ANECDOTES GUY

Un achat abracadabrantesque

Dans les années 70 (1900 !) j'habitais le Var et avais découvert le vol libre à l'occasion d'un camp de vacances à proximité de la Colmiane au dessus de Nice, comme éducateur stagiaire, c'était l'extension de mes bras dont j'avais toujours rêvé et je m'éclatais comme un fou au propre et au figuré …parfois..
En 1980, marié et installé en Normandie je m'étais mis à l'avion n'ayant pas de pente à proximité de la maison mais je n'arrivais pas à retrouver le plaisir pris en vol libre.
Salon du Bourget 1981, je suis à l'arrêt devant un appareil exposé devant le pavillon américain, il est trop beau, blanc avec des bandes jaune, orange, rouge, les câbles gainés blanc, les tubes bleus, j'en rêvais et il existe ; c'est un Quicksilver monoplace…je harcèle le commercial, ça vole comment ?, c'est combien le prix, les délais, c'est où pour l'avoir, comment pour confirmer une commande…l'importateur est en Angleterre et n'accepte pas les chèques mais du cash ça irait…je lui assure revenir au plus tard dans deux jours pendant le salon avec un acompte…y a plus qu'à convaincre Brigitte !
Brigitte n'est pas contre mais il manque un peu de monnaie ; qu'à cela ne tienne nous revendons, pour faire le compte, une belle armoire Normande qu'un copain lorgnait et on verra pour le solde plus tard !
Aussitôt dit aussitôt fait je repars pour Le Bourget et confirme ma commande sur un coin de table tout confiant mais ne sachant pas pour autant comment je vais pouvoir utiliser la bestiole et l'identifier…j'ai un peu de temps, 1 mois, le délai annoncé, pour me renseigner.



Mon premier Quick MX identifié F-WYZU à l'époque..

Un mois ½ passe les appels téléphoniques se suivent et se ressemblent ; oui ça va venir ne vous inquiétez pas on vous appellera. Jean Pierre Lloret, copain motard et commerçant par ailleurs me dit que ça sent un peu le pâté et qu'il serait peut être bon de faire un saut en Angleterre..
Banco, le week end suivant nous partons Jean Pierre, son épouse, Brigitte et moi dans notre J7 bringuebalant, traversée épique en ferry la mer est forte mais ne nous plaignons pas hier c'était tempête et certaines traversées ont même du être annulées.
Nous arrivons enfin, au petit matin, sur un terrain au sud de Londres (ils sont nombreux) ou est basé notre importateur. La vision est apocalyptique : comme c'est souvent le cas en Angleterre, de nombreux appareils restent au parking dehors et la tempête d'hier a fait de nombreux dégâts. Beaucoup de monde s'affaire à démonter et mettre à l'abri ce qui peut encore être utilisable, tout est ouvert et en me baladant dans les hangars je ne vois pas de machine qui corresponde à celle commandée et pour cause : le commercial que j'avais vu à Paris me confirme que mon appareil n'a pas été commandé ou qu'il a déjà été revendu à quelqu'un d'autre et que par ailleurs le boss s'est fait la valise il y 2 jours avec la caisse… Gloups !
Coup de chance notre gars se rappelle que j'avais bien payé une bonne partie de l'appareil et il m'invite à me servir dans le hangar pour me reconstituer un appareil complet à partir d'une ou deux machines en attente de livraison…donc surement la mienne !
On ne se fait pas prier et tout est embarqué en une heure et nous voila sur la route du retour sans facture ni document douanier…on a toutefois pris la précaution de mettre l'appareil en petit morceaux afin qu'il ressemble au kit d'origine à savoir un tas de tubes…
Le passage à la Douane est bon enfant, le douanier me prend pour un pilote qui aurait fait une des premières traversées de la Manche il y a quelques jours et vu l'apparence de « l'aéronef » il n'est à aucun moment question d'un formulaire quelconque…côté Français, « zavez quelque chose à déclarer ? » « ben non » , « bon circulez » ouf !
Cet appareil fut ensuite immatriculé F-WYZU, à l'époque l'identification département + lettres n'existait pas encore. Cet appareil m'apportât d énormes satisfactions, il était facile à piloter et j'avais eu la chance d'acheter, au feeling, ce qui se faisait de mieux à l'époque !

