l'Emir. Cette collection privée, rassemblée par son épouse britannique d'origine brésilienne, est tout simplement somptueuse et vaut le détour. Elle rassemble dans l'ancienne résidence de l'homme d'Etat l'histoire de la riche culture islamique et ce à partir du 9ème siècle. La collection compte des œuvres d'art du monde de l'Islam afghan, turkoman, yéménite, omanie, marocain, tunisien, syriens qui en font une collection fort riche de la culture islamique.

Nous terminons la journée sur les plages du Golfe Persique où je commence à coucher sur papier les premières impressions de ce voyage. La trempette dans l'eau trop chaude se termine par de légères brûlures de méduses qui semblent ici aussi comme en méditerranée et en notre Lac de Haute Sûre infester les eaux de baignades...

Lundi 27 mai 2019
Koweït (OKBK) - 3h30 479MN - Abu Dhabi Al Bateen (OMAD)
Pétrole quand tu nous tiens !

Je suis aujourd'hui aux commandes. L'avitaillement et les procédures de départ se font sans trop de difficultés. Nous avons avitaillé un fut de 200l ce qui suffit pour rejoindre les Emirats. 30 litres nous manquent pour un plein complet de 300 litres, mais cela aurait impliqué le paiement d'un fut complet supplémentaire... ceci à 4,95 €, - le litre !

Nous n'avons pas non plus d'oxygène. Quant à l'arrivée nous en avons fait la requête, nous n'avons pas reçu de réponse. Cependant quelle ne fut notre surprise au départ quand la facture du handling nous met \$ 75 à charge pour l'oxygène. Le service se serait déplacé à notre aéronef durant notre jour de repos sans nous prévenir ! Pas moyen de discuter évidemment, sans paiement, on ne décolle pas... En montée au niveau 110 nous passons la frontière saoudienne. La route passe par Dammam là où il y a 25 ans je négociais une usine de verre flotté avec un puissant groupe d'affaire Saoudien, les Al-Zamil.



Les « Chics » entre le Sheikhs

Bientôt nous prenons un cap à l'est vers le Bahreïn, nous apercevons le « causeway », le pont mythique qui relie l'île au continent, utilisé par Saoudiens les week-ends pour trouver un peu de plaisir. Puis la péninsule Qatar, la rejetée, que l'Arabie Saoudite veut couper par un canal pour isoler ce pays trop pro- Iranien à son goût. Doha Contrôle demande confirmation de notre immatriculation... Ils ne doivent pas voire très souvent par ici des monomoteurs immatriculés au Luxembourg... A 48mns de la

destination nous basculons sur la fréquence d'Emirate Control pour une directe de la piste en service d'Al Bateen.

Nous aurons couvert aujourd'hui les territoires du Koweït, de l'Arabie, du Bahreïn, du Qatar jusqu'à Abu Dhabi ! Mais nous vivons ici aussi une grande déception : la société de maintenance refuse de remplir notre bonbonne d'oxygène ! Nous volons en général entre les niveaux 100 et 120 (3.000 à 4.000m). Après 3 heures de vol nous commençons à ressentir le manque d'oxygène. Un vol de 6heures et plus affecte les meilleurs pouvoirs réactionnels.

Mardi 28 mai 2019

Découverte d'Abu Dhabi



Nous commençons par la visite de la Grande Mosquée Sheikh Zayed de marbre blanc vêtue elle scintille des mille et un feu de son or de 24 carats dont sont recouverts les dômes et minarets. Un bijou d'architecture qui offre un lieu de prière à 35.000 fidèles. 20.000 touristes tels que nous visitent chaque jour ce temple de dévotion. Nous sommes en plein Ramadan : ce soir 30.000 fidèles viendront s'y recueillir et fêter l'Iftâr, la fin du jeûne. Tous sont les bienvenus, musulmans et autres auxquels l'Emir servira un repas chaud au coucher du soleil. En face de la Mosquée le Wahat Al Kamara, un monument-musée en mémoire des héros des Emirats qui depuis 1971 ont sacrifié leur vie pour leur pays.

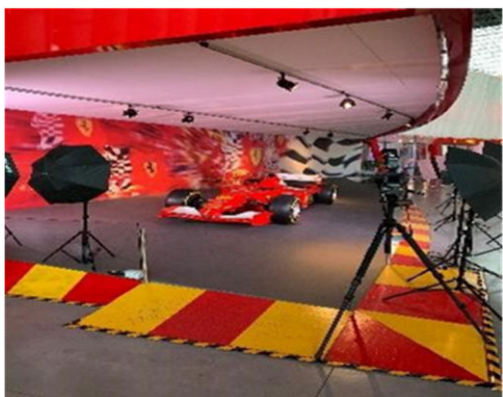
Ensuite nous visitons le Abu Dhabi Louvre. Ici encore une œuvre architecturale s'ouvre à nous, un temple de la haute culture. Le muséologue qui y a disposé les objets est tout simplement

un génie. Pour avoir monté il y a sept ans déjà le musée de l'aviation à Luxembourg, j'en saisis plus qu'autrui le défi d'exposer « moins » pour présenter « plus ». Les objets sont envoutants emmenant le visiteur-promeneur depuis l'Age du Bronze jusqu'à Gauguin. Les plus grands musées de France ont des prêts qui reflètent bien la grandeur de ce pays appauvri d'impôts.

Les musées d'Orsay et de l'Orangerie, le Centre Pompidou, le musée du Quai Branly-Jacques Chirac, le musée des arts asiatiques-Guimet, la Bibliothèque Nationale de France, le Grand Palais, Versailles, les musées de Cluny et Rodin, Fontainebleau, Chambord... qui ont fait de la France cette Grande Nation ! Un musée 3 étoiles qui certainement vaut le détour. Je retiendrai



Plus de 1000 ans séparent le masque ci-dessus de la chine du nord de l'Abou Dhabi Louvres et la voiture ci-dessous de Yas Ferrari World



Enfin nous irons sur l'île Yas qui représente cette autre face de l'Emirat : La propulsion au 21ème siècle au sens figuré et réel du terme avec son circuit de Formule 1, Ferrari World.

particulièrement le portrait de femme, dit La Belle Ferronnière, du grand maître Léonard de Vinci !



... ou encore la marina qui abrite « PELORUS », Le Magnifique, le yacht de l'Emir...

*Mercredi 29 mai 2019
Sur les sentiers battus de Dubaï*

Dubaï c'est l'incroyable, le surdimensionné, le mélange entre la mégalomanie et le féérique, une forêt de tours l'une architecturalement plus belle que l'autre, plus haute aussi, reliés entre elles par des malles gigantesques où les échoppes se comptent par milliers... irréal la marina qui semble minuscule au milieu de ces géants, de plus en plus éloignée de la mer reconquise au gré des humeurs d'un Sheikh en terre ferme comme bord de mer avec «pieds dans l'eau».

Jeudi 30 mai 2019

Diplomatie



La Tour la plus haute du monde Le Burj Dubaï 828 mètres 162 étages

C'est l'anniversaire de ma troisième, Valérie, qui fête ses 29 ans. Elle participe aujourd'hui à un rallye automobile de voitures anciennes avec une amie qui possède une Saab de l'époque de mon enfance. Je l'embrasse du Golf Persique... Nous avons ce matin Patrice et moi RDV avec notre Ambassadrice Madame Elisabeth Cardoso qui représente le Luxembourg dans les Emirats depuis deux ans. Elle est secondée par son Ministre-Conseiller Loïc Bertolo, en poste depuis trois ans à Abu Dhabi. Ils nous brossent tous deux un tableau sur la situation dans la région.

