

## Un Spratt ULM : le Scootair

**G**et ULM hybride exploite une idée fort ancienne puisqu'elle a, pour la première fois, été expérimentée par un contemporain des frères Wright nommé Georges Spratt. Le concepteur du Scootair affirme que l'appareil sera très économique, moins de 4 000 €, très simple à construire, moins de 200 h. Il sera doté d'un moteur 4 temps OHV de minitracteur. Le pilotage se fera par un manche qui commande soit en différentiel soit en simultané les deux ailes indépendantes. L'empennage en V est fixe. Le proto est construit mais n'avait pas encore volé à l'heure où nous écrivons ces lignes. Tel qu'il apparaît, on peut déjà prédire un furieux lacet inverse, mais attendons la fin des essais car ce concepteur, qui a déjà des idées très originales en matière



de gestion d'entreprise saura certainement trouver des remèdes à ce prévisible inconvénient.)

Suite à l'article malhonnête de 'Vol Menteur' =

Voici mon droit de réponse que Tisserant, Le Camus et Coulon ont reçu mais qu'ils n'ont jamais eu le courage de publier.

C'était la première de leurs nombreuses attaques...

Le 28/05/02

A l'attention de Philippe Tisserant, rédacteur en chef du magazine "Vol Moteur".  
Objet : Droit de réponse

Philippe,

Suite à ta brève (dés)information du mois dernier relative au Spratt ULM, je me dois d'apporter certaines précisions, ce en tant que concepteur de cette nouvelle formule.  
Je te demande de publier ce légal droit de réponse dans le prochain "Vol Moteur".

1) Mon "Spratt" n'est pas un ULM : Le terme ULM étant devenu synonyme d'avion léger et dangereux, je ne souhaite donc pas être assimilé à un ULM (et mélanger les genres...). Le Spratt, de par sa philosophie particulière, est un nouveau concept d'aéronef ultraléger, en cours de développement.

2) L'officialisation de ce nouveau concept est prévue de longue date pour le dernier week-end de juin, à l'occasion du salon Paris Air Passion. La photo et informations tronquées que tu as publié l'ont été à l'encontre des engagements faits par ton collaborateur, Pierre-Jean Le Camus, lors de ma remise de ces documents en vue de leur parution exclusivement dans le catalogue "Le Mondial de l'Aviation". Inutile de te dire que je n'apprécie guère cette malhonnêteté...

3) Tout comme je n'apprécie guère tes insinuations et calomnies (à la limite de la diffamation), tant par rapport au concept Spratt en lui-même que par rapport à mes "idées originales de gérer une entreprise" (sic). Quand on veut tuer son chien, on dit qu'il a la rage, mais les lecteurs ne sont pas (tous) dupes et les nombreux appels de soutien que j'ai eu me rassurent en ce sens. Contrairement à ce que tu affirmes également, j'ai déjà effectué le premier vol d'essai il y a près d'un an. Tant à ce titre que de par la documentation relative à ce concept oublié, j'affirme que le Spratt, bien réalisé, n'est PAS SUJET AU LACET INVERSE.

Philippe Tisserant : Même si, comme tu le démontres fréquemment, un borgne peut se faire prendre pour roi au pays des aveugles, ta méconnaissance de ce nouveau concept et de ses inventeurs

auraient dû t'inciter, en toute logique, à effectuer des recherches préalables sur ce sujet avant d'en parler. Orgueil et suffisance ne peuvent pas remplacer la connaissance...

Après sept années de difficiles recherches, j'ai bien sûr ces documents ainsi que photos et films prouvant la viabilité de cette "nouvelle" formule aérodynamique et je peux me permettre d'en parler. Je t'invite donc à faire tes propres recherches personnelles et/ou d'arrêter de raconter des conneries à propos de ce concept et de ses concepteurs (oui, "conneries" est français et est le seul mot adapté à la situation !).

Pour information, tu découvriras de ces documents chez certains de tes confrères concurrents ainsi que sur mon site Internet ([www.spratt103.com](http://www.spratt103.com)), sur lequel tu découvriras également que les 2000 à 4000 euros de construction d'un Spratt sont des prix de vente net, TTC, sachant que les constructeurs achèteront les matériaux et moteur localement, près de chez eux.

Comme tu vois, il n'y a strictement rien de changé par rapport à la vaine demande d'aide que j'avais fait à Dominique Méreuze, le président de la FFPLUM, il y a 3 ans de cela. Tu étais, entre autres, responsable de ce refus d'aide et j'en ai la preuve.