<u>Un essai mouvementé</u>

C'était début 1982, AD'Air, le futur importateur des ulm Quicksilver qui débutait, n'avait pas encore d'appareil et m'avait sollicité pour que mon appareil soit essayé par le journaliste de la revue Finesse 10. Pourquoi pas, je trouvais ça amusant et puis c'était l'occasion de rencontrer d'autres pratiquants car dans l'Orne ou j'habitais à l'époque ils se comptaient sur les doigts d'une seule main !
Le jour arrive, le journaliste accompagné d'un ami arrive aussi. Le journaliste s'appelle Gilles Bru, rien d'étonnant à l'époque, plus aujourd'hui pour les jeunes déb's qui viennent de naître quand on sait que Gilles a ensuite été le fondateur de l'entreprise Air Création…
L'appareil étant monoplace je fais d'abord un petit vol de démo à Gilles suivi d'un amphi « cabine » et conseils divers..roule ma poule…
Gilles part faire son essai, fait quelques tours de piste et hangar afin que son ami assure quelques photos et se pose satisfait et avec assez d'éléments pour son compte rendu.
L'ami de Gilles me demande s'il peut aussi essayer l'appareil ; confiant je lui dit que je n'y vois pas d'objection et refais un petit amphi « cabine »…la suite fut plutôt courte : notre ami P. décolle et commence à nous faire 2 ou 3 évolutions extrêmes, au début je me dis qu'il est balèze mais quand même un peu gonflé de faire des évolutions aussi serrées aussi près de nous et du sol et je comprends assez vite qu'en fait il fait ce qu'il peut et il peut peu !

Ça se termine rapidement, 3 mn plus tard, par un joli planté tout droit à 20 mètres de nous…personne ne pense à prendre une photo car on est plutôt préoccupé par ce que l'on pense découvrir au milieu de l'amas de tubes…Ben non l'ami P., en fait c'est de moins en



Brigitte devant le Sirocco JPX

moins un ami, est sonné mais n'a rien…il ne comprend pas ce qui s'est passé mais nous on comprend mieux car Gilles nous explique que P. qui l'accompagne souvent sur ses reportages abime presque à chaque fois, à des degrés divers, un appareil…en fait P. apprend à piloter comme ça et je le hais franchement..
La scène n'ayant pas eu d'autres témoins que nous, nous démontons prestement le tas de tubes et remballons dans mon J7 pendant que P. tourne autour de nous un peu hagard…
Côté financier je peux juste dire que P. trouve une solution et tout sera pris en charge. Je serai un des premiers clients pièces détachées d'AD'Air !
Ca se passerait aujourd'hui l'ami P. m'attaquerait vraisemblablement devant un tribunal pour un défaut imaginaire de l'appareil..avec le recul je me dis qu'il s'en est bien tiré et moi aussi.
Depuis cette époque je ne lâche plus personne sur un monoplace personnel et demande aussi à voir le brevet de pilote même pour voler avec moi en biplace.

<u>Parce que nous le valons bien !</u>

Mon Quick mono vient d'être refait et j'envisage de le revendre pour acheter un Quick biplace que je souhaite prêt pour le Premier Londres Paris.
J'ai un acheteur du côté du Castellet, bon c'est pas à côté mais il n'y a pas encore foule d'acheteurs comme après le Londres Paris.
J'y vais donc, l'histoire est courte : l'acheteur veut bien sûr voir voler l'appareil, normal, je le monte et décolle ensuite de là ou je suis et face au vent…à l'époque personne ne trouvait à y redire, de toutes façons les pilotes d'ulm étaient assimilés, non sans raison, à des fous !

