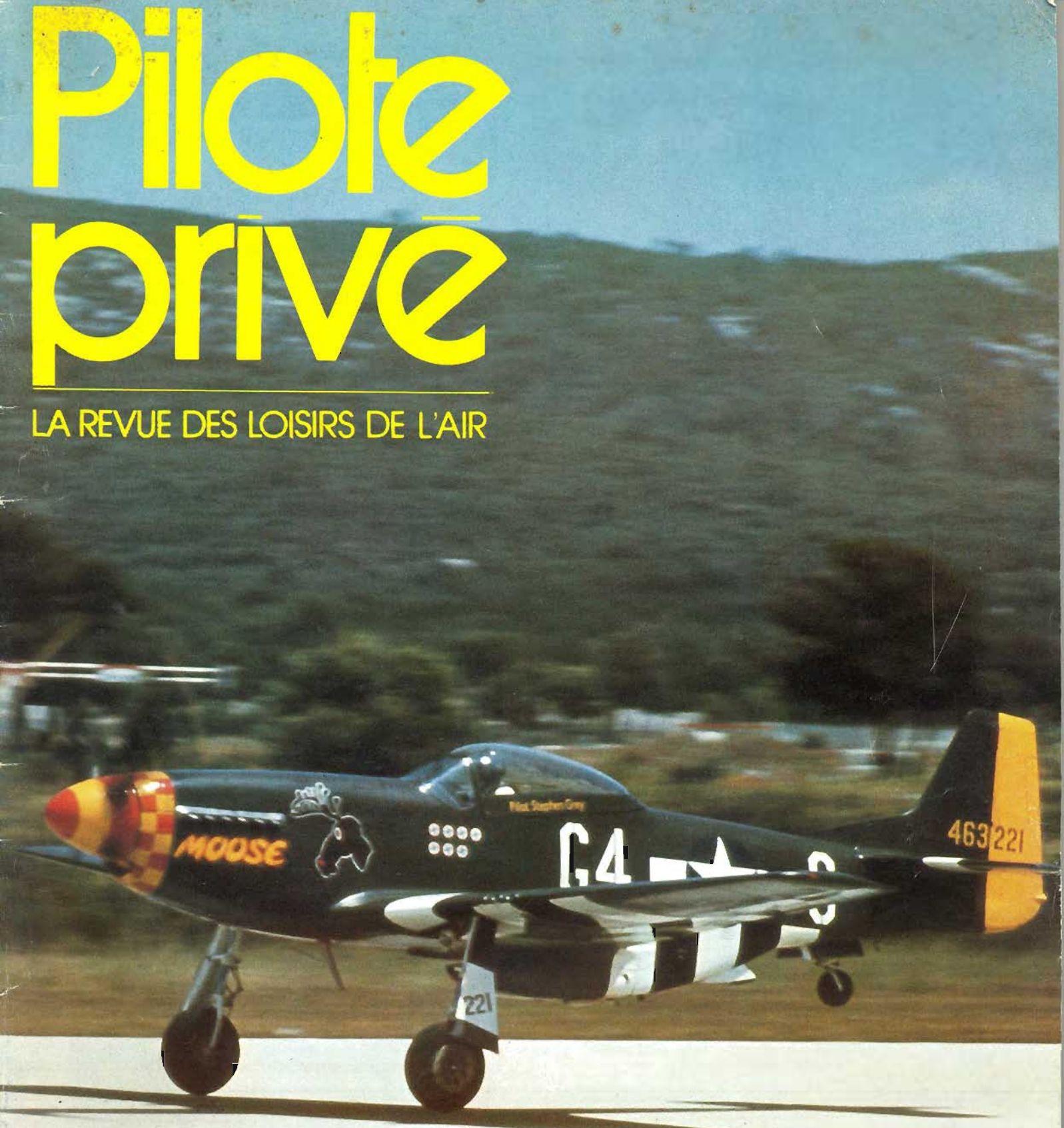
Pilote privé

LA REVUE DES LOISIRS DE L'AIR



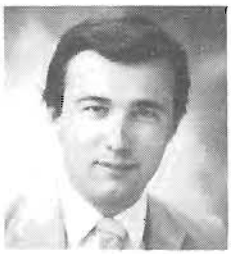
MEETINGS ET SALONS !

