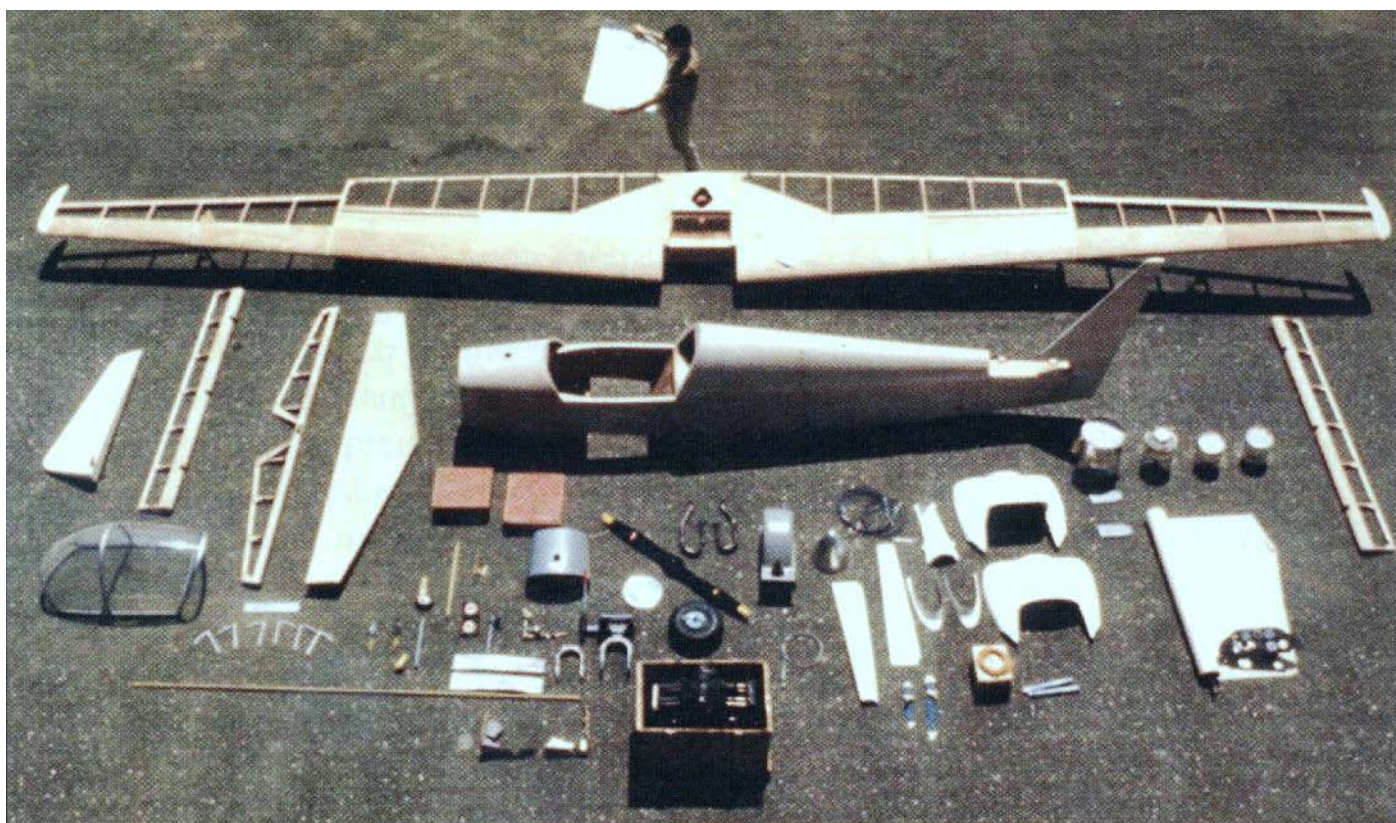


RF.3 story

Sintesi tradotta dal libro di memorie di *Renè Fournier*

“Mon Rêve et mes combats”



Le RF-3 en kit. Cliché de François Pagès paru en double page couleur dans la revue « Paris-Match » n° 741 du 22 juin 1963.