Abu Dhabi est fermement résolue à s'ouvrir au monde. L'Emir Sheikh Zayed Bin Sultan Al Nayan est le Président de l'E.A.U., les Emirats Arabes Unis au nombre de sept, et le Sheikh Mohammed bin Rashid Al Maktoum de Dubaï en est le Vice-président et Premier Ministre. Les restrictions vestimentaires pour les femmes sont en partie levées, les restrictions alimentaires d'abstinence pendant le Ramadan également. Le gouvernement a fait de la tolérance son « Leitmotiv » en ouvrant la Grande Mosquée à toutes les religions du monde dans le

respect d'autrui. Ainsi notre Pape François y a célébré une messe lors de sa visite officielle il y a un mois. L'ouverture se fait graduellement, souligne l'Ambassadrice, à petits pas mais à grandes échelles.

Cette ouverture est non seulement politique et religieuse mais également culturelle comme en témoigne l'Abu Dhabi Louvre située dans un quartier totalement dédié à la culture. Nous parlons aussi des intérêts économiques luxembourgeois dans la région : Cargolux, Arendt & Medernach à Dubaï, Guardian à Ras Al Queima et Dammam en Arabie... fascinant tout ce monde qui se développe...



Vue plongeante du Luxembourg sur Abu Dhabi

Vendredi 31 mai 2019
Abu Dhabi (OMAD) - 3h54 463MN - Koweït (OKBK)
Retour

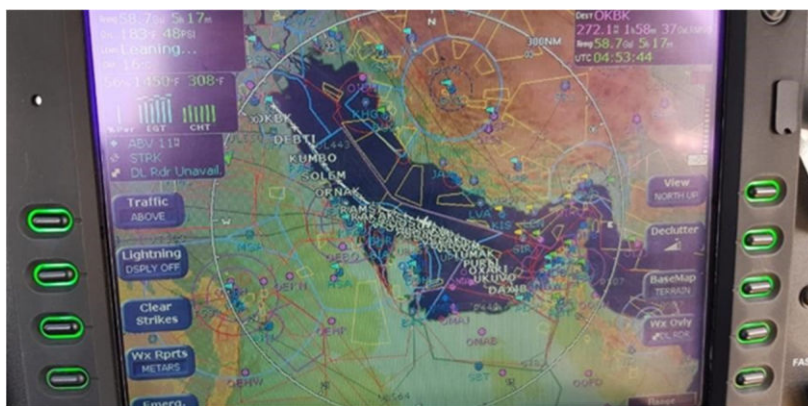


Toujours sans oxygène...

Nous entamons aujourd'hui la route du retour. La première destination est Aqaba avec une escale technique d'avitaillement au Koweït. Nous sommes au niveau 100, toujours sans oxygène. La route retour passe cette fois par le milieu du Golf Persique, nous laissons le Qatar et Bahreïn à notre gauche en prenant un cap nord-nord/est. Décidément Eole nous en veut, j'ai probablement trop maudit les Grecs, car il nous souffle à pleines

joues un vent de 21kt de face. Le Dieu décidément courroucé remplit ses poumons d'un souffle qui atteindra 44 kt à la hauteur du Bahreïn. Nous rampons à 118 kt vitesse sol avec un avion qui croise allègrement en conditions normales à 180kt... la réalité géopolitique nous rattrape également : sur la fréquence 121,5 « On Guard », donc de détresse j'intercepte le message suivant : « ABC, Iranian Air Force, identify yourself » ! Meeerde de Cambronne ! Patrice est plongé dans les calculs de consommation d'essence, quoi ? Les Iraniens sont en train d'intercepter un des nôtres, ou bien s'agit-il de nous ? putain ç'a sent vraiment pas bon... Le contrôle de Bahreïn change notre route en nous rapprochant des côtes saoudiennes. Bientôt les Pétroliers bruleront dans la région !

Nous ne saurons jamais qui la Force Aérienne Iranienne a arraisonné, mais nous ne sommes pas fâchés d'être en vue de Kuwait. D'ailleurs nous n'avons pas entrevu le porte-avion USS Lincoln que le Président Trump a dépêché derrière le Detroit d'Hormuz. Mais il ne doit pas être loin, ç'a sent trop le roussi par ici... Nous nous posons après 3h35 de vol sur la 35R de Koweït City. Il fait un doux 46°C à l'ombre. Nouvelle tentative de remplir notre bouteille d'oxygène. Les gars de la maintenance se plient en 4 pour essayer de nous dépanner mais ils n'ont pas le bon adaptateur. Notre bouteille est pourtant certifiée FAA et EASA ! Et le magasin est fermé, c'est après tout vendredi !



En fuite de la force aérienne Iranienne

Entretemps le gentil pompiste arrive et nous devons à nouveau devenir l'heureux propriétaire d'un fut complet de 200L à 300 Dirham Koweïtien, soit la bagatelle de € 890,- ou € 4,45 le litre ! Comble de bonheur, ceci au pays du Q8 qui regorge de pétrole. Le pompiste me demande même de lui montrer ma carte de crédit préalablement à l'avitaillement, alors que nous avons fait le plein ici il y a 4 jours. Cela en dit long sur la moralité de paiement dans ce pays de

cocagne. Mais la saga de l'oxygène n'en est pas pour autant terminée : le handling l'a déjà facturé à \$700,- alors que nous n'en avons pas ingurgité une seule bouffée. Une discussion soutenue digne d'un Souk s'en suit. Quand enfin résolue (ou presque), le handling appelle la Police pour me laisser passer à notre aéronef. L'Officier de Police qui doit être sorti premier de sa promotion de West Point voire même de Saint Cyr demande ce que je fais là ? Où en est mon visa d'entrée et celui de sortie.

Au secours Maman ! La pauvre Dame (des Philippines) doit lui expliquer que le Capitaine (c'est moi) est en transit et n'est en son humble bureau que pour s'absoudre de l'obole des taxes d'atterrissage. Le brillant officier comprend vite. Il ne nécessite que quelques minutes pour les informations que viennent de capter ses oreilles remontent à son cerveau. Le génie du primate ouvre la porte de Sésame pour m'engouffrer dans la chaleur. Le bonheur est à son comble. La facture de l'escale de 2 heures laisse un goût amer : \$ 900,- plus l'essence, nous en sommes à la bagatelle de \$2.100,-... Quand nous voulons enfin trop heureux quitter ce trou à rats, la tour de contrôle nous informe dans son infinie bonté qu'elle n'a pas notre plan de vol ! Il fait 46°C à l'extérieur et plus de 50°C dans la carlingue. Nous sommes un vendredi en plein Ramadan et les affables Koweïtiens n'en ont rien à cirer. Nous en sommes bon pour éteindre le moteur et recommencer la procédure qui est dans leur système et ne doit qu'être activée en poussant un bouton.

Même jour

Koweït (OKBK) - 5h24 780MN - Aqaba (OJAQ)

À la frontière iraquienne



En longeant la frontière sud de l'Iraq

Enfin en l'air, Patrice est aux commandes. 807 NM de territoire en désert le plus hostile. Le départ de Koweït nous fait faire un détour de 50Nm pour éviter une zone militaire. C'est peut-être là que la US Air Force a basé ses bombardiers ? Cette fois-ci j'en suis sûr Eole, Dieu des vents est Koweïtien. Il nous souffle à 53knt en vent de face. L'EMS indique -23 gallons à l'arrivée.