M1062-102 15 F

N° 102 — DU 16 JUILLET AU 13 AOUT 1982 —
FRANCE : 15 F — BELGIQUE : 130 FB — CANADA : 4 $ CAN — SUISSE : 7 FS

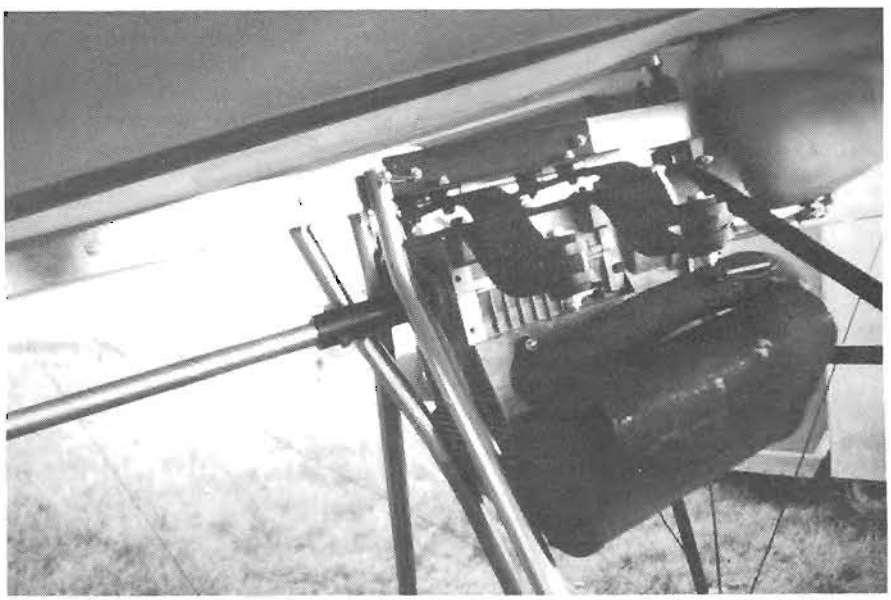


EN VOL SUR LE QUICK MX 2



par
Alain BLIEZ

PRÉSENTÉ au dernier Salon de l'aviation générale de Grenoble, la société FIMOR, importateur exclusif, exposait la gamme des Quicksilver, l'ultraléger motorisé le plus vendu dans le monde à ce jour. La gamme actuelle se compose de plusieurs versions du Quick : un monoplace de pilotage pendulaire et motorisé avec un Yamaha de 15 cv, le Quicksilver MX trois axes, monoplace équipé du fameux moteur Cuyuna dont la réputation n'est plus à faire en matière d'Aviation ultralégère et, enfin, une troisième variante du Quick, le MX 2 biplace, l'un des seuls ULM réellement capable d'emmener ses deux passagers. Et comme rien ne vaut un vol d'essai pour se rendre compte des possibilités d'un appareil, le rédac'chef m'a invité à faire ce vol, ceci pour m'oxygéner les bronches après le congrès FNA qui avait eu lieu la veille...



Le Cuyuna 430 R réducté est l'un des plus répandus actuellement aux Etats-Unis et qui commence aussi à envahir l'Europe. Bicylindre en ligne de 428 cc, 2 temps, il développe 30 cv à 5 500 tr/min. Poids 28 kg. Consommation : 7,6 l/h.

Une fois les présentations faites sur le stand Fimor à Grenoble, je fais aussi connaissance avec ce *Quick* biplace. Dans son allure générale, aucune distinction apparente ne le différencie de son petit frère monoplace, si ce n'est un second siège baquet et, bien sûr, une structure renforcée. En effet, on retrouve la même architecture tubulaire en dural 6061-T6 ou 2024-T3 anodisé bleu, les câbles en inox tressé et gainés de vinyl, ainsi que l'aile rectangulaire de 14,87 m² pour 9,60 m d'envergure (entoilée dacron) avec son dièdre assez important qui lui assure une stabilité parfaite en vol. Côté motorisation, le MX 2 utilise lui aussi le Cuyuna 30 cv, 430 cc réducté, avec une hélice bois de 1,32 m de diamètre. Un bon point en ce qui concerne le réservoir profilé, situé à l'avant de l'aile et qui se remplit façon Cessna. Un reproche cependant : sa capacité reste un peu juste, ce qui limite l'appareil à une autonomie restreinte de 1h10 de vol à 75 % de la puissance.

Voilà pour la description générale de l'engin qui possède, malgré tout, une ligne assez élégante et inspire confiance rien qu'à le regarder. Voyons maintenant l'installation à bord : elle reste très facile ; aucune contorsion n'est nécessaire pour accéder à l'un des deux sièges baquets. Côté commandes de vol, seule la place droite est entièrement autonome car les palonniers de la place gauche ne sont pas manœuvrables et servent uniquement de repose-pieds pour le passager. Un manche unique est situé entre les deux sièges ainsi que la manette des gaz qui n'est rien d'autre que la partie supérieure dudit manche que l'on tourne pour ouvrir ou fermer les gaz pas des plus pratiques et l'on se demande pourquoi ne pas monter une manette style avion comme sur le *Quicksilver MX* monoplace.

Après avoir bouclé ma ceinture, le pilote-maison (en l'occurrence un Anglais venu prêter main forte à l'équipe Fimor à l'occasion des salons de Grenoble et de Cannes) m'indique les procédures ainsi que les principaux paramètres de la machine. Un poil de gaz et cela roule. Premier détail : la roulette avant est fixe et, pour se diriger au sol, la dérive soufflée par le moteur vous guide. C'est pas d'une précision des plus parfaites mais cela marche quand même. Arrivés au point d'attente, rapide check-list et alignement : vent nul, bien dans l'axe et pleins gaz. Rapidement, on sent la puissance du Cuyuna 30 cv, le badin indique 40, on tire : décollage parfait, sans surprises. Un palier pour rendre le badin plus joufflu et l'on entame la phase de montée. Le constructeur indique 1,50 m/s (285 ft/min) et, faute d'un vario sur l'appareil essayé, on ne pourra pas vérifier ; mais à vue de nez de MX 2, cela doit se situer dans ces eaux-là.