J’en profite pour me faire plaisir et faire quelques petites évolutions serrées sur place face au vent quand je ressens un tout petit choc sur mon casque et j’entends un petit bruit sec avant de voir tomber sur mes genoux, comme au ralenti, un écrou !!!???? Je suppose que je suis livide, en tous cas mon cœur a pris des tours et je réduis immédiatement ma vitesse, sur un Quick ça veut dire que tu vas vraiment lentement et j’évite toute manœuvre brusque tout en essayant de trouver d’où peut bien venir cet écrou….je trouve : chaque bord d’attaque est fixé sur un gros cavalier et ces deux cavaliers sont réunis sur la poutre principale avec une vis qui traverse la poutre…et un écrou….qui n’y est plus !
A chaque secousse tout ça s’écarte gentiment et j’essaie de descendre le plus doucement et le plus gentiment possible…heureusement tous les câbles bien tendus maintiennent l’ensemble et évitent que ça ne parte en sucette…l’impression d’impuissance à pouvoir autre chose est terrifiante, je ne peux même pas me raccrocher à l’idée du parachute, à l’époque cela n’était pas encore courant …pas de tour de piste, posé direct en final …retour vers les amis, le client est satisfait et ne souhaite pas voler car il doit finir sa formation…ça tombe bien car je n’envisageais pas de le lâcher aujourd’hui…en fait il ne saura jamais rien de ma mésaventure mais c’est depuis ce jour que je pointe toute la boulonnerie de tout appareil qui est monté pour la première fois ou qui a été démonté et que je remonte, avec un beau rouge à ongles carmin…parce que nous le valons bien !

Zut ça se barre !

Comme beaucoup de vieux déb’s j’ai essuyé les plâtres de beaucoup d’essai de nos « constructeurs » parfois apprentis sorciers : j’ai ainsi eu une vingtaine de pannes en deux ans et perdu ou détérioré pas mal de choses en vol…
A l’époque j’avais mon Quick biplace immatriculé 61 A et un an plus tard je le vendais pour acheter une machine beaucoup plus rapide et confortable, un Sirocco qui fut immatriculé 61 B…quel développement de l’ulm dans l’Orne !
Autant et malgré la réputation sulfureuse des moteurs Cuyuna (un Cuyuna un coupyunapas ..) j’avais toujours volé sans problème avec mes deux Quick autant avec le Sirocco ce fut le début d’une longue série d’emm…et ce dès le premier jour ou au premier décollage je me faisais un bel arrêt moteur avec atterro direct droit devant dans le champ de blé avec début de pylône …non non arrête toi oui..ouf merci le train avant qui a fait fusible et pris une partie de l’inertie..Zut je devais aller au meeting de Falaise demain…C’était un temps madame ou on n’avait même pas à l’idée de faire porter le chapeau à qui que ce soit….la priorité était que ça revole !

1er grand Prix U.L.M. de France

3

Suite
Etape de
Flers

14 Juillet 83



Pique-nique
Daddy, Germaine
Brigitte Guy
et moi.





Toute la famille présente à l'étape locale !

Donc nouveau train avant fait avec une chute de tube trouvé à la quincaille du coin et échange avec le constructeur de l'ulm qui suggère de faire des trous dans le filtre à air qui est mal

alimenté voire déventé la ou il est ….5 heures plus tard ça repart et ça à l'air de fonctionner, de toute façon plus le temps d'essayer direction Falaise où l'on m'attend..longue finale sur la piste de Falaise qui est sur une jolie bosse, plan optimiste et réduction prématurée du moteur…ça cale ! je vois bien que ça ne va pas le faire…impossible de remettre en route cette salo..de JPX donc rebelote revache dans la plaine dans un beau trèfle…pas de bobo, remise en route et atterro réussi cette fois à Falaise…
C'est depuis ces quelques pannes que j'ai pris l'habitude de ne réduire que lorsque je suis sûr de rentrer, il est plus facile de gérer un plan trop haut, moteur arrêté, avec des PTU, PTS et glissades que de se rallonger quand on est définitivement trop pas..l'essentiel étant d'éviter la PT, péteztout…

Le Père Noël est une ordure !