Les raisons de tes motivations passées et présentes et ton amitié avec Dominique Méreuze n'ont bien sûr rien à voir avec tes intérêts personnels liés à l'entreprise Vol Moteur/VLD... Le fait est que j'ai perdu, de par ta faute et la décision finale de la FFPLUM, de précieuses années et, plus important à mes yeux, de nombreux jeunes et personnes à faibles revenus n'ont pas pu accéder plus tôt à notre passion a priori commune...

"Nous ne sommes pourtant pas si riches en idées neuves pour gaspiller délibérément autant de temps...". Ces paroles concernant déjà une formule de type "Spratt" datent de 1938 et sont d'une personne qui se devrait d'être ton père spirituel : Georges Houard, président-rédacteur en chef du célèbre hebdomadaire "Les Ailes" des années 30.

Outre cette référence aéronautique, d'une intégrité exemplaire, je tiens à te rappeler l'existence d'autres confrères tout aussi honorables qui ont su, dans les années 70, défendre ouvertement ce concept que tu critiques à tort aujourd'hui : Jack Cox, rédacteur en chef des magazines de l'EAA; Alain-Yves Berger, fondateur et rédacteur en chef de "Pilote Privé" puis de "Ailes Magazine" (à la belle époque) et Louis Cariou, ancien président du RSA et rédacteur en chef des "Cahiers du RSA".  
4) Pour conclure cette nécessaire mise au point, je dirais que tu as franchi le comble du ridicule en traitant de "moteur de mini-tracteur" le moteur que j'utilise avec succès et plaisir sur mon Spratt. Ce quatre temps silencieux, fiable et économique à l'achat et à l'usage est éprouvé depuis plus de vingt ans sur les aéroglisseurs américains.

Pendant longtemps (jusqu'au moment où ils phagocytèrent ce milieu qu'ils critiquaient tant !), les pilotes avions ont créé et entretenu une image négative des ULM avec, entre autres arguments peu flatteurs, la légende de tous les moteurs 2 temps soi-disant "moteurs de tondeuses à gazon", avec tout ce que cela implique de sous-entendus...

Aujourd'hui, par la même bassesse d'esprit, avec ces péjoratifs "moteur de mini-tracteur", ce soi-disant "furieux lacet inverse" (sic) et le tendancieux "idées originales de gérer une entreprise", tu cherches à créer le même effet négatif.  
Navrant (pour toi !).

A ta décharge, il est vrai que l'on devient toujours comme les gens qui nous entourent... Est-ce la raison pour laquelle tu es devenu défenseur de la cause avions légers et que tu as oublié définition et philosophie du mot ULM ?

Philippe Tisserant : La vie est un éternel recommencement et tu as contribué activement à réinventer l'aviation traditionnelle.

Ta prise de position et celle de Dominique Méreuze quant à ce nouveau concept ne font que confirmer qu'il est juste temps de recréer une nouvelle et réelle aviation légère et populaire, pour tous les jeunes. Jeunes d'esprit, bien sûr.

George G Spratt et Marcel Leyat, également inventeurs du concept que j'emploie, ont vécu près de 100 ans, toujours jeunes d'esprit, curieux et inventifs, toujours à vivre et partager leurs "rêves de gosses". Incompris par la plupart de leurs contemporains, ils ont quitté ce monde convaincus que leur concept leur survivrait. Ce concept étant le moyen le plus simple et le plus sûr de voler. Ce concept étant le seul à permettre le lien entre le rêve de voler et la possibilité de réaliser ce rêve. Comme a dit Henri Mignet (autre concepteur d'aéronefs à ailes vivantes et éternel jeune d'esprit) : "Ceux qui n'y croient pas sont des vieillards séniles".

Voici près d'un siècle que ce concept d'ailes vivantes est entravé par des vieillards séniles. Il est temps que cela cesse. Il est temps que l'école de l'air ouvre enfin ses portes au plus grand nombre : A tous ceux, jeunes d'esprit, qui vont enfin pouvoir réaliser leur rêve de voler. Grâce à ce concept.

Philippe Tisserant : Il serait sage que tu ne te consacres qu'à des sujets (lucratifs...) dont tu te passionnes, c'est à dire les avions légers.

Tu laisses tes confrères spécialisés parler des aéronefs tels que planeurs, parapentes, deltas, cerf volants ou modèles réduits. Donc, en dehors de ce droit de réponse et de la publication de mes informations dans le prochain "Mondial de l'Aviation" (en catégorie spécifique : "Hybrides"), je te remercie de bien vouloir également t'abstenir de parler du concept "Spratt" dans le futur...

A moins, bien sûr, que ton esprit ne vienne s'ouvrir à certaines évidences.  
Salutations.

Bernard Geffray  
(Concepteur du "Spratt")