

En vol, aux commandes du Fournier RF 3

Jaques Noetinger

Aviation Magazine n°389 (15/02/1964)

A l'automne 1960, si je ne me trompe pas, je passais un jour en voiture à l'aérodrome de Blois où l'on m'avait dit que se trouvait un nouveau et inhabituel appareil tenant à la fois de l'avion et du planeur et dont la formule semblait particulièrement ingénieuse. Son créateur, René Fournier, était là par hasard, et je fis ainsi sa connaissance. Il me présenta son appareil et m'invita même à m'asseoir dans la cabine pour me rendre compte de son habitabilité. Après une rapide "expertise", j'eus le sentiment que ce prototype lançait une mode nouvelle qui ne manquerait pas d'avoir du succès. René Fournier me promit, le moment venu, de me faire prendre en mains le RF.1. dont le premier vol avait eu lieu le 6 juillet 1960.

Soucieux de ne pas s'engager à la légère dans une production de série et de ne négliger aucun détail pour faire de sa machine un instrument de vol bien au point, René Fournier paracheva méthodiquement son œuvre. Pendant toute cette période, je suivis avec intérêt les progrès de son entreprise et vis pour la première fois évoluer cet avion à Buc, à l'occasion d'une fête aérienne organisée par l'ALAT. Cette année enfin le RF.3 version de série, fut remarquablement présenté, lors du Meeting National de l'Air d'Aix-les-Bains, par Bernard Chauvreau. J'étais présent, ce sympathique pilote me promit un vol prochain. Il a tenu parole.

A Saint.-Cyr

Bernard Chauvreau, chef pilote d'ALPAVIA, a entrepris une tournée de démonstration en France. Pendant deux semaines, il présente son appareil sur les terrains de la région parisienne. C'est à Saint-Cyr qu'il m'a convié aujourd'hui. Devant le hangar de l'Aéro-Club Tissandier, le RF.3. moteur encore chaud, nous attend. L'appareil blanc et rouge repose sur son train monotrace mais ses ailes restent en équilibre grâce à deux arceaux métalliques fixés sous l'intrados et qui, munis à leur base d'un patin renforcé, assurent la stabilité au sol, pendant le roulement, au décollage et à l'atterrissage. L'aile presque sans dièdre est d'une seule pièce et les extrémités sont rectangulaires. Sur l'extrados, on aperçoit les aéro-freins éclipsés et les ailerons se découpent sur les bords de fuite. Le fuselage a une ligne absolument pure sans aspérité. Il se termine à l'arrière par une dérive légèrement en flèche. L'habitacle très dégagé et étudié pour une visibilité panoramique prolonge le fuselage et se raccorde élégamment avec le capot moteur qui abrite le moteur V.W. Rectimo de 39 ch soigneusement capoté et précédé d'un cône profilé dans lequel semble fiché une hélice aux dimensions modestes.

Chauvreau dans son rodeo...

Avant de prendre l'appareil en main, je suggère au «pilote-maison» de faire une démonstration d'autant qu'un groupe de pilotes et de connaisseurs attendent de le voir voler. L'hélice est lancée à la main, car l'appareil n'a pas de démarreur autonome et le Volkswagen commence sa chanson de moustique géant. A voir rouler au sol cet appareil, très bas sur pattes, on a une impression d'insécurité et l'on se demande s'il est facile à manœuvrer ; je dirai plus loin ce qu'est la réalité pour le pilote. En fait, lorsqu'il vire, il apparaît qu'il n'y a aucun problème. Le vent est relativement tort et souffle à 30° environ par rapport à l'axe de la piste. En moins de 100 mètres, l'appareil est en l'air, bientôt nous apercevons la roue principale qui, déverrouillée, se balance le temps que le pilote l'éclipse et la verrouille fermée. Après avoir pris un peu d'altitude, Chauvreau fait un passage à près de 200 km/h puis revient face au vent à une vitesse ridiculement basse.

La démonstration se poursuit par une série de « lazy-eight » accentués prouvant les qualités évolutives du RF.3. Ce sont ensuite une série d'exercices de voltige commencés par une vrille de 4 tours, le rythme de cette descente est relativement lent mais l'arrêt est sans temps mort, ce qui est, paraît-il, une des caractéristiques de l'appareil. Le looping tourne avec un rayon extrêmement restreint, par contre le tonneau lent semble demander à être travaillé ; mais surprise, le tonneau déclenché tourne bien. Après quelques passages rapides, le RF 3 se pose avec douceur sur le sol herbeux et assez irrégulier du terrain de Saint-Cyr. Cette démonstration ne fait qu'aviver mon impatience de m'envoler à mon tour.