Faisant des compétitions j'étais un peu aidé par JPX qui me faisait gratuitement l'entretien de mon moteur ; ce n'était pas du luxe car mes vols étaient « agrémentés » de pannes régulières…c'est ainsi que le volant magnétique avait une petite tendance à faire sa vie en solo.
Une fois c'était début janvier, retenez bien le mois, le comité d'entreprise de l'entreprise Solex à Argentan, fabricant de carburateurs, m'avait demandé de venir faire le Père Noël et me poser en ULM à côté de l'entreprise…j'acceptais et à l'époque cela se faisait sans autre préambule ou autorisation…fallait juste qu'il fasse beau le jour prévu…coup de bol il fit beau ce jour là, sinon je serais arrivé en calèche..moins classe quand même !
On se téléphone, compliqué y avait pas les portables, ok je vous préviens, je décolle dans 15 mn et j'en ai pour 5 mn à arriver alors tenez vous prêt je ne le ferai pas deux fois !
Je décolle donc du terrain d'Argentan, Solex n'est pas loin, je vois déjà l'entreprise à moins de 2 km et pouf, ratapouf plus de moteur…Bon….je commence à avoir un peu l'habitude je choisis une bonne vache pas trop loin apparemment d'une route et il semble y avoir du monde en bordure du champ..on ne sait jamais je vais sûrement avoir besoin d'un coup de main…atterrissage parfait, même pas peur..je vais voir le monde que j'avais repéré tout à l'heure, deux bucherons balèzes en train de couper du bois mais qui me regardent un peu comme un extraterrestre…je prends conscience à ce moment que je dois faire un peu tache dans le paysage, habillé en Père Noël, début janvier, posé dans un champ en ulm …
Après quelques explications tout ça se finit au troquet du coin à s'imbiber d'eau chaude, savant mélange d'eau chaude effectivement et de gnole (que du fruit…). En fait le champ n'étant pas très accessible, l'appareil sera soulevé au dessus des clôtures et transporté en bordure du chemin pour nième démontage.
Ah oui j'oubliais Solex : les mômes m'ont bien vu arriver, ils commençaient même à crier de joie puis grand désarroi plus de Père Noël…Il n'y avait qu'un habit de Père Noël, celui que je portais…le temps d'aller au troquet, téléphoner, rappelez vous pas de portable…que quelqu'un vienne récupérer l'habit…j'ai dû me faire des ennemis chez des enfants (pas je personnel mais je Père Noël) Aujourd'hui on aurait une cellule psychologique pour gérer ce genre de drame. Ca été la première et dernière fois que j'ai accepté un plan aussi foireux avec un ulm, rien ne vaut 4 bons rennes volants !

Pas de problème c'est normal !

Une autre fois, pour un article comparatif sur 3 biplaces de l'époque, un Weed, un Quick et un Maestro, nous devions faire un vol à deux appareils avec Marc Mathot grand boss d'Ultralair qui me laissait pour l'occasion un Weed deux axes à évaluer. Depuis une récente frayeur de vol en patrouille avec des pilotes débordés par leur appareil et la turbulence, je suis moyennement chaud mais Marc insiste, me rassure et nous finissons par y aller.. Ce Weed a une particularité : il est doté d'une hélice faîte dans du profilé aluminium qu'a dégotté Marc et il paraît que cela fonctionne bien et que ce n'est pas cher.
Nous sommes dans le Weed et nous allons prendre le Quick en vol en photo et lui fera de même avec nous…pas de radio, juste des grands gestes, le comportement du Weed est bizarre, je le sens vibrer anormalement, Marc m'explique que c'est normal, je n'ai jamais ressenti ça sur mon Quick ou mon Sirocco mais puisqu'il le dit, continuons.
En fait on ne continue pas vraiment longtemps car à un moment il y a un bruit comme un coup de feu suivi d'un hurlement strident et d'un beau nappage d'huile sur le pare brise : nous venons de perdre l'hélice et le réducteur…t'es sûr que c'était normal ces vibrations ? on arrête vite fait le moteur et on se pose pas bien loin du terrain d'Alençon sur un terrain bien gras..
Comme d'hab on replit discrètement l'ulm mais en fait à cette époque ça ne choque personne puisque c'est un ulm et que l'on voit bien la différence contrairement à aujourd'hui…
On s'extrait difficilement du champ, bien crottés et usés, à la tombée de la nuit..
Après une petite enquête de Marc il s'avéra que l'appareil utilisé par un autre pilote peu de temps avant avait eu un choc sur l'hélice et qu'il n'avait pas été jugé utile d'en informer quelqu'un !
Deux jours après l'appareil sera à nouveau opérationnel avec un nouveau réducteur et une hélice, plus classique, en bois !
Je passerai une bonne partie de l'après midi du lendemain, en rase mottes avec mon Sirocco au dessus de notre zone de vol pour retrouver hélice et réducteur, une pale dans un secteur, l'autre pale sur le réducteur dans l'autre secteur.
Rétrospectivement je pense à la chance de l'autre appareil qui volait juste à côté de nous pour les prises de vue… et une pale, une !