Nous calculons le point de non-retour à AJF quelque part en Arabie. Les prévisions vers l'intérieur de pays s'améliorent... nous décidons de jouer quitte ou double. Nous longeons la frontière iraquienne, bien content d'avoir quitté celle de l'Iran où les interceptions de navires et d'aéronefs sont fréquentes. Quant à l'Iraq l'armée américaine veille au grain, ce qui rassure un peu... Au fur à mesure que nous progressons nous demandons des directes plus à l'Ouest, ce que le contrôle saoudien très affable nous accorde avec un « Habibi Captain »... En approchant de la frontière jordanienne de fortes turbulences nous font noise sur ces crêtes que le Roi Salomon avait choisi pour fuir l'Egypte des Pharaons. Des « dégueulantes » font sauter le pilote automatique et Patrice doit reprendre le Cirrus à la main. Il entame une légère descente pour reprendre de la vitesse et à 120kt indiqué il peut reprendre le niveau de vol initial. Nous décidons comme des vélivoles de profiter de la prochaine ascendante pour reprendre 1.000 pieds. Nous serons même secoués par une pluie en altitude, ces gouttes qui

viennent mourir sur notre pare-brise sans jamais atteindre le sol... L'approche est féérique par le golfe d'Aqaba, les deux pistes presque parallèles d'Eilat en Israël et d'Aqaba en Jordanie se touchent presque...



Les montagnes par lesquelles le Roi Salomon avec son peuple fuya l'Egypte



En courte finale d'Aqaba OJAQ

Dimanche 2 juin 2019

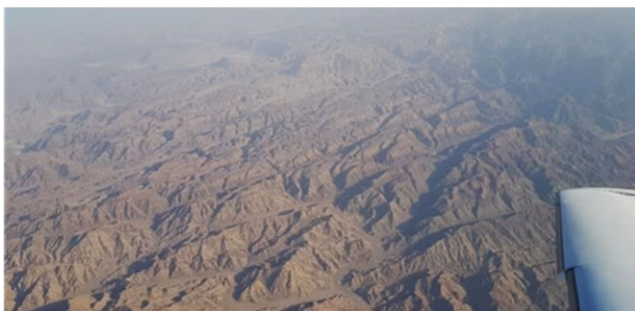
AQABA (OJAQ) - 5h18 724MN - SINTIA (LGST)

Le Canal de Suez

Il fait encore nuit quand nous arrivons à l'aéroport. Nous battons aujourd'hui tous les records matinaux en nous levant à 4h30. Tout ce qu'on ne fait quand même pas pour l'aviation, notre passion ! Le Handling d'Aqaba est affable et efficace. A 6h40 nous sommes en l'air et remontons la vallée en runway heading 01 au raz de la frontière israélienne.

Du golfe d'Aqaba par le canal de Suez

A 7.000 pieds virage à droite au-dessus des montagnes de notre Roi Salomon en vol retour vers Aqaba. Au-dessus de la Mer Rouge, nous prenons un cap ouest pour traverser le Sinaï



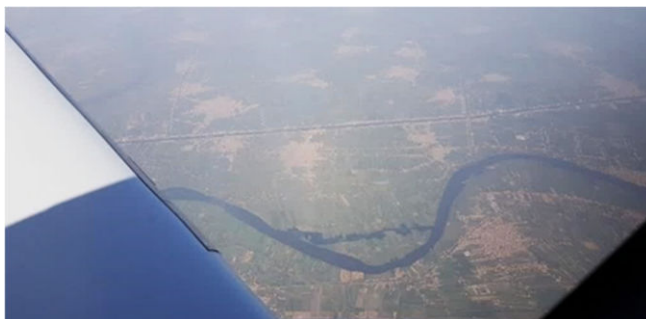
L'inhospitalité du Sinaï

direction Le Caire (VOR CVO) au niveau de vol 120. Le paysage du Sinaï, cette terre sainte, aride, inhospitalière, découpée de mille crêtes sans ombre... Il n'y a nulle place de dégagement dans les montagnes.

En cas de pépin il ne nous reste plus qu'à tirer le parachute... 30 mns plus tard nous traversons déjà le Golfe de Suez à l'embouchure du fameux canal en route

pour le Caire. Il est temps de prendre le petit-déjeuner. Au menu ce matin pour chacun une banane, 1 pomme, 1 biscuit et pour finir une chique. La chique sert de dentifrice pour nettoyer les dents mais aussi pour saliver aidant ainsi la digestion. Nous n'osons pas boire avant ni pendant ces longs vols de près de six heures.

Et puis nul besoin de décrire l'état de nos prostates à notre âge... Nous approchons rapidement la verticale du Caire. Une mégapole de 20 millions d'habitants découpé par l'artère du Nil. La concentration des ponts nous indique le centre-ville. Nous ne parvenons pas à distinguer les pyramides de Gizeh, ni celles de Saqqarah par ailleurs.



Le Nil découpant Le Caire

En atteignant les côtes de la Méditerranée, un vent de face de 29 kt se lève... Eole pour des raisons qui nous échappent semble toujours courroucé...

L'approche de la Crête est assez originale. D'abord il pleut au niveau 100. Un avion de la ligne Scandinavian nous précède pour y dégorger des touristes et le contrôle d'Héraklion nous fait suivre l'approche standard à 7.000' suivie d'un holding en mer avant l'autorisation de nous poser sur la 23 en service. Ici nous attend la surprise bien agréable du jour : La personne qui nous assigne la place de parking est une jeune dame qui fait également office de « Handler ». En un temps record de 15mns elle nous fait passer la douane, les formalités d'atterrissage, ce qui nous permet de nous rendre à l'avitaillement.



Avitaillement à Sintia

Tout le personnel de cet aéroport semble être à ses ordres. « je suis à moitié italienne ! » nous confiera-t'elle, ce qui explique évidemment toute l'efficacité dont elle fait montre ! L'aéroport ferme dans 20mns de 13h00 à 19h00 pour d'étranges raisons, et si nous ne sommes pas en l'air avant l'heure fatidique nous en serons quitte de poirotter ici jusqu'au coucher du soleil... le pompiste tente

de nous éclaircir avec l'explication que l'aéroport reçoit des avions la nuit et pour ce faire doit fermer l'après-midi. Allez comprendre cette logique ? Tant soit-il nous faisons une rotation d'escale de moins de 45' et ç'a en Grèce, un pays qui n'a pas fini de nous surprendre...

Même jour
SINTIA (LGST) - 4h24 595MN - DUBROVNIK (EDDU)
Les géants de l'Olympe



La ligne d'orages qui coupent le Péloponnèse de la Grèce continentale

Nous passons les îles de Milos et Santorin qui ne sont pas sans nous rappeler des souvenirs d'anciens rallyes... Des nuages blancs ornent les terres au nord d'Athènes. Des CBs menaçants commencent à prétendre vouloir nous barrer la route. A la hauteur du Péloponnèse nous demandons à dévier par le Canal de Corinthe vers l'ouest. Nous ne sommes pas les seuls à craindre

l'ire de Zeus :
Condor, Lufthansa,
Air France et bien
d'autres, tous
demandent des
caps de déviations.
Le contrôle
d'Athènes offre de
nous guider sur un
terrain de
dégagement, du
jamais vu ! Nous
passerons par
Corfou et à l'ouest



En courte finale à Dubrovnik sous une pluie battante

de Tirana, laissant les géants des montagnes pourfendre de leur foudre les cimes enneigées. Dubrovnik nous demande si nous acceptons une approche à vue, ce que nous acquiesçons, pour atterrir sous une pluie torrentielle.

Nous passerons la nuit ici dans une auberge. Une petite promenade nous rappelle la verdure de nos latitudes. Ici tout est vert, les sentiers en fleurs, les arbres bourgeonnent, une sensation de printemps nous envahi après tous ces jours en terres arides de désert.