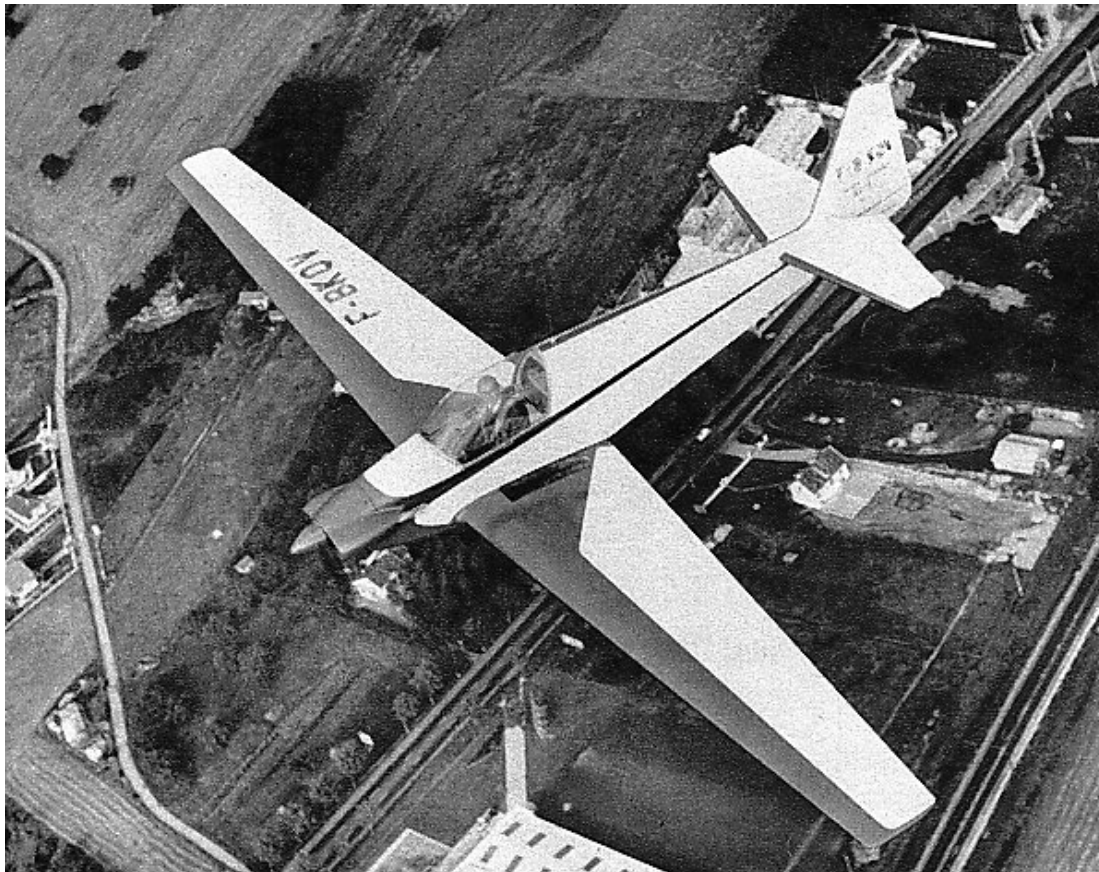
À l'aise dès le décollage

Ayant rabattu et verrouillé l'habitacle, l'ami Chauveau lance l'hélice, le moteur est chaud, je puis donc immédiatement quitter le parking. Frein relâché, René Fournier a prévu un logement pour y introduire la poignée du frein après l'avoir fait pivoter. Ceci évite que cette poignée soit gênante pour le genou gauche pendant le vol, et d'autre part, donne l'assurance que le frein est totalement relâché. Bonne sécurité. Pour rouler au sol, contrairement à l'impression qu'en a eu le spectateur, il n'y a aucun problème, le palonnier rappelle la roue arrière donc rend aisés les virages. La suspension de la roue avant est très suffisante.

Malgré le vent de travers, le décollage est facile et s'effectue lorsque le badin accuse un petit 90 km/h. A 3300 t/m et à une vitesse de 100 km/h, le vario se maintient entre 3 et 4 m/s, ce qui surprend agréablement. Sans attendre de prendre de l'altitude, je déverrouille la roue après avoir donné un coup de frein et le levier du train direct sur cette roue s'agite sous l'effet du vent relatif qui a tendance à la repousser vers l'arrière. Il suffit alors d'agir sur ce levier en l'appuyant à l'horizon, ce qui automatiquement bloque la roue dans son logement, ce qui visuellement et manuellement se vérifie car le loquet de verrouillage se bloque à nouveau. Première Impression : on se sent à l'aise et en confiance dans le RF 3, tout en appréciant la merveilleuse visibilité qu'assure l'habitacle.

