

A propos de l'accident d'Alain Canouet survenu ce 25.08.14 et pour mettre un terme à une mauvaise réputation que le concept Spratt 103 ne mérite aucunement :

De par les premières constatations qui m'ont été clairement transmises dès le lendemain par le BGTA (Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens), seuls habilités sur ce type d'enquête, cette machine était très modifiée par rapport aux plans : Simple empennage vertical sans stabilisateur horizontal, câbles de commandes en d.1,5 au lieu de 3 mm, soudures à l'arc et pas au TIG, pas de résine polyester sur le Dacron, boulonnerie non préconisée, Rotax 447 de 40 cv avec hélice de 1,30 m, etc...

En résumé, **la machine de Alain Canouet n'était pas un Spratt 103**, tel que décrit dans les plans. Juste une sale extrapolation. Juste une machine pour aller se tuer. Stupidement.

15 jours avant, uniquement à la vue des soudures, je lui avais demandé de ne pas voler avec sa machine et lui avais proposé la mienne (*mails joints*) le temps qu'il refasse correctement la sienne. Mais...

Il voulait "être le premier à voler avec le Spratt 103 et personne ne pouvait le raisonner" (*dixit sa femme*) d'où sa construction bâclée et modifiée pour voler avant Claude Adam (n°24) qui en était à la phase roulages.

J'ai ma conscience tranquille.

Si une Renault Clio ou un Skyranger avaient été modifiés, personne n'accuserait ces entreprises, alors merci de cesser de colporter des rumeurs totalement injustifiées quant à ma soi disant responsabilité ou celle du concept en cette affaire.

Le Spratt 103 tel que décrit dans les plans est fiable et éprouvé, après 20 ans de diverses expériences et tests, basés sur plus de 100 ans de recherches réalisées par des précurseurs et visionnaires tels que, entre autres, George Spratt père et fils et Marcel Leyat.

Sous son apparente simplicité chaque détail à son importance et, dans un premier temps, ne doit pas être modifié (*une dimension de 32 mm, c'est 32 mm ni plus ni moins, la soudure TIG n'est pas la soudure à l'arc, les réglages doivent être précisément réalisés, ...*).

Si les avantages de ce concept d'exceptions ne peuvent en aucun cas être remis en question (hors raisons économiques dictant les arguments de la "concurrence"...), il est un point que le concepteur que je suis ne peux pas contrôler : C'est le facteur humain (communément appelé "connerie humaine"...).

Le Spratt 103, comme toute autre machine volante, doit être réalisé avec un minimum de rigueur. Avec volonté et patience, toute personne normalement constituée à la capacité de construire proprement, rapidement et efficacement cette machine, ce en suivant exactement les plans (parfaitement rédigés et explicites).

Pour informations complémentaires, consulter les 2 fichiers joints :

- Mails envoyés au responsable de l'enquête
- Derniers mails envoyés à Alain Canouet

Dans votre intérêt et dans celui de toute la communauté des constructeurs de ce génial concept, **Construisez sérieusement et volez prudemment.**

(L'orgueil et l'impatience sont totalement incompatibles avec la construction et le pilotage d'un aéronef).

Merci pour votre lucidité et soutien.

Bernard Geffray