

20 dangereux défauts relevés par Mr Geffray, concepteur du Spratt 103, sur une mauvaise copie de son aéronef, réalisée par Mr Couffin, possesseur des plans n° 42 qu'il ne respecte pas.

A noter que cette machine dangereuse a été réalisée avec le soutien de Mr Vidal (lire le PV d'investigations n° 827 rédigé le 20.10.15 par cet agent du Bureau Enquêtes Accidents Aériens) qui, abusant de ses pouvoirs, de son officielle mission de sécurité et de par son évidente absence de connaissances aéronautiques, mets la vie d'autrui en danger, malgré que je l'ai prévenu à plusieurs reprises des décisions erronées de Mr Couffin, qui entraîneront un accident sur cette machine car non conforme à mes plans.

1) 'Anomalies' du concept original Spratt 103 mentionnées à tort par Mr Couffin à Mr Vidal

(= mensonges rédigés en son PV + en son rapport d'accident concernant une autre copie de ce concept) :

- Utilisation d'inox pour la structure (réponse =) L'inox est meilleur que l'acier sinon corrosion interne par condensation et/ou masse inutile de par les anticorrosions et peintures temporaires utilisées.

'Détail' : Les plus célèbres autogyres (aéronefs subissant de fortes contraintes) utilisent l'inox !

- Commandes de vol par câbles (réponse =) Nécessaire pour le concept des 'ailes vivantes' qui, suite à de nombreux tests en vols, évitent ainsi le lacet inverse, les efforts au pilotage et le décrochage de l'aéronef.

2) Dangers réels relevés sur la mauvaise copie réalisée par Mr Couffin (différences avec les plans d'origine, qui n'ont pas été respectés, avec 18 photos/preuves) =

- Structure en acier, dangereuse car oxydation interne
 - Commandes de vol rigides, dangereuses car doivent être par câbles pour des ailes vivantes
 - Commandes compliquées donc dangereuses
 - Commandes cachées sous le siège d'où très difficiles visites prévols
 - Pas d'amortisseurs (ni avant ni arrière) d'où casse du châssis prévisible
 - Fourche avant trop fragile d'où mise en pylône prévisible en cas de posé d'urgence
 - Roue avant trop petite (d.300) d'où mise en pylône prévisible en cas de posé d'urgence
 - Pédalier dangereux car pas de sécurité pour les pieds (qui peuvent glisser)
 - Machine trop lourde vu la surface de sustentation, d'où atterrissages trop rapides
 - Moteur avec beaucoup d'accessoires dont un réducteur inutile d'où pannes prévisibles
 - Pas de reniflard d'huile, nécessaire sur les moteurs 2 CV, d'où panne prévisible
 - Rejet des vapeurs d'huile dans une bouteille plastique prête à partir dans l'hélice (d'où casse)
 - Pas de pot d'échappement d'où fort bruit et risque de panne
 - Fine courroie de démarreur, prête à casser et à partir dans l'hélice (d'où casse)
 - Réservoir d'essence horizontal et de seulement 5 litres d'où moins de 45 mn de vol
 - Connections électriques non protégées d'où panne en cas d'humidité ou de manipulation
 - Pas d'interrupteur d'urgence
 - Pas d'instruments, d'où panne si arrêt de la charge de la batterie, baisse de la pression d'huile, température élevée du moteur et/ou surrégime
 - Ailes avec structures en bois d'où risques élevés de moisissure et fragilité en cas d'humidité
 - Ailes non équilibrées !
- Etc...

A noter que le jour de relevé de preuves des modifications dangereuses de sa machine par rapport à mon concept original (le 02.05.17 à l'aérodrome de Nogaro-32) je lui ai laissé le mot suivant au dos d'une de mes cartes de visite :

«Mr Canouet est mort pour ne pas avoir suivi mes plans (*ni pour avoir écouté mon interdiction de voler !*). Mr Adam va perdre son procès (et mini 10.000 €) pour la même raison (*audience du 02.05.17 à Cahors*). Ne mettez pas des ailes vivantes sur votre machine !» (*...même avec le soutien de Mr Vidal !*)