J'effectue une nouvelle mise en palier et, enfin, on va pouvoir faire ce que l'on veut. Premier point important : la stabilité. Mon « instructeur » me fait signe de lâcher le manche et j'ai l'agréable surprise de voir notre appareil tenir sa ligne de vol sans aucune tendance à monter ou, pire encore, à descendre. Un bon point pour le *Quick* ! Ensuite, ce sera une série de virages exécutés tout au manche... avec du pied pour l'intervention des spoilers. A ce sujet, il faut signaler un défaut de cet oiseau qui me semble important pour les pilotes d'avions ou de planeurs : c'est l'inversion des commandes de vol. En effet, sur un appareil 3 axes normal, l'inclinaison s'obtient par déplacement latéral du manche et les palonniers sont reliés à la gouverne de direction. Eh bien, sur le *Quicksilver* biplace (comme sur le mono), on se trouve dérouté au début car la direction se contrôle par le déplacement latéral du manche et les palonniers commandent les spoilers, donc l'inclinaison. Horreur, malheur, c'est la Salsa du démon ! Et chaque fois que l'on n'y pense plus, on se trouve dans de cocasses situations car l'habitude est une seconde nature (enfin, on le dit !).



Revenons à notre vol qui se déroule parfaitement : virages serrés, montées, descentes, tout le catalogue est passé en revue. On peut dire que le *Quick* se pilote avec deux doigts sans problèmes et que cela réagit bien, sans trop d'inertie. Détail intéressant des spoilers : braquez les deux en même temps et cela vous donne une pente de descente assez copieuse, dans le plus pur style du *Rallye* deux crans de volets sortis ; ça peut rendre service en cas d'approche douteuse sur terrain court et encombré. Nous nous payons un simulacre de panne en campagne (ça descend pas mal). A la remise des gaz, on regrimpe à une altitude suffisante pour franchir la barrière située en bout de notre piste. Un mini-arrondi pour ne pas dire insignifiant et on retrouve le plancher des vaches... à roulettes qui s'excitent pour des histoires d'autorisation de vol triste retour aux réalités quotidiennes.

Ah, ce bon vieux *Quicksilver* : j'ai l'impression qu'il n'a pas encore fini de faire parler de lui ! Va-t-il s'offrir une carrière dans l'ULM comme le *Dakota* dans l'aviation ? C'est à souhaiter car, au fur et à mesure des années, il se perfectionne, s'arrange pour devenir une machine très agréable

A.B.

- **POUR** : sécurité de vol et stabilité ; redémarrage possible en vol ; confort du pilote ; finition ; accès à bord des plus aisés.
- **CONTRE** : trop bruyant en vol ; manque de direction au sol ; commandes non standards ; prix un peu élevé (*) ; autonomie trop juste sans le réservoir supplémentaire optionnel.

PILOTE
AVION OU PLANEUR

DÉCOUVREZ L'ULM !

EN 2 JOURS DE VOTRE CHOIX :
DOUBLE COMMANDE ULM
+ LACHER ULM
+ HEURES DE VOL ULM
NON LIMITÉES

FORFAIT: 1 000 F

CENTRE NATIONAL
DE FORMATION ULM
RUSTREL - 84400 APT
TEL. (90) 74.30.00





BIQUICK : THE FOOT !

Photographies Alain-Yves BERGER



par Alain-Yves BERGER

PROFITER D'UN meeting pour s'envoyer en l'air avec un ultra-léger motorisé encore inconnu pour soi, c'est compréhensible : l'occasion fait le larron ! Mais effectuer en telle circonstance une prise en main de la machine dans le but de vous en coucher ensuite les résultats sur le papier, c'eut été mal vu des autorités organisatrices du show, d'une part, et quelque peu léger de la mienne, de part (l'autre). Je n'ai donc pas la prétention de vous narrer un « essai de vol » du Quicksilver MX 2, la version biplace du bon vieux Quick : les circonstances non plus que mon expérience de pilote d'essai ne s'y prêtaient guère ! Mais je m'estime (à défaut de l'être toujours par mes meilleurs amis, en cette matière) tout au moins suffisament pertinent pour vous livrer des impressions de vol. Icelles, en ce qui concerne le bi-Quick, se résument du reste en une formule lapidaire : c'est le pied ! Et, m'exclamerai-je même plus : le super pied !

