

Bruno PICOT

Cet épicurien de 43 ans a su garder intact l'enfant qui dort en lui. Son secret : concrétiser ses rêves avant de se lancer à la poursuite de nouveaux. Sa réputation de meneur, d'organisateur de rallyes et raids n'est plus à faire. En 10 ans, il a prouvé ses compétences dans le domaine. Agitateur pour certains, provocateur pour d'autres, Bruno est, avant tout, un catalyseur d'événements, passionné par le vol et la fête. Il aime s'entourer d'amis afin de partager ses émotions, ses sensations ou tout simplement sa joie de vivre ! Avec Bruno, vous saurez toujours à quoi vous en tenir, car il ne connaît pas la langue de bois. Si vous ne voyez en lui qu'une grande gueule, vous découvrirez dans cette interview qu'il est direct et franc. Avec lui, c'est à prendre ou à laisser...

Une chose est sûre : il fait partie de ces aventuriers qui naviguent dans notre société, tels des enfants gâtés nés sous une bonne étoile.



Ghislain Fournier
Depuis quand volais-tu ?

Bruno Picot

En 1982, j'étais pilote avion à Coulommiers, quand j'ai rencontré mon premier ULM. Il s'agissait de la dernière acquisition de mon club, un Patrilor. Je n'eus l'occasion que de faire quelques heures à son bord, car il fut rapidement détruit lors d'un crash. Je suis ensuite devenu professionnel du parachutisme en tant qu'instructeur et j'ai pratiqué aussi la compétition dans la spécialité du vol relatif.

Tu m'as dit que tu as été, au plan national, sportif de haut niveau. Pourrais-tu nous expliquer pourquoi ?

Je faisais, à l'époque, partie de l'équipe de France de parachutisme pour le vol relatif en grande formation et, en 1989, nous avons été Champions du monde, d'où le statut ! (Eclat de rire)

Combien totalises-tu de sauts ?

J'ai arrêté de sauter il y a trois ans, après avoir effectué 3 800 sauts.

Comment le pendulaire est-il arrivé dans ta vie ?

Durant cette période de sauts intensifs, j'étais de plus en plus gêné d'être tributaire d'un avion pour le largage. Avec le pendulaire, j'ai découvert un moyen autonome d'effectuer des sauts, quand je le voulais, où je le voulais et avec qui je voulais. Ainsi, nous nous relayions entre copains, afin de nous larguer successivement.

Sur quel type de machine volais-tu ?

J'ai commencé à voler avec Danis, précurseur dans la discipline mais, à l'époque, nous avions beaucoup de mal à embarquer un parachutiste, les moteurs n'étaient pas très puissants et il était, de plus, difficile de voler une heure non stop sans tomber en panne. Mes premières machines ont donc été des Danis avant que je ne passe chez Cosmos où, là, nous avons commencé à grimper en l'air plus facilement !

Tu arrivais à vivre de tes passions ?

Malheureusement non. A la base, je suis moniteur d'équitation. J'ai fait un peu de compétition en concours, mais, jeune, j'aimais déjà beaucoup la fête, ce qui n'est pas forcément compatible avec la rigueur de ce milieu. Par la suite, afin de gagner un peu d'argent, j'ai ouvert une jardinerie, assurant ainsi mes arrières ! Puis, de plus en plus, l'ULM pendulaire s'est imposé dans ma vie. Je le conjuguais avec le parachutisme professionnel. J'ai ainsi réalisé environ 600 sauts, cela me permettait, par exemple, d'arriver chez des amis en atterrissant dans leur jardin ! Il nous arrivait aussi de faire des sauts à 2 000 ou 3 000 m, même si, en ce temps, une heure et demie était nécessaire pour atteindre cette altitude. Mais, vivre du parachutisme est encore plus dur que de l'ULM et, en 1990, je me suis consacré exclusivement à l'ULM, essayant d'améliorer le salaire de misère que me procurait ma précédente passion. Le temps passant, comme beaucoup, je me suis lassé de l'instruction.

Dix années de travail intense dans ce domaine suffisent pour vous orienter vers de nouveaux horizons.

J'ai donc décidé d'œuvrer pour ce qui me plaisait le plus : les voyages. Dès le début de mon activité ULM, j'en organisais au moins un par an. Au départ, nous les réalisions sans tapage médiatique, entre amis et élèves, à 10 ou 15 machines. En 1993, j'ai organisé le premier Paris-Londres avec 100 ULM au-dessus de la Manche. Un événement ! Depuis, je réitère l'expérience tous les 4 à 5 ans.

