Attention!
Un sénateur peut en cacher un autre.

Le danger potentiel que sous-entend cette formulation l'a emporté sur celle envisagée initialement : "On a toujours besoin d'un sénateur chez soi".

Celui-ci se nomme Ernest Cartigny, il est sénateur de Seine-St-Denis, et appartient à la même famille politique que Monsieur Douffiagues : l'UDF.

Comme Bernard Parmentier, il ne veut que le bien de l'aviation ultra-légère. Comme lui, il prétend pouvoir faire avancer les dossiers. Riche de l'expérience malheureuse d'un proche passé, il ne s'offusquera pas des réserves que suscite ici sa fonction.

Naturellement, nous ne demandons qu'à être convaincus et à applaudir des deux mains au succès que remporterait ce vaillant défenseur d'une cause juste. Pour cela, il s'agit qu'il ne se disperse point. Le programme, simple, tient en trois mesures -levée de l'interdiction des 40 km autour de Paris - levée du statut précaire des bases ULM -levée de l'autorisation préalable d'atterrissage en campagne.

Bonne chance Monsieur le sénateur, nous sommes de tout coeur avec vous. Vous avez un avantage sur votre prédecesseur, c'est de ne plus pouvoir nous décevoir.

De nouveaux skis

vont être prochainement proposés par Aviasud à la suite de l'expérience acquise pendant le rassemblement ULM sur neige de Chabannon-Selonnet.

Ils devraient permettre de conserver la roue et donc assurer une utilisation mixte herbe-neige et vice versa. Aviasud indique au passage les numéros de référence des dossiers SFACT des deux appareils qu'elle fabrique :

Mistral SF 007, Sirocco SF 048.



Démenti

Le créateur du Mach 01 Mr Ducourneau tient à préciser qu'il est encore propriétaire industriel de l'appareil et que la société Lanot Aviation n'a aucun droit concernant sa fabrication ou d'éventuelle modification.
D'autre part Mr Ducourneau affirme que les mauvaises qualités de vol à basse vitesse dont nous faisions état sur la foi du témoignage de plusieurs pilotes constituent une contre vérité. Il ne nous reste plus qu'à voler nous même sur l'appareil pour en avoir le coeur net.

Rassemblement de Canards à Thouars

Les 30 et 31 mai, l'Aéro-Club Thouarsais (ACT) et la revue Experimental (XP), avec l'aide de la municipalité de Thouars, organisent un rassemblement amical d'avions de construction amateur, de formule "canard", sur le terrain de Thouars (79, Deux Sèvres).
Sont attendus de nombreux appareils de différents types : Vari Eze, Longez, Quickie, Q2, Q200, Cozy, Dragonfly et quelques surprises...
Le point fort de ce rassemblement interviendra le samedi 30 mai avec une exposition statique, quelques présentations en vol, une animation audiovisuelle et une conférence, en fin d'après midi, au cours de laquelle, Christian Briand du CEV d'Istres (d'autres pilotes d'essai seront également présents) fera le point sur les qualités de vol des machines présentes. Les visiteurs aériens (avion en CDN et CNRA) sont les bienvenus. La fréquence vol durant ce week end sera 123,35, une écoute étant cependant assurée sur 123,50 fréquence club habituelle.
ACT Aérodrome 79000 Thouars Tél 49 66 48 75
XP 14 cité de l'Ameublement 75011 Paris Tél 1 43 56 00 04

L'esprit des lois

En Grande Bretagne on s'attache plus au fond qu'à la forme des réglementations. La liberté du citoyen constitue la base de réflexion et elle n'est limitée autoritairement que dans les cas extrêmes. Pour le reste on s'efforce de résoudre les problèmes par l'information et la négociation. Les avions légers par exemple comme les ULM peuvent décoller et atterrir partout avec l'accord du propriétaire du terrain. Ces règles posent quelques problèmes aux militaires qui, comme partout dans le monde, ont besoin de beaucoup de place pour jouer à la guerre.

Mais, plutôt que de tenter d'interdire de vol les autres usagers, une procédure simple d'information a été mise en place. Avant de décoller, il suffit d'appeler un numéro unique et votre position est immédiatement prise en compte à l'échelon national ce qui doit permettre de diminuer les risques de collision. Tout le système est basé bien entendu sur une certaine confiance réciproque. En France cela semble maintenant presque impossible car chaque négociation avec les usagers ne sert que de prétexte à une complication et un alourdissement de la réglementation.

Coordonons, il en restera toujours quelque chose

Les coordinations étant d'actualité et la pratique de l'ULM en danger, 60 pratiquants se sont réunis au Club Pernod, le samedi 7 mars pour évoquer les possibilités d'action face aux agressions dont le mouvement ULM est l'objet.
Cette initiative se veut en marge des organisations traditionnelles. Il s'agit d'une action ponctuelle destinée à combattre les aspects les plus nocifs des récents arrêtés réglementant la pratique de l'ULM : plates-formes précaires et révocables, interdiction de survol dans un rayon de 40 km autour de Paris furent les griefs retenus.
Il est à craindre que le manque de préparation de cette réunion en ait limité sensiblement l'efficacité. A l'évidence, la capacité à rassembler sur une idée généreuse mais mal diffusée a été surestimée. Vol Moteur s'est engagé à publier le communiqué qui sera rédigé par des délégués de ce rassemblement. A la suite des différentes interventions, nous avons précisé quelle était notre position. Rassemblement autour de Richard Fenwick, président de l'Aéroclub de France d'une délégation composée de tous les présidents d'associations concernés : FNA, FFPIUM, SNPPULM. Celle-ci demandera une entrevue au ministre des transports M. Douffiagues et lui remettra une lettre de doléances reprenant : la précarité des plates-formes, l'interdiction de survol dans un rayon de 40 km autour de Paris. Il y sera ajouté la levée de l'autorisation préalable d'atterrissage en campagne et un moratoire de 4 ans sur toute nouvelle réglementation ULM. A l'applaudimètre, il semble que cela ait un écho certain, au moins auprès des pratiquants présents.