Meaux-Esbly, dimanche 6 juin, 14 h locales, dans les 28 à 30° C de température et 39 de fièvre au thermomètre de l'animation qui ravage ce jour-là cet aérodrome de l'Est parisien d'ordinaire plus paisible. J'arrive tout juste que j'ai déjà du *Dakota* plein les mirettes et qu'à peine fini de chuter d'entre les cunimbs tout un paquet d'*Icarius*, multicolores des orteils jusqu'aux parachutes, j'ai l'ouïe et le palpitant chatouillés par les passages de l'unique, du fa-bu-leux Dewoitine 520 du Musée de l'Air ! L'œil en bataille, je profite d'une pause pour amutionner mes Canon dont les moteurs chauffent déjà lorsque je m'entends héler de derrière quelques mètres carrés de dacron coloré, entrelardés de tubes duralumin et tendus de divers câbles. Tout soudain ébaubi, je discerne la bouille hilare de Serge Pellenc sous l'aile d'un *Quicksilver*. — Moi qui le croyais en Apt, dans le fin fond du Var, à tricoter des kilomètres en tridim' avec ses *Goldwing*. Le quart de 1/10ème de seconde d'après, je réalise que, de surcroît, ce *Quick*-là est engrossé d'un deuxième siège.— Morbleu, c'est un MX 2, le biplace ! Amusante coïncidence, Alain Bliez est en train de tester pour vous cet oiseau à Grenoble, le même jour : la vie et l'Aviation ultralégère sont bourrées d'imprévu.

Avec Serge, à coté de l'engin, il y a là André Fournel et Daniel Zuckermann de la Sté Fimor, importatrice des zoiseaux de Eipper-formance chez nous. Tout le monde s'affaire autour du bestiau : une première présentation en vol est prévue pour les minutes qui viennent et j'ai tout juste le temps d'accaparer à la fois un casque et la place passager-copilote en côte-à-côte avec le Pellenc de service. J'ai quand même fait un rapide tour du MX 2 : la finition est absolument irréprochable ; ça a une gueule folle et c'est garanti Aviation 100 % quant au sérieux. Le moindre boulon est freiné selon les règles ; il dépasse de partout des goupilles chromées avec des attaches rapides du plus rassurant effet ; les câbles sont gainés à ravir, les tubes anodisés à souhait et le moulin — un Cuyuna 430 R (réducté) — me réconforte l'âme ultralégère : sa réputation de l'autre côté de la grande mare lui vaut d'équiper actuellement une majorité de pégases chez les cow-boys volants.

Deuxième réflexion in peto : les sièges, qui m'évoquent les baquets des Formules France de ma folle jeunesse, sont d'un moelleux à vous réjouir les fesses les plus exigeantes J'ajouterai qu'un crash en Vol Libre me valant quelques vertèbres renforcées métal pour leur éviter de s'éparpiller dans la nature, mes chirurgiens habituels et moi-même restons particulièrement sensibles à ces menus détails que d'autres peuvent négliger et qu'au roulage, que ce soit avant le décollage ou à l'atterro, le « Biquick » s'est révélé parfait de confort. Les taupes de Meaux-Esbly s'étaient poutant liguées, exécrables rampants, pour monticuler d'importance les bandes gazonnées et leurs abords : leurs efforts furent vains, j'en témoigne ; le MX 2 se situe à l'extrême opposé d'aucuns tapeculs de ma connaissance : côté Rolls Royce ou suspendu style 2 Pattes Citroën mais moins le mal de mer en prime.

Deux petits défauts quand même et parce que si je n'en avais pas découverts, ma crédibilité risquerait d'en pâtir et vous iriez jusqu'à me soupçonner n'être plus objectif. A raison, du reste. — C'est de notoriété publique depuis que nous gagnons nos procès en diffamation : il suffit d'acheter de l'espace publicitaire en nos pages pour qu'aussitôt nous couvrions d'éloges n'importe qui ou n'importe quoi ! Il va sans dire que les moult horrifiques mercanti que sont les gents de Fimor nous ayant grassement



subornés. Alain Bliez et moi ne pouvons plus que louanger leur *Biquick*. Les défauts que je révèle ne sont donc glissés dans ce texte que pour détourner l'attention des lecteurs trop perspicaces, bien sûr. — C'est-y pas du grand beau journalisme, ça ?!

Premier point noir, le MX 2 étant un biplace vraiment 3 axes et non pas 2 axes et demi ou 2 axes un quart, son gouvernail de direction (l'espèce de machin, derrière, qu'on fait gigoter pour obtenir en vol symétrique) se commande par l'intermédiaire d'un palonnier. Je renvoie les ignares au glossaire publié dans *ULM Magazine* n° 1 où j'ai déjà eu l'occasion d'expliquer qu'il s'agit de deux pédales qu'on actionne de l'un ou l'autre pied. Or, le *Quicksilver* MX 2 — biplace, j'insiste, et côte-à-côte — n'est équipé de série que d'un seul et unique palonnier. Comme il s'agit à mon humble avis d'une excellente trapannelle d'école, c'est là un manque certain. Mais, rassurez-vous, c'est à la portée de n'importe quel bricolo lambda que de remplacer les repose-pieds fixes devant la place gauche par d'honnêtes pédales et de brancher icelles sur la câblerie du palonnier de la place droite. On peut d'ailleurs se demander pourquoi les cow-boys n'y ont pas pensé tout de suite quand ils ont pondu biplace leur bon vieux *Quick* mono ?