Chocolat Poulain et œufs frais !

Cela se passe en 1984 et il s'agit du premier La Baule Tours organisé par l'école sup de Co de Tours. Des épreuves de précision d'atterrissage, de précision de largage, de recherche d'objets ou d'un renard nous sont proposés au cours du rallye entre La Baule et Tours.
Poulain est un des « parrains » de l'épreuve. Du chocolat en poudre nous est entre autres offert tous les jours.
Nous avons vite constitué un petit groupe de purs et durs, nous posant partout à la moindre occasion et sommes plutôt facétieux : Bertrand Claveau vole sur un Vector 627 SR, René Coulon délaisse un moment son journal favori pour venir se détendre avec nous sur un Ptérodactyl et Eric Laskar vole avec une amie sur un Puma Sprint, moi je vole sur mon sirocco JPX qui comme d'habitude m….
Aujourd'hui nous avons un posé obligatoire en campagne (si si on croit rêver !) avec recherche pour chacun d'un objet particulier, pour l'un un crouton de pain, pour l'autre un champignon ou un œuf...
Décollage aux ordres du starter et essai de largage de précision de chocolat en poudre sur sa tête à chaque départ…avant de nous lancer dans notre chasse aux trésors !

Tout ça est fait dans le temps imparti, Bertrand casse juste son hélice mais l'hélico est prévenu et ramène une hélice de rechange que l'équipe d'assistance de Bertrand avait en stock.
Nous repartons sans autre protocole, juste peut être l'intention de passer sous ce trop beau pont traversant la Loire…nos pensées sont elles si perceptibles ? toujours est il que le pilote hélico , qui commence surement à bien nous cerner se met à ras de l'eau devant l'arche du pont visée, phare allumé et nous en barre l'accès….ok, ok, peut être une autre fois, en route pour la mission suivante : la chasse au renard, des indications nous ont été données pour retrouver un observateur et son J7 caché dans la pampa et que nous devons retrouver , en tous cas survoler de manière bien visible pour nous faire reconnaître
Déployés en tirailleur et espacés de 500 mètres c'est un jeu d'enfant que de retrouver notre ami renard planqué dans la cour du château de Montgeoffroy.
Le château est vraiment trop beau, la pelouse trop belle, tout est trop beau ; avec une belle régularité nous nous posons et allons achever notre renard avec des petits suisses mis de côté au petit déjeuner. Carton d'autant plus facile que notre renard, une jambe plâtrée, se déplace avec des béquilles….pas de pitié !
Entretemps Eric a un peu abimé son hélice ; elle est fendue et il met du scotch à emballage dessus pour la consolider : ça devrait tenir jusqu'à ce soir !
« écoutes, c'est comme tu veux, mais pars devant on se retrouve à l'arrivée »
Faut il préciser que cet après midi là il n'y eu pas foule pour voler en patrouille avec lui !
Il faut croire que ça a tenu puisque nous nous sommes tous retrouvés sur le terrain d'arrivée…

Les temps changent ; viendrait-il à l'idée d'un organisateur d'imposer un atterrissage en campagne, voire d'en faire le fondement de l'évènement comme c'était le cas pour la Grande Course ? principe de précaution, appareils « trop » performants, pilotes plus assez ?