Lundi 3 juin 2019

*DUBROVNIK (EDDU - 4h04 739MN - EGELSBACH (EDFE - 1h06 98MN
LUXEMBOURG (ELLX)*

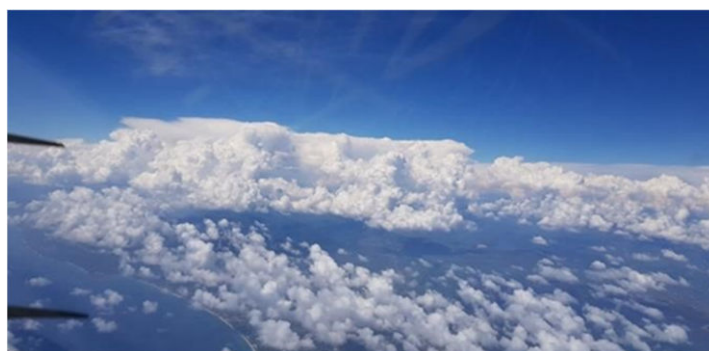
Nous avons avitaillé la veille, le handling croate bref et efficace et nous voilà bientôt en l'air pour ce que nous avons pensé être le dernier leg de notre voyage. En ces heures matinales le passage des Alpes autrichienne est relativement bénin bien que les premiers nuages bourgeonnent à vue d'œil. Nous passons par Ljubljana, Klagenfurt et Salzburg. La vue est époustouflante. Les cimes sont à nouveau de blanc vêtus, les orages et fronts des derniers jours ont déposé la neige fraîche sur les flancs des Alpes méridionales.



La route mène par Munich, sensation étrange que celle de voir les longs courriers passer en-dessous de nous. Nous continuons vers Saarbrücken quand d'étranges formations nuageuses apparaissent à l'horizon. Le contrôle de Langen nous prévient: "LX-SRD heavy CB squall line from the Swiss border to north of Frankfurt, we recommend

to circumvent, what are your intentions?" Cambronne, Zut alors, si près du but ! Pour changer, un vent contraire avait ralenti notre marche et les réservoirs commencent à sérieusement se vider. Patrice et moi sommes de commun accord pour dévier sur Egelsbach, terrain que nous

connaissions bien. Le ciel s'assombrit rapidement et les gens de ROEDER nous proposent de mettre l'avion dans leur hangar car il y a menace de grêle. Et nous avons bien fait, un peu plus tard le ciel avec une violence inouïe s'abat sur la terre. Patrice prédit que dans une heure le front sera passé et il vit juste. Une heure et demie plus tard nous



sommes sous un ciel radieux en l'air de retour vers Luxembourg où nous atterrissons après 11 jours de voyages et 48,25 heures de vol et un périple de 6.862 miles nautiques.

REMERCIEMENTS :

Mes sincères remerciements vont avant tout et tout particulièrement à mon ami et coéquipier Patrice Deyglun. Si nous avons pu vivre cette aventure c'est surtout grâce sa persévérance à toujours chercher une solution là où il y avait impasse. En concours avec le service de conciergerie de ROCKET ROUTE il aura depuis le mois d'octobre 2018 échangé plus de 1.000 courriels pour organiser jusqu'au moindre détail cette aventure.



Nous saisissons d'ailleurs tous deux cette occasion pour féliciter et remercier ROCKET ROUTE et particulièrement son service de conciergerie pour l'exemplaire support à l'heureux dénouement de notre voyage. Ils ont fait montre de créativité, et de flexibilité surtout, au vu des moult changements de dernière minute.

Nos remerciements vont également à l'égard de la société de maintenance ROEDER PRAEZISION (Egelsbach) pour leur support financier dans le cadre d'une inspection de 100 heures. Nous n'aurons vécu au cours de ce périple aucun pépin technique malgré les conditions extrêmes auquel nous avons soumis le SR22.

Enfin un tout grand merci à Marc Chevènement de HELI LUXEMBOURG pour l'aimable sponsoring d'un plein d'AVGAS (300L).

Sans eux tous nous ne serions jamais partis... et grâce à eux nous sommes bien rentrés !

Hans Gutmann Memorial Rally 2019

Official Report by the Organizers

By Mikhail Kornev



The Memorial Hans Gutmann Tourist Rally has been organized for the eighth time, in memory of the world-famous Austrian aviator Johann (Hansi) Gutmann. He was a pioneer of recreational flying to many countries in small planes. He built his own plane with which he flew around the world and organized many international flights and long-range rallies. He passed away in an accident in June 2011 with his Cessna 172 on the edge of the Italian Alps. After organizing flyouts to Tbilisi, Georgia (2016), Saint Petersburg, Russia (2017), Kiev, Ukraine (2018) and following the invitation of AOPA Israel the Organizing Committee decided to go to Israel to keep on exploring new destinations for General Aviation.