Second défaut (puisqu'il s'agit d'un défaut singulier) : la roue avant n'est point directrice au sol. Elle est là, bête et fixe, à ne pouvoir tourner qu'autour d'un seul axe sans pouvoir musarder de gauche ou de droite. Là encore, expert en tripatouillages théoriques qui ne passent jamais à la pratique pour m'éviter d'avoir des morts sur la conscience, j'ai cherché une solution. La structure tubulaire qui emprisonne ladite roue avant peut effectivement être modifiée. Tout est toujours possible. On peut même reconstruire complètement l'avion qu'on vient d'acheter tout monté, notez bien ; de nos jours tous les vices ont droit de cité. Mais à vrai dire, deux roulages plus tard, j'ai remisé cette idée-là dans la boîte des concepts trop géniaux pour avoir vraiment besoin de voir le jour. Certes, les premiers mètres parcourus à faible vitesse ne permettraient pas d'éviter un baobab ou un gendarme en train de verbaliser. Mais dès que fleurissent au badin (d'ailleurs quasi inexistant) quelques km/h de plus, on fiche du manche arrière à fond pour soulager le pif du bestiau tout en coinçant ce manche au maximum en latéral. C'est brutal mais fort efficace : un empennage bien soufflé par l'hélice propulsive, des spoilers largement surfacés et aussi chatouilleux que des ailerons de Cessna 310 et les 30 cv du Cuyuna font le reste. (1)

(1) A noter, d'ailleurs, une particularité bizaroïde du Biquick qui a traumatisé Alain (Bliez) sur le sien : au palonnier, vous commandez... les spoilers, sur cet oiseau-là, au lieu du gouvernail de direction, lequel se manœuvre... au manche comme la profondeur. C'est un petit monde à l'envers mais on s'y fait très vite — à condition de ne pas oublier ces détails une fois en l'air ! Remarquez que, si vous ne virez qu'au manche et sans les pieds, ça penchera quand même de la plume : par roulis induit.

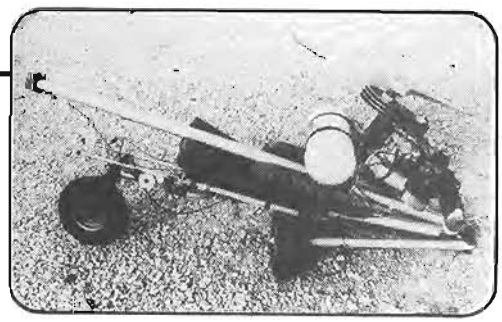
Bref, pas la peine d'acheter une scie à métaux, 20 m de tubes d'AU4G1T6, des câbles ni un guidon de vélo de course : la roue avant du MX 2 n'a pas vraiment besoin d'être directrice et les baobabs, sous nos latitudes, n'ont pas encore l'habitude de pousser tout soudain des taupinières, non plus que les gendarmes de rester plantés devant les ULM au décollage.

A peine roulons-nous sur une quarantaine de mètres de la piste en dur qu'à 35 mph au badin (56 km/h), ô joie, mon commandant de bord divorce notre train tricycle d'avec la planète. Le fourbe me refile aussi sec le manche qui nous sépare. — Et débrouille-toi donc tout seul avec ça ! me laisse clairement entendre la mimique jmenfoutiste de Serge. C'est un fataliste, le père Pellenc, à coup sûr ! Imposé par la fréquentation de l'espace aérien de Meaux-Esbly en ce jour de meeting, notre plan de vol se résume à un hippodrome étréci, avec un tour de piste à droite pour ne pas aller batifoler dans le secteur opposé où transitent des mobiles aériens plus ordinaires que le nôtre. Première impression : en montée, c'est du paisible et le *Biquick* (appellation bergesque et non controlée) rassure d'emblée. C'est sain, pas sous-motorisé. Avec quelque 170 kg de viande humaine sous la plume et pas même 10 km/h de zef dans le nez, notre MX 2 doit nous offrir à vue de sol (pas de variomètre au tableau de bord absent autant qu'inutile), dans les 1,5 à 2 m/s de grimpette.