Il Fournier RF.3 nacque nel 1963, come evoluzione industriale dei precedenti modelli RF.1 e RF.2, costruiti in modo artigianale: rispetto al RF.2, il 3 era più leggero, già con lo stesso motore Rectimo da 39 Hp (di derivazione Volkswagen), con la cappottina in un unico pezzo e con un fattore di carico lievemente inferiore, pur mantenendo capacità di acrobazia ampia (voltige).

Il primo tentativo di proposta per il RF.3 fu la commercializzazione in kit (vedi foto sopra), come già allora facevano gli americani, ma i tempi non erano maturi e il GSAC francese si oppose, mancando all'epoca normative adeguate in Francia e nel resto d'Europa per experimental o ultraleggeri non certificati.

Forti dell'esperienza su RF.1 e RF.2, molto lungimirante (e coraggiosa dal punto di vista economico) fu l'idea di non cominciare con un prototipo artigianale, ma di costruire subito dieci cellule tutte insieme per ottimizzare i costi e rispondere prontamente al successo di domanda che Renè Fournier si augurava di ottenere dopo la presentazione del nuovo mezzo al Bourget.

Non esistendo ancora una definizione di motoalante o di avion planeur e dovendo scegliere l'iter di certificazione, Fournier puntò sulla categoria Utilities (che consentiva anche la "voltige") e racconta nel libro la durezza dei test a cui venne sottoposta e sacrificata una delle dieci cellule prodotte nel primo lotto, con cedimenti (peraltro limitati) raggiunti oltre i limiti imposti dalla certificazione stessa.



Nel libro vengono descritte anche tutte le prove effettuate in volo con il primo esemplare, F-BKQV, che portarono alla certificazione nel 1963 e alla prima definizione di "Avion Planeur", come sintesi delle notevoli capacità del velivolo, sia per il volo a motore, sia per il volo a vela. Il fatto che fossero sufficienti spazi ristretti in caso di atterraggio forzato (come per gli alianti), consentì l'ottenimento della categoria Utility, in deroga al fatto che il motore Rectimo, come tutti i VW avionizzati, fosse dotato di un solo magnete.

La produzione degli RF.3 venne avviata nello stabilimento francese dell'Alpavia a Gap Tallard, raggiungendo il ritmo di circa tre nuove macchine al mese.

Persino spassoso nel libro è il racconto della grande quantità di atterraggi senza carrello a cui i primi RF.3 furono soggetti, a causa della scarsa abitudine dei piloti di allora agli aerei con il carrello retrattile. Un paio di atterraggi gear-up avvennero addirittura durante il volo di accettazione da parte dei nuovi proprietari direttamente a Tallard, con l'aereo che tornava direttamente in fabbrica il giorno stesso in cui ne era uscito. Molti incidenti avvenivano soprattutto negli aeroclub (dove le macchine erano a disposizione di più piloti, inevitabilmente meno allenati alle peculiarità del RF.3, rispetto a chi normalmente vola solo sul proprio mezzo), nè si erano dimostrati efficaci vari accorgimenti di avviso pensati, quali clacson, spie luminose, finestrelle aperte sul copripneumatico, collegamenti con manetta al minimo, aerofreni aperti, etc. A un certo punto l'alto numero di atterraggi sulla pancia tanto cominciò a preoccupare Fournier che arrivò a pensare di trasformare il RF.3 in una versione a carrello fisso, ipotesi per fortuna abbandonata per la forte opposizione da parte dei clienti che non volevano venisse snaturata la macchina, sia per le performance, sia per la linea. Alla fine il fenomeno degli atterraggi senza carrello si attenuò da solo, nel momento in cui in Francia cominciò a diffondersi l'uso della radio a bordo dei piccoli velivoli, con conseguente possibilità di avvisare da terra i piloti distratti.