Organizing Committee



Jean Birgen
FAI-GAC
adviser
President



Mike Kornev
Secretary
General



Artem Kirillov
Flight
Coordinator



Pierre Lorang
Hospitality
Manager



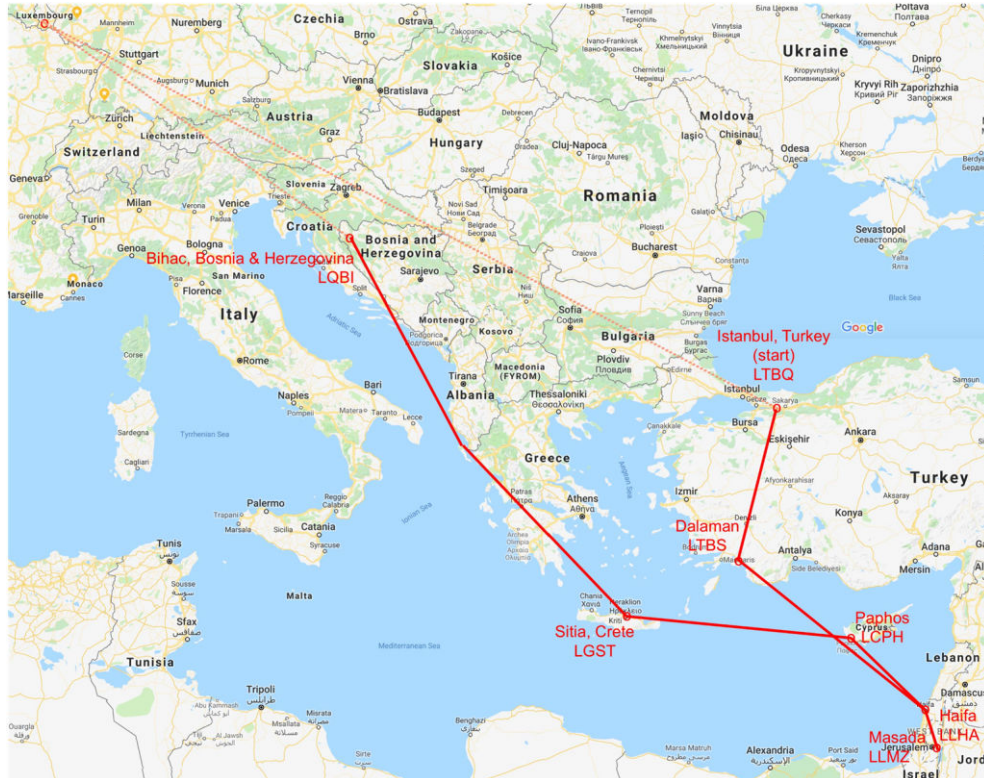
Yigal Merav
Advisory board
Israel



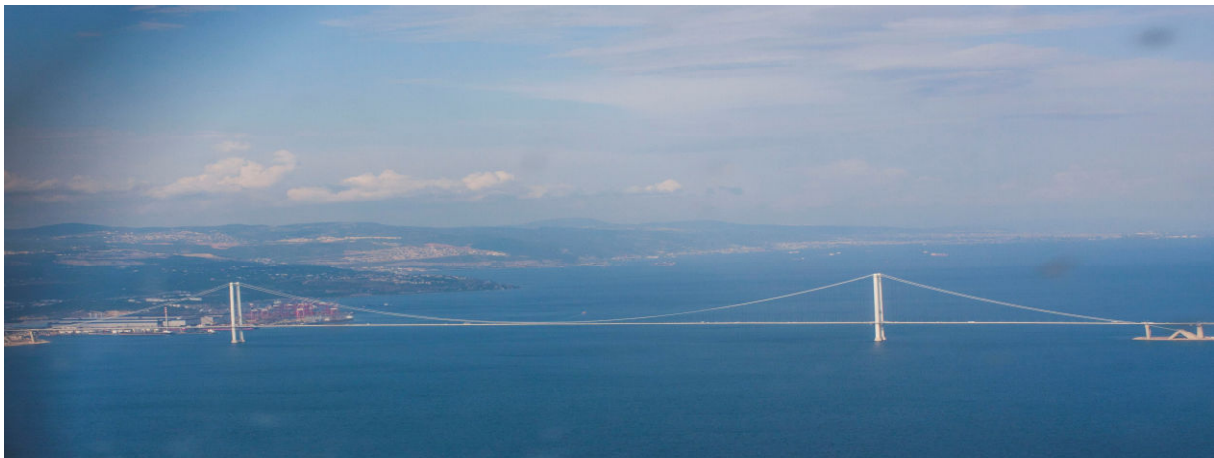
**Turgut
Kulacoglu**
Advisory board
Turkey



Mešić Hamdija
Advisory board
Bosnia &
Herzegovina



Turkey, Cengiz Topel (LTBQ)



For Luxembourgish crews, the rally started on the Luxembourg Findel on 13th June and went via Austria and Slovenia to Belgrade / Serbia. On day two, the Turkish airport Kocaeli-Cengiz Topel was reached. This was the official start of the rally and the meeting point with other participants: a total of 18 teams from Luxembourg, Germany, Slovenia, England, Italy, Russia, Turkey, Poland, Austria and Belarus took up the challenge of the over 5000 kilo-metres long flight.

Israel, Haifa (LLHA)

After a day of sightseeing in Istanbul, the route of day four led to Dalaman on the southern coast of Turkey. There, the tanks of the private aircraft were filled to full capacity in order to take on the leg to Haifa without further stopover.

Arriving in Israel, there was a warm welcome by a delegation of the AOPA Israel as well as by local



private pilots. A joint dinner provided an opportunity for a lively exchange of flying experiences between the Europeans and the Israelis. On the fifth day the planes stayed on the ground and the group visited the Sea of Galilee. Anyone who wanted could then be baptized in the Jordan.



Israel, Masada (LLMZ)



The sixth day, a special highlight awaited the pilots of this air-rally: the flight from Haifa to Masada, the lowest runway on Earth: 378 m below sea level! After more than an hour of flight, all reached the airfield in Masada safely and observed the altimeter going below zero during the landing in the desert on the edge of the Dead Sea. An Israeli air force exercise took place at the same time and we had to follow special rules.

Flying in Israeli Airspace

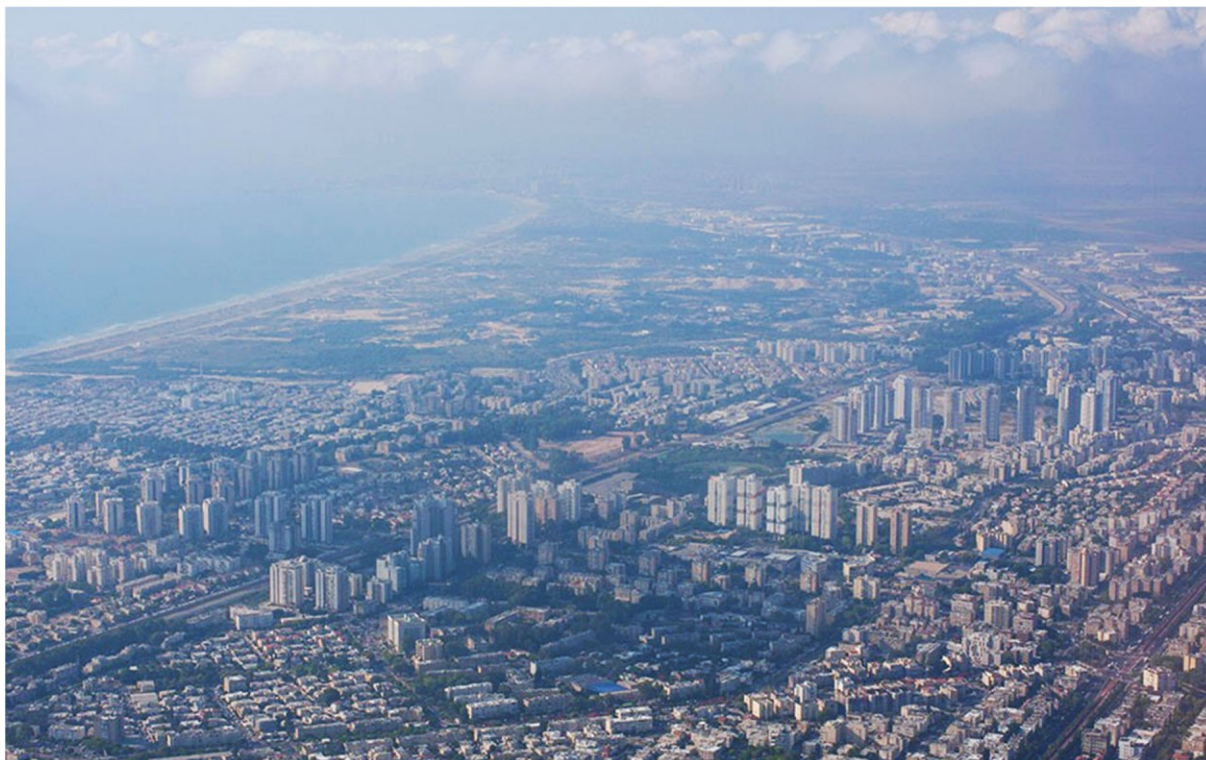
We were split into three groups and the first plane of each group was accompanied by an Israeli co-pilot. Under the code names "Tiger", "Lion" and "Jaguar", the formations had to scrupulously comply with the prescribed route at the appropriate altitude. Halfway through, the GPS reception was disturbed for navigation and we were glad to have maps and a local aviator on board.

Before lunch, the group visited the nearby ruins of the Temple of Herod. Then, a bus took them to the hotel in Jerusalem and on the way to the hotel we stopped to take a dip in the Dead Sea. The Old City



of Jerusalem was visited the following morning. The bus brought the participants back to their aircrafts, which were already sweltering in the midday heat. The return flight to Haifa was again following the procedures of the day before and went without incident.

Leaving Israel



Early morning of the 8th day we've departed Haifa. Some crews went back to the Turkish south coast to Dalaman for refueling and overnight stay, others flew to Sitia (Crete) via Paphos (Cyprus) and stayed there overnight.

Bosnia & Herzegovina, Bihać (LQBI)



The following morning crews lifted off early to Bosnia-Herzegovina. In the afternoon, the pilots were already expected by customs officers on the grass airfield of Bihać to complete formalities. The representatives of the local aviation club, Aero klub UNA, also welcomed the rally participants.

The next morning another highlight of the tour was on the agenda: a visit to the underground aviation site of Željava on the Bosnian-Croatian border.