Mes prochaines anecdotes raconteront tout ce que j'ai pu perdre ou détruire en vol, porte, palonniers, hélice, plafond en plastique de fuselage, début d'incendie…la routine en somme !

Chasse à la trapanelle sauvage dans le Sud Ouest !

Prologue

Mars 1982 ; après avoir vendu mon Quicksilver MX mono acheté en Angleterre (identifié F-WYZU), je fais l'acquisition d'un superbe kit biplace Quicksilver MX2, moteur Cuyuna (devise de l'époque : un Cuyuna, un Cuyunapas…) auprès de la société AD'Air qui commence l'importation de ces appareils.
Mon Quick sera identifié 61 A ; 61 pour le département et A parce que c'est le premier !
J'utilise entre autres mon Quick pour cette merveilleuse aventure que va être le premier Londres Paris en ULM, aux couleurs du crédit Mutuel à l'époque. Aucun problème et ma satisfaction est totale.
L'appareil sera revendu peu de temps après à Jean Luc Plégat, pilote du sud ouest, cela me permettra d'acheter la bête de course qu'était le Sirocco d'Aviasud (identifié 61 B…ça bouge fort dans l'Orne !)



5 septembre 1982 ; arrivée du premier Londres Paris, parc de Bagatelle, au cœur du bois de Boulogne

Acte 2

En 2009, le courant d'air « les vieux déb's » est lancé.
Début 2010 je passe des annonces sur Internet et dans la presse spécialisée pour alerter le milieu ulm : ne jetez pas les vieilles trapanelles…les pilotes gardez les…et prévenez nous, nous les mettrons à l'abri…les pilotes, non !
Quelqu'un du sud ouest me contacte par email :

- « j'ai un Quick MX2 à vendre pas cher, il doit vous intéresser !!!!! »
- « un Quick, oui c'est bien, mais j'en ai déjà 3 et en fait nous sauvegardons ceux qui encombrent et risquent d'être mis à la ferraille… »
- « Oui, certes, mais ce Quick n'est pas UN Quick mais VOTRE Quick, que vous m'avez vendu il y a 28 ans et qui est toujours en état de vol, bien à l'abri à Castelnau Magnoac, avec seulement 140 h de vol au compteur… »
- « Ouhaou ! effectivement, il faut que je passe voir ça…mais pour le prix vous exagérez tout de même un peu ! »

Gilles Desheulles, mon voisin sur l'aérodrome, me dit qu'il connaît bien cet appareil vu plusieurs fois et toujours au parking dans le hangar sur le terrain de Castelnau Magnoac où il a des amis à proximité : de son point de vue l'appareil est en piteux état.
Bon, il n'y a donc pas urgence à y aller …

Acte 3

Juin 2010.

Gilles et moi avons une mission de relais radio avec nos Rémos G3 du côté de Biarritz pour un rando raid organisé dans le secteur.
Nous travaillons vendredi et dimanche et avons donc samedi de libre ; nous en profiterons pour aller rendre visite aux amis de Gilles à Castelnau Magnoac et avouons le j'en profiterai aussi pour revoir mon Quick.
Quelques péripéties, inavouables ici, dont Gilles a le secret, nous occupent une bonne partie de la journée mais j'ai tout de même le temps d'aller voir mon Quick. Bonne surprise ; l'appareil est dans son jus, poussiéreux mais bien protégé et plutôt en bon état.
Je contacte le propriétaire pour relancer la discussion sur le prix…ça progresse mais c'est toujours trop cher et puis le moment n'est pas idéal car il a peut être un acheteur plus généreux que moi…bon, on verra bien !



Arrivée très mouvementée, ça passe pour moi !

Acte 4

Mardi 23 novembre 2010.
Suite à des renseignements d'amis pilotes, nous allons, avec l'ami Bernard, pilote et navigateur émérite, voir 2 Sirocco à vendre, signalés dans le sud ouest au sud d'Auch dans la Haute Garonne, tu vois, à côté du Gers (prononcez GERRRRCE…)
J'ai loué pour l'occasion un fourgon Mercédès 10 m3 et nous prendrons la remorque que nous avons en copropriété à une dizaine de pilotes à CAP 28. Toujours stressant de remorquer le bébé, langé sur 9,50 m de long par 2,40 m de large et 2, 80 m de haut…mais en tous cas bien pratique pour transporter un ulm à l'abri…les jours sans vent !