Te souviens-tu de ta première vache ?

N'en parlons pas, car nous étions, à l'époque, plus formés à nous poser sans moteur qu'avec. Mais je peux te parler d'une vache marrante qui m'est arrivée quand nous effectuions des largages parachutistes. En 1991, nous étions à Brienne-le-Château où nous enchaînions des ascensions successives à 1 500 m avec deux BIDULM. Nous décollions presque en patrouille, en faisant la course à celui qui arriverait le premier à l'altitude prévue. Ayant, par rapport à l'autre appareil, un peu plus de puissance, je suis passé à son côté en le narguant et me moquant gentiment de lui. Au moment où je venais de lui faire un bras d'honneur, mon moteur s'est arrêté net ! Nous nous trouvions à 200 mètres du sol et le parachutiste que je transportais fut pris de panique et voulut sauter de la machine, pensant que nous allions nous écraser. Il m'a fallu, en plus de gérer cette panne et d'assurer la sécurité, retenir mon passager à bord en m'engueulant avec lui, afin qu'il ne commette pas le saut fatal.

A 200 mètres, il n'aurait pas sauvé sa peau ! Pour finir, nous nous sommes posés dans un champ, sans problème, sous les yeux du pilote du deuxième appareil, pour le coup mort de rire !

Quel est ton plus beau souvenir de vol ?

Commençons par la France qui est un pays merveilleux à survoler et, sans nul doute possible, le plus beau de tous les pays que j'ai parcourus via les airs. Je garde des souvenirs fabuleux de vols au-dessus de mon pays. Mais, si je devais ne citer qu'un souvenir, ce serait mes vols au Kenya, avec ses lacs reflétant des couchers de soleil aux couleurs inimaginables. Le tout au milieu de centaines d'éléphants. Imaginez-vous volant au-dessus de la brousse, loin de toute civilisation, apercevant çà et là une faune abondante composée d'espèces animales les plus variées. Vous êtes à la fois impressionné et effrayé par l'aspect sauvage des lieux et ébloui par tant de beauté. Le pays, en lui-même, n'est pas aussi joli que le nôtre mais les animaux, les couleurs et les odeurs créent une ambiance qui vous marque un homme à vie.

Un jour, je m'apprêtais à prendre des flamants roses en photo en survolant un lac, quand je me suis rendu compte que mon appareil-photo, fixé en bout d'aile, n'était pas allumé. Pour y remédier, je décide de me poser sur une bande de terre en bordure du lac. Au sol, je me prends en photo avec le lac en arrière plan quand, tout à coup, j'entends, à quatre mètres de moi, dans mon dos, le rugissement d'un lion qui m'observait. Calmement, mais en chiant dans mon froc, je retourne l'appareil afin de pouvoir le photographier avec moi, puis recule tout doucement pour reprendre ma place à bord et redécoller dans les plus brefs délais. Le lion n'a pas bougé, mais j'ai connu la trouille de ma vie.

Tu nous as parlé, tout à l'heure, des odeurs en vol, chose à laquelle je suis très sensible, comme le chaume l'été ou l'iode quand tu arrives sur l'océan...

En Afrique, cela fait partie de ce qui vous marque le plus. En brousse, par exemple, un village d'éleveurs massais qui vivent en symbiose avec leurs animaux se repère à plus de 20 kilomètres, tant cela sent fort... (éclats de rire).

Quel est ton plus gros malheur ?

J'en ai deux. Le premier, la perte d'un élève qui était devenu un très bon copain. C'était en hiver, il avait dix heures de vol et la cause supposée de son accident serait un blocage de gaz alors qu'il évoluait en solo avec un 582. Il est entré en virage engagé et a probablement, pris de panique, perdu tous ses repères sol.