Željava Air Base



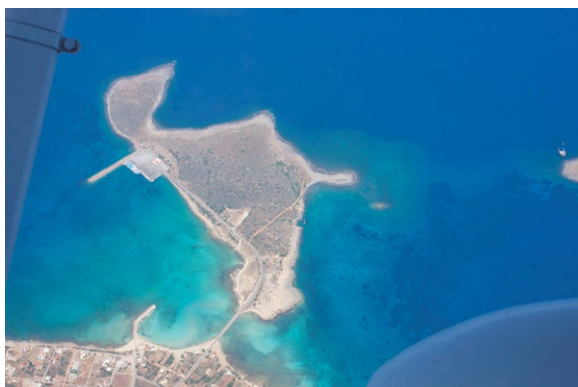
Members of the Bihać flying club expertly guided through the former Yugoslav military facility, Europe's largest 3.5 km long aircraft tunnel, with space for up to 80 MiG-21 fighter jets. With a total of 3 take-off- and 2 landing runways, always several planes could take off and land at the same time. The rally participants were finally driven over two of the five star-shaped former runways and taxiways. Unfortunately, these are no longer usable today, since the runways were made unusable in 1991 by the Yugoslav army. Today, it would certainly be an attraction for any pilot to visit this historic site with their own plane. Part of the runways run cross border. Since neither Croatia nor Bosnia and Herzegovina are subject to the Schengen Agreement, the group of visitors had to wait accordingly at the border crossing for the necessary passport controls.

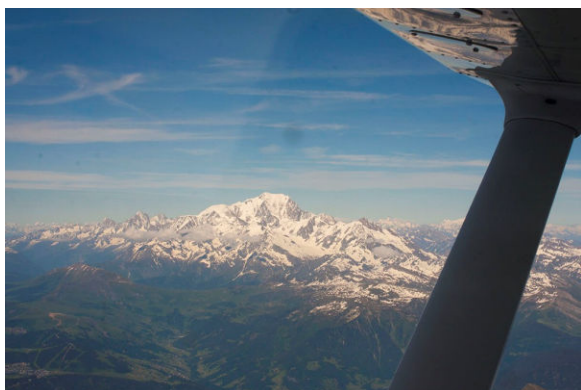
Maybe this dream will come true someday, especially as the European Union and Croatia were conducting a mine clearance project from July 2017 to March 2018.



Going home

After 10 days, again an unforgettable flight rally came to an end. The impressions and experiences of the last days will remain in the memory for a long time.





Final comments

Participation

18 crews from Luxembourg, Germany, Slovenia, England, Italy, Russia, Turkey, Poland, Austria and Belarus



Organization and support

The rally was organized by Fun Travel (Luxembourg)

The Luxembourg Ministry of Foreign and European Affairs promoted this year's rally, which was launched by the FAI ("Fédération Aéronautique Internationale") and the GAC ("General Aviation Commission").

The Organizing Committee would like to thank:

AOPA Israel and personally Yigal Merav, our Israeli host

Turgut Kulacoglu, our Turkish organizer, tour companies in Turkey (Istanbul Credo Tours) and in Israel (Unique Travels)

And of course, thanks to all our participants!



Get Ready for the Gutmann Rally 2020!

Here is our provisional routing for MHGTRF 2020 ! In case of interest and for further information, send us your email – address: info@hansgutmannrally.eu



Planned Dates and Destinations for MHGTRF 2020

19/20.06	Andorra	LESU
21.06	Santiago	LEST
22.06	Santa Cruz	LPSC
23-24 .06	Gibraltar	LXGB
25 .06	Fes	GMFF
26-27.06	Melilla	GEML
28.06	Castellón	LECH
29.06	Cannes	LFMD
30 .06	Portorož -Bihać	LQBI

Mountain Fly-Out to Annecy 2019

By Jean-Claude Schmitz



This year's 32nd fly-out to the French Alps turned out to be a bit special. Only three teams were going to participate.

So, on Thursday 29 of August, LX-AIW crewed by Jean-Claude Jacoby and Fernand Braun, F-FYAC with Eugène Elsen and Jean-Claude Schmitz departed south from Luxembourg to Mâcon-Charnay airfield in the bluest of skies with big puffy white clouds.



It was a very relaxing flight with our air-conditioning turned on. But on the ground, a different scenario presented itself. Between Nancy and Chaumont, we could see a dense cloud of dust like a bomb had exploded in a field. But as we got closer, it turned out to be a farmer working his field. The climax of a dry year. At the Mâcon Aéro-Café, 50 meters from our parking area, we were served a very nice lunch. What a luxury!

And on to Anney Mathet. The closer we got to the Alpes, the greener the scenery below.

Friday, we plan to visit the 'Massif du Mont Blanc' and later meet-up with the team of Lx-AIW in Albertville for lunch. Our Birddog is a good climber, automatic leaning - yes luxury! up to 11200 feet. Soon we reach the northern part of the Massif from where we can see the entrance to the 'Mer de Glace'. Eugène follows the classical route, ie. clockwise up the valley on the northern side to the 'Glacier de Leschaux' on to 'Glacier de Talul' and back out on the south flank of the valley. Every turn brings majestic spectacular sights. But one can also observe the erosion of the glaciers.



Soon we hear LX-AIW giving position reports. Close to the Col de Voza we meet up for a photo shooting session. Fernand will later send me very nice pictures made with his super camera of our Birddog above the mountains of the Savoie.



In the evening we meet with the crew of LX-AIX, ie VuTien Khang, Ari-Pekka Jantunen and Christophe Schroeder. Unfortunately, they would already depart on Saturday evening for Luxembourg. They needed to be back by Monday morning and didn't want to take a chance on the weather, predicting thunderstorms on Sunday.

At the bar of the hotel I pick up 'le dauphiné'. The titelpage reads:

'Glaciers: une mort redoutée d'ici 2100' !

Dinner at 'Chez Mamie Lize'. Succulent!

Saturday mornin again blue skies. Jean-Claude and Fernand will rendez-vous with an instructor in Versoud to explore the various 'Alti-Surface' of the region in a Mousquetaire airplane. This gives the Birddog team the chance to borrow their PA-28 and use this aircraft with instructor François Poncet to refresh their skills on the Alti-ports Courchevel and Megève.



So, very early breakfast, ferry down to Versoud, back to Anancy, and we are set to make fools of ourselves. But François is a good guide, our landings are ok. At least we don't break the aircraft. The famous test pilot Bob Hoover, when asked what his secret to his performances were, replied: 'fly the numbers, every time'.

Sounds easy. But only practice will get you there. We took turns practicing at Courchevel and later at Megève. Difficult but fun. Gets you concentrated and it's good practice for the upcoming rallies in Luxembourg!

Back in Anancy, Fernand already calls for a lift back to Anancy. No problem. Eugène plays taxi. Fernand and Jean-Claude are very happy with their day having had the opportunity to land at different alti-surface, some of them rather rough.

A huge cloud starts to build up West of the field. Oh well.

In the evening we enjoy the company of Anancy's Flying club president, Mr Patrick Dangler. Always interesting to hear the issues other clubs face and how they plan to deal with it.

Sunday morning. No rain! Beautiful weather. After breakfast the must do visit of the local Sunday market in the old part of the city, just behind our hotel. All the good products from the Savoie are on display. A feast for the eye. And a last stroll through the charming city down to the beautiful lake Anancy.

In the afternoon, refueling, take-off heading north and via Annemasse, VOR SPR, the watch making city of Les Eplatures on to Colmar Houssen. Small refreshment and after a short hop, the vapour making machine of Cattenom is in sight. 15 minutes holding overhead REMIK makes sure we know that we are back home. Jean-Claude and



Fernand already wait for us at the club. They were luckier, no holding!

The organisation of Marco and Kuy, the very warm welcome by Mr P.Dangler and his team, our instructors and the excellent companionship made this a memorable trip.

Thank you to you all.

PS.: I hope the concerns of 'le Dauphiné' won't become true.