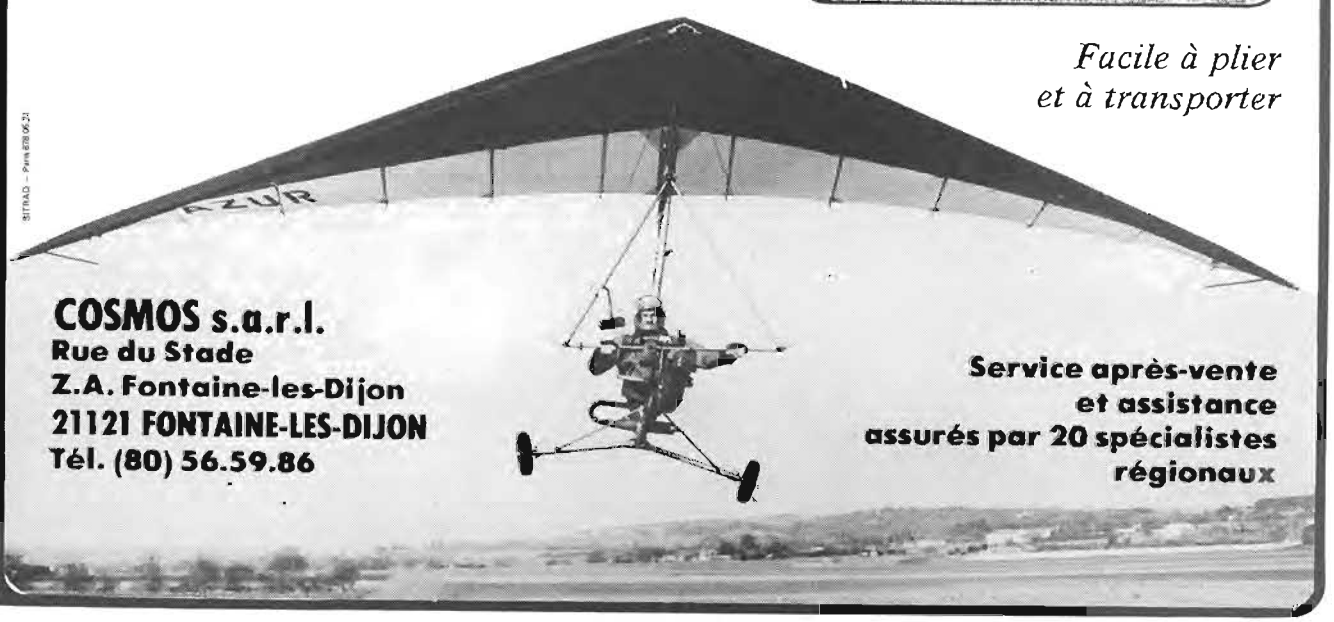
Virage à faible inclinaison sur 180° et, ô voluptas voluptatis, voici enfin un

LE DRAGSTER

La Société COSMOS spécialiste de l'ULM à Dijon a réuni : l'AZUR champion du Monde vol libre et le tricycle DRAGSTER champion de France de silence (rencontre de Blois 1981), moteur ROBIN 18 cv, 60 kg de poussée statique, deux heures et demie d'autonomie, redémarrage en vol, vitesse de croisière : 50 km/h, maniabilité inattendue pour le pilote avion.