Le second c'est lorsque je me suis laissé embarquer dans un cumulo-nimbus ! C'était la connerie du débutant. Le cumulo-nimbus se trouvait au bord de mon terrain et j'ai eu la bêtise de croire qu'il resterait là. J'ai décollé, il s'est déplacé et m'a absorbé. D'un seul coup, je n'ai plus rien vu, je ne savais plus si j'étais à l'endroit où à l'envers. J'aurais dû mourir car je ne maîtrisais plus rien mais, miraculeusement, il m'a

rejeté. Depuis, je me sers de cette expérience pour mettre ceux que je côtoie en garde (Faites ce que je dis mais pas ce que je fais...). Dans le même registre, je me suis payé une ligne électrique. J'effectuais des photos aériennes avec le client derrière moi, quand je suis tombé en panne. Comme une brute, j'ai piqué pour atterrir et je me suis pris de plein fouet une ligne que je n'avais pas vue du tout ! Nous sommes restés accrochés aux fils, la machine a entièrement brûlé. Par miracle, nous n'avons rien eu...

Comment vois-tu l'ULM dans 10 ans ?

Pour nous projeter dans le futur et afin d'avoir une idée de l'évolution dans 10 ans, regardons les progrès faits durant les 10 dernières années. Nous pouvons constater une nette amélioration de la fiabilité, de la sécurité et du silence. Je pense que, logiquement, nous devrions voir arriver des ailes rigides pour les pendulaires, même si les constructeurs ont du mal à franchir le pas et à pousser les recherches jusqu'au bout. Pour ma part, cela fait bien 10 ans que j'ai ma petite idée sur la question mais je ne suis pas constructeur ! Mon projet consiste à produire des bords d'attaque véritablement rigides en forme de coque où l'on pourrait tout replier à l'intérieur pour le transport. Ainsi, la voile et les lattes, après un simple désarmement, se retrouveraient dans les deux bords d'attaque qui, une fois assemblés, formeraient un tube protecteur. Simplicité, efficacité, solidité ! Je sais aussi que l'étude d'un tel projet coûterait une fortune aux constructeurs qui ne sont pas sûrs de pouvoir, par la suite, le rentabiliser. Pour ce qui concerne les chariots, toutes marques confondues, ils sont, de nos jours, irréprochables. Il ne nous reste plus qu'à espérer une motorisation moins coûteuse.

Pour nous projeter dans le futur et afin d'avoir une idée de l'évolution dans 10 ans, regardons les progrès faits durant les 10 dernières années.

Tu ne pratiques plus le 3 axes ?

Si, bien sûr. Je fais même de la voltige en avion et suis pilote d'hélicoptère. Mais, quitte à faire du 3 axes, je préfère l'avion. J'ai la chance de pouvoir me rendre dans un club et, ainsi, je n'ai ni l'entretien ni le garage à payer. A 500 F de l'heure, je fais mes 50 heures par an pour un coût 10 fois moins cher que de posséder mon propre multi-axe. Pour moi, l'ULM, c'est le pendulaire !

Et le paramoteur ?

J'en ai fait. Je suis même instructeur, mais, personnellement, je ne suis pas trop pour les voilures souples. Si le phénomène prend, c'est tant mieux, pourquoi pas ?

Maintenant, j'évite de trop me diversifier, je suis peut-être instructeur 3 axes, paramoteur et pendulaire, mais, en fait, je ne vole qu'en pendulaire tout simplement parce qu'il n'y a que ça qui me plaît ! Pour le reste, il existe des personnes beaucoup plus professionnelles et bien meilleures que moi pour s'en occuper !

Que penses-tu de la réglementation actuelle ?

Je crains de plus en plus une réaction de l'administration par rapport à ce que l'on peut observer quand on assiste à un salon comme celui de Blois. Si, pour les pendulaires, il y a un quasi statu quo dans leur évolution, la révolution à la fois fantastique et effrayante des multi-axes m'inquiète. Avec des machines coûtant 700 000 F et croisant à 270 km/h, où est passé l'esprit ULM ? Devons-nous rester sous l'influence d'une clientèle de pilotes privés qui viennent se réfugier dans notre fédération et qui sont en train de la pourrir ? L'évocation de cette situation me fout en colère ! D'accord, je défends le mouvement ULM et je comprends aussi leur comportement, mais je voudrais qu'au niveau des négociations, une nouvelle classe d'aéronefs soit créée comme dans le temps avec les ATL, avions très légers qui avaient une réglementation plus souple que celle concernant les avions. Car, avouons que tout le monde a eu très peur, il y a deux ans, que tout change à cause des nouveaux 3 axes et des tricheries sur leur poids ! Que constatons-nous aujourd'hui ? C'est pire qu'avant ! Quitte à me faire des ennemis, j'ajouterais : "Trouvez-vous normal qu'un pilote qui ne voit plus clair ou, pour toutes autres raisons, qui ne soit plus apte, après un test médical avion, passe à l'ULM ?". Si l'administration s'aperçoit de ce manège, je pense qu'elle ne restera pas inactive encore très longtemps. Tout cela me gonfle terriblement, car c'est notre liberté qui est en danger ! Si, demain, il nous était imposé les mêmes restrictions médicales avec visites obligatoires, test cardiaque, etc. c'est sûr, j'arrête l'ULM et je retourne à l'avion et l'hélicoptère, tant qu'à faire !