Fly Florida

Flyout with AOPA Luxembourg 9.11.- 23.11.2019

By Dr Rajiv Aurora / Dr Michael Offermann

Nach der Präsentation des AOPA-Flyouts in Florida bei Aviasport und Aerosport begab sich eine Gruppe von 9 Personen auf die Abenteuer des Fliegens im Land Gottes eigenem Land.

Wir waren zu Gast bei St. Pete Air (<https://stpeteair.org/aircraftrental/>) mit einer gepflegten Flotte mit 10 Flugzeugen (Cessna, Piper und Diamond) auf dem Albert Whitted Flugplatz (KSPG) in St. Petersburg, 20 Minuten von unseren Strandwohnungen entfernt. 4 Flugzeuge sind für AOPA Luxembourg reserviert und können mit fairen Clubpreisen laut Hobbs-Zähler gechartert werden: 2x C 172 und 1 x Piper Archer für 123 \$ und 1x Piper Arrow für 157 \$: Also fliege 10 Stunden und du hast deine Reise verdient.



Zu 3 Dreierteams haben wir Florida und die Bahamas mit 3 Flugzeugen durchquert. Daniel Hosse war eine Woche zuvor mit seinem Team los und mit der Piper Arrow auf die Bahamas geflogen. Er besuchte mehrere Inseln und machte exklusive Erfahrungen.

Mein Team mit Marcus Prior besuchte einige Ziele, die ich in den Präsentationen gezeigt hatte. Marcus als ehemaliger Tornado-Pilot wollte für seine Fortbildung

in den USA unbedingt, dass der Fluglotse uns durch die Lufträume von Tampa, Orlando und Miami führt.

Michael Offermanns Team hat auf Piper Archer, Diamond und Cirrus ausgecheckt und IFR-Fliegen trainiert.

Sein Bericht sagt alles:

Wow, was für eine "interessante" Erfahrung, wenn nicht was für ein unglaubliches Erlebnis für die eigene Psyche, wenn man nach fast 20 Jahren fliegen mit Turbine zum ersten Mal wieder in genau so einem Flieger mit 4-Zylinder Kolbentriebwerk sitzt, wie man ihn zuletzt 1988 in den USA, damals praktisch neu (Piper Turbo Arrow IV), geflogen hatte: einer Piper Arrow II.

Eine wirklich heftige Mischung aus Schiss, Unwohlsein, Bauchgrummeln, Skepsis, Respekt, und Hoffnung.

Zudem noch (freiwillig) hinten sitzend, zum Zuschauen gezwungen, welche Arten von Manövern mein Freund Reimer in 1500 Fuß Höhe über dem scheinbar endlosen Wasser des Golfs von Mexiko unter der Anleitung seines Fluglehrers Matthias, trainieren muss auf dem Weg zur US-Instrumentenflug- Berechtigung.

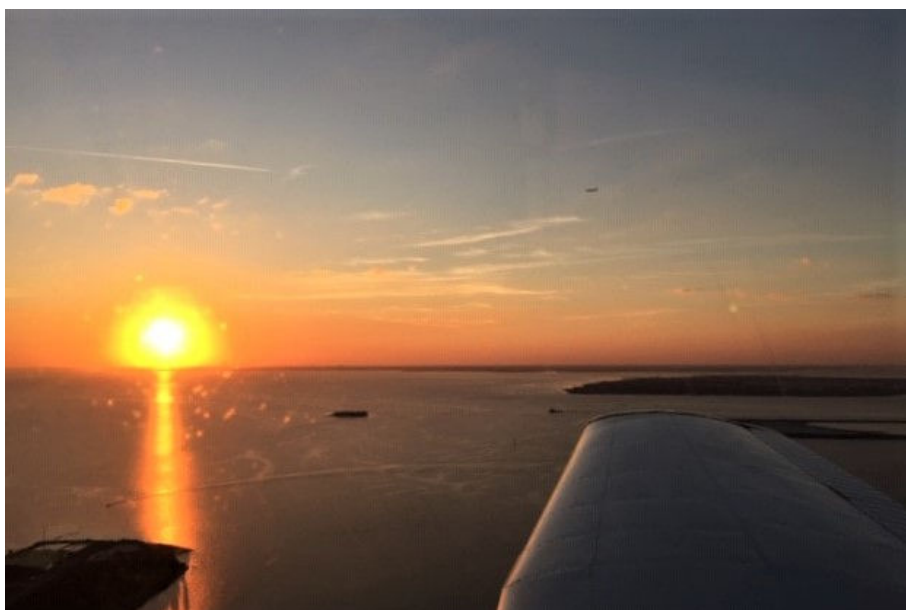
Mit jeder Minute, die erkennen ließ, dass alle Details, Mechanismen, Schalter, Instrumente und Funktionen der Maschine, scheinbar losgelöst vom Alter der Maschine und vermutlich trotz tausender Flugstunden auf dem Buckel, zu 100 % funktionierten, kamen die übliche Freude beim Fliegen



und das Vertrauen in die Technik, langsam wieder auf, und führten dazu, dass ich ein paar Tage später genug Zuversicht und die alte Überzeugung zurückgewonnen hatte, „dass auch Kolbenflugzeuge sicher fliegen können“ (pardon), und wir als Konsequenz nach kurzer Einweisung mit einer 22er Cirrus durch Florida geflogen sind.

Herrlich, zudem, ein digitalisiertes Cockpit ohne analoge Rundinstrumente auf dem Stand der Zeit. Und auch bei dieser Maschine im Privatbesitz, die die Schule verchartern durfte, funktionierte wieder alles bestens.

Insofern: großes Kompliment an die Schule und insbesondere auch an den deutschen Schulungsleiter Matthias, der mit einer tollen, ruhigen, gelassenen, dennoch stets fordernden Körper- und „Sitz“haltung auf dem Beifahrersitz ein Maximum an Vermittlung von Wissen und Fähigkeiten möglich gemacht hat.



Was überhaupt nicht erwähnt werden muss: die USA stellen im Allgemeinen und Florida im Speziellen ein Paradies zum Fliegen dar, insbesondere, wenn man aus Europa, geschweige denn aus Deutschland kommt.

Alle Plätze genial in Schuss, praktisch nirgendwo Landegebühren (in JF Kennedy haben wir

mal am frühen Nachmittag 25\$ bezahlen müssen – wie lächerlich verglichen mit Deutschland), Landen mit oder ohne Besetzung des Towers und dies 24 Stunden rund um die Uhr (die FAA finanziert den Erhalt der Plätze durch Steuer Einnahmen aus dem Fuel-Verkauf): wow, ein Paradies. und dies bei herrlichen Temperaturen im November, und stets vor der Frage: sollen wir heute wieder fliegen, oder vielleicht nicht doch mal ein Boot chartern, Cabrio oder Motorrad fahren, oder am Strand liegen?

Als Konsequenz die Empfehlung: fliegt bloß hin, und macht eure eigenen, vermutlich ebenso tollen Erfahrungen.

Wir planen eine weitere Exkursion Ende 2021!

EASA General Aviation Road Map 2.0 Update 2019

Making GA safer and cheaper

By EASA



Together, the GA community and EASA have achieved a lot thanks to the GA Roadmap Project. GA Roadmap 2.0 will build on those achievements and continue EASA'S engagement with the GA community.

EASA's strategic priorities for General Aviation are now in the second phase of the GA Roadmap, which has the goal of growing the GA community and aiming for safer and cheaper GA. Here are the main evolutions:



Making Life Easier for Private Pilot Flying Schools (Part-DTO)

The new Annex VIII (Part-DTO) to Regulation (EU) No 1178/2011 introduced a new category of training organisation for non-commercial licenses only – the declared training organisation (DTO). Compared to the regulatory framework for ATOs, Part-DTO grants significant alleviations for the GA training domain.