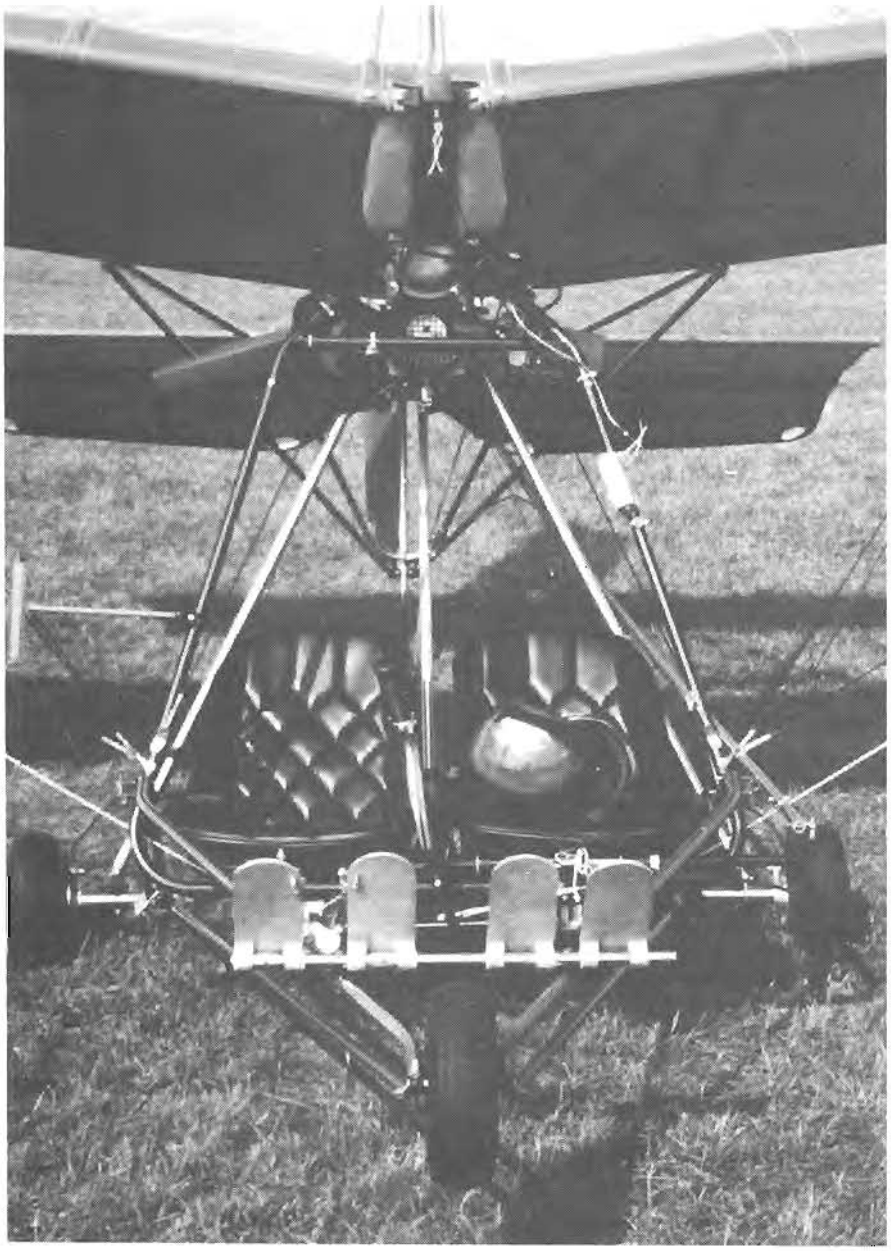


Facile à plier et à transporter



COSMOS s.a.r.l.
Rue du Stade
Z.A. Fontaine-les-Dijon
21121 FONTAINE-LES-DIJON
Tél. (80) 56.59.86

Service après-vente et assistance assurés par 20 spécialistes régionaux



tubes-toile (comme dirait Chabbert) qui réagit tout de suite aux commandes. Serge n'a pas même besoin de mettre le pied et, puisqu'il n'y a pas de bille ni de moniteur à bord, on se contrefiche complètement de savoir si le vol du MX 2 hors de l'herbier natal est symétrique ou pas. Mise en palier, réduction du Cuyuna à l'oreille et je lâche tout pour dire bonjour au public, ravi et qui doit se demander, Serge itou agitant les deux bras, comment c'est-y qu'on fait pour piloter un ULM avec les pieds et à deux ! Le *Quick* ne bronche pas, tient l'axe du bout des semelles du Pellenc de service. Notre badin se résume à un tube de plastique transparent gradué en miles par heure et dans lequel une bille gigote verticalement. C'est d'une joyeuse imprécision mais largement suffisant et ça n'encombre pas le cervelet du pilote. Au « badin », donc, dans les 45 mph en palier (70 et quelques km/h) pour, à l'ouïe, dans les 75% de la puissance. Mais ne trouvez ici qu'indications purement subjectives et sujettes à tout un paquet de caution (s).

Anecdote scabreuse, mon premier vol en *Biquick* s'achèvera sur un savon de Bob Marshall, l'un des officiels de qui le poil se hérissa tout dru à constater qu'un abruti de pilote d'ULM se payait une verticale tour de contrôle aussi magnifique qu'interdite. A droite de ladite tour, un hélico qui jouait au ludion, s'élevait et redescendait à quelques mètres du sol. A gauche, le public. Les moteurs actuels de l'ultralégère n'étant pas d'une fiabilité à toute épreuve et ledit public ne m'ayant rien fait, j'ai choisi de transiter verticale la tour plutôt que risquer d'achever cette brillante présentation par un découpage de *Biquick* au rotor. — Merci, Bob, d'avoir admis la chose a posteriori !

Deuxième vol en fin de la même après-midi : même punition, mêmes motifs — Meaux's meeting et S.Pellenc. Décollage sur l'herbe, cette fois et, environ 50 m plus tard par vent quasi nul, bye-bye l'espace aérien mal famé, nous filons plein Est, l'envie de voler ailleurs que derrière un micro nous tenaillant un tantinet trop. Le plus beau compliment que je puisse offrir au MX 2 (décidément, c'est vrai, j'aurais dû me faire payer pour écrire ce papier !), c'est qu'après 4 ou 5 minutes de montée pépère, je me suis tout soudain demandé : « Mais qu'est-ce qu'il a à se traîner comme ça, ce tagazou ?». La seconde d'après, je réalisais tout confus que, non, je n'étais pas aux commandes d'un *Rallye* 100 cv mais bel et bien dans une cage à poules ultralégère et avec 30 bourrins aux fesses, guère plus. Certes, à déguster le paysage en panoramique, j'avais complètement oublié sur quoi je volais. Mais, crédiou, c'est ben la première fois qu'au manche d'un ULM, je me retrouve en train de m'imaginer en avion léger tout court et, non, je n'avais pas bu plus de coutume !