Tu crois que tu arriverais à te passer du pendulaire ?

Je ne sais pas ! Toujours est-il qu'avec mes 5 000 à 6 000 heures de vol, je te certifie qu'à chaque vol j'apprends encore quelque chose et j'ai toujours l'impression de découvrir de nouvelles sensations. De même, j'adore voler avec des pilotes d'exception comme, par exemple, Jean-Michel Rivault ou Richard Meredith-Hardy, car leurs connaissances et leurs compétences sont hyper enrichissantes. Mais, ce genre d'expérience se fait trop rare, malheureusement. C'est pourquoi, quelquefois, je provoque la rencontre, car cela me manque, j'en ai besoin. J'aimerais, un jour, organiser une sorte de stage ou séminaire, encadré par de grandes pointures de l'ULM, car je pense que ces échanges de savoir seraient utiles et profitables à tous. Rien ne remplace l'autocritique. Autre chose que je tenais à te dire et qui ne va pas plaire à tout le monde. Rien ne m'écoeure plus que de constater le niveau déplorable des instructeurs qui viennent en stage de réactualisation : ils nous posent des questions équivalentes à celles d'un jeune élève de brevet !



Ce sont peut-être de jeunes instructeurs avec peu d'ancienneté ?

Un instructeur, c'est un instructeur. Il ne doit pas y avoir de sous-classe ! Mais, penses-tu, ce ne sont pas des perdreaux de l'année. Beaucoup instruisent depuis 10 ans mais par contre, ne volent que 20 heures par an en ne formant tant bien que mal, qu'un élève ! Comment veux-tu qu'ils soient compétents ? Le sérieux de notre discipline en prend un grand coup ! Je suis désolé d'avoir à relater ces faits, mais je ne peux pas toujours fermer ma gueule sur tout, sous prétexte de passer pour un mec gentil ! J'ai trop souvent entendu parler de personnes qui se sont fait peur lors de leur formation sans qu'aucune notion de plaisir leur soit transmise.

L'ULM, c'est la sécurité, le sérieux et le plaisir par dessus tout, me semble-t-il ? Pour cela, encore faut-il que l'instructeur soit à la hauteur et maîtrise lui-même la situation ! Relevons le niveau, s'il vous plaît ! La nouvelle réglementation n'arrange rien dans ce domaine, même si, avant, cela reposait - tout le monde le sait - sur la magouille, le bon instructeur refilait ses élèves formés à un copain afin qu'il puisse faire ses 5 élèves par an. Actuellement, lors des stages de réactualisation, tout se passe sur du papier. Je demande qu'il y ait des tests en vol, là nous aurions des surprises et, peut-être, de quoi se faire peur ! Etre instructeur requiert des compétences. Professionnels ou bénévoles doivent avoir les mêmes pour assurer la sécurité des élèves. Il ne doit donc pas y avoir de différence !

Détendons l'atmosphère. J'ai remarqué que l'amitié, les copains, la fête, tenaient une place importante dans ta vie !

Il est difficile d'entraîner les pilotes ULM à faire la fête, venant du parachutisme, le contraste est déprimant. Parachutisme et fête sont indissociables, alors qu'il est très dur d'en faire autant avec l'ULM où l'on ne parle que d'ULM, puis d'ULM et, pour finir, d'ULM. Les mentalités ne sont pas du tout les mêmes, l'âge des pilotes y est peut-être pour quelque chose, bien que je n'en sois pas réellement sûr. Même s'il n'y a pas beaucoup de jeunes parmi nous, puisque la moyenne d'âge tourne autour de 40-50 ans. Par

exemple, je me souviens, alors que je venais d'organiser pour la première fois, en France, une brocante ULM qui finissait par une gigantesque fête dans le hangar avec un orchestre extraordinaire, créant une ambiance de folie, avoir été accosté par des types qui se plaignaient de ne pas pouvoir parler à cause de la musique, qu'elle était trop forte, etc.