Easier Access to IFR Flying (Basic Instrument Rating)

Easier access for GA pilots to Instrument Flying Rules (IFR) flying is considered a high priority measure that will improve safety and utility of GA flying. The proposal to introduce a 'Basic Instrument Rating (BIR)' has recently been published in form of the EASA Opinion No 01/2019(A). Both privileges and fully competency-based training requirements of the BIR are tailored to the needs of GA pilots.

Operations and Pilot Licenses for Balloons and Sailplanes

As a result of the joint effort of air sport federations, industry, national authorities, and EASA, new dedicated regulations for the Air Operation with balloons and sailplanes have been published following their adoption by the EU Commission.

Balloons: Air OPS Regulation (EU) 2018/395 was published in March 2018 and will apply from 8 April 2019.

Sailplanes: Air OPS Regulation (EU) 2018/1976 was published in December 2018 and will apply from 9 July 2019.

Flight Crew Licenses for Balloons and Sailplanes (RMT.0654 and RMT.0701): EASA has revised the current FCL requirements for balloons and sailplanes of Annex I (Part-FCL) to Commission Regulation (EU) No 1178/2011 in order to be better tailored to the balloon and sailplane industry. The related EASA Opinion No 01/2019(B) was published on 19 February 2019.

Simpler, Better and Cheaper Rules for Aircraft Maintenance

Owners of light aircraft can get prepared for the improvements in the rules for maintenance in Part-M Light (ML). These have been voted favourably by the European Member States and are currently undergoing the adoption process by the European Commission, expected to be completed by the end of 2019 at the latest.

The new rules are applicable to aeroplanes up to 2730 Kg, other ELA2 aircraft and helicopters up to 4 occupants and 1200 Kg, the following principles will apply:

Simpler Part-66 licenses for GA aircraft mechanics (B2L and L licenses)

The European Commission has adopted Regulation (EU) 2018/1142 under which two new maintenance license categories are introduced for GA. The B2L license can be issued and used from 5 March 2019 onwards. For the new L license, the transition foresees that competent authorities will issue them as of 1 October 2019 and that they will be required as of 1 October 2020.



CS-STAN – Aircraft Repairs and Changes Made Easy

CS-STAN makes changes, repairs and upgrades of and to light aircraft easier, quicker and less costly since there is no approval required. The safety catch for these changes and repairs is the release and involvement of the appropriately licensed mechanic. In some cases, CS-STAN allows the fitting of non-certified equipment to certified aeroplanes.

Making Design and Manufacturing Easier – Simplified Entry Levels for Small Low Risk Aircraft

We intend to drastically simplify the airworthiness system for the low end of GA with small aircraft and low risk operation by developing simplified entry levels into the EASA system. The basic principle is to apply a risk-based approach, minimise the administrative burden for organisations and focus on the aircraft and parts instead. This will require a cultural change from both manufacturers and authorities to work as one team to achieve an acceptably safe product.

The New Basic Regulation paved the way by allowing for more flexibility related to General Aviation. Based on this revision, the concept for a drastically simplified airworthiness system will be developed in cooperation with our stakeholders.

EASA Administrative Validation of the FAA Basic STCs

EASA implemented an administrative process for validation of FAA STCs classified as Basic, for single serial number aircraft, applied for by the CAMO (Continuing Airworthiness Management Organisation) or the aircraft owner/operator. This new approach foresees that an application can be made by the owner/operator of the aircraft and that the validation will be limited to a single specific serial number.

You can download the complete EASA GA Roadmap brochure here:

https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/220931_EASA_GA_ROADMAP_2019_EN.pdf

My Personal Minimums

By AOPA

The AOPA Air Safety Institute helps you with your New Year's resolution. Here is your personal minimums contract. Check it out and stick to it!

(IFR Version available at www.airsafetyinstitute.org/ifrcontract)

Personal minimums and decision-making criteria are best defined on the ground, free of external pressure and the workload of flying the aircraft. Writing them down makes it much easier to resist the temptation to "mentally negotiate" yourself into a tight spot, allowing your decision making to be clouded in the heat of the moment by emotion and hope.

This document defines the contract you make with yourself, your passengers, and your family.

Remember to update your personal minimums regularly to reflect your current proficiency in the aircraft you'll be flying.

INSTRUCTIONS

1. Review all sections and determine your personal minimums specific to the type of aircraft you fly. If you're a new or rusty pilot, consider asking a CFI for help.
2. Fill in the information for each item.
3. Keep this contract with your flight bag for quick reference.

This VFR PILOT PERSONAL MINIMUMS CONTRACT is available online

www.airsafetyinstitute.org/vfrcontract

The IFR PILOT PERSONAL MINIMUMS CONTRACT

is also available online

www.airsafetyinstitute.org/ifrcontract



VFR PILOT PERSONAL MINIMUMS CONTRACT



AIR SAFETY INSTITUTE

421 AVIATION WAY, FREDERICK, MD 21701

800.638.3101

AIRSAFETYINSTITUTE.ORG

© AOPA Foundation





VFR PILOT PERSONAL MINIMUMS CONTRACT

PILOT

MIN. HOURS (LAST 30/90 DAYS) ___/___

MIN. HOURS IN TYPE (LAST 30/90 DAYS) ___/___

MIN. LANDINGS (LAST 30/90 DAYS) ___/___

NIGHT HOURS (LAST 30/90 DAYS) ___/___

VFR INTO IMC TRAINING COMPLETED WITHIN LAST 12 MONTHS

MIN. RECURRENT TRAINING COMPLETED (circle one) PAST 6 / 12 / 24 MONTHS

● *ASI recommends recurrent training every 12 months with a CFI who's familiar with the aircraft make, model, and equipment.*

AT A MINIMUM, MY OVERALL WELLNESS SHOULD BE

ADEQUATE OK WELL VERY WELL

— — — — —

● *ASI recommends considering sleep, medications, alcohol, stress, and other factors that could affect the safety of flight.*

WEATHER

MAX. WIND VELOCITY AND GUST _____

MAX. CROSSWIND _____

MIN. CEILING DAY _____ NIGHT _____

MIN. VISIBILITY DAY _____ NIGHT _____

AIRPORT

RUNWAY MIN. LENGTH _____

RUNWAY MIN. WIDTH _____

● *Aircraft performance degrades when density altitude is above 1,000 feet. As a result, ASI recommends adding 50 percent to the POH takeoff or landing distance over a 50-foot obstacle.*

AIRCRAFT

MIN. FUEL RESERVES (hours : minutes)

DAY ___ : ___ NIGHT ___ : ___

● *ASI recommends landing with at least one hour of fuel remaining.*

NIGHT FLIGHT IN A SINGLE-ENGINE AIRCRAFT Y / N

IF YES, LIST LIMITATIONS (e.g., no mountainous terrain, no over-water flights, will reach cruise altitude before sunset)

I WILL

Only fly when I am proficient with the aircraft limitations, performance, normal and emergency procedures, systems, and avionics.

Use precautions when transitioning to different aircraft/avionics/systems.

Consider the risks of flying over mountainous terrain.

Fly with a current GPS database, charts (or EFB), and a backup (as required).

Consider increasing my personal minimums if friends and family are on board.

Always get a recorded FAA weather briefing and file/activate a flight plan for flights away from home base.

Request flight following if services are available.

Fly with a qualified pilot or CFI (or postpone the flight) if my personal minimums are not met.

Pilot signature _____

CFI/witness _____

Last updated ___/___/___





AOPA LUXEMBOURG



UPL-AOPA a.s.b.l.

B.P 675

L-2016 Luxembourg

www.upl-aopa.lu

Info@upl-aopa.lu

[@AOPALuxembourg](https://www.instagram.com/AOPALuxembourg)