Immédiatement, j'entame quelques lazy-eight progressivement de plus en plus accentués au point de faire varier le badin de 200 à 75 km/h. Je note l'extrême sensibilité de la profondeur et du palonnier, alors que les ailerons sont plus lourds à manœuvrer. J'attaque ensuite plusieurs décrochages moteur réduit avec ou sans aéro-freins en cabrant franchement l'appareil. Dans les deux cas, les caractéristiques sont très semblables : la petite lampe rouge avertisseur de décrochage clignote, les commandes deviennent plus molles et l'avion fait une abattée franche vers 65- 70 km/h avec, m'a-t-il semblé, une certaine tendance à partir sur l'aile gauche. Une simple action sur le manche permet de reprendre le contrôle de l'appareil.

En virages serrés à très grande inclinaison, il est aisé de tenir la bille au milieu et le vario à 0. J'essaie de basculer dans ces conditions l'appareil pour l'entraîner dans un virage serré inversé. Le mouvement est assez lent, ce qui confirme l'impression initiale sur l'action des ailerons lors de grands débattements.



Séance photo

Comme convenu, j'aperçois au sol le Piper jaune de l'Aéro-Club Paul Tissandier à bord duquel le chef-pilote emmène Jacques Havard et son matériel photographique. J'effectue un piqué et dépasse en rase-mottes à 200 km/h le Piper au moment où il vient de quitter le sol. Après un large virage et moteur à régime réduit, je viens me placer en patrouille. Lorsque nous avons atteint une altitude de 500 mètres, Havard joue de l'obturateur, alors que je constate avec quelle aisance je tiens très précisément la place que souhaite le maître-photographe et qu'il m'indique par signes. Ceci prouve combien est docile le RF 3.

La mission terminée, je reprends le cap de Saint-Cyr en adoptant le régime de croisière de 3500 t/m qui, vario à 0, donne 170 km/h au badin. C'est l'occasion de mesurer l'efficacité du flettner, il est précis et son débattement est bien dosé. Notons au passage que la consommation du moteur au régime de croisière est de 9 l. à l'heure, soit environ 5 l. aux 100 kilomètres pour une autonomie de 3 h 20 sans réserve.

A proximité du terrain, j'effectue deux loopings avec 180 au départ au badin. Rien de plus facile, je renouvelle la manœuvre, puis effectue deux renversements en partant également à 180 et en basculant à 80 km/h. J'aimerais travailler le tonneau lent (départ à 220 km/h) le rétablissement (220 km/h) et le retournement (210 km/h), mais je suis attendu au sol et n'ose prolonger mon vol.

Prise de terrain sans histoire

Arrivé dans le circuit du terrain, je réduis ma vitesse par des évolutions à 110 km/h, puis déverrouille le train, le poids de la roue suffit à lui faire quitter son logement, le levier de droite se balance, je le repousse à fond en avant et la roue est verrouillée sortie. Après le dernier virage, je joue un peu avec les aérofreins et en finale, je tiens le badin à 95 km/h. Après un arrondi qui ne limite nullement la visibilité avant, le RF 3 se pose à 70 km/h avec douceur. Il me suffit alors de le ramener au parking et de couper le contact avant de quitter bien à regret cette machine à laquelle on se lie vite d'une sorte d'amitié.

Réponse à un besoin

Il est certain que cette formule «avion-planeur correspond à un besoin. Bien des tentatives ont été faites depuis des dizaines d'années, souvent des techniques compliquées ont été recherchées, on voulait éclipser le moteur par exemple. René Fournier a conçu un appareil simple et classique tout en veillant aux détails (cabine vaste et dégagée, train peu encombrant et éclipable, etc.). Il a voulu faire enfin une machine économique conservant la finesse d'un vrai planeur. Avec le système simple de remise en route du moteur en vol par décompression dans les cylindres qu'il est sur le point de faire homologuer, il apporte une réponse à ceux qui cherchent à se libérer des servitudes qu'impliquent la pratique du vol à voile (remorquage, dépannage en campagne, par exemple). Le RF. 3 est un planeur gardant une autonomie totale. Il permettra de faire du planeur, dans des pays favorables au vol à voile par leurs conditions météo, mais où la géographie proprement dite rend difficile ou impossible le dépannage après l'atterrissage dit «aux vaches». Je pense en particulier à Madagascar où le RF 3 est attendu avec impatience.

Pour tous les autres utilisateurs et pour les clubs spécialement, il est certain que le RF 3 constitue une «aubaine», puisqu'il offre, aux moindres frais, les avantages cumulés d'un monoplace d'entraînement, d'un avion permettant les déplacements, d'un planeur et d'un appareil de voltige à moteur ou sans moteur.

Il fallait penser à cette formule, je crois pour ma part que plus d'un pilote sera reconnaissant à René Fournier de l'avoir fait et de l'avoir réussi.