On a fait joujou comme des fous, Serge et moi. Lui qui est PL en instance de Boeing, ça doit le changer bougrement de ses autobus volants ! De la grandissime inclinaison en virages serrés, on s'en est collé plein les dents : le manche un rien arrière, c'est à peine si le *Biquick* perdait un zeste d'altitude. On a galopé plein pot au-dessus de la campagne, à du 400 m/sol pour assurer l'insécurité (cf. le moulin, voir ci-devant) : la bille du badin se trémoussait d'aise dans les 55 mph (88 km/h). La Vmax en palier, elle est de 80 km/h, qu'il m'a dit, quelques jours, plus tard, Alex Zuckermann. — Tu parles ! je n'ai pourtant pas eu l'impression d'être en piqué léger. Des décrochages, on s'en est offerts cinq, six, le Pellenc et moi, comme ça, pour voir : c'est sain tout plein avec le MX 2 : ça s'enfonce tout dret et ça se récupère de suite, en douceur, sans coups de botte, après un petit salut du bout du nez, paisible, sans méchanceté aucune. On dirait une courbette d'enfant de chœur débutant, même pas l'enfoncement d'un *Rallye* tous becs de bord d'attaque sortis. Après trois quarts d'heure de volupté, quand il s'agit de regagner la Terre parce que le réservoir menaçait de faire grève, je n'ai rendu le manche à mon voisin qu'en très très très courte finale, à 50 cm du sol au plus — et encore, parce qu'il était le seul à pouvoir s'amuser avec le palonnier, le traître !

Paraît qu'en monoplace, avec le même Cuyuna 430 R, le *Quick*, c'est une vrai bombe : ça cartonne jusqu'à des 6 m/s en montée, cet ascenseur ! Je l'ai jadis connu sans moteur, en Vol Libre pur et sans l'odeur du mélange 2 temps; c'était déjà un sacré voilier, ce piaf. Mais la motorisation lui va bien au teint, je trouve, elle lui réussit à merveille. Comme je vous le disais déjà dans notre premier Hors Série, *ULM Magazine* number one (autopub gratuite) et en parlant du *Quicksilver*, précisément, les bons crus ne peuvent que s'affiner encore en vieillissant. Avec l'enfant de Eipper-Formance, c'est le cas.

Finalement, nous avons avec ce MX 2 un excellent biplace dont le seul véritable défaut reste un prix de vente en kit de 55 000 F ttc auquel, si vous le voulez montz, rodé et testé en vol, il vous faudra ajouter 4 380 F. Vous m'objecterez qu'en Aviation légère tout court, le moindre biplace coûte bien plus du triple et sans l'accastillage en sus au tableau de bord. Certes mais, outre qu'on trouve des *Mousquetaire* cinq places d'occasion pour bien moins





Photographies Alain-Yves BERGER

de 55 000 F, ce n'est pas une raison pour suivre les mauvais exemples. Regardez ce qu'on trouve comme tas de ferraille neuve et motorisée pour la même somme sur le marché automobile actuel. Mettez un *Biquick* à côté d'une R 18 et demandez donc au grand public ce qu'il en pense, vous verrez sa réaction !

Comprenez-moi bien surtout : je ne dis pas que le MX 2 ne vaille pas cette somme-là et Alex Zuckermann m'en sera témoin, à qui j'ai déclaré que si j'avais 55 000 F à dépenser, je nous offrirai, à ma femme et moi, un *Quick* biplace pour convoler en trois dimensions. Non, je pose simplement pour principe que c'est trop cher pour n'importe quel ULM, même biplace, en tubes et toile : voyez le merdier dans lequel croupit l'Aviation de moins en moins légère et de moins en moins sportive ; n'allons pas y précipiter l'ultralégère, de grâce ! Et je vais même leur souffler une solution, aux copains de chez Fimor : qu'attendent-ils pour nous les construire en France, directement, nos MX 2 ? — Encore une ou deux petites dévaluations et au prix où est déjà grimpé le dollar US, vous verrez qu'ils réussiraient même à en exporter chez les cow-boys. Je sais, c'est pas beau, ça s'appelle copier. Mais ce verbe-là s'est traduit en japonais depuis pas mal d'années déjà et, oui, ça va très bien chez eux, merci.

Quelques adresses utiles pour vous offrir votre *Biquick* (et me le prêter ensuite, SVP, soyez sympa !) : en région parisienne, voyez chez **Fimor, 77 rue de Réaumur, 75002 Paris, tél. (1) 233.92.33.** Dans le sud-est français, ralliez la **Nouvelle Aviation Populaire à Rustrel, 84400 Apt, tél. (90) 74.30.00** — mais ne m'écrivez pas ensuite comme ce lecteur qui m'engueulait parce que le prix n'était pas assez « populaire » pour sa bourse ; je n'y suis pour rien et, triste à dire, la qualité reste encore trop fonction des espèces sonnantes et trébuchantes dont on dispose pour se l'offrir ou non. Dans le sud-ouest, enfin, voyez **M. Landri à Sauvian, 34410 Sérignan, tél. (67) 32.31.54.** Après tout, j'en connais des qui se saignent à mort pour rouler au-dessus de leurs moyens ou pouvoir zieuter en couleurs les couenneries télévisuelles, bêtement. Moi, je préférerai me serrer la ceinture pour m'offrir un MX 2. Question de goûts. Et, tiens, va falloir que j'en parle à ma femme...

A.Y.B.

© PILOTE PRIVE n° 102, juillet 1982