Nous en profiterons pour passer à Libourne au SNPPAL pour récupérer les archives d'Ailes Mag que Patrick (Rebeyrol) avait sauvegardé à l'arrêt du journal et qu'il nous cède gracieusement pour sauvegarde.
Mardi, 3 h 30, départ de la maison direction Libourne ; pas de vent et donc la météo idéale pour remorquer le grand cure dents.
Récupération assez technique pour s'approcher au plus près du domicile de Patrick…le feeling l'emporte sur les indications parfois farfelues de Simone, la dame du GPS, qui n'a même pas remarqué que la remorque dépasse les 2,60m et ne peut passer sous tous les ponts !
Enfin, première partie de mission réussie, merci Patrick et Bruno.
Nous arrivons ensuite chez notre vendeur de Sirocco ; un look d'enfer, le lieu aussi, voir le film..
A la vue et au toucher des appareils, j'entrevoie facilement le chantier colossal pour remettre les appareils en état et je sais déjà que « ça va pas l'faire ! » le prix demandé est de plus disproportionné.
Le vendeur est à des années lumière de nos préoccupations…ça volait hier…ça revolera demain …dans l'état…crois le !
Je ne fais pas de contre proposition, d'ailleurs il n'en attend pas et nous nous quittons « bons amis »
Bernard est consterné, moi déçu mais amusé aussi, car le personnage, ses appareils et son lieu de vie sont pour le moins atypiques. Pour la petite histoire et un éventuel amoureux (courageux et bricoleur averti) d'un appareil avec histoire, l'un des Sirocco porte les couleurs des hôtels Ibis et a été utilisé par Gérard Feldzer sur un évènement au Castellet et par Gilles Desheulles sur une grande Course…

Epilogue

Idée lumineuse !
- « Dis-moi Bernard, à combien de kms sommes-nous de Castelnau Magnoac ? »
- « 36 km. »
Je tente le tout pour le tout et appelle Brigitte pour qu'elle retrouve les coordonnées du vendeur de mon Quick et qu'elle le contacte car nous n'avons même pas un stylo pour noter le numéro (en fait par la suite nous noterons les numéros dont nous avons besoin sur la bâche de la remorque, ils y sont encore !).
¼ d'heure plus tard Jean Luc, le propriétaire de mon Quick m'appelle et découvre goguenard qui je suis…
« Ah Ah, de passage dans le coin ? »
il m'indique que son ulm n'est toujours pas vendu, qu'un client potentiel le mène en bateau depuis plusieurs mois, qu'il est prêt à faire un gros effort et qu'il est disponible pour faire affaire, démontage, documents de vente, ce soir.
Grand moment de bonheur simple pour moi, le prix est enfin correct, c'était écrit, ça devait se faire. Les Sirocco sont oubliés mais ce n'est que partie remise, j'en trouverais un !
Le Quick est démonté, rangé, les documents de vente remplis, le tout en moins de 2 heures et nous passons ensuite une excellente soirée avec Didier Gosso, bien connu avec ses frères pour avoir été des premières grandes manifestations des débuts de l'ulm.
Mercredi matin, départ 4 h 30 et retour sans histoire en passant par Mehun sur Yèvre pour le plaisir de partager un bon moment et un repas avec nos amis Philippe Da Silva et Rémy Salmon et aussi pour la nécessité vitale de ravitailler en Ménetou Salon !
Fin du voyage sans problème.
Prochaine mission : restauration totale de mon Quick en vue du vol commémoratif des 30 ans du premier Londres Paris en ulm en 2012…mais ceci est une autre histoire.



Team familial à l’arrivée, de gauche à droite :
Anne…..Quentin…… ma pomme, Brigitte……..maman……François….. Alain
Papa est resté à la maison ; autant de bruit et de monde ça le gonfle !