Passer une soirée à parler en boucle toujours et encore de moteur me fait chier et me ruine la santé comme tu ne peux pas l'imaginer ! Et Rotax est trop cher, et celui-là c'est un con, et patate et patate... Je t'assure que je connais des milieux autres que l'ULM où il existe des papy de plus de 70 ans qui savent faire la fête et s'éclater, car ce sont ces moments-là qui comptent dans la vie. La preuve, des années après, on s'en souvient encore.



Instructeurs, essayez d'être plus cools et fins pour attirer la gent féminine parmi nous ! Vous aussi, pilotes, soyez moins bœufs, arrêtez de parler tout le temps d'ULM quand vous êtes en présence de gonzesses !

D'où ton plaisir d'organiser des raids et des voyages, afin de véhiculer et d'exacerber ces valeurs ?

Exactement, j'aime mettre en place et organiser des expéditions, car il faut bien que quelqu'un fasse un peu bouger les choses.

Quelles sont les qualités principalement nécessaires à un organisateur de ce type de manifestation ?

Actuellement, nous pouvons constater deux types d'esprit dans deux formules différentes sur le marché des raids. La première, que je qualifierai de militaire, avec la rigueur et des briefings de 2 heures. La deuxième, la mienne, qui considère que nous avons affaire à des pilotes responsables qui savent piloter. Nous ne pratiquons pas le réveil obligatoire à 6 heures pour un décollage à 8 heures. Les briefings ne durent que 15 minutes, 30 quand il s'agit d'une grosse navigation. Si quelqu'un veut faire le con la veille et se lever à 10 heures, c'est son problème, pas le mien.

Quand même, ce type de comportement doit susciter de gros stress à l'organisation en général ? Ne gêne-t-il pas aussi tous les autres participants ?

L'équilibre au sein d'un groupe se trouve très rapidement. A agir ainsi, l'individu se fera rejeter par tous les autres et son aventure se transformera en une véritable galère. Très vite, il préférera rentrer naturellement, par lui-même, dans les clous. Pour exemple, je te parlerai d'un ami qui vient toujours avec moi. Il s'agit de Serge Conti. Lui, il tire tout le temps sur la ficelle. Un matin, si nous décidons de partir à 7 heures pour bénéficier d'une agréable navigation sans turbulences et de voler de 7 à 11 heures et, qu'au moment du départ, il est encore endormi dans son duvet, la tête en vrac, c'est son problème ! S'il se paume, tant pis. En plus, cela lui arrive souvent. Dans ce cas, nous allons le chercher, c'est aussi notre boulot ! Dans tous les cas, nous rigolons beaucoup ! Les gens viennent dans ce genre de raid pour s'amuser et vivre à leur rythme. Maintenant, pour des manifestations comme le Trans-Manche ou le Paris-Londres, il faut un peu plus de rigueur, avec 60 machines à gérer. Les participants sont souvent surpris par la tournure de mes briefings : je n'entre jamais dans des explications inutiles. J'aurais plutôt tendance à les responsabiliser après leur avoir transmis les consignes de base classiques. Je tiens à rappeler qu'en agissant ainsi, 99 % des pilotes respectent les horaires de départ lors de nos voyages !

Quelles sont les qualités nécessaires qu'un pilote doit avoir pour participer à ce type d'aventure ?

Si nous avons décidé d'appeler notre organisation Raid'Air, il faut comprendre ce qu'est un raid et l'esprit véhiculé doit se rapprocher de celui des aventuriers-explorateurs plutôt que de celui des vacanciers / consommateurs du Club Med. Je ne veux pas être amené à gérer les petits problèmes de chacun, du genre : "Il est où mon sac, elle est où l'eau, c'est où qu'on fait pipi, etc."

Nous ne sommes pas là pour leur torcher le cul. Nous sommes là pour les guider, leur faire partager notre expérience, leur faire découvrir un pays, les assister techniquement, leur assurer la sécurité mais, en aucun cas, nous ne sommes des gardes-chiourme !