Molto belli poi i racconti dei voli in onda (con alcuni record di quota) fatti soprattutto dal collaudatore e amico di Renè, Bernard Chauvreau, che evidenziano come fosse normale utilizzare il RF.3 sulle Alpi come un alante tradizionale a motore spento. Altrettanto interessanti i voli effettuati sia da Renè, che da Chauvreau in inverno decollando sulla neve con uno sci al posto della ruota principale (che veniva mantenuta estratta) e due "pattine" sugli archetti laterali (oggi sostituiti dalle balancine): in questo modo riuscirono a scendere con il motoalante su diversi altiporti della zona.



Riguardo alla commercializzazione del prodotto, Renè Fournier parla di tre mercati : Inghilterra, Germania e naturalmente Francia.

Sull'Inghilterra gli inizi furono disastrosi: vennero contattati dal comandante Sutton, apparentemente miliardario, che si propose come agente per il Regno Unito e insistette per avere un mezzo in tempi rapidissimi (G-ATBP, sn 59), in modo da poterlo presentare a un'importante manifestazione aerea. Non vennero pagati acconti, ma Mr. Sutton garantì il pagamento bancario per il totale prima della consegna in UK del Fournier (e garantì a Rene' che il bonifico era partito mentre lui, la moglie e Chauvreau si imbarcavano a loro volta per raggiungere la manifestazione e fare un display che venne molto apprezzato). Dopo una permanenza in Inghilterra molto piacevole come ospiti di Mr. Sutton (che li faceva spostare in Rolls Royce), scoprirono al loro rientro che il bonifico non era mai partito, che Mr. Sutton era appena fallito e sparito dalla circolazione e che G-ATBP era ormai proprietà dei creditori locali.

Andò molto meglio in Germania dove vennero rappresentati da Mr. Putzer che anticipò tutti i costi di certificazione con la LBA tedesca (il primo esemplare fu il D-KIKI, tuttora volante) e promosse molto bene il RF.3, con un grande successo presso i piloti da caccia, veterani della guerra (sul 3 volò a più riprese anche l'asso Adolf Galland, che Renè Fournier conobbe personalmente). Con Putzer si creò l'amicizia di una vita che avrebbe poi portato alla produzione di RF.4 e RF.5 in Germania, alla Sportavia.

Nel frattempo il mercato francese continuava a svilupparsi, complice il fatto che il RF.3 non avesse concorrenti simili nella sua classe e che il governo finanziasse all'epoca le flotte degli aeroclub, coprendo in anticipo gran parte dei costi di produzione. Fournier fu favorito dalle caratteristiche ibride del suo mezzo che gli consentirono di ottenere sia quote di finanziamento destinate al volo a motore, sia quote del volo a vela : tutto questo fino a che Auguste Mudry (CAP acro) non riuscì a far rimettere in discussione il sistema di assegnazione dei finanziamenti, ovviamente ribilanciandolo a favore dei suoi aerei.

Altra abitudine raccontata come normale con il RF.3 era fare acrobazia basica (looping, tonneau, viti), con e senza motore, da parte di qualunque pilota con normali capacità e addestramento. Nei collaudi delle macchine nuove prima della consegna, era compreso lo svolgimento di un programma completo di voltige. Tutto questo fino al giorno in cui un pilota, inesperto per l'acrobazia e senza paracadute, si ammazzò dopo aver perso di netto le ali per aver tirato troppo: preoccupato per la facilità con cui il motoalante consentiva di effettuare l'acrobazia, il GSAC propose di declassare il RF.3 da Utility a Normal, con il consenso dichiarato di Renè Fournier. La reazione dei clienti, che accolsero con dispiacere la limitazione, portò da lì a poco a rivedere il progetto, con la creazione del RF.4, più robusto del 3 (si passò anche dalla betulla finlandese allo spruce) e con diversi affinamenti : vennero arrotondate alcune forme e adottati nuovi piani mobili soffiati, finalizzati a migliorare la risposta dei comandi, secondo l'esperienza derivata dall'uso quotidiano del RF.3. Nel 1966 fu costruito il primo prototipo del 4 ancora a Tallard, a cui seguì il trasferimento di tutta la produzione in Germania da Putzer.