Nous devons orienter notre énergie vers d'autres pôles plus constructifs, comme l'étude du relief du lendemain et les problèmes éventuels susceptibles d'être rencontrés sur le terrain de destination.

Aurais-tu un message à faire passer ?

Ce message concerne le monde aéronautique en général. Je demande que l'on arrête de dénigrer en permanence son voisin, cela crée un climat de rancunes et de tensions inutiles qui pourrit la vie de tous et de chacun.

Ton propre comportement peut parfois choquer ?

Tout à fait. En répondant aux attaques, je me prends moi-même à ce jeu dévastateur et me laisse entraîner dans des polémiques sans fin. A force d'entendre des bruit de chiottes sur mon compte, il m'arrive de réagir impulsivement, un réflexe de défense en quelque sorte.

Comment analyses-tu la situation dans l'ULM professionnel ?

Aujourd'hui, il existe deux sortes de professionnels dans l'ULM, soit la bonne poire, un type sympa, cool, qui n'ose pas prendre 100 balles à quelqu'un mais qui se plaint de vivre comme un misérable. Pourquoi, dans ce milieu, les clients essaient-ils toujours d'obtenir une combine pour 10 ou 20 % de remise sur l'achat d'une machine ? Ces personnes ont, elles-mêmes, des revenus rémunérateurs, soit par leur savoir-faire ou leurs commerces, que sais-je

encore. Elles doivent savoir que, nous aussi, nous devons subsister, manger et vivre normalement. C'est pourquoi je n'ai pas honte de dire que je prends 10 000 F sur la vente d'une machine. Si les clients n'arrivent pas à comprendre ce raisonnement, qu'ils aillent voir ailleurs pour une remise. Notre milieu regorge et souffre de trop de magouilleurs qui fouinent et marchandent en permanence. Ce comportement est, sans doute, en rapport direct avec le prix élevé des machines, mais nous n'y sommes pour rien. La production d'ULM est artisanale et n'a rien à voir avec celle de l'automobile !

Peut-être aussi parce que l'ULM reste, dans l'esprit de certains pratiquants, l'aviation du pauvre ?

Si c'est encore le cas, je répondrai que les pauvres ne m'intéressent pas, qu'ils restent dans leurs champs. Je ne veux voir que les riches !

Si tu devais avoir une devise sur un blason ?

Ce serait "Faites-vous plaisir et faites-moi gagner de l'argent !"

Je te sais aussi sensible sur le fait que l'ULM manque de femmes !

C'est évident. Autant le parachutisme et l'équitation sont des disciplines où l'on rencontre des femmes, autant l'ULM et l'aviation sont des milieux exclusivement de mecs. Je ne prêche pas pour ma paroisse car aujourd'hui, j'ai rencontré celle que j'aime, mais pour l'ambiance en général. Instructeurs, essayez

d'être plus cools et fins pour attirer la gent féminine parmi nous ! Vous aussi, pilotes, soyez moins bœufs, arrêtez de parler tout le temps d'ULM quand vous êtes en présence de gonzesses !

Aurais-tu une blague pour conclure ?

Il s'agit d'une histoire vraie que j'ai vécue indirectement. Cela remonte à 7 ou 8 ans. J'avais décidé d'emmener avec moi, au Championnat de France, deux élèves que je venais juste de breveter, dans le but de les faire progresser en les inscrivant aux épreuves ! Lors du briefing, la veille de l'épreuve, le directeur de compét nous explique que nous devons, avec nos appareils, photographier notre immatriculation sous l'aile et la tour de contrôle, afin de pouvoir identifier nos pellicules au retour de la compétition. Le lendemain, l'un de mes élèves, après avoir décollé, s'est mis à tourner comme un fou autour de la tour de contrôle, la rasant de plus en plus près. Il avait compris qu'il fallait prendre des photos de son immatriculation avec la tour en arrière-plan, le tout en vol. Pour réaliser cette mission impossible, il exécuta plusieurs piqués sur la tour puis lâcha la barre de contrôle pour cadrer sa photo. Il répéta la scène à 5 reprises. Imaginez un peu les contrôleurs de Vichy qui virent arriver, face à eux, un ULM avec, à son bord, un pilote qui ne tenait plus ses commandes pour les photographier. Nous nous sommes excusés en expliquant la raison de cette attaque. Ils comprirent sans problème la situation et partagèrent, ce qui reste pour moi, mon plus gros fou rire. ■■■

